



**TRIBUNALE DI LUCCA
RITO COLLEGALE SEZIONE PENALE**

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

DOTT. AMODEO GIUSEPPE DOTT. GIANNINO SALVATORE
Pubblico Ministero

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

VERBALE DI UDIENZA REDATTO DA FONOREGISTRAZIONE

PAGINE VERBALE: n. 219

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

A CARICO DI: ANDRONICO SALVATORE + 40

UDIENZA DEL 23/11/2016

LU0010 POLO FIERISTICO

Esito: RINVIO AL 12 DICEMBRE 2016 ORE 09.30

Caratteri: 327150

INDICE ANALITICO PROGRESSIVO

APPELLO E QUESTIONI PRELIMINARI.....	3
CONCLUSIONI DELLA DIFESA – AVVOCATO A. D'APOTE.....	3
CONCLUSIONI DELLA DIFESA – AVVOCATO M. MASUCCI.....	88

**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 23/11/2016**

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

DOTT. AMODEO GIUSEPPE DOTT. GIANNINO SALVATORE Pubblico
Ministero

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

PROCEDIMENTO A CARICO DI - ANDRONICO SALVATORE + 40 -

APPELLO E QUESTIONI PRELIMINARI

PRESIDENTE - Allora, buongiorno a tutti. Possiamo cominciare.
Apriamo l'udienza e verificiamo chi è presente. *(Il
Presidente fa l'appello)*. Eccoci. Allora, possiamo
cominciare. La parola all'Avvocato D'Apote.

CONCLUSIONI DELLA DIFESA - AVVOCATO A. D'APOTE

AVV. D'APOTE - Grazie, Presidente. Signore e Signori del
Tribunale buongiorno. Penso che ho meditato molto su
questo processo, ho meditato molto e credo che non
parlerò molto, perché meditando molto si individua qual è
il tema centrale delle accuse, dell'accusa che è rivolta
all'ingegner Moretti, dell'accusa che è rivolta alla
Holding di conseguenza. Ieri ho sentito una frase bella,
detta da un ferroviere: "I ferrovieri sono persone

serie". Questo difensore lo sa, perché è una vita che ne conosce tante, tutte persone serie. La persona che difendo - è per quello forse che non intendo dilungarmi eccessivamente in un processo eccessivamente lungo - non ha bisogno di essere valorizzato, non ha bisogno di parole che valorizzino lui, la struttura, l'istituzione. Io credo che questo processo ne abbia dato conto. Quello che si è saputo di quello che è stato realizzato negli anni ne ha dato conto. L'ingegner Moretti è un ferroviere, nasce ferroviere, fa il concorso, giura, come i ferrovieri, giura fedeltà allo Stato. E' un ambito particolare, serio dicevo, molto simile a quello militare per certi versi, peraltro simile anche al vostro. La sua... il suo desiderio, il suo sogno è quello di trasformare, migliorare, non tanto l'ambiente dei ferrovieri, che da sempre, da secoli, da più di un secolo, è un ambiente serio, ma il contorno, i meandri politici che tendono a snaturarne il vertice, che tendono ad approfittare di questa struttura per farla diventare una struttura fonte di guadagni esterni. Il sogno di Moretti, che realizzerà, è quello di rendere le Ferrovie più sicure, più avanzate, più forti, un'eccellenza in Europa e nel mondo. E un altro sogno - che realizzerà - è quello di estraniarle dal giro della politica. E per questo il ferroviere Moretti si fa piano piano manager e dimostrerà, con questa funzione, non solo di esserne

all'altezza, ma che la caratteristica di serietà, di onestà, di trasparenza, che sta dietro a un ruolo di manager, può trasformare un ambiente, può ripulire le frattaglie in alto dell'ambiente, e soprattutto può trasformare un'azienda efficiente, come era, perché c'erano centomila ferrovieri veri dietro, ma sbandata dal punto di vista organizzativo nei rapporti con lo Stato, in qualcosa di pulito, efficiente e soprattutto produttivo. Questo processo ha teso fin dall'inizio a smentire in linea di massima quello che ho detto, ma soprattutto la persona, la struttura, l'istituzione, e altre istituzioni che hanno apprezzato il lavoro straordinario fatto per l'Italia, non più e non solo dall'uomo, ma soprattutto dalla struttura, da quel senso di coesione dato dall'obiettivo comune, l'entusiasmo di poter raggiungere dei risultati che è stato inculcato, che è stato iniettato e che ha funzionato.

Allora - ed è stato detto anche questo giustamente da un illustre difensore che mi ha preceduto - dobbiamo capire perché le parole del Pubblico Ministero durante questo processo, ma soprattutto nella fase finale, sono state così fortemente, così pervicacemente, così dolorosamente caratterizzate da - come è stato detto - riprovazione personale e biasimo nei confronti degli imputati, nei confronti dell'istituzione, nei confronti della struttura. Perché? Perché? E' una cosa che è

comprensibile, da parte di chi è accecato dal dolore, debba ripristinare con se stesso, con i suoi ricordi, un qualcosa che gli consenta di completare il suo ciclo di vita dicendo "c'è un responsabile". Lo è già meno, secondo me, da parte di chi rappresenta formalmente persone addolorate e accecate dal dolore. Ho sentito parole intollerabili da taluno dei rappresentanti della difesa privata. Ma che si debba cogliere tanta riprovazione, tanto biasimo, tanto sarcasmo, da parte di chi rappresenta a sua volta lo Stato, questo francamente non lo capisco, non sono ancora riuscito a capire perché. Non sono riuscito a capire perché si è tanto complicato un processo che nella sua tragicità ha una eziologia semplice, conseguenze devastanti, ma talvolta le conseguenze possono essere devastanti anche se basate su una piccola cosa. Come ho già detto, e non voglio ripetermi, può capitare che non venga stretto un rivetto o una vite all'ala di un aereo e nella trasvolata atlantica l'ala comincia a vibrare, si spezza, l'aereo cade e muoiono centinaia di persone. La questione non è complessa perché sono morte centinaia di persone. La questione è tragica perché sono morte centinaia di persone, ma non è complessa. Purtroppo, l'eziologia di quel fatto drammatico è semplice. Questo lo capirono bene i nostri colleghi tedeschi in occasione di un grave incidente, il più grave degli ultimi cinquant'anni

successo in Europa, degli ultimi quarant'anni, via, successo in Europa, a Eschede, in Germania, dove per una cosa che assomiglia un po' alla nostra, una cricca sulla ruota di un treno ad Alta Velocità, cricca che era stata determinata dalla creazione di un supporto antivibrazione, per aumentare la comodità dei passeggeri, che non ha retto; cioè ha trasformato, ha trasportato sulla ruota delle vibrazioni che hanno rotto la ruota. Sono morte più di cento persone. Il treno è volato via, ha abbattuto un ponte, le carrozze si sono sbriciolate sotto il peso del ponte, le ultime. La prima, quella del guidatore, non si è accorta di nulla, è arrivata in stazione e solo in stazione il guidatore si è reso conto - la stazione era vicina - che mancava un gran pezzo di treno. Bene. I vostri colleghi tedeschi lo hanno capito. Il processo è stato un processo semplice. Un errore di progettazione. Un errore di progettazione difficile da stanare, difficilissimo da stanare, che si è concluso - non voglio dirlo perché sembra quasi brutale in questa sede - si è concluso con un patteggiamento pecuniario. E capisco che possa essere brutale dire una cosa del genere qui.

Voglio arrivare al punto centrale, perché - ripeto - in questo processo si sono spese milioni di parole inutili, si sono raccolte centinaia di migliaia di carte, in gran parte inutili. Accennerò solo, così, en passant, alle

sedecimila pagine raccolte per dimostrare che Moretti in televisione ha detto questo, al giornale ha detto quell'altro, ha firmato il tal contratto. Inutili, come vedremo. Si sono spesi inutilmente milioni e milioni di euro. Si sono impegnate migliaia e migliaia di ore, che hanno impegnato la vostra straordinaria pazienza, la vostra straordinaria attenzione, perché devo dire - lo ha già detto un collega ieri, non voglio ripetermi e non voglio essere tacciato a mia volta di piaggeria - ma la straordinaria attenzione, la pertinenza dei rarissimi interventi del Tribunale durante l'istruzione dibattimentale, che dimostra la conoscenza straordinaria di carte, è degna di nota, non è frequente. Ma tutto questo, tutto questo per individuare, nelle pieghe di qualche norma letta male, nelle pieghe di qualche testimonianza forzata da una parte o strumentalizzata dall'altra, nelle pieghe di qualche disposizione che non si è letta, un qualche elemento idoneo a raggiungere quell'obiettivo che non ho ancora capito perché è stato perseguito con tanta pertinacia. Si doveva trovare una colpa vera. Ci si è spostati molto, visto che non si sapeva bene cosa dire sulla cultura della sicurezza, e mai come in questo ambito, loro Signori lo hanno capito, la cultura della sicurezza è l'in sé della struttura. Ogni giorno un ferroviere si sveglia pensando a come rendere più sicuro, a come intervenire sulla sicurezza di

ogni singolo passaggio, di ogni singolo stacco del funzionamento della struttura. L'obiettivo che si è perseguito per quanto riguarda Holding, Moretti, amministratore delegato della Holding, è clamorosamente, clamorosamente sbagliato. Ma è sbagliato in diritto. L'altra volta che sono intervenuto ho già accennato una cosa che può sembrare particolare, può sembrare strana, può sembrare non del tutto pertinente rispetto a tutto quello che abbiamo sentito. Ferrovie dello Stato non fa parte del sistema ferroviario nazionale. Vi assicuro che non è una boutade. Non lo è. Il sistema ferroviario nazionale... richiamo così, in questo momento così, molto, molto dall'alto, norme europee e norme nazionali, e per quella norma nazionale mi riferisco al Decreto Legislativo 162 del 2007, per quello che riguarda le norme europee mi riferisco, fra le tante, alla direttiva 49 del 2004, definiscono con estrema precisione cos'è il sistema ferroviario. Il sistema ferroviario è gestore dell'infrastruttura e imprese ferroviarie. Vediamo se trovo la 49 al volo. Perché dico questo? Perché qui talvolta, all'inizio direi forse in buona fede, poi - ripeto - cercando di leggere le norme a proprio uso e consumo e dimenticare di leggerne altre, si è fatta una confusione enorme fra Ferrovie dello Stato storica e Ferrovie dello Stato che nasce nel 2001, cioè Ferrovie dello Stato Holding, prima s.r.l., poi S.p.a. Il punto

fondamentale è che mentre Ferrovie dello Stato era tutto quello di cui abbiamo sentito, a cui si riferisce l'articolo 8 della 753, quello sulla garanzia della sicurezza della circolazione, a cui si riferiscono le prerogative del direttore generale, articolo 96, anche a proposito della velocità è stato citato più volte, a cui si riferisce il ruolo del direttore delle strutture manutentive, il ruolo del direttore delle opere civili. Tutto questo, tutto questo, non è Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. L'atto di concessione sul punto è chiarissimo.

Ma due parole di storia, due parole proprio. Le ho riportate credo con precisione nella memoria che depositai in udienza preliminare e che ho ridepositato da ultimo, credo all'udienza del 24 - credo - giugno, direi. Ferrovie dello Stato S.p.A. Ad un certo punto incominciano a sentirsi i *rumors* prima, e poi escono le disposizioni europee, in tema di separazione dei ruoli. La prima operazione che viene fatta è di costituire Trenitalia, scorporandola da Ferrovie dello Stato. Non si chiama Trenitalia, all'inizio è Italiana Trasporti - o qualcosa del genere - S.p.A. Resta Ferrovie dello Stato con tutta la sua struttura, i binari, le stazioni. Altri *rumors*, contatti con la politica, ho sentito dire "la Holding è un ente inutile, a cosa serve"? La parola "inutile" piace ai Pubblici Ministeri. Mi ricordo che

anche parlando del picchetto dicevano "questo inutile pezzo di ferro". Lo Stato dice, contratto di programma, che dovrebbe essere il mio allegato 4, credo, a quella memoria che ho appena ricordato. Non mi risulta che sia stato depositato dai Pubblici Ministeri, ma posso sbagliarmi. Dice: D'accordo, qui si tratta di modificare, dimenticarci del mastodonte, che era uguale in Italia, in Germania, in Francia, del mastodonte Ferrovie dello Stato e dobbiamo entrare nell'ordine di idee che noi Stato ci rapportiamo solo col gestore dell'infrastruttura, quindi noi faremo un contratto di programma, una concessione al gestore dell'infrastruttura, interverremo economicamente. Come interverremo economicamente? E' necessario costituire una struttura che riceva, partecipata integralmente da me Stato, che riceva i soldi - tanto per essere terra terra - e li riceve a titolo di aumento di capitale, e li trasferisca a una società che controlla. Cosicché cosa si fa? Si scorporano due cosucce da Ferrovie dello Stato, che ha già perso... che ha già perso Trenitalia, che ha già perso i rotabili, che ha già perso i macchinisti, e si prendono due pezzettini - uno si chiamava Corporate, l'altro non mi ricordo, probabilmente un qualcosa che aveva a che fare con le funzioni relazionali - e si crea F.S. S.p.A. Holding, che è... s.r.l., pardon, Holding, che diventerà F.S. S.p.A. Quindi lo Stato dice quello che ha detto lo Stato

francese, quello che ha detto lo Stato Tedesco, quello che ha detto lo Stato austriaco, quello che hanno detto altri Stati europei: si costituisce, visto che non possiamo perdere il valore nazionale, ma soprattutto l'interesse nazionale - adesso le Ferrovie dello Stato si pubblicizzano dicendo "siamo la metropolitana d'Italia" - l'interesse fondamentale per il movimento delle persone, delle merci, dell'economia, per lo scambio delle idee, per lo scambio... ogni giorno milioni di persone salgono e scendono dai treni, milioni. Dicono, l'Italia, la Francia, la Germania: costituiamo una Holding che possiederà il gestore dell'infrastruttura, possiederà la più importante azienda di trasporto nazionale, nel caso nostro Trenitalia, e poi piano piano si vedrà che possiederà tante altre cose, perché qui non si tratta, come sembra che... mi sembra di aver capito abbiano capito, di un ente inutile che tiene questi due enti operativi. Ce ne sono ottanta. Ferrovie dello Stato possiede una ottantina di società, molte delle quali all'estero, alcune in Germania, alcune in Austria, addirittura credo una anche in Svezia. A patto che - a patto che - sia garantita l'indipendenza del gestore dell'infrastruttura. Questo lo dice... ma lo dicono varie norme, lo dice l'articolo 11, se non sbaglio, del D.P.R. 188 del 2003, ma lo dice... lo dice in termini estremamente chiari quella direttiva 49 del 2004,

importantissima perché è la direttiva sulla sicurezza ferroviaria, è quella da cui nascono poi le agenzie nazionali, le norme nazionali, la 162... il, chissà perché viene sempre da dire "la", in realtà è "il" decreto 162 del 2007. Cosa ci dice di bello la direttiva 49 del 2004? E questo dimostra l'approccio limitato, l'approccio coi paraocchi con cui è stata condotta questa indagine prima e il processo poi, perché questo è risolutivo, quantomeno per la posizione di cui mi sto occupando, ma è risolutivo indirettamente perché vedremo fra un po' che coordinamento o non coordinamento, sto parlando di questo in realtà, non ci saranno responsabilità neppure in relazione a quell'ipotetica, strana, che entra da varie finestre, da varie porte, concetto di valutazione del rischio, in cui non si è mai chiarito in questo processo che valutazione del rischio deve essere, se DVR o SGS, se Documento di valutazione del rischio della società per i lavoratori o Struttura di valutazione del rischio dell'impresa; dico, l'approccio limitato, coi paraocchi, l'approccio devo dire quasi insofferente, perché l'insofferenza rispetto alle regole europee è stata dimostrata più volte in questo processo, e l'abbiamo sentita anche in discussione. Non parliamo... non parliamo dell'insofferenza per l'Agenzia Europea, l'ERA, ma l'insofferenza per le stesse regole europee che vengono lette a spizzichi e a bocconi, un pezzettino,

"sì, no, ma forse qui voleva dire". Le norme sono chiarissime, chiarissime. Lasciando stare i vari considerando, che in pratica sono semplicemente riassuntivi o... così, indicativi di una filosofia dell'articolato, definizioni: Primo, articolo 3, lettera A, sistema ferroviario. Volevo dare conto di una apparente boutade dell'inizio di questo mio parlare. Cos'è? "E' l'insieme dei sottosistemi di natura strutturale e funzionale. In particolare gestore dell'infrastruttura, qualsiasi organismo o impresa incaricato in particolare della creazione e della manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria, e soprattutto gestione dei sistemi di controllo e di sicurezza dell'infrastruttura". Poi si dirà, si è detto anzi, in direttive precedenti, per esempio nella 16 del 2001, colui al quale spettano quelli che sono i poteri sensibili, li chiamano così. Cioè, il riferimento poi alle tracce e al costo delle tracce. Impresa ferroviaria, è inutile che ve lo legga, comunque "qualsiasi impresa ferroviaria quale definita dalla direttiva eccetera, eccetera, che garantisce obbligatoriamente la trazione", aggiungendosi che può essere impresa ferroviaria anche un'impresa che senza avere rotabili, carrozze ferroviarie, eccetera, si accontenta di gestire la trazione. Quindi l'in sé dell'impresa ferroviaria è il garantire obbligatoriamente la trazione. Sarebbe da

leggere tutta, sarebbe da leggere tutta, ma il punto centrale è quello a cui poi ho fatto riferimento con la norma che non vi ho letto del Decreto Legislativo 188 del 2003: "Gli Stati membri" - gli Stati membri - "provvedono affinché" - vado piano perché, visto che dicevo voglio parlare poco perché secondo me il processo, almeno per la parte di cui mi occupo adesso, è solo qui, e non dico è solo qui come certe volte sento dire il Pubblico Ministero, "Presidente, il processo è tutto qui", non so, a proposito del... bah, di quando si è sganciata la cisterna, "Presidente, il processo è tutto qui", o altre volte in cui ho sentito dire questa frase. Qui il processo è tutto qui veramente. Ricomincio: "Gli Stati membri provvedono affinché la responsabilità del funzionamento sicuro del sistema ferroviario" - abbiamo capito qual è il sistema ferroviario - "e del controllo dei rischi che ne derivano, incomba ai gestori dell'infrastruttura e alle imprese ferroviarie". Cosa significa tutto questo? Significa che un ente terzo, come la Holding nata per i motivi che abbiamo visto, non erede della normativa sulla sicurezza ferroviaria e in particolare del DPR 753, che abbiamo visto essere stato ereditato da Rete Ferroviaria Italiana in massima parte, in piccola parte anche da Trenitalia... Cosa significa tutto questo? Significa che un ente terzo, rispetto al sistema ferroviario, ma soprattutto rispetto alla

gestione delle responsabilità che sono strutturate, indicate e precisate da norme ferroviarie e da norme internazionali, senza tentennamenti - poi vediamo che se i tentennamenti ci sono intervengono anche le reprimende - non può, non può coordinare le società controllate, su cosa? Sugli unici profili che interessano la legge italiana, la legge europea, cioè i profili cosiddetti essenziali o sensibili. Infatti la Commissione, che è un Pubblico Ministero terribile, assomiglia ai nostri, non gli va mai bene niente, inizia una serie di ricorsi contro Italia, Germania, Francia, Svizzera... no, Svizzera no, scusate... non c

Cecoslovacchia ma Ungheria, mi sembra, forse anche Cecoslovacchia, Austria, per una serie di motivi, tutti basati su un punto: attenzione, la tal cosa fa venir meno... fa venir meno l'autonomia decisionale del gestore dell'infrastruttura. Lo fanno anche con l'Italia. Eh, questo per arrivare a quello che non vi ho ancora detto, che potrebbe essere il secondo paradosso, cioè non ci si può mettere di mezzo neanche il Ministero, neanche il Ministero. E infatti l'Italia verrà condannata, come vediamo fra un attimo.

Allora, dicevo, la Commissione, Pubblico Ministero terribile, fa ricorso contro tutti questi... per quello che riguarda l'Italia in particolare, aggiunge, oltre a quello che ha contestato a Germania, Svizzera,

eccetera... Svizzera... scusate, continuo a confondere la Svizzera con l'Austria... eccetera, l'esistenza della Holding, dicendo "ma, se c'è una Holding come fa ad essere indipendente"? Contesta anche un'altra cosa, a dire la verità, contesta anche... in questo caso l'oggetto della contestazione non è l'esistenza della Holding, ma sono le intromissioni del Ministero. La legge italiana prevede che i canoni di accesso dovuti dalle imprese ferroviarie per l'utilizzo dell'infrastruttura sono stabiliti dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, previo parere del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica, acquisita una motivata relazione dal parte del gestore dell'infrastruttura. La Corte di Giustizia, la Corte Europea, mica dice "sì, però c'è una motivata relazione, una proposta". Dice "primo"... a dire la verità non lo dice per l'Italia quello che sto per dire, ma lo dice per la Germania e per l'Austria: "Primo, una volta dimostrata la differenza di struttura, l'indipendenza economica, l'indipendenza gestionale e la differente costituzione delle strutture interne, niente di più fisiologico che vi sia una Holding a coordinare il resto". Quindi poi veniamo al coordinamento, agli esempi che sono stati fatti in questa sede e così via. Quindi assolve, respinge la domanda nei confronti di Germania e Austria. Se volete vi do gli estremi, questo è tutto... direi che credo di poter

citare la giurisprudenza europea come cito quella italiana. Con la decisione 556/2010... nella causa, pardon, nella causa 556/2010 e con decisione del 28 febbraio 2013, respinge la domanda nei confronti di Germania e Repubblica Ceca; con un'altra decisione che non sto a citarvi respinge la domanda nei confronti... della Commissione nei confronti dell'Austria. Quindi il problema Holding non esiste in quanto problema di violazione della norma che vi ho appena letto e cioè dell'articolo 4 direi, comma 3, o 3 comma 4, adesso non mi ricordo più... 4 comma 3 della direttiva europea, perché i poteri della Holding non sono e non possono essere poteri di coordinamento in relazione alle funzioni essenziali. A questo punto la commissione cosa fa? Ecco perché non c'è una decisione specifica su questo punto dell'Italia. Dice la Commissione: va beh... la Commissione, ricorso presentato il 12 luglio(?) del 2011, la causa è sempre... la causa non è sempre quella, è quella nei confronti della Repubblica Italiana, che è la 369 del 2011. Rinuncia al ricorso. L'11 aprile del 2013 si è svolta l'udienza dinanzi alla Corte, nel corso della quale la Commissione ha informato la Corte della propria rinuncia al suo primo mezzo di ricorso, che è quello appunto che riguarda la Holding. Si va avanti sul resto e alla fine la Corte condanna l'Italia non perché c'è una Holding che coordina, non coordina, vediamo, ma perché

appunto, come vi ho letto prima, cioè accogliendo la domanda della Commissione, perché la legge italiana prevede che i canoni di accesso dovuti dalle imprese ferroviarie sono stabiliti dal Ministero delle Infrastrutture. Allora, venendo a noi, cosa significa tutto questo? Significa, come io avevo già scritto in un atto, che mi è costato la contestazione suppletiva da parte dei Pubblici Ministeri. L'avevo già scritto. Non si può, è inutile che andiamo a inventare norme che non esistono, salvo nel coordinamento dei lavori nei cantieri mobili, dove c'è il POS dell'uno, il POS dell'altro che devono essere messi insieme e fare il PSC. Non c'è la norma. Vogliamo inventarla? Vogliamo in qualche altro tipo di società, di struttura, di cosa, vogliamo inventare una norma del genere? Facciamo... qui non si può. Allora è bello l'intervento che mi fa il Pubblico Ministero a questo proposito. "Ah" - dice - "ma è comodo, dice "non si può"; sarebbe come se tu passi col rosso, io ti fotografo e dici "no, no, io non sono passato col rosso perché non potevo". Eh no. E questa fa parte di una delle tantissime inversioni logiche che hanno costellato questo processo. Qui il discorso è diverso. Mi di dice "tu devi passare col rosso, cioè devi fare un coordinamento". E io dico "non si può". "Eh, ma certe volte la Polizia, i Carabinieri, il 118 ci passano". Io non posso. Dal punto di vista logico la questione finisce

lì. Tutta l'imputazione di cui mi sto occupando, a parte i picchetti, le barriere, i percorsi alternativi, le gronde, la velocità, la manutenzione, che sono venute fuori non dico alla fine, ma che si sono concretizzate alla fine, anche qui con fiumi di parole, non c'entra niente, perché se esiste un problema, se esiste un problema di valutazione del rischio, l'ultimo soggetto che posso farla sono io. Ma almeno potresti suggerirlo? Ma allora qui entriamo... ma qui non voglio rubare parole che sono state dette in maniera alata da molti che mi hanno preceduto, qui dietro c'è Stortoni che sul punto... Anche questo l'ho scritto. Dice "ma tu potevi dare un consiglio, tu potevi dare un consiglio, tu potevi". Quante volte ho letto nelle contestazioni dei Pubblici Ministeri, quelle materiali, quelle fatte durante l'istruzione dibattimentale, quelle che ho sentito in requisitoria, la parola "potevi". Eh, qui c'è un grosso disallineamento rispetto alle regole che conosciamo tutti, che fanno parte del nostro lavoro e che dobbiamo applicare. Cosa significa in diritto penale "tu potevi fare"? In diritto penale ci sono delle posizioni di garanzia, ci sono degli obblighi di fare. Per di più, sono avvantaggiato da quello che vi ho detto, qui non lo potevo fare. Non si può. Guardi, fosse per me io avrei già finito. E' che ci sono tanti temi, alcuni scavati bene, benissimo, altri toccati in maniera... con una

certa sufficienza secondo me, come è giusto, e quindi andiamo avanti.

E quindi andiamo avanti e torniamo ai riconoscimenti - sempre per ultime poche parole sull'ente inutile - ai riconoscimenti ufficiali. Allora, abbiamo detto che è stata costituita per volere dello Stato. Abbiamo detto che ha una funzione che è stata riconosciuta ad altissimo livello e in moltissime occasioni dalla Commissione europea... dalla Corte di giustizia e va beh, poi alla fine anche dalla Commissione, che ha rinunciato e non ci prova più sulla faccenda della Holding. Vi sono una serie di indicazioni comunque utili e che secondo me vale la pena di sottolineare. Allora, tanto per completezza di verbale, diciamo che la norma a cui mi riferivo - la mia produzione era l'allegato 5 a quella nota di deposito - il contratto di programma, è l'articolo 4, "Effetti della ristrutturazione societaria", dove appunto si dice: Il Ministero non avrà una partecipazione diretta nel gestore, ma la deterrà nell'ottica della ristrutturazione societaria del Gruppo F.S. in un diverso soggetto societario che avrà rapporti direttamente con me. E in effetti già nel 2002 la Corte dei Conti, 02 maggio 2002 numero 17, scrive, riferendosi al 2001 praticamente: "Si è pressoché completato nel 2001 il processo di ristrutturazione delle Ferrovie dello Stato iniziatosi nel '98 con la divisionalizzazione della pregressa

società per azioni, che ha portato alla costituzione anche di una Holding, oggi denominata Ferrovie dello Stato, posta a capo di un grande e multifunzionale gruppo, nell'ambito del quale i compiti operativi fondamentali sono esplicitati da Rete Ferroviaria Italiana e dalla Trenitalia S.p.A., con una serie ampia di società controllate, eccetera, eccetera, eccetera. Il nuovo assetto pone ad avviso della Corte esigenze e problemi di governance" - infatti siamo nel 2001, Moretti interverrà anche per questo più tardi - "ma consente alle Ferrovie dello Stato, con la prosecuzione della linea intrapresa di risanamento finanziario, di fronteggiare gli impegni conseguenti alla liberalizzazione del trasporto ferroviario". Tutto questo si verificherà, si verificherà con l'avvento dell'ingegner Moretti poi, dopo diciamo aver brillantemente operato prima nella Divisione Infrastruttura di F.S. S.p.A., come direttore della Divisione Infrastruttura, mettendo le basi di quello straordinario progetto di innovazione tecnologica di cui abbiamo parlato anche troppo, poi a quel punto come amministratore delegato della neo creata R.F.I., mettendo le basi... cioè no, proseguendo il lavoro di cui... sul quale si erano messe le basi di una straordinaria innovazione tecnologica, ma inserendo un concetto nuovo, nuovo anche per l'Europa: il sistema di gestione della sicurezza. Questo è voluto dall'ingegner Moretti, anche

nell'ambito della stessa R.F.I., con due strutture, ognuna dotata del proprio sistema di gestione della sicurezza, controllate diciamo da un ente che... da un organo che in questo momento diventa terzo, che è quello... all'interno sia pure, che è quello della Direzione Tecnica. Per fare questo, per fare questo cosa serve? Serve una analisi approfondita della struttura. Stiamo parlando di cose assolutamente inusitate per l'epoca. Abbiamo sentito De Rosa che interviene con una società nota in tutto il mondo, la Arthur Deloitte. Interviene per fare cosa? Per studiare, per mettere a punto una visione complessiva del sistema, nella logica di una futura certificazione. Perché questa è un'altra novità voluta da Moretti: voglio la certificazione di un ente terzo. Il Decreto 81 del 2008 non è ancora uscito. Stiamo parlando dei primi anni Duemila. Voglio la certificazione di un ente terzo. Men che meno si parla di responsabilità a norma del Decreto 231 del 2001, della società per fatti commessi con violazione delle norme poste a tutela degli infortuni del lavoro. Ne parliamo dopo, forse. Vuole una certificazione. E l'avrà, perché questo straordinario lavoro, *bottom up*, come dicono gli industrialisti, che parte dal basso e va verso l'alto, viene condotto - ho fatto un accenno all'inizio - con un entusiasmo straordinario, con un'intervista di quarantamila persone, molte delle quali all'inizio non

certificate, che poi vengono... pardon, è sbagliata la parola "certificate", vengono munite di una sorta di patente, adesso non mi ricordo esattamente, comunque tutte... tutti, a quel punto tutti i dipendenti hanno una chiamiamola certificazione. Questo lavoro straordinario porta alla luce tutto: strutture medie, basse, piccole, tutto. Questo lavoro è finalizzato a una ristrutturazione globale e all'esito di questa ristrutturazione globale interviene un ente terzo, terzo, come vuole Moretti, il TÜV di Monaco - TÜV o TÜF, non so come si pronuncia, comunque è scritto TÜV, di Monaco - uno dei più noti a livello mondiale, un ente certificatore, e all'esito di tutto questo nel 2006 R.F.I. è certificata, è certificata con ISO 9001, per la qualità, con ISO 4001, credo per... mah, la 4001 non mi ricordo a cosa serve, dopo... dopo mi verrà in mente, e per il BS, OHSAS 18001, riguardo al lavoro.

En passant Moretti ha anche qualche dubbio rispetto alla Direttiva Seveso sugli impianti a rischio popolazione. E' ben vero che nella norma, nel Decreto Legislativo, si esclude esplicitamente il riferimento ferroviario, se non agli impianti fissi. Però la voglia di fare, il desiderio di fare, l'entusiasmo - si potrebbe quasi dire "meglio se non l'avesse fatto", considerate le conclusioni che sono state tratte dalla Pubblica Accusa - inizia uno studio anche su questo, il cosiddetto "Studio Spadoni", che va

avanti, che poi si concretizza in un piano operativo delle merci pericolose, gestito dall'ingegner Giovine, se ne è parlato, che si perfeziona in ulteriori convegni, novembre 2005, ricordo quello che è stato ricordato dall'Accusa anche nell'esame di Genovesi. Si pongono le basi, volendo, per approfondire un tema che si sa non essere di competenza del gestore dell'infrastruttura, ma rispetto al quale lì sì il potere di sollecitazione, di indicazione del gestore dell'infrastruttura nei confronti del... "dei", io dico "dei" perché poi si vedrà perché dico "dei" Ministeri competenti, può avere un significato. Siamo al di fuori, signori, del campo del doveroso. Siamo nel campo del "voglio che questa ferrovia sia sempre più grande, voglio che sia sempre più sicura, voglio che sia un'eccellenza nel mondo". Questo è un sogno e non si può contestare a un uomo che ha avuto questo sogno, e lo ha realizzato, un qualcosa di fumoso, di atipico, di incomprensibile, ripeto. Nel 2006 Moretti viene chiamato dallo Stato, non dalla sua presunzione, dal suo orgoglio, dal suo... come si può dire... come si chiama quello che si specchiava nel lago... narcisismo. Scusate, "quello che si specchiava nel lago" era per collegare. E' voluto dallo Stato, il quale dice "ma sei stato così... tu che sei in ferrovie, che sei nato per fare dei calcoli sulle curve, sulle velocità, eccetera, sui pesi, sulle strutture, hai dimostrato, forse proprio

per la forza del carattere che ti viene dal desiderio di fare grande quello a cui appartieni" - desiderio che hanno tutti i ferrovieri, come ho detto - "vedi un po' se riesci a sistemarmi anche l'impianto complessivo, che perde miliardi". Ne perde meno, come ha detto la Corte dei Conti che vi ho letto prima, di quanti ne perdeva al tempo delle lenzuola d'oro, però perde miliardi. E viene convocato. Il quale tra l'altro, in una audizione alla Camera, che non mi ricordo se è in atti, comunque si fa per parlare, effettivamente evidenzia uno stato fallimentare già in atto dell'impresa ferroviaria, la quale non può ricevere sovvenzioni dallo Stato, perché mentre la infrastruttura è un qualcosa dello Stato, che appartiene allo Stato, che è Stato, eh, insomma, il trasporto ferroviario, proprio per quello che ci siamo detti, indipendenza, mica indipendenza, divisione, altre imprese ferroviarie, concorrenza, lo Stato può intervenire solo marginalmente, oppure indirettamente, su certi ambienti tutelati. Non so, io l'altro giorno leggevo un decreto sugli interventi di Stato rispetto ai trasferimenti di persone dello spettacolo. Non so, ci sono delle sovvenzioni che vengono date. E quindi gli si chiede di fare questo. Lo fa. Abbandona praticamente la sua creatura, però abbandona la sua creatura ma in una situazione perfetta, tecnologicamente perfetta. Lato infrastruttura si è quasi completato lo straordinario

intervento sull'SCMT, si sono completati, non ve li elenco perché li avete sentiti troppe volte, gli RTB, i portali e via scorrendo, e, come dicevo, si è avanzato un dubbio su un settore che non ci interessa, cioè ci interessa ma non è di nostra competenza, come vedremo poi meglio, che è quello della sicurezza esterna, da non confondere con l'ambiente perché sull'ambiente ho sentito dire delle cose su cui tornerò, forse, se qualcuno me lo ricorda. Anzi no, lo dico subito, apriamo una parentesi. Una delle tante direttive, direi... direi, direi, direi... dove sono i miei appunti sulle direttive e sulle leggi? Sono qua. Che è la 2001/16 CE, dice: "Con la firma del protocollo adottato a Kyoto" - lo sappiamo tutti qual è, era quello delle emissioni, no? del '97 - "l'Unione Europea si è impegnata a ridurre le emissioni di gas. La strategia del Consiglio per l'integrazione delle esigenze ambientali" - ecco cos'è, non le rane, mica rane... gli incendi, no? - "e dello sviluppo sostenibile, nella politica comunitaria dei trasporti, rammenta la necessità di operare per ridurre l'impatto ambientale dei trasporti". Io non so se abbiate mai guardato con attenzione uno dei biglietti che prendete quando andate in treno. Sotto c'è scritto "con questo viaggio tu hai risparmiato"... non so quanti grammi di CO2. Questo è l'ambiente. Quando si faranno... bah, lazzi sul fatto che la Holding si interessa di direttive coerenti e conformi

per tutto il gruppo e ambiente, l'ambiente è questo. Sulla parola "ambiente" si è equivocato molto, si è equivocato anche a proposito di una delle norme che viene contestata come norma specifica, cioè violazione per impedire gli infortuni sul lavoro, ammettendo che questa sia una di quelle, per il solo fatto che è collocata all'interno dell'81 del 2008... vedremo.

Quindi, dicevo, lasciamo - se ricordo bene dove avevo lasciato il filo - lasciamo R.F.I. in una condizione ottima, da tanti punti di vista, da tanti punti di vista, non ultimo punto di vista quello di avere messo le condizioni per sollecitare un approfondimento del tema su cui abbiamo buttato i semi, cioè un qualcosa che non ci è richiesto, ma del quale ci interessiamo. Questo banalmente lo dico, banalmente, perché in realtà non è importante, non è funzionale, non è... non incide sulla difesa di altri perché sono ben altre, ben altre, ben altri i termini, poi alla fine stringi stringi, concreti delle accuse portate in questa sede. Però, voglio dire, se non altro questa cosa incide sul concetto di successione nella posizione di garanzia. Cioè, è contestato a Moretti un capo 35 sub A, rispetto alla sua posizione in R.F.I., devo dire difficile che in R.F.I. qualcuno al mondo potesse fare, ma meglio, qualcuno al mondo abbia fatto, sostenere che qualcuno al mondo abbia fatto meglio di lui. La posizione di garanzia che lascia,

anche da questo banale profilo è una posizione di garanzia pronta per essere sviluppata, e sarà sviluppata, e sarà sviluppata, perché tanto per dire una banalità, purtroppo, devo dire purtroppo, perché magari fosse stata fatta una scelta diversa da quello "Studio Spadoni", forse non saremmo... nessuno sarebbe qui; proprio sulla base di questo è stato scelto un itinerario ritenuto purtroppo meno pericoloso, perché purtroppo era meno antropizzato.

Un altro... un'altra parentesi a questo proposito. Noi abbiamo letto, abbiamo sentito più volte, abbiamo sentito da tutti, la questione RID e possibili interventi in deroga... e possibili interventi in deroga, con vari esempi portati dallo stesso 1.9.2 del RID, e cioè per esempio pericolo riguardo a zone densamente abitate. Allora, io non voglio togliere niente, ma veramente niente a questo dramma e a queste persone, però vorrei ricordare che alla luce anche di incidenti e pericoli di incidenti verificatisi nel mondo, le zone densamente abitate sono riferite al cloro. Perché? Perché il pericolo vero rispetto a una indistinta quantità di numero di persone e di popolazione è riferito a quello. E infatti le gronde merci, erroneamente contestate nel capo di imputazione che riguarda Moretti, si facevano, si fanno e si continuano a fare, ma con riferimento a città con centinaia e centinaia e centinaia di migliaia di

abitanti, perché se succede al cloro una cosa come è successa a Viareggio sul GPL, non abbiamo un incendio che si sparge, purtroppo, per qualche decina di metri a lato della ferrovia, ma abbiamo una nuvola, una nube tossica che copre città enormi. Mississauga, che è famosa non per la rottura dell'assile, che tra l'altro è stata determinata, come sapete benissimo, da un qualcosa di ben diverso da quello che è accaduto qui e che da noi non sarebbe potuto accadere, perché è stato determinato dal surriscaldamento di una boccola, Mississauga è famosa non per questo, ma per l'opera straordinaria di protezione civile che ha praticamente evacuato un terzo di una città di ottocentomila abitanti.

Allora, Moretti lascia R.F.I. e viene chiamato in Holding. Essendo un ferroviere, essendo stato un gestore dell'infrastruttura, conoscendo perfettamente le norme che regolano quello che era prima e quello che deve diventare adesso, compie alcune operazioni minimali. La prima, rifiuta il ruolo di presidente, ma questo semplicemente per una questione di netta separazione all'interno dei ruoli e delle funzioni, Presidente e Consiglio di Amministrazione che avranno la gestione dell'audit. Ma soprattutto fa un'operazione che è coerente con quello che deve fare conoscendo le norme, abolisce i cosiddetti "team", i cosiddetti "team di gruppo". Cosa sono i team di gruppo, che hanno una

qualche relazione anche con quel Codir che vi è stato... vi è stato evocato più volte a proposito del Progetto Maestrini, che non ha niente a che fare col Cominv, col Comitato Investimenti di cui parlerò fra un po'? Abolisce i team di gruppo perché i team di gruppo erano luoghi di incontro voluti dal precedente presidente e amministratore delegato della precedente a lui struttura di F.S. Holding, che riunivano, su problemi tecnici, il gestore dell'infrastruttura... cioè, rappresentanti del gestore dell'infrastruttura e rappresentanti delle imprese ferroviarie. Un taglio, una cesura netta. E' un chiarimento iniziale: noi non facciamo parte del sistema ferroviario, anche se siamo il cuore pulsante della ristrutturazione economica del Gruppo Ferrovie e tutto sommato di Stato. E questa è un'operazione fondamentale anche ai fini che mi interessano e che ho già descritto. Cioè, non solo non potere coordinare, ma non volerlo fare.

Sempre tornando alla questione del coordinamento, non mi si potrebbe neanche dire che io sono tenuto al coordinamento in questa... in questa forma terza, magmatica, non chiara, neanche se una volta l'avessi fatto. E beh? Io una volta sono passato col rosso - per tornare all'esempio caro a... - e adesso tu mi dici "no, tu devi passare col rosso, perché devi fare un coordinamento". Siamo di nuovo al paradosso, al paradosso

che dovrebbe essere chiaro. Comunque resta il fatto che l'avvento di Moretti crea una cesura netta rispetto al passato, anche con riferimento a certe vischiosità, a certe... a certi incroci di interessi sulle - perché questa è una distinzione che - lo voglio ribadire - deve essere chiara, perché vedo che i Pubblici Ministeri borbottano - sulle prerogative essenziali. Cioè, non mi dimostra nulla, fermo restando, fermo restando che gli svariati interventi che, come dicevo, hanno riempito produzioni per decine di migliaia di pagine e decine di udienze, decine e decine di filmati e così via... vedeteli, guardateli i filmati, guardateli, ce ne sono... se volete, se volete verificare la personalità, che... tutti quei filmati che sono stati inutilmente prodotti dal Pubblico Ministero, ma guardatene qualcuno, sono anche interessanti. Ma tutto questo per dire che se per caso si volesse sostenere - e non lo è - che taluno di quegli interventi è stato un intervento di usurpazione, una cosa è chiara, è pacifica in questo processo, non è stata nemmeno ventilata dai Pubblici Ministeri, che non si sono accorti, non si sono accorti fino ad oggi della trappola argomentativa in cui cadevano, e che ho tentato di stanare con questa discussione. Non se ne sono accorti proprio e non l'hanno contestato mai. I cani. Si mette d'accordo con la Brambilla. Cosa istituzionale. E dice "va bene, faccio il possibile, come... come gestore della

Holding e come dotato dei poteri di coordinamento e controllo" - ma non in quelle materie che vorrebbe l'Accusa - "vedrò di dare una mano all'associazione ambientalista, alle associazioni ambientaliste che ti stanno addosso, diciamo, per consentire una roba del genere".

L'INAIL. Mi hanno contestato, ma sono cose veramente incredibili, ci contestano il fatto che Moretti abbia firmato l'accordo quadro fra l'INAIL e le Ferrovie dello Stato per conto dei gruppi. Ma vediamo. "INAIL e Ferrovie dello Stato Italiane, in nome e per conto delle società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane" - in nome e per conto - "di seguito... codice fiscale, eccetera, eccetera, eccetera". Embè? Ma non è fisiologico? No, è chiaro che nella logica del Pubblico Ministero, "ma questo ente è inutile, a cosa serve", probabilmente anche queste cose sembrano strane, ma devo dire che è una visione veramente piccola, veramente coi paraocchi, non voglio essere offensivo, ma insomma l'Europa, il Governo, lo Stato, le istituzioni, in questo processo sono tenuti da parte perché sembra quasi che qui si processi un'aziendina di periferia, con quattro amministratori che ogni tanto se è il caso vanno lì e avvitano e svitano un bullone. Dice: "Ma ha fatto l'accordo con la Protezione Civile". Ma se le Missioni e responsabilità, quel librone, che hanno letto con tanta

attenzione, l'avessero letto meglio, sono tutte cose che stanno scritte: i rapporti istituzionali, i rapporti con le associazioni ambientaliste, i rapporti con le associazioni animalistiche, i rapporti con gli enti, i rapporti con la Protezione Civile, sono tutti previsti... purtroppo qui non ho la pagina di Missioni e responsabilità a cui si riferisce... sono tutte previste in quel... ne sono state prodotte molte di Missioni e responsabilità, del 2007, del 2008, del 2009, e al 29 giugno 2009 sono in un libro in cui sono indicate le funzioni di tutti... di tutte le strutture del gruppo. Sono tutte previste. Sono tutte previste. Accordi quadro. La possibilità - come hanno chiarito bene i Pubblici Ministeri - di intervenire a norma dello statuto, in singole operazioni e singoli contratti. Perché no? Cioè, è tempo perso se io mi metto, signori, a discutere una per una delle obiezioni che sono state fatte rispetto a questi interventi che certe volte, certe volte, particolarmente una volta, perché riguardava proprio Viareggio e riguardava la risistemazione di Viareggio, hanno coinvolto direttamente l'amministratore delegato di F.S.(?), ma mai una volta si è detto che il coordinamento è intervenuto sulle funzioni essenziali, e cioè sull'esercizio. Si dice: ma, a proposito dell'esercizio, è vero che il direttore dell'audit di R.F.I. ha detto "mai visto verifiche congiunte dell'esercizio" e invece

il direttore di Trenitalia Vari dice "sì, c'è stato qualcosa". "Ma non" - dice la Vari, e in questo viene mal citata dai Pubblici Ministeri - "ma non sul sistema dell'esercizio, ma su singoli ambiti". Tra l'altro i Pubblici Ministeri si sono ben guardati dall'andare a fondo su questo, perché se ci fossero andati a fondo e avessero acquisito anche carte utili, invece che certe volte carte totalmente inutili, si sarebbero accorti che si trattava semplicemente di forniture riguardanti la manutenzione, forniture, quindi torniamo al business.

Dice: ma, si sono... Moretti si è intromesso nella questione di NTV. E che c'entra? Che c'entra? Il problema di Moretti era guadagnare. A quel punto era un ferroviere diventato manager. Il suo problema era che la struttura funzionasse. I manager sono manager. Il business è business, come dicono. In Italia interveniva una cosa unica al mondo, e cioè dei privati intervenivano... dei privati, anche loro son privati, però noi, loro, dice Moretti, siamo Stato; questa è ancora la logica del ferroviere che ha giurato fedeltà allo Stato e che viene finanziato al cento per cento dallo Stato, al cento per cento. Loro intervengono, capacità probabilmente ce ne saranno, a prendere la crema di quello che abbiamo creato, senza pagare dazio, perché Trenitalia il dazio lo paga tutti i giorni con contratti con le Regioni che portano milioni di pendolari, a prezzi assolutamente

perdenti. In uno di quei filmati, anzi in più di uno di quei filmati, perché forse qualcuno lo vedrete, Moretti dice "se mi dessero"... dice "mi dessero"... avete ragione voi, non "se gli dessero", "se mi dessero" - dice - "venti centesimi a chilometro passeggero, come in Germania, o ventidue come in Francia, ma voi non avete idea di che servizio vi darei; me ne date nove, me ne date dieci, me ne date undici, faccio quello che posso". E in un altro di quei filmati dice "e poi bisogna tener conto anche del senso dello Stato di ognuno di noi; rifacciamo una stazione e dopo una settimana scritte, bagni portati via, rubinetti rubati. E tutto questo non mi interesserebbe, cioè vi farei il fiore se mi dessero venti centesimi passeggero a chilometro". Quindi con NTV il problema è quello: vi prendete la crema e non pagate pegno. In effetti quando, con un atto che ho prodotto io all'udienza del... bah, vediamo se lo trovo... sì, che ho prodotto io all'udienza del 18/03/2015, "Audizione alla Camera di Montezemolo e Sciarrone", in effetti molti parlamentari intervengono e gli dicono "ma scusate, ma... e voi, come la mettiamo col trasporto regionale? Cioè, capisco che vi interessi entrare in quello che allo Stato è costato un'enormità... perché la TAV non è stata gestita da Ferrovie nell'ultima parte, la TAV era un qualcosa che aveva una sua società e che, a differenza dei progetti attenti che porta e vuole Moretti portare al

Comitato Investimenti" - che non piace ai Pubblici Ministeri - "è costata cinque volte quello che era progettato. Quindi voi non avete pagato dazio e volete approfittare della crema". Tutto questo, capisco la concorrenza, però a pari condizioni. Capisco il manager che si preoccupa. Capisco il manager che ne vuole sapere di più. E' un'interferenza? Io dico di no. Perché nelle famose Missioni e responsabilità c'è anche "Gestione della concorrenza". E quando mi si contesta il fatto di una mail a Mauro Moretti, inviata da Battisti di Trenitalia, dicendo che ha fatto diciamo... non dello spionaggio industriale, ma che è andato a guardare qualcosa, non è un qualcosa che è stato gestito in prima persona dall'amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato. Perché? Perché Trenitalia, Battisti, scrive a Moretti Mauro, dicendo non "come richiesto"... la mail è "come richiesto, ho fatto un viaggio di ritorno con NTV"; sembra che si scriva a Moretti dicendo "come tu mi hai richiesto". No, no, si riporta una mail mandata da un certo Fanelli di Trenitalia a Battisti, che dice "guarda che come richiesto io ho fatto un viaggio e ho visto le poltrone sono buone, non sono buone, i servizi sono buoni"... normale... questo non è neanche spionaggio industriale, questa è normale conoscenza dei poteri e delle capacità del concorrente. E questa mail, "come richiesto ho fatto un viaggio", viene girata da Battisti

a Moretti, per conoscenza. Beh, perché l'amministratore delegato della Holding non lo deve sapere? Quindi... quindi il punto centrale, che è sempre quello che ho detto all'inizio, che spero che sia stato ben capito, cioè interferenze non ci sono perché fa parte dei poteri, come alla fine hanno capito gli stessi Pubblici Ministeri, che in qualche passaggio l'hanno detto. Forse potevano fare a meno di fare la contestazione suppletiva, perché come ci ha spiegato Braccialarghe, ma bastava leggere lo statuto, nello statuto ci è già scritto tutto quello che può fare. Benissimo. E - come dicevo - però sulla questione degli elementi sensibili non è stato dato alcun elemento da cui si dimostri un'interferenza. L'unica cosa in cui tentano di approcciare il problema è la questione del DRUO, del DRUO 296 di Trenitalia, che adesso trovo. Allora, dicono i Pubblici Ministeri... sì, nell'esame di Braccialarghe c'è un braccio di ferro - scusate la ripetizione - su questo tema, cioè sul tema di questo DRUO, Comunicazione organizzativa numero 296 di Trenitalia. Perché? Perché dicono i Pubblici Ministeri "ecco, abbiamo trovato che F.S. si occupa dell'esercizio perché riceve delle comunicazioni al proposito". A parte il fatto che ricevere delle comunicazioni io non lo trovo così basilare, comunque "perché riceve delle comunicazioni al proposito". Allora, Giannino, il Pubblico Ministero Giannino: "Per quanto riguarda il

documento di Trenitalia, il DRUO 296, i flussi in materia di sicurezza sono valutati dalla Holding" - pagina 217, udienza 04 maggio 2016, questo è interessante, è interessante perché potrebbe sembrare un neo, potrebbe apparire come un neo - "sono valutati dalla Holding, da quella struttura vengono presi in considerazione". Risponde Braccialarghe: "Se parliamo di sicurezza del lavoro sì, dalla mia struttura. Il capitolo affronta la procedura da seguire per comunicazioni organizzative anche riguardanti la sicurezza dell'esercizio, però si dà atto che le procedure, che solo per le procedure relative alla sicurezza del lavoro è previsto il passaggio alla DRUO di F.S.". Dopo c'è un contrasto, si dice "è vero", "non è vero", ad un certo punto lei Presidente giustamente interrompere, perché Braccialarghe continua a dire "leggilo, leggilo". Leggiamolo. "Approvazione e firma. Il direttore, se si tratta di questioni che ineriscono la responsabilità di interesse strategico" - cioè quello che interessa la Holding, l'interesse strategico del gruppo - "o inerenti la sicurezza lavoro o ambiente, approva il documento" - questo il direttore di Trenitalia - "e acquisisce le sigle di responsabile funzionale del gruppo di F.S. S.p.A.", cioè di Braccialarghe. "Se non inerenti responsabilità di interesse strategico firma e sottopone la firma alla struttura individuata come primariamente responsabile

sempre nell'ambito di Trenitalia". "Se la procedura organizzativa, a firma del direttore, sempre di Trenitalia, è inerente la sicurezza di esercizio"... c'è scritto, è un contrasto che c'è stato che non capisco, perché Braccialarghe continuava "legga dopo", come diceva mio padre una volta a me, "leggi il secondo comma", quando il giovane studente diceva "ma qui"... "leggi il secondo comma, mi diceva mio padre". E il secondo comma dice: "Se la procedura organizzativa a firma del direttore, eccetera, è inerente la sicurezza dell'esercizio, si protocolla il documento, lo si archivia, si diffonde a tutti i dirigenti di Trenitalia, lo si dia alle organizzazioni, lo si manda alla firma dell'amministratore delegato di Trenitalia". E' talmente chiaro, è talmente trasparente, questo fa parte veramente della logica delle mistificazioni che sono intervenute a piene mani nella lettura delle norme da parte della Procura. Mistificazioni a piene mani. Credo di averne già parlato. Credo di averne già parlato, in particolare sui temi RIV, RID e così via. Semmai riprenderò alla fine per una conclusione di carattere finale, cioè per ricordarvi una norma di legge che è stata totalmente pretermessa dalla Procura, citando articoli sulle deroghe o sui coordinamenti, su a chi spetta il coordinamento per eventuali azioni correttive dei trasporti di merci pericolose. Ricordate tutta la questione della velocità?

La velocità spetta a F.S., no la velocità al Ministero. C'è una norma - che io non ho capito perché è stata un po' negletta in questo... io l'avevo prodotta in udienza preliminare - che è l'articolo 35 della 753, che è stato modificato con l'articolo 7 del Decreto Legislativo 110... no, pardon, 35 del 2010, il quale - lo dico en passant - ha anche, con il suo articolo 6, quel Decreto Legislativo, modificato al proposito il Codice della strada, che è qui. Vediamo un po', anticipo il tema, anticipo il tema perché è troppo interessante. Allora, voi ricordate bene, dicevo, il discorso del punto 1.9.1 e seguenti del RID. Qualcosa si può fare. In effetti qualcosa, per esempio dall'Olanda, è stato fatto. Chi se ne occupa? Tutta la sequela, tutto il tormentone dell'autorità competente. Tutto il tormentone dell'autorità competente per arrivare a dire cosa? Che la limitazione della velocità, che sarebbe stata l'unica cautela salvifica... perché ormai siamo arrivati lì, eh? Ormai siamo arrivati lì. I picchetti ormai... quantomeno sotto il profilo della colpa, vi è stato letto e riletto quello che hanno detto gli stessi Toni e Boniardi, è risolto. Le barriere semmai hanno lo stesso problema della velocità, se devono essere fatte per migliaia di chilometri. Lo stesso problema di chi... i percorsi alternativi la stessa imputazione dice... adesso non ricordo la parola esatta, però dice "comunque non"...

dice, dice, dice... "neppure dalla possibilità in fatto non sussistente di percorsi alternativi". Lo dice... lo dicono loro, "in fatto non sussistente". Non è che ci sia una tangenziale vicino a Viareggio. E delle gronde. A prescindere da tutto questo, che sono ormai, credo, si sono sterilizzati, diciamo, questi temi, eh, sono rimasti quello della velocità e quello della manutenzione. Su quello della manutenzione ho sentito parlare benissimo ieri anche il collega Casartelli. Si è detto da parte di molti, comunque. Ne avevo accennato io. Ci sono una serie di indicazioni sbagliate da parte dei Pubblici Ministeri nell'evocazione delle norme. Magari qualcosa diciamo dopo. Sulla velocità è una discussione che ha effettivamente appassionato molto in questo processo, perché è tornata anche in singoli controesami, anche con qualche intervento del Presidente, lo ricordo, ma non intervento nel senso di un suo punto di vista, però Presidente: "La velocità"... vuol dire che evidentemente interessa. Si sono dette tante cose. L'unica cosa chiara è che è un qualcosa che impatta in maniera decisiva sul rapporto strada/ferrovia, sul rapporto, sull'opzione di scelta. In ogni caso, che impatti o non impatti, è sicuro che si tratta di una misura mitigativa evocata da quell'1.9 eccetera, ma anche da altre norme, che sono state anche queste evocate più volte - poi se capita dopo le ricordo, sennò lasciamo perdere, perché... bah, sono

scomparse le norme - deve essere approvata dall'OTIF. Perché? Perché impatta sul traffico degli altri. Non è soltanto una questione di RIV e di interoperabilità. E' questione dei traffici, è questione dei cinquantamila rotabili che entrano, escono e girano per l'Italia tutti gli anni; è questione, se vogliamo parlare di manutenzione per un attimo, dei... non dei cinquantamila rotabili, pardon, dei cinquantamila treni, dei cinquecentomila rotabili, del milione di carrelli, dei due milioni di assili che vanno e vengono. No, perché, signori, io ho sentito ieri discorsi molto interessanti, che condivido, però di questo tema non si può parlare come se fosse un'accademia di interpretazione della norma. Cioè abbiamo dimostrato, e credo che sia pacifico, che i Pubblici Ministeri hanno preso grosse topiche sul fatto... è pacifico per i loro stessi testimoni, il RIV si applica, il RIV si applica per il solo fatto che nel carro ci sia scritto... nel carro c'è scritto tutto, vecchie scadenze, nuove scadenze e così via. Ma ne ho sentito parlare, sia da loro che da noi anche, io stesso la volta scorsa, come di un qualcosa che è quasi accademico, quasi un seminario sull'interpretazione della norma. Questo è il tipico effetto deformante della lente attraverso la quale il processo penale guarda i fatti. Si vede quel fatto, lo si ingrandisce, si perdono i contorni. Il contorno sono quei cinquecentomila rotabili

che entrano, escono e girano. Sono i diecimila treni passeggeri al giorno che girano ogni giorno per l'Italia. Sono i ventimila - credo - o diciannove, o diciottomila, fra i treni che ho evocato, con merci pericolose, che entrano, escono e girano. Se non ci fosse, non fosse stato adottato dagli Stati, non fosse stato approfondito, studiato, studiato con l'attenzione maniacale con cui i ferrovieri, non solo italiani ma francesi, in Francia non ne parliamo, la ferrovia credo che sia sullo stesso piano dell'Armée, dell'Esercito, come valutazione nazionale, tutti che studiano con... allora, se non fosse stato studiato questo sistema, se non fossero stati studiati i cartigli con attenzione millimetrica, c'è una decisione, la 861 del 2006 della CE che ne parla, tra l'altro, in cui c'è scritto tutto, altro che documentazione, c'è scritto tutto, se non fosse così, se non fosse possibile per un verificatore alla frontiera dare un'occhiata e capire i pesi, quanto pesa, quanto frena, quando è stata l'ultima revisione, quando sarà la prossima, chi è il proprietario, chi è il detentore, qual è l'officina che ha fatto la manutenzione ultima, se non fosse scritto tutto questo e non fosse previsto tutto questo con la precisione millimetrica con cui dicevo i ferrovieri fanno le loro cose, come sarebbe possibile? Ed ecco perché parlavo di lente di ingrandimento. Noi ovviamente, giustamente ci occupiamo di questo. Ma non è che quel

giorno transitasse solo quello. Non è che quel giorno alla frontiera non siano passati qualche migliaio, o qualche centinaio, adesso non voglio esagerare, qualche centinaio di assili. Il sistema è organizzato perché il sistema possa funzionare. E il sistema può funzionare solo se le regole vengono rispettate e i difetti si possono far emergere. Ma deve emergere un sospetto, un dubbio. Lo hanno detto bene i testimoni che sono stati sentiti in questo processo. Allora, tutto questo era...

PRESIDENTE - No, se deve concludere, perché dopo facciamo una pausa.

AVV. D'APOTE - Sì, sì, sì, perfetto.

PRESIDENTE - No, no, finisca, continui...

AVV. D'APOTE - Tra l'altro...

PRESIDENTE - Prego.

AVV. D'APOTE - Tra l'altro torna, torna la pausa e tutto.

PRESIDENTE - Prego.

AVV. D'APOTE - No, dicevo, tutto questo per dirvi, per dirvi che l'articolo 35 del DPR 753/1980, legge fondamentale, così come il Codice della strada... che ho già perso... che ho già perso... tanto dicono la stessa cosa, dice, comma 1: "Ai fini del trasporto per ferrovia... materiali pericolosi... regolamento RID, Cotif, eccetera, eccetera, eccetera". E' richiamato esplicitamente. "La circolazione dei veicoli che trasportano le merci pericolose è regolata dagli accordi di cui al comma 1 RID". Comma 4,

io vorrei che venisse sentito con attenzione perché è risolutivo, è risolutivo: "Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti"... quello che abbiamo sempre detto essere l'autorità competente e che secondo me, a differenza di quello che è stato detto, lo è ma fino a un certo punto, cioè il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti è autorità competente dal punto di vista formale; sotto altri profili il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti è il superiore gerarchico, dal punto di vista delle regole di esercizio, pesi dei treni, raggi di curvatura, zampe di lepre, eccetera, e soprattutto nelle norme fondamentali, l'istruzione segnali, il regolamento segnali, pardon, e il regolamento circolazione treni, che sono di emanazione ministeriale, questo è il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti; ma io non sto parlando di quel Ministro e non sto neanche parlando del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti come organo competente in astratto; io sto parlando in questo momento del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti come *longa manus* parte del potere decisionale e del potere politico. Il punto è questo, perché la questione, come credo di aver detto fino alla noia, non è una questione tecnica, ma è una questione politica. E allora il comma 4 chiarisce, chiarisce bene. D'accordo, lo mette per primo il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ma non

finisce lì. "Di concerto"... ecco che viene fuori il Governo, ecco che viene fuori lo Stato, ecco che viene fuori l'interesse dello Stato, ecco che viene fuori il rapporto costi/benefici di cui abbiamo parlato ancora, ecco che viene fuori la valutazione dei rischi, il contemperamento fra rischi accettati e organizzazioni di elementi essenziali per il funzionamento dello Stato, dell'economia, della Nazione, il contemperamento, che dev'esser fatto e può esser fatto solo dallo Stato. E allora vado avanti in questa lettura, perché altrimenti non interrompiamo mai. "Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell'Interno, dell'Ambiente, della Tutela del Territorio e del Mare, e dello Sviluppo Economico" - solo per l'ispettore Zallocco dico che qui il Ministro del Lavoro non c'è - "con decreti previamente notificati alla Commissione Europea, ai fini dell'autorizzazione, può prescrivere esclusivamente per motivi inerenti alla sicurezza durante il trasporto, disposizioni più rigorose per la disciplina del trasporto nazionale di merci pericolose effettuati dai veicoli ferroviari" - en passant ancora - "purché non relative alla costruzione degli stessi". Cioè, se volessimo parlare del dispositivo antisvio, quello glielo potremmo anche mettere, come fa la Svizzera, ma non lo possiamo rendere obbligatorio. Invece possiamo, con decreto delle Infrastrutture,

dell'Interno, dell'Ambiente, Territorio e Sviluppo Economico, dire "no, noi nelle zone sia densamente sia mediamente abitate" - perché come vi ho detto ricordandovi una gloriosa sentenza della Corte Costituzionale tedesca, una vita o mille vite sono la stessa cosa - "imponiamo a tutti, e quindi anche a quelli che vengono a casa nostra, di andare a... boh, lo decideranno loro, prenderanno loro la decisione politica, non potremo certamente prendere una decisione tecnica, perché la decisione tecnica non si sa qual è, quella della sicurezza". Quando io ho chiesto a Boniardi "senta, ma a che velocità si sarebbe squarciata la cisterna"? "Ma" - dice - "a venti chilometri all'ora". Allora neanche quella è una velocità di sicurezza. Quindi il tecnico - come vi ho già detto e chiudo - non potrà mai decidere qual è la velocità di sicurezza, perché non c'è. La sicurezza di cui si occupa il tecnico è un'altra, come ha detto bene Toni: il treno deve stare sulle rotaie, se esce non si sa cosa succederà. Non c'entra. Certo, più aumenta la velocità più si amplificano i rischi. Vi ho detto tante volte, anche in controesame, se un Eurostar svia prima di una galleria a trecento allora cosa succede. Quindi vorrei che ci ricordassimo tutti che questa norma, che non è stata secondo me a sufficienza evocata, a sufficienza evocata... io stesso ne ho parlato la volta precedente e mi è stato detto "guarda che non si

è mica ben capito, non si è ben capito quello che dicevi a proposito della"... perché questo toglie e chiude, chiude il processo, chiude il processo nel senso che... ma non chiude solo il processo mio, che non devo coordinare nessuno, non posso coordinare nessuno; chiude il processo per tutti. Poi... facciamo un'interruzione e poi vediamo se ho qualcos'altro da dirvi.

PRESIDENTE - Cinque minuti di interruzione.

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

- *Viene ripreso il procedimento alle ore 11:42.*

PRESIDENTE - Avvocato D'Apote, riprendiamo.

AVV. D'APOTE - Grazie.

PRESIDENTE - Per favore, accomodatevi.

AVV. D'APOTE - Mi rendo conto che sto andando in ordine sparso. D'altra parte, non ho dormito molto; non sono come il principe di Condé, di manzoniana memoria, che prima della battaglia di Rocroi dormì saporitamente; io non ho dormito saporitamente. Francamente come riprendiamo? Riprendiamo con una critica ulteriore di sistema all'impostazione di questo processo e alle conclusioni di questo processo. Ovviamente non ha niente a che fare, come ha già detto molto bene il professor Stile al proposito, non ha niente a che fare con una subordinata, anche perché credo che i puntini sulle i, sull'essenziale, penso di averli già messi. Non so se quando lo hanno fatto hanno considerato i Pubblici

Ministeri... mi rileggevo la richiesta di pena e il calcolo. Non ci avevo fatto caso. Avevo solo considerato la pena finale richiesta. Hanno chiesto per il reato base il massimo della pena previsto dalla legge. Il massimo, dieci anni. E' una cosa che a mio avviso diciamo è il colpo finale su quella mancanza di equilibrio che ha caratterizzato questo processo. Lo ha caratterizzato in quasi tutte le sue battute. Non ricordo, perché è già stato ricordato abbastanza, l'atteggiamento preso dai Pubblici Ministeri all'esito dell'incidente probatorio su un tema che abbiamo poi scoperto ci ha tenuto tanto in attenzione e alla fine si è dimostrato quasi inutile, tanto poco utile che su quel tema del picchetto il Pubblico Ministero alla fine ha dovuto dire che ci sono delle diverse valutazioni sullo sgancio anche da parte dei nostri consulenti, ma che il processo è tutto qui, e che alla fine hanno riportato tutto a un singolare studio, a una singolare indagine dell'organismo investigativo, quasi a cercare conferma, l'*auctoritas*... l'*auctoritas*, un organo che non è stato sentito, e soprattutto di un discutibile... di una discutibile relazione che comunque si è conclusa... evidentemente se erano forti contrasti all'interno della commissione, retta da quel Pittaluga che poi ha passato guai di ogni tipo su altre indagini, e che comunque si conclude dicendo che l'onestà intellettuale dell'ingegnere - lo

dice fra i denti ma lo dice - impone di non prendere, di non accettare affermazioni definitive. Ma è una parentesi per sottolineare questa cosa che mi ha colpito, ripeto, perché non ci avevo fatto caso. Sì, mi aveva colpito l'enormità della pena richiesta, ma non avevo verificato che questa partiva dal calcolo del massimo della pena. Vi rendete conto cosa significa questo? Significa avere a che fare con una persona, o con una struttura, perché poi, come è stato detto giustamente e come ho verificato anche prima, questa è un'accusa al sistema, un sistema totalmente distaccato dalla valutazione sociale degli interessi degli altri, totalmente rabberciato, totalmente scombinato, squinternato, dove quello che accade deve accadere. Siamo al massimo grado della colpa. Siamo ai limiti di quello che qualcuno delle Parti Civili aveva sollecitato nel corso dell'udienza preliminare, e cioè la contestazione di questa tragedia a titolo di dolo eventuale. Questo è il segno, la misura della follia incomprensibile che ha tenuto banco in questo processo. Mi sa che... un po' di cultura, tanto per rimettere a posto le idee, che non sono del tutto organizzate per il futuro. Mi sa che avesse ragione, in questa logica, Robespierre, il quale - se mi consente un piccolo... tanto non è tardi - Robespierre, quando si tratta di decidere di tagliare la testa al re... è un fatto che deve essere fatto, politicamente deve essere fatto. Però

nell'assemblea sorgono voci difformi, o quantomeno richieste di attenzione, di attenzione alle norme, di attenzione alle procedure. Eh, Robespierre zittisce tutti dicendo: "Voi invocate le norme" - come stiamo cercando di fare noi - "invocate le norme perché non avete principi, perché non avete principi, perché qui il principio è "dobbiamo condannare il re"". Qui il principio sollecitato dalle voci più disparate esterne a questo processo, qui è successo di tutto, di tutto, attacchi alle istituzioni mai visti, è "dobbiamo condannare le Ferrovie, dobbiamo condannare Moretti". Questo è il principio. Cosa c'entra se io, citando una norma del RIV, una del RID, una di una disposizione internazionale, una di una disposizione nazionale, non sono preciso? Perché mi richiamate alla precisione? A cosa servono le norme? Servono solo per dare un formale apparato di legittimazione, neanche di legittimità, di legittimazione a un principio che abbiamo dentro al cuore: dobbiamo ottenere una condanna, comunque, dobbiamo ottenere una condanna al massimo della pena. L'avrei dovuto dire prima. Mi è venuto adesso.

Sulla velocità mi sembra di avere già detto e già concluso anche con il richiamo a quella norma. Solo per me stesso, cioè visto che sono stato criticato perché l'ultima volta che sono intervenuto... bah, sono stato poi criticato, i paradossi dell'Avvocato D'Apote, a

proposito di velocità, quando ho detto "il treno deve andare alla massima velocità possibile". Va bene. Dei ferrovieri veri, secondo la logica del Pubblico Ministero, all'inizio di questo processo hanno detto la stessa cosa. Il teste D'Alessandro, udienza 14 maggio 2014 - ne è passato del tempo - pagina 25: "Diciamo che un rotabile ha una velocità massima che può raggiungere"... Teste Magliacano, stessa udienza, pagina 130: "Sì, il corretto tracciato... il treno possono" - leggo testualmente, quindi non sono responsabile degli anacoluti - "possono avere una maggiore velocità, possono sfruttare la loro velocità massima". E poi una simpatica produzione del Pubblico Ministero, la numero 24 del 29 ottobre 2014, Circolare F.S. del 1987: "Esigenze di redditività" - che non si intende economica - "delle infrastrutture impongono che le velocità massime oraria dei treni siano effettivamente le più elevate consentite dalla linea". Questa è una circolare del periodo in cui... io vi ho ricordato altre norme del 1905, all'udienza precedente; questa è una circolare del periodo in cui le Ferrovie, 1987, erano Stato, erano una branca del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Questa era una cosa che dovevo a me stesso, perché non sono abituato a dire stravaganze, non sono abituato a fare retorica pura. Sono abituato ad occuparmi di norme e a leggere le carte, possibilmente bene.

Abbiamo parlato... abbiamo parlato della valutazione del rischio in ferrovia. Abbiamo visto che la distinzione fra sicurezza dell'esercizio e sicurezza ferroviaria esiste, è normata, è ripetutamente normata, ha un senso. Se il tutto viene riferito all'incidente sul lavoro, dobbiamo evitare di prendere un granchio, un grosso granchio. Se il manovratore del Cernis, che sta lavorando sulla teleferica che porta su e giù, muore perché un aereo americano con l'ala taglia la fune che regge la teleferica, muore lui che manovrava, insieme a tutti gli altri. E' pacifico che si tratta di un incidente sul lavoro, nella logica assicurativa, nella logica previdenziale. E' certo che l'INAIL pagherà le rendite agli eredi. E' un infortunio sul lavoro. Ma la confusione, non so fino a che punto artata in questo caso, perché io credo che veramente ci siano pensieri anomali su questo, la confusione è fra il concetto di infortunio sul lavoro, che può capitare anche al camionista, che sbanda, va fuori strada e cade da un ponte. Ecco, non è un infortunio sul lavoro? Certo. E che l'INAIL non pagherà? Ma non ha niente, niente a che fare né con la aggravante prevista dal secondo comma dell'articolo 589, che si riferisce a un reato commesso con violazione delle norme sulla tutela della salute... anzi no, il 589 comma 2 dice "con violazione delle norme per la prevenzione degli infortuni sul lavoro". Ai fini

penalistici non ogni infortunio sul lavoro - scusatemi l'apparente paradosso - è un infortunio sul lavoro. Ai fini penalistici quella aggravante opera se c'è stata la violazione di una norma per la prevenzione degli infortuni sul lavoro. Quale sarebbe la norma violata nell'incidente in cui perse la vita il povero manovratore della teleferica del Cernis? Nessuna. Quale sarebbe la norma prevenzionistica violata nel caso della morte del camionista che cade dal ponte perché ha sbandato? Nessuna. Tanto vale, a maggior ragione secondo me, ma di questo credo che parlerà a fondo e farà giustizia di ogni dubbio al proposito il professor Fiorella, a maggior ragione questo discorso vale se si va a leggere il 25 septies del 231/2001: "Delitto di cui all'articolo 489 commesso con violazione delle norme sulla tutela della salute" - qui ci aggiunge la salute - "e della sicurezza sul lavoro". Norma che a me sembra più stretta rispetto a quella analoga, ma non identica, prevista dal secondo comma del 589. Ma su questo non voglio approfondire né importunarvi, anche perché secondo me cambia poco. Il concetto che deve essere chiaro è uno: dire "infortunio sul lavoro" non significa niente rispetto a quello di cui stiamo parlando. Si tratta di vedere qui se sono state violate delle norme o che tutelano la salute e la sicurezza sul lavoro, oppure che tendono a prevenire gli infortuni sul lavoro. Vi è già stato detto con grande

approfondimento qual è tra l'altro il rapporto fra norme che riguardano la circolazione ferroviaria e norme del Decreto 81. Però qualcosina ancora va detto, a chiarimento di quello che è il concetto generale che ho cercato di esprimere, a chiarimento, ma a maggiore specificazione anche dell'esempio che ho fatto, degli esempi che ho fatto. L'articolo... scusate... va beh, dico così, gli appunti non sono mai a disposizione al momento giusto, almeno a me. Per fortuna che ho studiato. L'articolo 62 del Decreto 81 dice che i mezzi di trasporto non sono luogo di lavoro. Questo fa giustizia anche dell'esempio che ho fatto io prima a proposito del camionista. Non sono luogo di lavoro. Allora si tenta di recuperare qualcosa dicendo - perché di questo se ne prende atto - attenzione, l'articolo 62, come ha spiegato bene il professor Stile, è stato richiamato esplicitamente dal Decreto Legge del 2012, che volendo rafforzare il principio di specialità della normativa ferroviaria specifica, ricorda esplicitamente nelle sue premesse l'articolo 62 a proposito della qualificazione dei luoghi di lavoro. Ma, ripeto, si cerca di recuperare il concetto del lavoro con l'articolo 69, che riguarda l'attrezzatura di lavoro. Dicono i Pubblici Ministeri, all'udienza del 14, 160: "Un carro ferroviario, checché se ne voglia dire in questa aula, è un'attrezzatura di lavoro". A pagina 4 dell'udienza del 15: "Il carro

ferroviario era sicuramente un'attrezzatura di lavoro". A pagina 159 dell'udienza 19: "Era un'attrezzatura di lavoro, era una macchina". A pagina 160: "L'articolo 69: si intende per attrezzatura di lavoro qualsiasi macchina". Poi il Pubblico Ministero polemizza un po' sulla modifica normativa che è intervenuta, dicendo "va beh, ma siamo sempre lì". E a pagina 185 ancora: "Siamo in presenza di un'attrezzatura di lavoro". Ma allora diciamo che qui la questione sembrerebbe opinabile, però i Pubblici Ministeri mettono qualche punto, qualche puntello di supporto. Vedremo che ad un certo punto parlano anche di libretto di manutenzione, perché il libretto di manutenzione è una delle componenti essenziali richieste dalla cosiddetta "Direttiva macchine" per la fornitura di una macchina. L'articolo 69 parla di qualsiasi macchina, apparecchio, utensile, impianto, attrezzature e componenti necessarie all'attuazione di un processo di lavoro. Devo dire che questo... ricordo anche una vecchia questione, è una vecchia passione dell'Ispettorato del Lavoro, anzi della ASL di Prato, cioè quello di ritenere che una macchina debba avere una serie di caratteristiche che siano coerenti con la cosiddetta "Direttiva macchine". Come al solito, come al solito, come avviene nei processi in cui si deve raggiungere un obiettivo diverso, superiore, difficile rispetto a quello della mera applicazione, del

mero rendersi conto dell'accaduto, non si è letto... non si è letta la "Direttiva macchine", D.P.R. 459 del '96, articolo 1.5 o articolo 5... non ve lo so dire... direi che è l'articolo 5. No, è l'articolo 1.5. 1.5, "Campo di applicazione e definizioni: Sono esclusi" - sono esclusi - "dal campo di applicazione del presente regolamento"... A, B, C, D, E, F, G... "le caldaie a vapore, le macchine progettate per uso nucleare, le armi, i serbatoi, i mezzi di trasporto aerei, stradali, ferroviari o per via d'acqua" - e casomai qualcuno volesse dire "sì, però lì il carro, insomma, non c'ha il motore" - "e quelli destinati al trasporto delle merci". Quindi a me sembra che anche quella norma sia richiamata a sproposito. Ma allora, allora quali sono le norme che giustificherebbero la qualifica non come infortunio sul lavoro ai macchinisti che hanno subito effettivamente uno shock e sono stati anche in cura per questo, lasciamo stare i terzi e l'ambiente perché merita un discorso separato, quali sarebbero le norme che giustificano non la qualificazione di cui abbiamo parlato prima, di incidente sul lavoro, così, ma di infortunio, o incidente, o omicidio, perché di questo parliamo, con violazione di norme create per impedire quello? Signori, non ce n'è una. Non ce n'è una. Ma non ce n'è una. Io non so se il professor Fiorella voglia fare il catalogo e se intende farlo il professor Fiorella non lo farò io. Soltanto a

volo d'uccello, come si dice. A Mauro Moretti viene contestato l'articolo 8 del D.P.R. 753, "nell'esercizio delle ferrovie si devono adottare le misure e le cautele suggerite dalla tecnica e dalla pratica, atte a evitare sinistri". Non è una norma creata... poi che marginalmente possa avere anche una funzione del genere è possibile. Tutte le norme, tutte le norme, anche quelle di andar bene in bicicletta, sono norme che se disapplicate possono determinare un infortunio sul lavoro nella logica di cui ho parlato all'inizio di questa parte della discussione. Contestate a sproposito, perché abbiamo visto all'inizio della mia discussione che il 753 con Mauro Moretti e con F.S.L. non c'entra nulla. L'articolo 10: "Il personale delle ferrovie ha l'obbligo di svolgere con la necessaria diligenza". Il 36, citato veramente a sproposito a proposito delle barriere. L'articolo 7 del D.P.R. 146 del '99 sul certificato di sicurezza. Cosa c'entra? L'articolo 12 del Decreto del Ministero dei Trasporti e della Navigazione 247 VIG, che dice che bisogna armonizzare tecnicamente il settore. Cosa c'entra? L'articolo del medesimo Decreto 247 VIG 2.1, dove si legge che ci si deve adeguare alle norme di sicurezza dei regolamenti internazionali e sono considerati tali anche gli standard e le norme comunitarie applicabili in Italia. Cosa... cosa c'entra? Questo c'entra semmai per dimostrare tutti quei discorsi

che sono stati fatti sul RIV, sul RID e così via. E così via. L'articolo 3 dell'Atto di concessione, "garantire la piena utilizzabilità delle linee e delle infrastrutture". Embè? Aggiungo io, con un pallino che ho sempre avuto dall'inizio di questo processo, leggiamo anche la lettera B: "Mantenere adeguati standard di sicurezza allineati e comparabili con quelli delle principali reti europee". I livelli delle altre reti diventano una indicazione e uno standard di diligenza.

Ma visto che queste contestazioni sono soprattutto riferite a picchetti e barriere, allora diventa gioco forza, troppo facile, banale dire che i picchetti sono quasi dappertutto e le barriere non ci sono da nessuna parte. Se gli standard europei, la velocità media europea, me lo dice la La Spina, me lo dice Laurino, per i merci è di 120 chilometri all'ora, gli standard europei sono quelli, come fa a essere questa norma una norma che in qualche modo impinge sulla... o che, se violata, integrerebbe una norma specifica sulla prevenzione degli infortuni sul lavoro?

Arriva poi una serie di contestazioni che riguardano la 626, abrogata, quindi non ne parlerei, e comunque non ne parlo perché dicevo ne parlo soltanto così per sommi capi (voce fuori microfono). Poi si contesta l'articolo 18, a parte quelli riguardanti i picchetti, cioè fare in modo che i materiali pericolosi siano sostituiti con materiali

non pericolosi, che non mi interessa, l'articolo 18, che non so effettivamente se sia da qualificare come norma specifica evocata dal secondo comma del 589 del codice e dal 25 septies della 231. Ma comunque parliamone. L'articolo 18: "Adottare le misure per il controllo delle situazioni di rischio in caso di emergenza e dare istruzioni affinché i lavoratori in caso di pericolo grave abbandonino il posto di lavoro". D'accordo. No, ma mi sono sbagliato, dovevo citarne un altro. Comunque d'accordo. Risulta, risulta agli atti, mi ricordo, che richiedi su questo punto dal Pubblico Ministero, i macchinisti che si sono allontanati di corsa, prendendo... facendo anche in tempo però a prendere i documenti della locomotiva, a domanda specifica: "Ma voi siete stati istruiti su questo"? cioè sul fatto di scappare, come dice qui, dice "assolutamente sì". Non posso citare esattamente il passaggio del verbale, perché mi è venuto in mente mentre parlavo questo, comunque si tratta del verbale in cui vengono sentiti i macchinisti. Dicevo invece, norma ben più... diciamo da approfondire, è quella dell'articolo 18, lettera Q, perché di questo se ne è parlato più volte per evocare un obbligo di tutela esterna. Allora, innanzitutto va detto che questo è l'unico caso dell'81 - dell'81 - che riguarda la tutela esterna. Primo. Oddio, c'è qualcosa nelle appendici, a proposito di amianto, e qualcosa di molto specifico, ma è

già stato ricordato, nell'articolo 221 del Decreto 81, che riferendosi alle merci pericolose esclude esplicitamente la applicabilità tout-court di quel capo, di quel capo o di quel titolo, non ricordo se titolo o capo, al trasporto di merci pericolose per ferrovia. Lo esclude facendo riferimento al Decreto Legislativo 41 del 1999. Dico en passant che in quel medesimo titolo o capo ci sta anche l'articolo 223, intitolato "Valutazione del rischio", che deve essere coordinato con quello che ho appena detto dell'articolo 221, cioè si applica con le molle. Quindi la valutazione del rischio nel caso di merci RID sostanzialmente, come è già stato detto da altri, la fa il RID.

Torniamo allora, al di là di queste due piccole cose esterne, all'unica norma, all'unica norma del Decreto 81 che si riferisce all'ambiente fuori: "Prendere appropriati provvedimenti per evitare che le misure tecniche adottate" - le misure tecniche adottate - "possano causare rischi per la salute" - salute - "della popolazione, o deteriorare l'ambiente esterno". Se non si vogliono fare le solite scalate o arrampicate al sesto grado superiore e si vuole leggere la norma per come la legge un normale utente del diritto, come la legge un buon magistrato, come la leggeva sempre chi mi diceva "leggi il secondo comma", è chiaro, la norma è trasparente, la norma tende a evitare il deterioramento

dell'ambiente o la salute. Detto proprio banalmente, si vuole evitare che l'impresa emetta fumi nocivi, sostanze nocive, che so io, per arrivare poi invece alla specificazione massima di quella norma, che è invece tutta la sequela delle varie direttive Seveso di cui vi ho parlato. Allora, tornando a noi, ma ve l'ho già detto e ho già fatto un riferimento a questo, il riferimento all'ambiente non è riferimento aspecifico nel tema che ci interessa, perché vi ho già citato la direttiva che ricorda Kyoto e quest'altra, molto simile alla norma che abbiamo letto, che è la direttiva 57 del 2008, che all'allegato 3.2.5.2, "Protezione dell'ambiente". Ecco, ecco perché Moretti, ferroviere, e che valuta, conosce a fondo, introita dentro di sé la normativa ferroviaria, si preoccupa di creare una struttura come quella di Braccialarghe, che tenga conto anche della protezione dell'ambiente. Ecco perché manda direttive sul punto. "Protezione dell'ambiente. Gli impianti tecnici e i processi utilizzati" - mi sembra quasi una copia, direi, della lettera Q che vi ho appena letto - "nei centri di manutenzione, non devono superare i livelli ammissibili di effetti nocivi per l'ambiente circostante". Cioè, voglio dire, l'ambiente è a sua volta un leitmotiv della cultura ferroviaria nazionale e internazionale, storica. Ma se nessuna, nessuna delle norme che sono contestate a Moretti - faccio vedere l'imputazione, se la trovo... sì

- se nessuna delle norme contestate a Moretti è inquadrabile nel concetto così bene espresso dal comma 2 dell'articolo 25 septies del Decreto 231, il discorso sulla responsabilità dell'illecito amministrativo sarebbe già chiuso. E non escludo di chiuderlo molto, molto velocemente. Sennonché, qui è necessario che si ritorni per un attimo alla questione del coordinamento, alla funzione di Ferrovie dello Stato S.p.A. Holding, alla funzione normativa del gestore dell'infrastruttura, alla funzione normativa dell'impresa ferroviaria, ai limiti minimi essenziali rispetto ai quali quella funzione normativa si pone, per dire: ma come è possibile che sia stata violata una norma penale, e quindi una struttura a cui farebbe capo questa norma penale, dove tutto è così bene organizzato, dove tutte le disposizioni di legge sono rispettate, dove le certificazioni ci sono a iosa, dove in più abbiamo voluto da Moretti un codice etico. So che è stata fatta dell'ironia anche sull'assunzione del personale. Sapete perché c'è? E' molto semplice. Perché Moretti ha voluto stroncare il fenomeno del nepotismo, delle assunzioni che pure in certe strutture marginali, non in R.F.I., non in Trenitalia, ma in strutture marginali e però numerose, dotate di personale, eccetera, avvenissero con sistemi discutibili. Moretti è un uomo rigido, è un uomo duro, non è un manager da un certo punto di vista *à la page*. Certo non è Montezemolo e non è

neanche Della Valle. E' un duro. Le norme non si violano. Non si entra in logiche di interesse. Non si stimolano piccoli interessi privati. Non si danno dei... non si regala niente a nessuno. Ecco perché l'interesse sulle assunzioni che in certi ambiti era diventato uno scandalo.

Ma ecco anche la questione del Comitato di investimenti. Il Comitato di investimenti, dicevo, ho fatto un cenno prima, a cosa serve? Il Comitato di investimenti serve a fare delle previsioni scrupolose. Perché? Perché se non si fanno previsioni scrupolose gli appalti si ingigantiscono, le previsioni iniziali aumentano e nell'aumentare alligna la corruzione, il favoritismo, alligna la tangente, la percentuale, il pizzo. No, previsioni scrupolose. Facciamo un progetto? Lo valutiamo fino in fondo, lo valutiamo nei minimi particolari, lo valutiamo con quello scrupolo che solo i ferrovieri, o comunque, se non solo loro, i ferrovieri sanno fare. Esce che costa 100 e deve costare 100. E non mi si venga a tirar fuori la questione della TAV, di cui ho fatto un cenno prima, perché la TAV era un'altra società. Quando è stata assorbita alla fine il fenomeno non si è più verificato. Il Comitato che c'era prima, a parte il fatto che aveva quelle commissioni di cui vi ho parlato, non aveva i disinvestimenti. Perché Moretti ci ha voluto mettere gli investimenti? Allora vuole controllare

proprio tutto. I disinvestimenti probabilmente era un'omissione precedente, ma il problema della Holding, il problema della Holding è che la Holding deve fare un bilancio consolidato. E' obbligatorio per legge. Il bilancio consolidato si deve basare e deve verificare quello che è successo, ma soprattutto si deve preparare il bilancio consolidato dell'anno successivo. Per prepararlo bisogna verificare i disinvestimenti, che - signori - sono massicci, sono massicci. C'è stato un periodo i cui - ve l'ho detto la volta scorsa e non mi voglio ripetere - le Ferrovie erano ben più dei Carabinieri, ben più del prete, ben più del farmacista, onnipresenti, non solo con apparati ferroviari, ma con interi quartieri dedicati ai ferrovieri, con banche, con società immobiliari. Quindi non riesco veramente a capire perché si ironizzi sul fatto che Moretti dice "un momento, qui ci vogliono anche i disinvestimenti". Così come non riesco a capire perché si ironizzi o si critichi la questione della cassa unica. Cassa unica. La cassa unica è anch'essa prevista non dalla legge, questa volta, ma da prassi internazionali di alto spessore. *Cash pooling*. Il *cash pooling*, io non dico che fa parte Internet delle massime di esperienza, però... però, però, però è stato citato tante volte dalla Procura, ormai è nostro sapere quotidiano quasi come quello dei titoli dei giornali, basta andarseli a leggere. Comunque il *cash*

pooling è una normale, naturale forma di razionalizzazione dei conti all'interno di una struttura centralizzata. Ve lo leggo, perché mi è stato cortesemente trovato. Io non l'avrei trovato mai. *Cash pooling*, così poi è a verbale, non c'è bisogno di fare ricerche: "Espressione mutuata dall'inglese" - a me sembra che più che mutuata dall'inglese sia un'espressione inglese, comunque... va beh, diciamo così - "per definire l'accentramento di tutte le risorse finanziarie, flussi in entrata e in uscita di un gruppo, presso un'unica società. L'obiettivo è quello di ottenere una migliore gestione della tesoreria aziendale. Grazie al *cash pooling* infatti si annullano, o almeno si riducono, le diseconomie derivanti dalla coesistenza di saldi attivi, in capo ad alcune società del gruppo, e passivi in capo ad altre. Sotto il profilo operativo" - sembra di leggere la Fiorani, sembra di leggere la teste Fiorani, che è stata più sintetica, ma io ve la leggo per esteso in modo che non ci siano equivoci sulla legittimità, sulla funzione, su cosa serve, su cos'è - "sotto il profilo operativo abbiamo detto consiste nell'accentrare i saldi attivi. A tal fine ne apre uno" - di conti - "la società capogruppo e su quello confluiscono i saldi giornalieri e settimanali dei conti correnti delle singole società del gruppo. La capogruppo e le altre società stipulano appositi contratti per

regolamentare e giustificare i movimenti di liquidità dei conti correnti delle singole società a quella centrale". E allora? Questo è... questo lo fanno i gruppi di tutto il mondo. Questo è un elemento che non ha nulla a che fare con quello che si vuole ricavare a titolo di - come posso dirlo - di intrusione, di sottrazione, di privilegi alle singole società. E (parola incomprensibile) perché era stato tirato fuori più volte? Per la questione del cosiddetto "Progetto Maestrini". Non voglio... non voglio, a parte il fatto che è stato già detto egregiamente tutto dal collega che difende l'ingegner Maestrini, ma qui c'è effettivamente qualcosa che ha ringalluzzito l'accusa, l'ha ringalluzzita proprio, tant'è vero che hanno dedicato su questa cosa fiumi di parole, pagine e pagine di trascrizioni, "Progetto Maestrini, Progetto Maestrini", quello sì che ricordo essere stato anche applaudito o ringraziato in questa sede.

Allora, dunque, innanzitutto a questo proposito io devo dire che ho visto una delle peggiori cadute di stile della Procura, a proposito di questo, quando... una delle peggiori di tutto il processo secondo me. Sto parlando di stile, non del professor Stile. Vediamo se trovo la pagina e sennò ve lo ricordo a memoria. Durante il controesame del professor Resta a un certo punto il professor Resta ha messo i puntini sulle i. Ha detto cose

interessanti sui progetti in corso di attuazione... no di attuazione, pardon, di sperimentazione. Ha detto cose interessanti anche a proposito dell'ipotetico disinteresse della Holding su merci. Il Politecnico sta lavorando all'officina di Osmannoro, che è un'officina Trenitalia e su un progetto finanziato da R.F.I. per vedere di riuscire a trovare il sistema, primo, di fare comunicare i carri... i carri merci con la cabina di guida; secondo, vedere se si riesce ad anticipare, anticipare la percezione dello svio. Ci stanno studiando ancora adesso. Ci sta studiando il Giappone. Casualmente ho visto un articolo dell'Università di Pisa, che dice una cosa che peraltro aveva già anticipato Resta, cioè: stiamo verificando, stiamo cercando di provare a vedere se si riesce a creare energia dalle vibrazioni. Nel 2006 era impossibile, ce lo ha spiegato Resta, avere chip, prodotti informatici talmente sofisticati da poter entrare in una logica del genere. Di certo quel progetto era un progetto che non poteva andare a buon fine, come ancora tutti gli studi, ivi compresi quelli sovvenzionati dall'ERA, dalla UIC soprattutto. Stanno verificando, nel senso che si sta facendo il possibile ma per ora non ci si riesce. Aggiungo una notazione ulteriore. Il sistema proposto con i pannelli solari era un sistema che aveva altre due grossissime pecche: una, quella dell'immagazzinamento dell'energia, che crea, come ci ha

spiegato bene Resta, problemi insormontabili, le batterie hanno bisogno di manutenzione, si scaricano e uno non se ne accorge, proprio quando devono dare il segnale e non lo danno e così via, primo; secondo, aggiungo io, non c'è, non l'ho letto in quella... i pannelli solari si sporcano, andando, facendo migliaia di chilometri si sporcano e sono meno efficienti. Comunque resta il fatto che Ferrovie dello Stato sta studiando ancora oggi, insieme ai centri di ricerca più qualificati del mondo, perché il nostro Politecnico è un'altra delle eccellenze italiane. Il nostro professor Resta è un'altra delle eccellenze italiane nel mondo. La caduta di stile sapete qual è? Che dopo che il professor Resta ha dimostrato, con slide, con bibliografia... bibliografia infinita di tutti gli studi che a livello mondiale, in Giappone, in Europa, in USA, non ve li sto a leggere, sono... comunque fanno parte delle slide prodotte in quella udienza, che è l'udienza del 20 aprile 2016, a un certo punto dicono: "Questo che lei ci dice ci crea dei notevoli problemi". "In che senso"? Vengono in parte fermati dal Presidente. "Ci crea dei notevoli problemi rispetto alla posizione dell'ingegner Maestrini". Cioè, questa è una logica che è straordinariamente volgare. Cioè, se il progetto dell'ingegner Maestrini fosse stato un progetto suscettibile di raggiungere un risultato, allora Maestrini era un santo; se viene messo in dubbio, no,

allora dobbiamo rivedere la posizione. E lo abbiamo visto come è stata rivista la posizione, l'abbiamo visto. Comunque, quel progetto non è mai uscito da Trenitalia. Anche qui sfido i Pubblici Ministeri. Non hanno che, oltre a sequestrare decine di migliaia di carte inutili, andare a verificare quelle utili, prendersi tutti i verbali del Comitato di investimento voluto dall'ingegner Moretti, e vedere se c'è un accenno a questo, se c'è una sola parola su questo. Aggiungo che per quanto mi consta non è stato mai portato neanche nei team del precedente presidente e amministratore delegato Catania. Aggiungo che Trenitalia partecipa allo studio di Osannoro di cui ho parlato un attimo prima. Aggiungo che tutti quelli che ci hanno parlato, o direttamente o indirettamente, di questo progetto, cioè Maestrini, Guidi e Presciani, come hanno detto nell'autopresentarsi, nel presentarsi a voi, a noi, come testimoni, fanno parte di organismi tecnici internazionali e soprattutto della UIC, che è quella che si occupa da una vita del detettore di svio, che non è un antisvio, e presso la quale se c'era un minimo di possibilità di dare corpo in prospettiva a questo progetto sicuramente sarebbe stato portato lì e sarebbe stato verificato. E poi, sempre rispetto a questo problema, ho anche verificato una sorta di colpo di mano, all'udienza del... l'ultima delle produzioni, del 24/06/2016, perché con un colpo di mano la Procura

produce un fantomatico *business plan*. *Business plan* non datato. La mia domanda è... giustamente l'Avvocato Mittone si era opposto, perché dice "e poi produce una documentazione nota"... non si capisce bene, non chiarisce di cosa si tratta. Però l'Avvocato Mittone ci dà un'occhiata, vede e dice "ma che roba è questa"? E si oppone. Naturalmente e giustamente, devo dire, è entrato tutto, perché se era per me, ripeto, io all'inizio di questo processo, come ho fatto, come feci al processo del Pendolino, avrei chiesto l'acquisizione di tutti... di tutti i fascicoli. Non c'è niente. All'interno delle ottanta-novantamila pagine non c'è niente che mi disturbi, non c'è niente che mi dia fastidio, non c'è niente, nemmeno testimonianze, sì, quelle cose di cui di solito ci si oppone, non c'è niente ed io avrei chiesto l'acquisizione di tutto. Quindi va benissimo, il Tribunale l'ha acquisito. Il problema è: dove l'hanno preso? Perché quando è stato sentito Guidi, Guidi ha prodotto delle slide, ha prodotto... ma il *business plan* no. Ci hanno riempito di depositi, di avvisi di deposito, decine, decine, decine di migliaia di carte. E questo dove l'hanno preso? Bah. Comunque mi sembra che anche su questo ci sia ben poco... ben poco da aggiungere. Probabilmente c'è da tornare sulla Holding, con un piccolo accenno anche al ruolo che dovrebbe rivestire, che avrebbe dovuto rivestire, secondo i Pubblici

Ministeri, la contestazione suppletiva fatta a Moretti sul punto. Signori, non cambia niente, nel senso che - scusate, forse mi ripeto ma vorrei essere chiaro - se mi si dice che io devo coordinare Trenitalia e R.F.I. - d'accordo? - credo di avervi dimostrato che non si può fare. Ma se mi si dice questo, il fatto che a un certo punto io con un colpo di bacchetta magica diventi amministratore di fatto di Trenitalia e di R.F.I., cosa cambia? Cioè, perché io, che divento amministratore di fatto di Tizio e amministratore di fatto di Caio, e la società... la colpa organizzativa della società starebbe nel fatto di non aver previsto un'aberrazione genere, cosa cambia? Cioè, l'interfaccia è sempre, se ci deve essere, fra le società, che siano amministrate di diritto o di fatto. Cioè, non è che io diventando amministratore di fatto divento... come si chiama... il CEL. Come si chiama il CEL? Il coordinatore... come si chiama il CEL, quello dei cantieri? Il coordinatore dei lavori. Non è che io divento il CEL perché sono diventato amministratore di fatto di Tizio e di Caio. Cioè, quel buco, quel buco logico, c'era, rimane e ci sarà sempre. Cioè, la mancata individuazione del ruolo in base al quale io avrei dovuto coordinare la politica della sicurezza delle due società.

Poi c'è la questione dell'interesse e del vantaggio. Anche lì, tralascio i punti teorici, li tralascio

veramente. Però, però voglio dire qualcosa in fatto e qualcosa in diritto, poco in diritto. Devo cercare una sentenza che non c'è più. Eccola qua. Allora, in fatto è una baggianata. Quello che è contestato qui è una baggianata. Interesse e/o vantaggio. Inutile dirvi cos'è l'interesse e cos'è il vantaggio. Ve l'hanno già detto e ve lo diranno meglio di me. Uno prima, l'altro dopo, uno ex post, uno ex ante, uno ex post. "Consistendo gli elementi ora indicati nell'incremento o nella conservazione del valore della partecipazione azionaria nelle due società controllate, valore esposto a sicura diminuzione in conseguenza dei notevoli impegni di spesa che le società controllate avrebbero dovuto affrontare". E' una baggianata. Se R.F.I. avesse dovuto spendere quel circa miliardo di euro necessario per togliere i picchetti - forse di più, va beh, ma non importa - sarebbe stata integralmente finanziata dallo Stato, il che significa... il che significa che il valore della rete si sarebbe enormemente incrementato per la presenza, a tutti i livelli, in tutte le curve, noi abbiamo 17.000 chilometri di linee, io non so quante curve abbiamo, ma diciamo che almeno il 10 per cento ci sarà... il 20? Il 20, il 20 per cento. Sono 3.500 chilometri. 3.500 chilometri, un picchetto ogni 10 metri, sono 35... 350.000 picchetti. O 3.500.000? 350.000 picchetti. E' chiaro che se invece di avere 350.000 picchetti io avessi

avuto 350.000, forse meno, perché probabilmente ne servono meno, non ho studiato a fondo la procedura specifica per l'innovazione tecnologia sul punto, avessi avuto in tutti i punti dei 3.500 chilometri di curve, un sistema tecnologico avanzato con tanto di GPS, eccetera, il top mondiale, ma di più, che non ha nessuno; ma vi rendete conto che come minimo, come minimo, l'incremento di valore della linea sarebbe stato pari alla spesa di rimozione dei picchetti, perché io non ci ho mica messo dentro anche la spesa per l'installazione. Quando io parlavo della spesa per la rimozione dei picchetti, mi sono dimenticato di parlare degli altri miliardi utili per non solo eliminare questo inutile pezzo di ferro, come dice la Procura, ma per portare il sistema a questi livelli tecnologicamente avanzatissimi. Quindi nella logica del bilancio consolidato basterebbe solo parlare dei miliardi incamerati dallo Stato, quindi non ci è costato un centesimo, per incrementare di miliardi il valore del nostro comparto, per dire che questa è già una baggianata.

E le barriere? Allora, io escludo, proprio nella logica di quell'articolo 35 che vi ho letto prima e del coordinamento fra Ministeri che serve per interventi di questo peso sulla struttura stessa della Nazione, escludo che potessero essere addebitati a R.F.I. Ma semmai a qualcuno fosse venuto in mente che quel migliaio, se

basta, macché migliaio, con una nazione popolata come la nostra, con quelle migliaia di chilometri di muri, fossero state... fossero state imposte a R.F.I. secondo voi con che soldi le costruivano? Era un altro incremento di valore orribile dal punto di vista paesaggistico, orribile dal punto di vista paesaggistico ma sicuramente dal punto di vista immobiliare e nella logica del bilancio consolidato e nelle logiche del bilancio come vi è stato detto che fanno le società del gruppo F.S., sarebbe stato un incremento di valore, a fronte del quale si potrebbe dire "sì, però noi abbiamo scritto anche che fra le varie cose che dovevate fare ci stava il detettore antisvio, che per fortuna costa quattro soldi, che Trenitalia non avrebbe potuto mettere, se non in dieci-dodici carri. E allora a questo livello parlare... ma è scandaloso parlare di interesse prima e vantaggio - non ho capito poi quale, ma questo... bah, non l'ho capito proprio - dopo, riguardo a queste contestazioni e a quello che avrebbe dovuto essere fatto per adempiere a queste contestazioni, è risibile, cioè ogni parola in più è... ogni parola che spende... ne spenderei in più. Poi voglio concludere anche, perché non voglio abusare della vostra pazienza e perché se dicessi tutto quello che devo dire parlerei per i prossimi due o tre giorni. E però l'importante, quello che è importante e che dovevo dire l'ho già detto. I punti sono tre, sono tre. Il primo, non

devo coordinare nessuno, è già finito. Il secondo: se avessi dovuto coordinare avrei dovuto fare una valutazione del rischio? Cioè, quello su cui insistono, e poi ci sono anche Chiavacci, Carcassi, Mossa Verre, eccetera. Non dimentichiamo, se vi andate per caso a leggere la relazione che è stata prodotta dai consulenti che io ho appena nominato, la richiesta del Pubblico Ministero era di indicare le possibili soluzioni salvifiche. No? Manco una parola, come si dice a Roma. Neanche una parola. Dicono che non è stato valutato il rischio. Ma signori, non prendiamoci in giro con le parole. Allora, fermo restando che è un tema che credo di aver già superato, ma facciamo finta, facciamo finta che voi nella vostra sentenza dobbiate dire "sì, visto che non firmava i contratti coi cani con la signora, con la senatrice... no, con la ministra Brambilla, visto che faceva i contratti con l'INAIL, visto che si interessava... ma, perché no"? Step 1. Secondo step: perché no una valutazione del rischio? Sì, è un soggetto anomalo, non è previsto dalla legge, però esiste anche la colpa generica. Perché no? Bene. Bah, ex se, di per sé, dove arriva la mancata valutazione del rischio? Dove si concretizza? Si concretizza, una volta valutato il rischio, nell'individuazione di soluzioni salvifiche. Quali sono? Quelle che ci sono state contestate. Rispetto a quelle, sulla velocità vi ho già detto, vi ho già letto

il basilare articolo 35 del 753, vi ho accennato solo, perché vi è stato detto da più parti, cosa ci sta dietro a livello di sistema, a livello di valutazione dei rischi, ve l'ho già detto. A livello del secondo addebito, che riguarda la manutenzione, a prescindere dal fatto che io voglio sapere, in questa logica *bottom up*, in questa logica in cui si coinvolge la base, in cui si coinvolgono tutti, voglio sapere come faceva ad arrivare a Moretti la voce che c'era un carro che poteva avere dei problemi. Ma al di là di questo, vi ho già e vi hanno già spiegato meglio di me, a proposito della questione RIV, come era fisiologico che le cose funzionassero così, che i carri andassero avanti e indietro. Come era, certo, normale, che chi avesse avuto un dubbio, come vi ha detto benissimo Cassino, come vi ha detto benissimo Paoletti, che chi... il teste Paoletti, che chi avesse avuto un dubbio potesse, con le dovute maniere, informarsi. Ma il dubbio chi lo doveva avere? Perché? Perché? Perché quando ci si continua a dire "carro fantasma" non si dice che era un carro che era stato revisionato tre mesi prima e che quindi tutto appariva perfetto, come apparirebbe perfetta la nostra automobile quando esce dalla revisione? Perché non lo si dice? Da cosa si vuole dedurre la possibilità per qualcuno di rendersi conto che ci poteva essere un problema in quel carro? E soprattutto - ultima domanda - da cosa si potrebbe dedurre che in un

processo dal basso verso l'alto una notizia del genere potesse arrivare a Moretti?

Quindi, ripeto, avrei molte cose ancora da dire. Chiudo semplicemente con una citazione, una noiosa citazione giurisprudenziale recente, a proposito di responsabilità della società. La leggo, anche se so che la giurisprudenza è conosciuta, ma c'è anche un po' di... insomma, un po' di teatro, quindi la leggo. E' la Sezione Quarta, 20 luglio 2016, che è successiva alla ThyssenKrupp, la quale ThyssenKrupp è interessante ai nostri fini per quello che ci ha già detto Casartelli, cioè perché rispetto a tutto il discorso causale, che non ho fatto, al controfattuale sulla velocità, al controfattuale sul detettore di svio, per esempio, cioè dove è dimostrato che se ci fosse stato sarebbe stato un intervento salvifico? Dove è dimostrato che se la velocità si fosse abbassata - di quanto? di quanto? - il tutto sarebbe stato risolutivo? Ecco, la ThyssenKrupp è stata giustamente ricordata per un profilo, che vorrei ricordare ancor di più, rispetto alla Franzese. Allora, quando esce la Franzese siamo nel 2002, mi sembra, non c'è ancora il 533 comma 3 bis del Codice di Procedura Penale. Non c'è ancora l'al di là di ogni ragionevole dubbio. La ThyssenKrupp è specifica su questo, cioè dice chiaramente: attenzione, la prova della efficacia, la prova controfattuale dell'efficacia del provvedimento che

non è stato preso ma avrebbe dovuto essere preso, che colpevolmente non è stato preso ma avrebbe dovuto essere preso, soggiace al criterio di giudizio dell'al di là di ogni ragionevole dubbio. Ma non mi occupo di questo, perché - come dicevo - vi ho appena accennato, solo per questi due brevissimi cenni mi sono occupato della causalità. E invece voglio leggervi quello che si dice a proposito di interesse. Va beh, interesse e vantaggio, eccetera. "Quando la persona fisica, pur non volendo il verificarsi dell'evento morte o lesioni del lavoratore, ha consapevolmente" - ogni parola pesa - "agito allo scopo di far conseguire un'utilità alla persona giuridica". "Consapevolmente agito allo scopo". Se fosse vero, sarebbero... sarebbe giustificata la scandalosa richiesta di pena che... se fosse vero. Consapevolmente io metto a rischio decine, centinaia, migliaia, milioni di persone, per avere un vantaggio economico. "Ciò accade ad esempio quando la mancata adozione delle cautele antinfortunistiche risulta essere l'esito non di una semplice sottovalutazione dei rischi" - come mi è stato contestato qui - "o di una cattiva considerazione delle misure di prevenzione necessarie, ma di una scelta finalisticamente orientata a risparmiare sui costi di impresa". Questo è il motivo per cui nel caso che ho evocato prima c'è stata una condanna anche pesante. "Quanto al vantaggio, quando la persona fisica, agendo

per conto dell'ente, non volendo ovviamente... eccetera... ha violato sistematicamente" - le parole sono pesanti, sono di piombo, "ha violato sistematicamente" - "le norme prevenzionistiche" - cioè dell'81, la salute dei lavoratori, non gliene frega niente - "e dunque ha realizzato una politica di impresa" - di nuovo parole pesanti - "disattenta alla materia della sicurezza del lavoro". Non sto a ricordarvi l'attenzione che è stata posta primariamente con l'istituzione di un apposito settore retto da quello che si è autodefinito il primo dipendente di Moretti, cioè un suo alter ego. Questo per sottolineare l'importanza del settore. Non sto a ricordarvi l'importanza che a quel settore, al settore della sicurezza sul lavoro, e della verifica sugli altri su questo punto, è stata data da Moretti, dalla Holding, dalle entità di cui io chiedo l'assoluzione perché il fatto non sussiste. Perché il fatto non sussiste perché? Perché le norme cautelari che si assumono violate non sussistono esse stesse, cioè il nesso causale tra la condotta e il supposto evento non c'è. Grazie signori e scusate se, a differenza di quello che avevo detto all'inizio, ho forse leggermente abusato, ma spero solo leggermente.

PRESIDENTE - Grazie, Avvocato D'Apote. Allora ci vediamo alle due? Avvocato Masucci e Avvocato Fiorella. Va bene?

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - Sì, Avvocato, ci eravamo detti che dopo... dopo la pausa, o... anticipa sempre di più lei...

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - Eh.

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - Allora, siamo ancora in udienza, eh, siamo ancora in udienza.

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - No, no, ma era per la confusione. No, è responsabile l'Avvocato Stortoni che voleva... che vuole tornare a Bologna. Allora, la questione delle repliche quindi, che sono state già richieste. Già c'è la richiesta.

P.M. DOTT. GIANNINO - Chiediamo un termine ovviamente per le repliche.

PRESIDENTE - Quindi la questione delle repliche. La vicenda la conoscete, è abbastanza complessa. Le repliche hanno la funzione di consentire alle parti appunto di argomentare, in tempi strettamente necessari, dice il codice, per confutare appunto le tesi e le argomentazioni avversarie. Il Tribunale rinvia quindi per le repliche, concedendo un termine complessivo di una settimana, perché cominciamo... cominceremo il 12 dicembre... cominciamo il 12 dicembre, dandovi il tempo di riguardare, di studiare e approfondire evidentemente se avete bisogno; in una settimana contiamo di chiudere, perché poi sarà il

Tribunale che invece avrà bisogno a sua volta di un tempo congruo per valutare tutte le notevoli e numerose questioni sollevate.

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - Quella settimana del 12 tutti i giorni, per chiudere.

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - No, non vorremmo... non vorremmo fare interruzioni per farvi... per darvi tempo. Le argomentazioni...

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - No, no...

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - No, no, senza distinguere, vorremmo andare... senza soluzione di continuità, volevamo capire, Pubblico Ministero e anche... anche il Pubblico Ministero, mi raccomando, le repliche hanno una funzione specifica e descritta, nel tempo addirittura strettamente necessario per confutare le argomentazioni avversarie. Quindi il 12 cominciamo.

AVV. SCALISE - Presidente, scusi...

PRESIDENTE - Contiamo in una settimana di chiudere.

AVV. SCALISE - Presidente, mi perdoni, Avvocato Scalise. Al di là della indicazione del codice, che certamente condividiamo tutti, però sarebbe necessario avere un'indicazione anche da parte dell'Ufficio del Pubblico

Ministero, perché se il Pubblico Ministero parlerà per due giorni di seguito, poi questa settimana diventa una settimana nella quale noi non è che a seguire possiamo riscontrare le affermazioni che il Pubblico Ministero dovesse fare per due udienze; se sarà una replica più ridotta certamente poi ci adegueremo. Però un'indicazione ci deve essere.

PRESIDENTE - No, ma sicuramente, sicuramente il programma del Pubblico Ministero condiziona il programma di tutte le parti, parti civili e difensori.

P.M. DOTT. GIANNINO - Cercheremo di essere sintetici, ma non vogliamo cadere nell'errore dell'altra volta. Sicuramente non saranno più udienze, non siamo in grado di fare una previsione.

PRESIDENTE - No, però...

P.M. DOTT. GIANNINO - Ci impegneremo a farlo in un'udienza, questo... cercheremo di farlo in una sola, ma...

PRESIDENTE - Allora, però...

P.M. DOTT. GIANNINO - Ma come è successo con la discussione...

PRESIDENTE - Allora, è ovvio che c'è un'esigenza... c'è un'esigenza di contenere i tempi, per vari motivi. Ovviamente si tratta di repliche. Abbiamo avuto e avete avuto tutto... sono due mesi che facciamo la discussione, le udienze a disposizione le avete avute, tutte le parti. Poi comprenderete che c'è un'esigenza del Tribunale di raccogliere e di fare la sintesi di questa infinita

produzione testimoniale, documentale, argomentativa e teorica, ragion per cui dobbiamo darci dei tempi contingentati. Quindi, Pubblico Ministero, è evidente che deve darci... cioè, se non ci dà un'indicazione di massima ci costringe ad anticiparla e soprattutto non abbiamo più i tempi per poter gestire le udienze.

P.M. DOTT. GIANNINO - Come indicazione di massima, un'udienza.

PRESIDENTE - Come...

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - Un'udienza. Mi sembra... pensavo anch'io cinque-sei ore, ma un'udienza è giusta.

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - Quindi...

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - Però mi sembra... mi sembra...

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - Avete parlato... è vero pure che il Pubblico Ministero (sovrapposizione di voci)...

P.M. DOTT. GIANNINO - Chiedo scusa se mi intrometto. Era solo per dire... ipotizzando dieci minuti per... sono quaranta parti, ipotizzando dieci minuti per quaranta parti, sono quattrocento minuti, sono sette ore, prendendo dieci minuti per ogni singola posizione, che non mi sembra una quantità così mostruosa come sostiene l'Avvocato Stortoni.

PRESIDENTE - Pubblico Ministero...

AVV. STORTONI - No, non...

PRESIDENTE - Pubblico Ministero, stavamo dicendo esattamente questo e siamo a fine processo e non avete ancora capito che quando parla il Tribunale dovete tacere. Allora, stavo dicendo esattamente quello che ha detto lei. E mi sembra... un'udienza mi sembra un termine congruo, più che congruo per le repliche. Dopodiché a seguire le Parti Civili, a loro volta indicheranno già ora, ci dicono... vi può bastare un'udienza, o no?

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - Vi basta un'udienza complessiva. E tutto il resto...

AVV. STORTONI - Signor Presidente, allora mi scusi ma non volevo essere frainteso. Va benissimo queste lunghezze e non ho nulla da obiettare. Volevo solo precisare che ovviamente noi ci misureremo sugli argomenti per replicare. Le chiedo questo, correttissimo che i Pubblici Ministeri abbiano adesso del tempo per poter replicare. Mi parrebbe, non certo una settimana, ma un giorno o due al massimo, per consentirci dopo le repliche anche noi prima di intervenire, dopo le repliche della pubblica e privata accusa, un giorno, tenendo presente, le dico subito...

PRESIDENTE - Lo valuteremo, lo valuteremo. Lo valuteremo perché, insomma, dipende anche dal tipo di argomentazioni.

AVV. STORTONI - Perché io ad esempio le anticipo che il giorno 15...

PRESIDENTE - Se si tratta di ripercorrere cose già note...

AVV. STORTONI - (sovrapposizione di voci) cioè, ripeto, un giorno, non...

PRESIDENTE - Lo valuteremo.

AVV. STORTONI - Non credo che...

PRESIDENTE - Per ora sappiamo...

AVV. STORTONI - ...in un processo di tre anni un giorno possa cambiare qualcosa.

PRESIDENTE - No, no...

AVV. STORTONI - Perché tanto se sono repliche saranno di una certa consistenza, solo la possibilità di riflettervi, tenendo anche conto che in quella settimana, io parlo per me ma... due giorni, ma non chiedo questo, sono già impegnato. Forse anche altri colleghi. Volevo avere un giorno di stacco tra le repliche della privata... pubblica e privata accusa e i nostri interventi. Mi parrebbe... mi parrebbe di non chiedere qualcosa di...

PRESIDENTE - Va bene. Non lo escludiamo, però allo stato il programma è questo.

AVV. STORTONI - Grazie, Presidente.

P.M. DOTT. AMODEO - Sì, no, Presidente, per carità, poiché siamo arrivati all'una e dieci, ci vediamo alle due e dieci, perché...

PRESIDENTE - Alle due e un quarto.

P.M. DOTT. AMODEO - ...se gli avvocati della difesa continuano a fare questioni...

- Viene sospeso il procedimento alle ore 13:12.

- Viene ripreso il procedimento alle ore 14:30.

PRESIDENTE - Allora, possiamo riprendere. Quando crede, Avvocato Masucci, parla lei. Prego.

CONCLUSIONI DELLA DIFESA – AVVOCATO M. MASUCCI

AVV. MASUCCI - Signor Presidente, Signori del Tribunale, prendo la parola - Avvocato Masucci - per la posizione di Trenitalia. Tratterò inizialmente dal punto di vista della responsabilità che le viene ascritta ai sensi del Decreto 231. Successivamente ne parlerò per la responsabilità civile, in quanto soggetto citato a questo fine. Ed infine prenderò anche la parola per la società F.S. Logistica, in questo ordine.

Compaio dinanzi a voi come sostituto del professor Fiorella, ma piuttosto come, diciamo così, propositore orale di argomenti di chi insieme a me dirige la discussione. Ovviamente, come conclusori, è una posizione che ci tocca per ventura direi, per turno, come conclusori abbiamo un termine, quello di stasera, che intendiamo rispettare. Lo dico senz'altro, quindi è una premessa ma anche una promessa, contiamo senz'altro di farlo. Abbiamo anche un privilegio dal nostro punto di vista, che è quello di poter parlare a valle del

patrimonio conoscitivo che i colleghi hanno già versato nel processo e dal quale intendiamo attingere a piene mani, anche con ampi rinvii, che dunque non lesineremo. Debbo dire che introducendo il tema del rinvio ho agito anche nel segnalare subito la censura che noi muoviamo al capo di imputazione elevato nei confronti di Trenitalia, capo di imputazione numero 90. Si potrebbe dire laconico, ma tecnicamente va invece detto del tutto indeterminato e da questo punto di vista noi ne censuriamo la invalidità. E' un capo di imputazione costruito rinviando integralmente per *relationem* ai capi di imputazione elevati nei confronti dei soggetti che dovrebbero impegnare la responsabilità dell'ente. La costruzione dell'accusa mediante un rinvio integrale implica inesorabilmente l'assenza di qualunque specificazione dei presupposti storici della colpa dell'ente, colpa intesa in senso ampio, presupposti storici dal punto di vista del fatto contestato all'ente, del difetto organizzativo, lacuna da cui dovrebbe derivare la sua responsabilità, dell'interesse dell'ente alla realizzazione del reato che dovrebbe essere fonte della responsabilità medesima. C'è un riferimento all'interesse, per la verità, ma è un riferimento vuoto, poco più o poco meno di una parafrasi della legge. Non è dato capire, ma lo vedremo, quale debba essere l'interesse che abbia prodotto, da parte dei singoli esponenti, la realizzazione del reato contestato,

ripeto, come fonte della responsabilità amministrativa di Trenitalia. Per la verità, come il Collegio sa benissimo, la necessità di una contestazione specifica nei confronti dell'ente, al quale venga ascritta una colpa ai sensi del Decreto 231, emerge con chiarezza dalla giurisprudenza. Emerge per la verità, oltre che dalla giurisprudenza, anche da principi generali dei quali nessuno può dubitare, trattandosi di un fatto autonomo, retto da presupposti di imputazione autonomi, che dunque vogliono anche un chiaro correlato storico nella contestazione. Non basta il riferimento al fatto contestato ai singoli. Occorre stabilire come questo fatto si raccordi, generi, determini, legittimi la responsabilità dell'ente.

La censura di indeterminatezza, che tecnicamente è chiara, per la verità ci impone anche di rassegnare una riflessione in più. Noi riteniamo non casuale la scelta di una contestazione tutta giocata sulla relazione per i singoli, ai fatti dei singoli. Non è casuale e devo dare atto alla Procura di averlo detto esplicitamente, perché la Procura ci ha detto, nella requisitoria finale: ma tutto si presume, la responsabilità dell'ente è retta da un criterio integralmente presuntivo; una volta dimostrato che il fatto di reato sia stato commesso - secondo la nostra impostazione accusatoria, direbbe l'accusa - da un esponente dell'ente, allora starà all'ente dimostrare, invertendosi l'onere della prova, la

carenza dei presupposti della ascrizione. E' una concezione che noi consideriamo errata nelle premesse, e altrettanto errata negli effetti. Per la verità è errata nelle premesse perché qui la giurisprudenza ha detto parole definitive, una prima sentenza del 2010, quella notissima delle Sezioni Unite nel caso ThyssenKrupp nel 2014, giurisprudenza più recente, io, che non so quanto sia abile nel cercare, ho trovato l'ultimo precedente in una serie uniforme e conforme che risale al marzo scorso. Tutte queste sentenze dicono - signori del Collegio - non vi è alcuna presunzione nell'accertamento della responsabilità da reato dell'ente; l'onere della prova sta tutto intero a carico del Pubblico Ministero. Dico subito che è opinione di questa difesa avere anche offerto la prova piena della carenza dei requisiti della responsabilità che viene attribuita a Trenitalia. Sul punto naturalmente torneremo, ma in questa sede mi preme dire che la posizione del Pubblico Ministero è in ciò smentita senz'altro dalla giurisprudenza. E quando dicevo poc'anzi "è da censurare anche nei suoi effetti" credo che siano chiare le implicazioni di quel che sto dicendo, perché è chiaro anche che il diritto di difesa non può non avere il suo punto di riferimento costante in una contestazione specifica. Sono principi notissimi, sui quali non vi è alcun bisogno che io mi intrattenga. Si dirà: ma resta, o potrebbe restare, quel versante

materiale della contestazione, che viene detto della contestazione sostanziale, cioè verificata nel corso del processo attraverso gli interventi dell'organo dell'accusa. Avrete sentito dire mille volte dalle difese che questa contestazione sostanziale è un po' u monstrum, perché non si sa dove inizi, non si sa dove finisce, certo è materia indominabile e ingovernabile un po' da tutti, e per il difensore è quasi un cliché ripetere tutte intere le perplessità che deve nutrire sulla praticabilità di una contestazione sostanziale. Il cliché lo voglio naturalmente evitare. Qui però - signori del Collegio - la contestazione sostanziale non può operare. Non può operare sotto molti profili. Sotto un profilo immediato, perché proprio dal punto di vista della lacuna organizzativa è mancato da parte della Pubblica Accusa l'esame di quel che costituisce la base dell'accertamento della pretesa lacuna, cioè il modello organizzativo ai sensi degli articoli 6 e 7 del Decreto 231, un modello che questa difesa ha depositato già nell'udienza preliminare, ha ridepositato nel dibattimento, sul quale ha costantemente richiamato l'attenzione, ma che non è stato preso in esame. Non si è voluto prenderlo in esame. Ometto naturalmente anche qui i riferimenti ai testi citati dalla Procura e incaricati di riferire, o meglio sentiti sul punto specifico, i quali hanno per la verità detto, senza nascondenti, di non avere affatto

considerato il modello organizzativo, l'hanno tenuto fuori dal proprio raggio di attenzione, *tamquam non esset*. La base di accertamento della pretesa lacuna è *tamquam non esset*, nell'ottica della Procura.

Dell'interesse in parte ho già detto, tornerò a trattarne più avanti, ma evidentemente un contenuto all'interesse è stato dato, un'ombra di contenuto è stata data soltanto nella fase della requisitoria. Durante tutto il corso del dibattimento, quale dovesse essere l'interesse rispetto al quale Trenitalia fosse chiamata a difendersi, è rimasto assolutamente sconosciuto. Manca dunque la possibilità di appigliarsi a una contestazione sostanziale, come stampella a supporto di quella formale, ahimè carente. Ma sempre nell'ottica dell'analisi preliminare dei contenuti e dei limiti del capo di imputazione nei confronti di Trenitalia io devo dar conto, molto velocemente, anche di un'ulteriore mancanza, perché si richiamano per rinvio i capi di imputazione elevati nei confronti degli ingegneri Andronico e Maestrini numero 10 e 28. Questi capi di imputazione tuttavia si riferiscono a fatti di disastro e di incendio colposo, cioè fatti che per legge non generano illecito amministrativo dipendente da reato dell'ente. Manca la previsione legale di responsabilità. E' un infortunio formale? Ma, qui il capo di imputazione, proprio perché è costruito attraverso un semplice rinvio numerico, non ci

dà nessuna indicazione che ci metta in condizioni di dire che altro si voleva contestare. Manca la prova della volontà di contestare cioè a Trenitalia un fatto di omicidio o lesioni colpose che sarebbe derivato dall'azione a loro volta contestata agli ingegneri Andronico e Maestrini.

Denunciati i limiti patenti dell'accusa nei confronti di Trenitalia, dobbiamo adesso evidenziare un altro aspetto che a nostro avviso è decisivo nell'escludere una responsabilità ai sensi del Decreto 231. E' un tema già toccato da diverse angolazioni. Potrò essere dunque più rapido. L'articolo 25 septies, la cui formulazione voi conoscete benissimo, ci dice che l'ente risponde di omicidio o lesioni colpose commessi con violazione delle norme per la tutela della salute e della sicurezza sul lavoro. Si tratta, signori del Collegio, di un elemento essenziale della fattispecie. Nel caso dell'ente, a differenza di quel che avviene per la persona fisica, non si tratta di una circostanza aggravante, e non è una semplice notazione qui formale, perché cambia la logica del sistema. Evidentemente nel caso della persona fisica la presenza o meno di quella violazione comunque non incide sul fondamento di una responsabilità che trae aliunde la propria fonte. Non è così per l'ente, perché l'ente non risponde se non di fatti commessi sul luogo del lavoro. Qui la differenza è nettissima. E' una lacuna

del sistema? E' una scelta del sistema. Per fatti estranei alla previsione dell'articolo 25 septies altre responsabilità per l'ordinamento potranno determinarsi dal punto di vista, che so io, civile o amministrativo, certamente non dal punto di vista penale o parapenale. Se difetta dunque quel requisito, bisogna concludere che il fatto accaduto non è previsto dalla legge come illecito amministrativo dell'ente.

Cosa si intende per salute e sicurezza del lavoro? Si tratta - ma io credo che sia abbastanza chiaro - di quello che un autorevolissimo scrittore italiano del Novecento, del Novecento, della prima metà del Novecento, definiva "elemento relazionale della fattispecie penale". Un certo fatto è punito se accaduto - ipotesi - in un certo tempo o - è questo il nostro caso - in un certo luogo. Ecco l'elemento relazionale. La fattispecie limita il proprio agire a partire dal verificarsi dell'evento entro un perimetro spaziale, che per noi è il luogo di lavoro. Vale a dire che eventi intervenuti al di fuori del luogo di lavoro, ancorché mortali o lesivi, non sono ascrivibili a responsabilità dell'ente. E per la verità che questa sia la logica fondamentale alla quale dobbiamo rifarci lo dicono i capi di imputazione, perché si preoccupano di individuare, sia pure erroneamente - e ci arriverò tra un attimo - quali siano i soggetti cui spetterebbe la qualità di datore di lavoro, nell'ambito

della organizzazione di Trenitalia, soggetti identificati nell'ingegner Soprano e nel dottor Castaldo. Vengo subito al punto. Questa identificazione è errata. E' errata non soltanto a lume della previsione di legge contenuta nell'articolo 2 lettera b del Decreto 81/2008. Il datore di lavoro è il responsabile dell'unità produttiva, per l'ente che si organizza e struttura dunque il proprio agire attraverso unità produttive. A tale categoria apparteneva Trenitalia, organizzata in unità produttive, come risulta dalla comunicazione organizzativa 123 AD del 2008, depositata da questa difesa fin dal marzo 2014, comunicazione che per la verità è stata esaminata qui in dibattimento anche dal teste Landozzi, il quale ha confermato a chiare lettere che i datori di lavoro, individuati come i responsabili delle singole unità produttive, sono senz'altro tali, cioè hanno poteri di spesa, piena autonomia, e questa autonomia è confermata proprio dalla comunicazione organizzativa alla quale ho poc'anzi fatto riferimento. Il personale di Trenitalia che secondo il capo di imputazione si porrebbe come destinatario dell'obbligo antinfortunistico è appartenente alla unità... all'area, meglio, Genova della Divisione Cargo. Lo ha confermato tra l'altro la dottoressa Vari sentita in dibattimento. Ma direi che il punto è pacifico. D'altro canto, il documento di valutazione dei rischi che viene censurato dalla Pubblica

Accusa, che è oggetto delle sue censure, si riferisce proprio all'area Genova, ove era incardinato il personale di condotta del treno. Siamo dunque dinanzi a un errore nella identificazione del soggetto responsabile, secondo un'astratta prospettiva di legge, in quanto titolare dell'obbligo di protezione nei confronti del lavoratore. Ometto qui di dire che il vero datore di lavoro non si è potuto difendere in questo processo. Non è stato individuato come tale. Ma questo è un punto che lascio da parte. Mi interessa invece dire che... enunciare una premessa che dovrò riprendere in seguito, mi interessa dire che essendo errata fin dalla base l'identificazione del datore di lavoro, è stata anche inevitabilmente errata in una sequela di errori anche la ricostruzione della organizzazione dell'ente.

Ciò detto, torniamo al corso principale del nostro problema. Noi dobbiamo verificare se vi sia stato in questo caso un infortunio sul lavoro, sul luogo di lavoro, perché l'evento, consentitemi di ripetere, se verificatosi al di fuori del luogo di lavoro, non rientra nella previsione dell'articolo 25 septies. Io ho fatto - ho avuto un po' di tempo a disposizione - un esercizio molto terra terra, attraverso gli strumenti informatici odierni, e ho cercato di capire quante volte si ripetesse l'espressione "luogo di lavoro" nel Decreto 81/2008. Il computer mi ha restituito una cifra prossima alle

trecento volte, tanto poca è l'attenzione del legislatore nel collegare la disciplina del Decreto 81/2008 alla precisa delimitazione di un perimetro spaziale, il luogo di lavoro. Ovviamente io qui risparmio l'analisi delle singole norme, che potrei fare, quelle più significative, certamente non tutte trecento o giù di lì. Ma fin dalla legge delega, dalla intitolazione, "Sicurezza di lavoratori e lavoratrici nei luoghi di lavoro". "Il decreto si applica ai lavoratori, lavoratrici ed equiparati" - ci dice l'articolo 3. Gli articoli 8, 9, 10 e 13, "Competenza della ASL per i luoghi di lavoro". Articolo 15, "Misure di tutela dei lavoratori nei luoghi di lavoro". Articolo 20: "Il lavoratore deve prendersi cura delle persone presenti sul luogo di lavoro". Fino ad arrivare a norme di cui è stato già detto, l'articolo 62, che detta una definizione poi ripresa dagli articoli successivi, concernente il luogo di lavoro. Ma istruttivo è anche l'articolo 46. Ora, signori del Collegio, l'articolo 25 septies è stato immesso nel nostro sistema proprio dal Decreto 81/2008. Noi possiamo, alla luce di un ragionevole criterio sistematico, pensare che quell'articolo intende distaccarsi, divaricarsi dalla definizione del luogo di lavoro quale risulta dallo stesso corpo normativo che si incarica di immetterlo nel sistema? Sarebbe irragionevole dal punto di vista sistematico un'interpretazione di questo tipo. Ela

giurisprudenza costante lo conferma, perché è vero, estende, amplia l'ambito del soggetto passivo. Dice "non è soltanto il lavoratore in quanto tale". E' anche il terzo. Ma non qualsiasi terzo. E' il terzo che sia presente sul luogo di lavoro, aggiunge la giurisprudenza non illegittimamente, è il terzo che nel luogo di lavoro eserciti mansioni lavorative. E' dunque a carico di questo soggetto, sulla base di questi precisi presupposti, che deve determinarsi l'evento preso in considerazione dall'articolo 25 septies. E' una giurisprudenza per la verità granitica. E io non abuserò della vostra pazienza, ma voglio leggere un passaggio che mi pare saliente, di una sentenza della Sezione Quarta del 2008, che contiene anche moltissimi richiami a precedenti mai smentiti, e nella quale si legge che le attività cui si riferisce il Decreto 81/2008 devono essere attività di natura lavorativa, svolte nei luoghi di lavoro, o meglio in luoghi dove i terzi hanno accesso e si trovino ad operare o ad essere presenti in una situazione di natura lavorativa. E conclude la decisione: "La tutela è data ai lavoratori subordinati ed agli equiparati e a chi per qualunque ragione si trovi nell'ambiente di lavoro". Sentenza, credo di averlo già detto, numero 32428 del 2008. La giurisprudenza successiva giunge per la verità a conclusioni del tutto conformi, non se ne distacca. Noi abbiamo potuto fruire

nel contraddittorio, sia pure a distanza, con l'accusa privata, la quale ci ha detto "attenzione, perché recentissime sentenze in realtà percorrono una linea logica diversa". Ne sono state analizzate due, una riferita ad uno dei tanti processi collegati all'attività del famigerato stabilimento Fibronit, la 46428 del 2012, e l'altra, molto recente, depositata a giugno del 2016. Per quello che riguarda la prima sentenza Fibronit si è detto: là era accaduto, purtroppo, un evento a carico di persona estranea al luogo di lavoro e all'attività lavorativa, per la quale però il datore di lavoro è stato chiamato a rispondere. Io devo dire ho sempre avuto difficoltà anche a trarre il succo di semplici decisioni della Cassazione senza potere avere il conforto degli atti del processo e delle precedenti decisioni. Eh, noi credo siamo tutti in difficoltà a trarre - si diceva una volta - la *ratio decidendi*, io preferisco dire la *ratio essendi* di una decisione dalla semplice lettura, ancorché della motivazione della sentenza della Cassazione. Però c'è un dato che credo debba essere segnalato, e cioè che la contestazione faceva espresso riferimento alla colpa generica, imprudenza, negligenza, imperizia, accanto alla quale, per gli eventi a carico del personale lavorativo, si richiamava poi la violazione delle norme antinfortunistiche. Dico questo rimettendolo semplicemente alla valutazione del Collegio. Mi domando

che senso avrebbe avuto richiamare la colpa generica se bastasse invece il semplice richiamo alla violazione delle norme antinfortunistiche, per punire, anche per il fatto accaduto a carico del terzo estraneo al luogo di lavoro. Certo qualunque interpretazione si voglia dare, non si può non prendere atto che in quella decisione non era contestata né accertata una responsabilità da reato dell'ente. Non può giocare come precedente ai nostri fini, perché il nostro problema è diverso ed estraneo a quel giudizio.

E qui, argomento non dissimile, anzi largamente corrispondente, vale anche per quel precedente del 2016, che collegato al crollo di una gru aveva avuto ad oggetto il verificarsi di lesioni a carico dei disgraziati abitanti di un palazzo, che si erano fatti male. E in quella occasione la Cassazione conferma un obbligo del datore di lavoro, ma non ci dice affatto che è l'obbligo antinfortunistico. Non lo dice questo. Ci dice che l'obbligo del datore di lavoro è un obbligo di garanzia anche nei confronti del terzo estraneo, come un riflesso della tutela generale che viene dalla presenza degli articoli 589 e 590 nel nostro sistema, fattispecie base, che è in ogni caso integrata al verificarsi di un obbligo di garanzia. Certamente non gioca qui con alcuna chiarezza, anzi con nessuna chiarezza, il riferimento alla violazione di norme antinfortunistiche.

Decisivo - signori e signore del Tribunale e Presidente - è d'altra parte un principio, che è la nostra casa comune, il principio di legalità. Il principio di legalità, che voi sapete bene, si flette non solo al lume dell'articolo 25 della Costituzione, ma anche al lume dell'articolo 7 della Convenzione Europea dei Diritti dell'Uomo, e quell'articolo 7 ci dà della legalità una visione della quale non possiamo infischiarcene, perché ci dice: attenzione, se il fatto non è chiaramente previsto come tale da una disposizione di legge, se manca una applicazione, da parte della giurisprudenza, che indichi la possibilità di ricondurre un certo fatto a quella previsione di legge, allora opera il principio di legalità nel senso di escludere che per quel fatto il soggetto possa rispondere. Vale per la persona fisica e vale per l'ente. Mai nei confronti di un ente, ai sensi del Decreto 231, è stata riconosciuta una responsabilità per un evento lesivo verificatosi al di fuori del luogo di lavoro, a carico di soggetto estraneo all'esercizio di mansioni lavorative. Da questo punto di vista posso anticipare che noi chiederemmo l'assoluzione di Trenitalia già da questo punto di vista.

Ma veniamo ora a una disamina più approfondita delle singole contestazioni, senza rinuncia all'argomento che ho in precedenza formulato, cioè i capi 10 e 28 a carico di Andronico e Maestrini non son buoni per imputare la

responsabilità all'ente. In quei casi l'epicentro, come sapete benissimo, è il detettore di svio e dato il riferimento al detettore di svio anche nella contestazione a carico dell'ingegner Soprano, sarà gioco forza estendere il nostro discorso, ma ripeto, senza rinunciare all'argomento che ho in precedenza formulato. A chiarire l'assenza dei presupposti della responsabilità degli ingegneri Soprano, Andronico e Maestrini e del dottor Castaldo hanno pensato da par loro i difensori, ai quali io posso qui integralmente rinviare, aderendo in toto alle ragioni da loro espresse a sostegno della richiesta di assoluzione. Mi interessa rivisitare le contestazioni per il riflesso che hanno dal punto di vista di una responsabilità da reato dell'ente. Che cosa si contesta? Ormai credo che lo sappiate tutti benissimo, ma permettetemi a maglie larghe di dire questo: si contesta a Trenitalia innanzitutto di essere stata una cattiva manutentrice dell'assile 98331, la cui frattura ha causato l'incidente di Viareggio. Le si contesta anche di essere un cattivo controllore dell'attività manutentiva svolta dal terzo. Le si contesta di essere stata un cattivo contraente, per non aver preteso controlli equivalenti a quelli che vengono fatti sui propri rotabili. E' stata un cattivo datore di lavoro, almeno dal punto di vista della valutazione dei rischi, perché non avrebbe valutato i rischi professionali

collegati alla circolazione del carro sviato. Le si contesta infine di essere un cattivo progettista o installatore, per non avere inseguito una evoluzione tecnologica che doveva portare *ad sidera*, cioè all'adozione di un detettore di svio. Qual è l'epicentro di questi addebiti? Qual è il fusto che ramifica? E' la manutenzione dell'assile 98331. Noi ci misuriamo con questa ipotesi, cioè con l'ipotesi che per un difetto nella esecuzione di un'attività manutentiva non sia stata rilevata una cricca già presente al momento in cui l'attività sotto la sigla IS2, con il contenuto che essa doveva avere, è stata svolta. Cricca che, secondo l'ipotesi del Pubblico Ministero e del consulente professor Toni, ma anche di altri consulenti dell'accusa privata, sarebbe stata rilevata con certezza prossima o pari al cento per cento, se quell'esame fosse stato condotto a regola d'arte. Sono in campo, egregiamente sostenute, anche altre ipotesi ricostruttive, sulle quali noi ovviamente non interverremo. Avrebbero conseguenze evidenti anche dal punto di vista della responsabilità delle imprese italiane, per quello che a noi interessa di Trenitalia ed F.S. Logistica, ma evidentemente noi siamo chiamati a confrontarci con una ipotesi d'accusa diversa. Bene. Con riferimento alla manutenzione dell'assile e alla intercettazione della cricca, nessun obbligo giuridico competeva all'ente Trenitalia, né ai suoi

esponenti. Manca dunque il presupposto del reato omissivo colposo che, commesso da parte degli esponenti, dovrebbe poi agire come generatore della responsabilità dell'ente. Dico subito che per arrivare a conclusioni... a sostenere conclusioni diverse, dalle quali noi assolutamente dissentiamo, e cerchiamo di chiarirne le ragioni, delle quali siamo persuasi, dicevo, per arrivare a conclusioni diverse la Pubblica Accusa ha dovuto compiere una operazione logica, che è risaltata con tutta evidenza nel corso del dibattimento, ed è stata esplicitata nella requisitoria, cioè l'operazione di espellere dal quadro giuridico di riferimento tutte le norme, in particolare le norme europee, poste all'apice delle fonti della materia, con efficacia cogente, che alimentassero conclusioni diverse, esoneranti dalla responsabilità. Anche qui io sento di dare atto, Pubblico Ministero, di non essersi celato, di averlo detto esplicitamente. Quando ha analizzato il Decreto 162/2007 ha detto che un certo avverbio, "nonché", riferito alle STI, espressione delle norme europee, Specifiche Tecniche di Interoperabilità, ci direbbe che il rapporto tra le fonti si inverte. Non teniamo più conto delle norme europee, teniamo innanzitutto conto delle norme interne, quelle italiane. Poi se ci vanno bene, se ci fanno bene i conti e ci vanno a braccetto, ci occupiamo anche di quelle europee, e altrimenti c'è il "nonché". Nella magia della

parola l'inversione del sistema delle fonti. Si è rappresentato, così, in questa aula, un sistema giuridico che - lo dico senza polemica - è irrealista, non corrispondeva alla realtà. Il sistema giuridico della circolazione ferroviaria in Europa ed in Italia è stato ricostruito in modo del tutto difforme da come effettivamente operava. E' un esperimento in vitro. Però non può come tale reggere un'attribuzione di responsabilità penale.

Effetti deformanti anche dal punto di vista della organizzazione degli enti, perché è chiaro che se io sbaglio nella ricostruzione del sistema giuridico di riferimento, se muovo da un sistema irrealista e non considero quello realmente operante, beh, l'organizzazione degli enti perde il proprio punto di riferimento, perde la bussola, perde il raccordo. Devo dire che è sbagliata, è sbagliata perché ha seguito altre norme, quelle italiane. Chiedo scusa, non ha seguito le norme italiane che secondo la tesi si sarebbero dovute applicare. Ma è chiaro che raddrizzando l'ordine dei fattori, anche l'ente non poteva che costruire, concepire, realizzare la propria organizzazione, come ha fatto in modo del tutto corretto e ineccepibile al lume del parametro che gli veniva dalle norme europee, un apice che regge la filiera. E questo per noi è un vizio di origine delle contestazioni, della contestazione

elevata nei confronti di Trenitalia, che ci porta a doverci occupare, ma non sarà una rassegna asettica, a doverci tuttavia occupare della effettività del sistema giuridico che regola e che regolava al 29 giugno 2009, come pure al 2005, al momento dell'ingresso del carro in Italia, la circolazione del carro. Voi qui siete sommersi dagli acronimi, ce ne sono tantissimi, ne abbiamo ormai piene le tasche, ci sono direttive e decisioni, il RIV, la STI, il COTIF, il RID, il CUV, il GCU, il RIN e così via. Ovviamente non sta a me sciogliere l'acronimo, non avrebbe nessun significato, né sta a me - e non intendo farlo - analizzarli tutti. Io voglio invece sottoporvi la nostra conclusione, che ora mi riservo di argomentare. La nostra conclusione è che tutto intero questo sistema di fonti, dietro questi acronimi, arriva sempre a conservare integro e con piena continuità un caposaldo, più capisaldi della circolazione ferroviaria in Europa. Quali? Molto rapidamente: la libertà di circolazione dei carri conformi a determinati standard, piena libertà di circolazione; la titolarità esclusiva dei controlli manutentivi su quei carri e sul materiale rotabile in capo al proprietario o al detentore del carro; il divieto per gli utilizzatori di duplicare i controlli manutentivi o i controlli di sicurezza, il divieto, non potevano. Nell'intraprendere questa analisi noi dobbiamo appigliarci subito a un punto fermo, che è già stato

richiamato nel dibattimento. Il nostro carro numero 338, lo richiamo solo con i primi tre numeri, era un carro marcato RIV. Questo è un dato non controverso, è un dato pacifico, è un a chi processuale. E risulta documentalmente dall'estratto del Registro nazionale dei veicoli inviato dall'EBA all'A.N.S.F., di cui la stessa A.N.S.F. dà conto nella sua nota 35/2009. Il carro marcato RIV. Cosa vuol dire "marcatatura RIV"? Eh, qui nella ripetizione del termine si è serbato un suo mistero. La marcatatura RIV è un po' come una carta d'identità valida ai fini dell'espatrio nel sistema Schengen, cioè quando noi passiamo ed esibiamo la nostra carta d'identità e andiamo oltre. E così era la marcatatura RIV per i carri ferroviari. RIV, lo sapete ormai benissimo, era un accordo adottato in seno all'UIC, il cui rilievo tutti conosciamo, ma è stato anche sottolineato dal Pubblico Ministero. Il carro marcato RIV risponde a un regime RIV. Io l'ho detto molto male prima, adesso lo dico un po' più precisamente. Né è autorizzata, ed anzi propriamente imposta - imposta - l'utilizzazione in tutte le ferrovie aderenti a prescindere da ulteriori condizioni. Il carro marcato RIV deve essere usato in tutte le ferrovie che aderiscono a quell'accordo. Risulta dal capitolo 2.1 del RIV 2000, competente pro tempore per il nostro fatto, intitolato "Scambio e inoltro". E' previsto che i carri sono ammessi allo scambio quando

portano il contrassegno RIV e che - punto 12.1 - i carri atti allo scambio devono essere accettati. Ciascuna impresa ferroviaria li terrà con cura e riguardo. Devono essere accettati. Il RIV si occupa anche dell'attività manutentiva. Lo fa nel suo punto 31.1 e stabilisce che l'impresa ferroviaria proprietaria è tenuta a mettere i carri in condizioni tali da assicurare un normale servizio, fino alla revisione successiva. Dunque si impone di considerare che il titolare esclusivo degli obblighi manutentivi è il proprietario del carro, nel nostro caso G.A.T.X. Rail Austria. Ma, mi faccio carico dell'obiezione, si dice impresa ferroviaria. Sennonché la locuzione "impresa ferroviaria" nel RIV ha un suo significato preciso: indica esclusivamente i membri del RIV. Impresa ferroviaria è indicata nel RIV e usata nel RIV per indicare tutti i suoi membri. E che EBA, immatricolante il nostro carro, fosse membro del RIV, non risulta né discusso né discutibile.

Sono conclusioni queste, già conclusioni benché intermedie, che hanno avuto precisi e concordanti riscontri nel dibattito: la relazione della Commissione di indagine sull'incidente di Viareggio, pagina 41; la nota A.N.S.F. 27/2009, del 15 luglio 2009, ne ha parlato anche la dottoressa La Spina.

Permettetemi ancora poche battute. Qual è il significato del RIV, della marcatura RIV? Il RIV riconosce la

possibilità di circolare del materiale rotabile senza ulteriori controlli da un Paese all'altro. Con l'adesione al RIV le imprese dei vari Paesi si impegnavano a seguire le relative procedure. Su questi aspetti non erano previste autorizzazioni o comunicazioni. E' tutto lì. Punto. Non sono frasi di questa difesa, ce lo ha detto l'ingegner Chiovelli all'udienza del 24 giugno 2015, pagina 156 delle trascrizioni. Ancora, non voglio abusare della vostra pazienza ma consentitemi di citare un'altra descrizione che trovo molto calzante: "In base all'accordo RIV i carri marcati RIV, omologati e immatricolati da una delle amministrazioni ferroviarie aderenti all'accordo ed oggetto di manutenzione da parte loro, venivano accettati senza alcun vincolo, se non quello della verifica tecnica nella stazione di origine, a cui dovevano comunque essere sottoposti tutti i treni, anche quelli dell'impresa nazionale. La visita tecnica comprende comunque tutti e solo i controlli che si possono effettuare a vista o con semplici utensili, girando intorno al treno, che non consente quindi di individuare eventuali vizi occulti, che devono essere individuati durante le operazioni di manutenzione in officina. Era stato creato in tal modo, con il RIV, un sistema di mutuo riconoscimento dei carri tra le amministrazioni ferroviarie aderenti all'accordo". Queste sono parole del Pubblico Ministero, nella memoria

generale sul quadro normativo, depositata all'udienza del 17 giugno 2016, pagine 11 e 12, nonché a pagina 2 della memoria sulla immatricolazione. Siamo d'accordo. C'è un punto sul quale siamo d'accordo.

Vediamo se questo regime RIV è stato in qualche modo interrotto, arrestato, incrinato, o se ha trovato pieno sviluppo e continuità mediante nuovi successivi atti giuridici, in particolare dell'Europa. Dico subito che le direttive e decisioni europee intervenute successivamente confermano appieno, senza se e senza ma, il regime del RIV. Lo conferma anzitutto la direttiva 96/49, attuata in Italia dal Decreto Legislativo 41 del '99, la quale ci dice, ma lo ha già ricordato l'Avvocato Mittone, alcune cose importanti. Ci dice intanto che prevale in ogni caso la normativa comunitaria su quella nazionale. Prevala in ogni caso. Si può dire "nonché", si possono cercare mille altri avverbi, ma qui c'è scritto "prevale in ogni caso". Direttiva europea attuata in Italia. Questa direttiva, io, vedete, mi sono chiesto: ma perché avverte il bisogno di dire l'ovvio, e cioè che una direttiva prevalga sulle norme nazionali? Non c'era bisogno di dirlo. Sta nel sistema, sta nelle fonti. La direttiva deve essere attuata dalla legislazione statale perché se non viene attuata lo Stato è destinatario di una procedura automatica di infrazione dinanzi alla Corte di Giustizia, oggi diciamo dell'Unione Europea. C'è un automatismo, non

si scappa. Bisogna attuarla. Perché allora ha avvertito questa direttiva l'esigenza di dire *expressis verbis* qualcosa che già potevamo ricavare dai principi? Lo fa perché ha nel suo seno un progetto più preciso, cioè vuole escludere che i singoli stati, attraverso le proprie legislazioni nazionali, possano introdurre correttivi, modifiche alle norme europee. Non vuole più dargli questa possibilità, cioè questa è una norma di divieto contenuta in una direttiva, di divieto nei confronti dei singoli Stati: non potete adottare nessuna disciplina diversa. E dice infatti il terzo comma dell'articolo 5 di questa direttiva, proprio sull'onda di questa premessa, che il singolo Stato, qualora ritenga a seguito di un incidente, che la normativa interna debba essere modificata... a seguito di un incidente lo Stato potrebbe ritenere la necessità che la normativa interna sia modificata. E allora cosa fa? La cambia? No. E' tenuto a darne notizia alla Commissione della Comunità Europea, la quale soltanto decide se autorizzare oppure no la proposta di modifica. Lo Stato non è padrone in casa propria, perché sta nella casa dell'Europa e decide l'Europa. Dunque già nel 1996, a lume della direttiva di cui mi sono occupato, salvo modifiche apportate dalla Commissione Europea, la normativa sopranazionale comanda. E a questo fine la medesima direttiva del '96 impone anche l'adozione del RID, che è allegato ad essa. Sapete

cos'è il RID, è inutile che io lo ripeta, è il regolamento del trasporto delle merci pericolose, è il faro giuridico per esercitare quel trasporto. Era in origine un allegato all'appendice D della COTIF del 1980 e poi è diventato anche un'appendice alla medesima COTIF, ma aveva già un valore proprio per effetto della direttiva 96/49, che dice: "Il trasporto di merci pericolose per ferrovia" - è l'articolo 2 della direttiva 96 - "è autorizzato se sono rispettate le norme del RID". E' autorizzato se sono rispettate le norme del RID. Non ci sono altre condizioni. Questa è una norma che ha un'efficacia pienamente permissiva. Se quei requisiti sono integrati, il trasporto è autorizzato, senza altre condizioni. Questo è il risultato che noi dobbiamo assumere se fermiamo il nostro occhio a quel momento storico, nella verifica della legislazione. Cosa fanno le direttive successive? La 2001/16 CE rincara la dose, se così si può dire, nel senso che vuole cementare il principio della libera circolazione e perciò comincia a porre i mattoni, gli architravi dell'edificio della interoperabilità, la quale interoperabilità non è una semplice tecnica o insieme di regole tecniche. No. Perché la interoperabilità viene definita dall'articolo 2 lettera b di quella direttiva del 2001. In che modo? E' la capacità del sistema ferroviario transeuropeo - è una capacità - di consentire la circolazione sicura e senza

soluzione di continuità dei treni, garantendo il livello di prestazioni richiesto per le linee. Non è disinteressata alla sicurezza, non è che si vuole occupare dei centimetri di viti e di bulloni. No. Ha un obiettivo di sicurezza, sicurezza della circolazione ferroviaria. E' questo l'obiettivo della interoperabilità. E tralascio di dire che addirittura in quella direttiva c'era un traguardo, ma già una realizzazione ulteriore, perché si voleva - e in effetti così si è fatto - riferire l'interoperabilità anche alla materia dell'igiene e sicurezza sul lavoro. Ma di ciò io adesso non ho bisogno di parlare. Vi ho detto qual è la definizione della interoperabilità. Vi ho detto che nei considerando 14 e 15 questa direttiva del 2001 esclude che differenze nazionali possano ostacolare la interoperabilità. Il fiume qui vuole il suo corso libero. Ti confermo singolo Stato, non puoi cambiare, non puoi correggere, non puoi modificare, voglio legarti le mani, perché ho un obiettivo di sicurezza. Ed infatti ci dice l'articolo 7 che le specifiche tecniche di interoperabilità, le STI, sono vincolanti per gli Stati membri. Vincolanti. Nell'articolo 13 si aggiunge - certo, è molto affannoso questo legislatore, vuole proprio che non ci siano equivoci, e allora ripete, così giovando: "Le norme nazionali assumono efficacia solo se la materia non è regolata dalle specifiche tecniche di

interoperabilità". Questa è la ripartizione dei campi. "Le norme nazionali assumono efficacia" - ci viene detto, non abbiamo bisogno di sforzi interpretativi - "solo se la materia non è regolata dalle STI". Se invece la materia è regolata dalle STI, le norme nazionali escono di scena. Non sembra che si tratti di centimetri di viti e di bulloni.

La logica appare particolarmente chiara negli articoli 9 e 10 da un lato, 15 e 16 dall'altro. Si dice che agli Stati membri non è consentito limitare o ostacolare l'immissione dei componenti di interoperabilità nella costruzione, messa in servizio ed esercizio dei sottosistemi strutturali, quando soddisfino le disposizioni della direttiva. Importantissimo, perché non dice solo agli Stati dunque quello che devono fare, ma anche quello che non possono fare. Le successive direttive comunitarie, 2004/50 e 2008/57, attuate rispettivamente in Italia nel 2007 e nel 2010, confermano il rilievo della interoperabilità. Vorrei soltanto puntualizzare in rapporto alla direttiva 2008/57 CE, che ha una norma su misura. Sono norme proprio che contengono l'impuntura e l'imbastitura. "Le autorizzazioni di messa in servizio rilasciate prima del 19 luglio 2008" - è il nostro caso, abbiamo visto, messa in servizio, data dall'EBA, nel 2004, dicembre 2004 - "comprese quelle rilasciate in virtù di accordi internazionali" - RIV, e

lo dice - "in particolare RIC e RIV, restano valide" - restano valide, restano, non diventano, restano - "alle condizioni alle quali sono state rilasciate. Tale disposizione prevale sugli articoli da 22 a 25, concernenti la prima autorizzazione e le autorizzazioni supplementari per la messa in servizio di veicoli conformi o non conformi alle STI". Qui la disposizione è importante perché confermata dal Decreto Legislativo di attuazione, il 191/2010, che contiene una formula praticamente identica, sovrapponibile, nel suo articolo 21 comma 12, ha una efficacia a nostro avviso dichiarativa, "restano valide". La si vuole immaginare come un'efficacia retroattiva? Qui l'efficacia retroattiva è esplicita, è esplicitata. Lo dice espressamente, altrimenti non avrebbe ragione di occuparsi del passaggio. E quella direttiva non paga, siccome nel frattempo era nato e aveva cominciato ad operare in Italia l'A.N.S.F., negli altri Stati le Agenzie nazionali per la sicurezza ferroviaria, ci dice anche che l'A.N.S.F. riconosce ogni autorizzazione rilasciata in qualunque altro Stato membro. Quindi si estende anche all'autorizzazione e alla messa in servizio il principio del mutuo riconoscimento, senza valutazioni, senza ulteriori autorizzazioni.

La stessa conclusione si acquisisce per effetto di altro tipo di provvedimenti, non le direttive ma le decisioni.

Innanzitutto prendo in rassegna, ma molto sinteticamente, la decisione 2004/446 CE, che contiene la prima specifica europea in materia di interoperabilità, cioè è il predecessore della famosa, mitica, mi pare sia stato detto, 2006/861. E questa decisione specifica che cosa, tra l'altro? Specifica che nel disciplinare le misure di prevenzione contro il rischio di incendio... quindi qui si occupa del rischio di incendio, perché il trasporto di merci pericolose ha questo rischio, è il primo rischio al quale badare. Allora, dice la decisione della Commissione Europea, che "il rispetto del RID costituisce condizione di piena liceità del trasporto di merci pericolose". Punto 2.7.2 "Caratteristiche da rispettare": "I carri adibiti al trasporto di merci pericolose devono rispettare i requisiti della presente STI e quelli del RID". Ed aggiunge: "Il RID garantisce un livello di sicurezza molto elevato". Questa decisione dunque si occupa anche della manutenzione e nelle norme in materia di manutenzione, sempre nel punto 2.7, si limita a richiamare il regime ordinario. Perché si limita a farlo? Perché la sottostruttura del carro, per le merci pericolose deve essere sottoposta alle regole manutentive ordinarie, cioè a quelle che garantiscono il massimo livello di sicurezza. Perché sono quelle che garantiscono il massimo livello di sicurezza? Perché sono le stesse regole manutentive che valgono per i carri che

trasportano persone. Lì il bene tutelato è la vita e l'incolumità personale. Quindi per la manutenzione noi vogliamo il rispetto massimo delle regole manutentive.

Interviene, a dar seguito a questa decisione, la 2006/861. Anche stamattina se ne è parlato, ne ha parlato l'Avvocato D'Apote. La 2006/861, che è un tomo grosso, molto alto, che dice tante cose, dice un po' tutto, si pone un problema particolare, e cioè coordinare quello che stava introducendo, cioè le specifiche tecniche di interoperabilità per i carri di nuova immatricolazione, di nuova costruzione o modificati, con quello che veniva prima, cioè i carri che già circolavano. La Commissione si è domandata - il problema era molto serio: ma se noi introduciamo delle specifiche tecniche di interoperabilità uniformi per tutta l'Europa, come gestiamo i carri che già circolano? Li facciamo uscire di scena? No - dice la Commissione - poniamo un obbligo di notifica per gli accordi che regolano la circolazione di quei carri; ce li facciamo notificare per poterli valutare e per stabilire se autorizzarli oppure no.

Quindi noi vogliamo vederci chiaro, vogliamo capire se quello che sta circolando va bene, se è conforme alle norme tecniche che io sto introducendo. Però sa la Commissione che esiste il RIV e se ne è già occupata in passato l'Europa. Quindi non lo tratta come tutti gli altri. E' un figlio nobile. E dice che il RIV, l'accordo

RIV non è soggetto ad obbligo di notifica. Non ha bisogno di valutarlo, l'ha già valutato. Quindi i carri conformi al regime RIV" - dice il punto 7.5.1 - "possono continuare ad essere utilizzati e sottoposti a interventi di manutenzione, purché conformi alla normativa comunitaria". E' una disposizione qui direi della massima importanza, proprio perché è il testimone che quegli accordi erano già noti alla Commissione Europea, la quale aveva dunque, per quegli accordi, per le regole che essi recavano e per i carri rispondenti a quelle regole, già maturato un giudizio di piena liceità, piena sintonia con il sistema delle specifiche tecniche di interoperabilità. Cioè a dire, in un certo senso e con una qualche brutalità giuridica, che per effetto di questa decisione il RIV viene "comunitarizzato", non è una bella espressione, ma assume pieno rango, la stessa forza degli strumenti comunitari cogenti che regolano - regolavano - la circolazione ferroviaria. Vi è del resto un preciso riscontro ancora nella nostra Commissione Ministeriale di Indagine, la quale, nella sua relazione del marzo 2012 a pagina 41, ci dice che la decisione 2006/861 ha confermato che "i carri marcati RIV non hanno obbligo di notifica ad alcuna autorità nazionale" - alcuna, nessuna cioè - "e possono circolare liberamente sulle reti nazionali dei diversi Paesi che hanno riconosciuto il regime RIV". E' il nostro caso. Queste sono le

conclusioni.

E allora cosa resta della discussione, della requisitoria sugli oneri di comunicazione, o persino di nuova immatricolazione del carro 338 da parte di Trenitalia? La domanda mi sembra abbia già la sua risposta. Il punto 7.6 della Decisione 2006/861 dice ancora: "Una volta che la certificazione o l'autorizzazione a mettere in servizio un gruppo di carri è stata rilasciata in uno Stato membro, è riconosciuta per reciprocità da tutti gli Stati membri" - ma ci dice anche perché - "per evitare la duplicazione di controlli di sicurezza e interoperabilità da parte delle autorità preposte alla sicurezza". Divieto di duplicare i controlli. Non ce lo siamo inventati noi, non se l'è inventato Trenitalia. E' scritto qui, nelle norme europee, cogenti. Questo è il suo scopo. Questo è lo scopo della decisione. Garantire la sicurezza evitando la duplicazione dei controlli. Questo certamente è un profilo della massima importanza, perché ci porta già adesso a poter dire che l'impresa ferroviaria italiana Trenitalia non aveva né alcun titolo, né alcun obbligo, né alcun potere per chiedere o imporre standard manutentivi diversi per riavviare il processo di immatricolazione del carro, per chiedere autorizzazioni che erano già nel corpo delle norme.

Su questa conclusione, io ovviamente non voglio essere interprete del suo pensiero, non lo farei mai e ho il

massimo rispetto, però sento qui di dire che sempre nella memoria depositata dal Pubblico Ministero, a pagina 26 e 27 della memoria sul quadro normativo, si leggono dei passi eloquenti, che io ho avvertito anche qui come la premessa ad una concordia, almeno su questi dati. A pagina 26 e 27, io qui vi leggo soltanto un passaggio che mi pare sugli altri rilevante. Si dice che "solo il materiale rotabile nuovo o sostanzialmente modificato, non interamente disciplinato dalle STI, deve essere in possesso, oltre che della verifica di conformità delle STI, anche della verifica della conformità ai requisiti nazionali applicabili". Solo quel carro deve fare i conti anche con le norme nazionali. Requisiti che dunque non si applicano - qui non sto più citando, concludo io - al materiale non nuovo o che non sia stato sostanzialmente modificato, qual era il nostro carro. Il Pubblico Ministero nella sua requisitoria ha però riportato alla vostra attenzione un punto della decisione 2006, il 4.2.8.1.2, che intonerebbe un coro dissonante, perché - in questo senso dovrebbe essere il preludio a poter censurare l'operato di Trenitalia - si dice che "se organismi diversi dall'impresa ferroviaria che utilizza il materiale rotabile sono responsabili della manutenzione" - è il nostro caso - "l'impresa ferroviaria che utilizza il materiale rotabile deve accertarsi che tutte le procedure di manutenzione pertinenti siano

presenti ed effettivamente applicate". Noi per la verità riteniamo che vi sia stato un pieno accertamento, anche di queste procedure. Tuttavia ci facciamo carico del problema e diciamo che è frutto di una disposizione non applicabile. Perché? Perché il punto 2 della STI ci dice che essa si applica a carri merci nuovi, modificati o rinnovati, entrati in servizio dopo l'entrata in vigore della STI, Decisione 2006/861, quindi entrati in servizio dopo il 2006. E non è il nostro caso. La presente STI dunque non si vuole applicare nel suo contenuto invocato dal Pubblico Ministero a carri oggetto di contratti firmati prima della sua entrata in vigore, salvo quanto stabilito dalle sezioni 7.3, 7.4 e 7.5. Queste sezioni - non voglio, non ho l'ambizione di esaminarle *funditus* - ma la sezione 7.5 si occupa dei "carri che operano conformemente ad accordi nazionali, bilaterali, multilaterali o internazionali, stabilendo che i carri oggetto di questi accordi possono continuare ad essere utilizzati e sottoposti a interventi di manutenzione, purché conformi alla normativa comunitaria". Il conto torna. Anche altri strumenti internazionali per la verità si sono indirizzati, tutti gli strumenti internazionali si sono indirizzati nello stesso senso quando hanno voluto occuparsi delle regole della circolazione ferroviaria, tutti. Sono stati citati in questo dibattito molte volte quelli elaborati in seno alla

COTIF e tra questi strumenti elaborati in seno alla COTIF si è fatto spesso riferimento al cosiddetto Contratto di utilizzazione uniforme. Ma la COTIF, quale che sia il valore giuridico che le si voglia riconoscere, trattato internazionale, trattato meritevole o bisognoso di una ratifica, schema di norme contrattuali, perché questa è tra le ipotesi in gioco, almeno questa, beh, ma quale che sia il valore giuridico che le si voglia riconoscere dice la stessa cosa, non dice nulla di diverso. Dice sempre che la manutenzione compete al proprietario e al detentore e che l'impresa ferroviaria non può fare controlli, non può duplicare verifiche ai fini della sicurezza, non ci sono obblighi di notifica né di comunicazione, perché circola liberamente. Liberamente.

Qui per la verità - ma non è certo questo il momento di aprire parentesi - il CUU nasce, ma io ho appreso questo al meglio proprio dalla memoria del Pubblico Ministero, perché è molto precisa quella sul quadro normativo, su questo punto, su altri purtroppo no, ma su questo punto ci dice... riepiloga la storia. Come ci si è arrivati? Perché la COTIF conteneva un'appendice, il CUV, Contratto uniforme per l'utilizzo dei veicoli, che però era generale, non disciplinava fino in fondo, con il grado di dettaglio che il mondo ferroviario si sarebbe atteso, gli schemi dei loro accordi. Ed allora la UIC - tutti sappiamo cos'è - la UIP, altra associazione tra i

detentori dei carri, e l'ERFA, insieme, predispongono il Contratto di utilizzazione uniforme e invitano tutti gli operatori ad aderirvi, ma in piena continuità con la legislazione europea e con le conclusioni che noi abbiamo già rassegnato. Quindi quello della attuazione del protocollo di Vilnius, che è avvenuto, sì, soltanto con... è avvenuta soltanto con una legge del 2014, più che attuazione la ratifica, è un non problema, data la piena, irrisolta continuità. Sintetizzo. Valgono i seguenti principi: divieto di ulteriori ostacoli, per non introdurre duplicazione di controlli, che minaccerebbe la sicurezza; principio di esclusività del soggetto responsabile; nessuna competenza e concorrenza né per le norme nazionali, né per gli operatori nazionali. Ed è un profilo di rilievo che a me pare una cartina di tornasole, e cioè come si sono strutturate le garanzie sulla correttezza della manutenzione nel prosieguo della normazione europea. Qui vengono in considerazione due direttive, la 2008/57 e la 2008/110, che sono state attuate nel nostro Stato con Decreti rispettivamente 191 del 2010 e 43 del 2011. Quindi sono decreti successivi all'incidente di Viareggio, che al succo dicono cosa? Certezza delle filiere. La garanzia sulla correttezza della manutenzione e la certezza delle filiere e delle competenze connesse. Le filiere a che cosa fanno capo? Al detentore e alla entità incaricata della manutenzione.

Sono questi i soggetti responsabili della manutenzione. E come si accerta? Come si sta attenti? Come si bada che questi soggetti operino bene, che facciano bene il loro mestiere? Con le certificazioni, con il sistema delle certificazioni. La garanzia è lì, è la certificazione. E noi sappiamo che G.A.T.X., certamente soggetto certificato, oltre che detentore, così come era pienamente certificata la Cima Riparazioni, alle quali entità è stata affidata la manutenzione del carro il cui assile, fratturandosi, montato nel 2009, ha determinato l'incidente di Viareggio. La G.A.T.X. è detentore secondo il Registro nazionale dei veicoli presso l'EBA. L'officina incaricata della manutenzione, lo sapete benissimo, sono state depositate le certificazioni rilasciate dall'EBA senza soluzione di continuità, dal 2000 in poi, per eseguire controlli a norma delle V.P.I. Ed allora, signori del Collegio, noi ci troviamo così dinanzi a un dato che mi sembra di forte importanza. Celebriamo un processo per un fatto colposo. Il classico problema dei processi per fatti colposi, secondo la comune esperienza, è che il parametro di diligenza possa essersi formato ex post. E allora si sente spesso in chiave difensiva, con importanti riconoscimenti giudiziali, dire: ma attenzione, perché un parametro cautelare formato ex post non può applicarsi a un fatto commesso prima. Ma qui noi abbiamo una particolarità

(parola incomprensibile) per il nostro caso, perché il parametro per la verifica della correttezza delle manutenzioni, per la certezza della correttezza delle manutenzioni, derivante dalla legislazione successiva all'incidente del quale purtroppo noi dobbiamo occuparci, era stato pienamente rispettato prima del verificarsi dell'incidente, cioè il parametro ex post e il parametro ex ante cui le imprese ferroviarie italiane, Trenitalia anzitutto, si sono conformate, era esattamente il medesimo. Quello che noi abbiamo oggi è stato applicato ieri. Non c'è nessuna differenza. Oggi si controlla con la certificazione, ieri si è controllato con la certificazione, di G.A.T.X. e di Cima. Vogliamo dire che Trenitalia è stato un precursore della sicurezza delle manutenzioni? Lo possiamo dire. Ma è stato a mio avviso soltanto un operatore corretto, pienamente corretto, e come tale vuole essere riconosciuto.

Qual è la ragione che porta il Pubblico Ministero, ha portato nella sua storia il Pubblico Ministero a dire che dovessero applicarsi le norme nazionali? Per la verità noi abbiamo visto quanto spazio, nessuno spazio, residui a questa conclusione. Ha voluto l'Accusa individuare delle smagliature nella rete del sistema giuridico della interoperabilità. Le smagliature sarebbero testimoniate da una parte della decisione 2006/861, l'Allegato JJ, che introduceva dei "punti in sospeso", li chiamava così. Li

chiama così, "punti in sospeso". In quei casi, "punti in sospeso", ha detto nella sua memoria scritta il Pubblico Ministero, non vi è riconoscimento reciproco dell'autorizzazione alla messa in servizio. Soltanto con una successiva decisione - proseguo nella tesi... nell'espone la tesi che si trova nella memoria del Pubblico Ministero - cioè la 107 del 2009, i punti in sospeso sono stati risolti. Ma quella decisione non può applicarsi, perché successiva. Che cosa dice in brevissimo quella decisione? Dice che "è valido qualunque piano di manutenzione, che sia stato applicato da un'impresa ferroviaria precedente di registrazione, membro del RIV, al momento della revoca del RIV, o piano di manutenzione che sia stato approvato in conformità di una norma nazionale o internazionale, che sia conforme alla presente STI". Il Pubblico Ministero dunque dice: la decisione è successiva; l'articolo 23 della direttiva 2008/57, quello che diceva cioè, ne abbiamo parlato prima, non sono necessarie autorizzazioni supplementari alla messa in servizio dei veicoli conformi alle STI, è stata attuata in Italia solo con il Decreto 191 del 2010. Quindi ecco la smagliatura, quella che la Pubblica Accusa ritiene di individuare. E però, e però i punti in sospeso della decisione 2006/861 riguardano soltanto i rotabili nuovi o sostanzialmente modificati, non riguardano quelli già messi a circolare ai sensi dell'accordo RIV, che la

stessa decisione - ormai l'abbiamo detto e io non voglio sfidare la vostra pazienza - fa salvo ad ogni effetto. Ma c'è un riscontro anche qui positivo, preciso, proprio nella direttiva 2008/57, che nel suo articolo 21 dice: "Il veicolo conforme alle STI è autorizzato, a norma degli articoli 22 o 23". Ma poi nel prosieguo, al comma 12, con una disposizione che ha per noi importanza cruciale, dice, abbiamo visto: "Le autorizzazioni rilasciate prima del 19 luglio 2008 restano valide, alle condizioni alle quali sono state rilasciate. Questa disposizione prevale su quelle degli articoli da 22 a 25". E' ancora il testo della direttiva che stabilisce la prevalenza di questa disposizione sulle norme richiamate dal Pubblico Ministero a sostegno della propria ricostruzione. Dunque qui il problema ha una soluzione chiarissima, precisa ed univoca, per forza del dato positivo. Restano valide. Certo, d'altra parte sarebbe singolare che provvedimenti successivi vogliano dimostrare di aver timore del sistema della interoperabilità, che dal '96 in poi costantemente, senza nessun tentennamento, è stato costruito come sistema di regolazione dei carri ferroviari. Se questo è l'insieme dei dati giuridici, del loro significato, signori del Collegio, a me spetta da dire questo: qual è, a nostro avviso, la logica seguita dal costruttore di questo edificio normativo, dall'Europa? Debbo qui tirare le fila

di una premessa che ho già espresso. L'interoperabilità punta alla sicurezza, perché ci dice "non voglio duplicazione dei controlli, me ne occupo io, avoco a me le regole sulla sicurezza, tu Stato non ci mettere le mani". Ce lo avevano detto anche le direttive precedenti e ce lo dicono quelle successive. Perché? Perché questo sistema, è stato detto, è di mutuo riconoscimento. Ma in realtà è qualcosa di più, è un sistema che impone agli Stati, alle loro legislazioni, di affidarsi all'Europa. Noi non abbiamo alla radice di questo sistema la comune visione del principio di affidamento, che conosciamo dalla circolazione stradale. Io sto attento, tu stai attento, stiamo attenti tutti e due. Se io non sto attento non mi posso affidare a te, se tu non stai attento, beh, bisogna che ci badi io. Ma non è questo il nostro sistema, è radicalmente diverso. Perché è radicalmente diverso? Perché qui l'affidamento non è soltanto un affidamento qualificato dalle norme. E' un affidamento imposto ai singoli Stati. C'è una ragione per questa imposizione, che si collega al divieto della duplicazione dei controlli di sicurezza? La ragione è questa: che quella duplicazione dei controlli per il legislatore europeo è un fattore grave di insicurezza, perché crea instabilità, crea difformità, crea differenze. E ciascuno rischia di cucirsi il vestito a suo piacere. E allora il vestito rischia di non andar più

bene per nessuno. Il sistema della sicurezza cioè, se lasciato all'autarchia dei singoli legislatori nazionali, è un sistema che collassa, degenera. Qui le parole sono state dette da un teste, il teste Cassino, che da ferroviere di lungo, lunghissimo corso e di grande sapienza, le ha pronunciate con cognizione di causa. Noi non possiamo, dice l'Europa, ammettere che ciascuno faccia a proprio modo. Vogliamo che siano applicate le stesse regole per tutti e perciò il fattore della modifica, il cambiamento, la innovazione unilaterale, la deviazione dal percorso, è vista dal legislatore europeo non solo con sospetto, ma come un fattore esiziale, che va temuto, bloccato, bandito e vietato. Questa è la radice logica del sistema giuridico. Signori del Collegio, se volete io potrei proporvi una pausa, però...

PRESIDENTE - Ce la propone?

AVV. MASUCCI - Se non volete io vado avanti.

PRESIDENTE - Ce la prendiamo, ce la prendiamo.

AVV. MASUCCI - Va bene.

PRESIDENTE - Breve, breve però.

AVV. MASUCCI - Breve.

PRESIDENTE - Breve.

- *Viene sospeso il procedimento alle ore 15:53.*

- *Viene ripreso il procedimento alle ore 15:59.*

PRESIDENTE - Vada tranquillo, Avvocato. Abbiamo fatto in fretta perché abbiamo visto tutti... abbiamo visto tutti

quegli appunti suoi e allora...

AVV. MASUCCI - Ha ragione.

PRESIDENTE - ...se stiamo soltanto a un quinto, voglio dire...

AVV. MASUCCI - (voce fuori microfono)

PRESIDENTE - No, no, no. Guardavamo i suoi appunti, se li guarda tutti...

(più voci fuori microfono)

AVV. MASUCCI - Grazie, Presidente, grazie signori del Collegio. Dobbiamo adesso domandarci se, escluso che possa aver ragione su un piano formale, possa tuttavia l'Accusa che noi contraddiciamo aver ragione da un punto di vista sostanziale, diciamo così. Noi immaginiamo di dover sviluppare il problema della efficacia delle cautele utilizzate ai sensi delle V.P.I. da parte del manutentore, G.A.T.X. e l'officina incaricata. Per la verità il professor Toni, consulente del Pubblico Ministero, ci ha detto con la sua autorevolezza che il rispetto di quelle cautele, di quelle tecniche, avrebbe consentito di intercettare e rilevare la cricca con una sicurezza prossima al cento per cento, e ce lo avrebbe... e ce lo ha detto anche un altro autorevole consulente dell'Accusa privata, il professor Boniardi. Dunque qual è l'elemento che dovrebbe portarci a dire che le norme che dovevano essere applicate e che erano state progettate per essere applicate, e che sono state seguite nel nostro caso, fossero norme inefficaci, della cui presa, della

cui bontà, proprio in un'ottica sostanziale dei risultati da raggiungere, dubitare? In realtà le garanzie tengono, perché ci è stato detto: se il controllo fosse stato fatto a regola d'arte la cricca saltava fuori. Questa è la tesi del Pubblico Ministero. Quindi le regole primarie, secondarie e tecniche, erano regole che andavano bene, che funzionavano. Ma questo è il segno che il sistema, così delineato, evidentemente funzionava, per chi si ponesse il problema delle norme da seguire. E certamente quel sistema faceva sì che anche le regole contrattuali seguite dalle imprese ferroviarie andassero nella medesima direzione, proprio perché funzionavano. Nella contestazione, l'ho ricordato all'inizio, si dice: ma, Trenitalia, tu non hai preteso controlli equivalenti a quelli che fai applicare, che ti preoccupi siano applicati sui tuoi rotabili. Per la verità la equivalenza dei controlli - lo abbiamo visto - è nel sistema giuridico di riferimento, nel sistema della interoperabilità che tocca anche la manutenzione, con la garanzia delle certificazioni. Quel sistema fa sì di segnare positivamente la equivalenza giuridica dei controlli manutentivi, quali che siano poi le diverse fonti tecniche, in materia tecnica, sulla quale mettere le mani. Perché qui è stato detto, ma l'esempio è banalissimo, è chiaro che se l'attrezzo o la macchina è diversa, è costruita diversamente, ha dei pezzi fatti in

un certo modo, le regole tecniche saranno appropriate per quella macchina. Quindi anche la diversificazione delle regole da seguire è propriamente un fattore di garanzia della sicurezza, non certo una minaccia per la sicurezza, ci mancherebbe altro che io applicassi regole diverse. Ma il problema naturalmente è più raffinato, a parte il Pubblico Ministero, parla di equivalenza, cioè non dice che devono essere identici, dice che devono avere la stessa efficacia. Sennonché *in apicibus* il problema è risolto, perché quella efficacia, se fosse stata correttamente applicata la regola, era garantita con sicurezza. E quindi noi abbiamo la prova, sviluppando il giudizio controfattuale, se la regola fosse stata effettivamente seguita noi avremmo avuto certezza di un risultato di garanzia. E a seguirla doveva essere l'esecutore della manutenzione. Questo è il punto di vista che noi ci sentiamo di sottoporre al Collegio con piena convinzione, perché a nostro avviso senz'altro accredita, senza residuo di dubbio, il profilo di quella che è stata definita equivalenza dei controlli, a materiale diverso deve rispondere uguale garanzia, quindi applicazione di regole appropriate con risultati conseguenti. D'altra parte, se così non fosse, se cioè il singolo operatore nazionale dovesse applicare proprie regole tecniche a materiale che non è il proprio e che ha altre caratteristiche, tutti immaginiamo con molta

facilità quali sarebbero i risultati. Non l'autarchia, ma il caos, la insicurezza eretta a sistema.

Le norme europee hanno da questo punto di vista una efficacia che va messa in luce, va posta in risalto all'attenzione del Collegio, cioè hanno una efficacia pienamente permissiva. Sono norme che rendono lecito il comportamento conforme, perché quelle norme dicono allo Stato: seguimi, non modificare, se modifichi hai dei rischi molto più forti, quelli derivanti dal difetto di coordinamento. Come possiamo immaginare, ora che noi ci troviamo a interpretare il sistema di riferimento, che la legislazione nazionale, le norme tecniche del singolo Stato prevalgano, predominino e cancellino le norme europee? Ma noi lo abbiamo visto e io non mi attarderò, né vi attarderò su questo, perché la *actio finium regundorum*, il regolamento di competenza non poteva essere più univoco. Solo dove non operino le STI potrà intervenire una norma nazionale. Se noi seguissimo la tesi del Pubblico Ministero dovremmo mettere in conto che possa dunque essere immesso, indotto il caos nel sistema della circolazione ferroviaria. Non vi è una divergenza, non vanno su binari non paralleli la sicurezza e il servizio ferroviario. La interoperabilità vuole essere garanzia della sicurezza. Dunque il RIV, la direttiva del 1996, la successiva direttiva del 2001, la direttiva 2004/49, la 2004/50, la 2008/57 CE, la decisione del 2004

e quella del 2006 dicono tutte la stessa cosa: non si possono ripetere, duplicare le verifiche di sicurezza; non può modificarsi questo regime da parte dei singoli sistemi nazionali.

Qual è stato dunque l'indirizzo che il Pubblico Ministero, nel voler proporre la propria contestazione e svilupparne la tesi corrispondente, ha seguito, e che è stato condiviso anche da molti rappresentanti dell'Accusa privata? Quello di estromettere dal nostro teatro processuale l'evento ed il nesso causale effettivamente realizzatosi e oggetto delle contestazioni. E' stato estromesso. Il punto di riferimento, cioè l'oggetto del controllo, non è più, per il Pubblico Ministero, la manutenzione dell'assile. No. L'evento non è la rottura dell'assile per una cricca dovuta a fatica. Il nesso causale non è quello che si colleghi alla cattiva esecuzione dell'opera manutentiva. Piuttosto i controlli che si contesta all'ente Trenitalia di non avere effettuato sono controlli formali, formalizzati, di natura documentale, puramente documentale. Qui noi ci dimentichiamo della cricca, ci dimentichiamo qual è il tema del quale siamo chiamati a discutere, a dibattere, da tre anni, ci disinteressiamo di quel principio fondamentale del nostro sistema penale, che è il principio di effettività. Non ci interessa più l'effettività dell'accadimento storico. Lo sostituiamo

con un dato virtuale, il controllo documentale e l'esito ipotetico, congetturale, oggetto di mera illazione, del controllo documentale. E germinano così sul tappeto dell'accusa tutta una serie di lacune che vengono additate, Pubblico Ministero, come tali. La mancata verifica, ci è stato detto, della documentazione viaggiante, ha detto il teste Zallocco. Il cabotaggio, la informazione sui chilometri percorsi dal carro, la nuova immatricolazione con richiesta dei piani di manutenzione per il carro. La cricca non c'entra più niente. E' il documento, l'acquisizione dei documenti quello che ci viene contestato.

Ora, prima che io spenda poche considerazioni, un pochino con l'ambizione di essere un pochino più analitiche su ciascun tipo di controllo, non posso non ribadire quanto detto, non dobbiamo dimenticare quale sia l'oggetto del processo, cioè la cricca e la manutenzione sull'assile. Perché noi non possiamo dimenticarlo, oltre che per l'imperio del principio di effettività del sistema penale, che ci dice di non ragionare con il virtuale, ma di ragionare con i fatti, e ci dice che non si può condannare per il virtuale? Ce lo dice la contestazione, che almeno in questo, per quel che riguarda la contestazione elevata nei confronti dei singoli esponenti che impegnerebbero la responsabilità dell'ente Trenitalia, è chiara. E l'ho ricordato all'inizio, ma

d'altronde è arcinoto, la contestazione ha per oggetto la manutenzione, il controllo sulla manutenzione, la previsione, la mancata previsione di controlli - si dice - equivalenti. E' dunque lì il punto di riferimento. Noi non possiamo seguire la Pubblica Accusa in questa operazione di svisamento. Non ci possiamo disinteressare della cricca e del processo di manutenzione, che - ricordo ancora una volta - per il consulente dell'Accusa pubblica e privata avrebbe certamente consentito, se correttamente eseguita, di ravvisare la cricca. Trenitalia - lo sappiamo ormai, torneremo - non ha nessun obbligo giuridico per il controllo della manutenzione in quanto tale, è eloquente l'insieme delle norme europee, precisissime sul punto. Ma se noi facciamo quello che dobbiamo, cioè non prendiamo una lente deformante, non cancelliamo l'evento, non cancelliamo il nesso causale rispetto all'evento storico oggetto della contestazione, immediatamente tocchiamo con mano la assoluta irrilevanza dei controlli documentali, che vengono indicati dal Pubblico Ministero nel loro insieme. Potrei aggiungere che nessuna norma li imponeva all'impresa ferroviaria, che vi è stata, ed è rimasta, un'assoluta insuperabile genericità sui contenuti di quei controlli, che i documenti di cui tener conto erano la marcatura RIV e le certificazioni del responsabile detentore e delle officine incaricate della manutenzione. Questi sono i

documenti che l'ente ha guardato - e quei documenti erano nel senso di accreditare pienamente l'operazione di manutenzione - sui quali dunque si è basata l'organizzazione dell'ente. Altri controlli documentali non ve ne erano. D'altra parte, abbiamo visto, per qualunque controllo supplementare, per qualunque modifica nel panorama normativo, meglio del contenuto delle operazioni che risultano dal panorama della normazione, lo Stato non fa da sé, non fa da sé tantomeno il singolo operatore, deve chiedere il permesso alla commissione europea. E qui quando chiede il permesso deve indicare qual è la ragione per la quale vuole distaccarsi, per la quale vuole fare diversamente, vuole introdurre quella che dovrebbe essere una miglioria, perché altrimenti non se ne può neppure parlare. E la ragione nel nostro caso non c'era, perché non vi era alcun elemento dalla documentazione, né quella effettivamente consultata, che esaurisce gli obblighi di Trenitalia, né quella che viene censurata di non aver verificato, nulla in quella documentazione avrebbe portato non dico a rivelare, ma neppure a indiziare la presenza della cricca nell'assile montato nel marzo del 2009 sotto il carro 98331. Qual è il documento che avrebbe dovuto portare chi lo chiedesse, chi lo concedesse, chi lo consultasse, a dire che poteva esserci un difetto di esecuzione dell'ultrasuono da parte del singolo operatore? Quale documento mi dovrebbe dire

questo? Nessuno tra quelli effettivamente da acquisire ed acquisiti, ma nessuno neppure tra quelli che, ripeto, sono oggetto dell'ipotesi accusatoria.

Ma se noi volessimo anche farci carico, farci prova di sperimentare il giudizio controfattuale nelle sue fasi, allora arriveremmo non soltanto a stabilire che nessuna efficacia impeditiva avrebbe avuto quel controllo documentale o quei controlli documentali che vengono congetturati, nessuna efficacia impeditiva. E noi sappiamo che per la responsabilità per omissione l'efficacia impeditiva dev'essere certa, cioè occorre la certezza dell'azione salvifica che avrei dovuto compiere e che ho omesso. Se non c'è certezza non c'è nesso causale, non c'è evento, non c'è responsabilità per omissione. E allora, qualunque verifica fosse stata promossa sul piano formale dei documenti, si sarebbe invariabilmente arrestata allo stesso punto, cioè la conferma della esecuzione del ciclo G4.8 sul carro 98331 da parte del soggetto competente e dell'impresa certificata. La corretta esecuzione di quel ciclo.

Quanto poi all'assile, abbiamo un identico punto di eterno arrivo del giudizio controfattuale. Qualunque concepibile controllo documentale avrebbe confermato il montaggio di un assile appena sottoposto alla revisione IS2, cioè un tipo di revisione che - ci è stato detto da diversi testi, in particolare dal teste Wirtgen - ha

l'effetto di restituire all'assile la sua originaria integrità, di garantire la piena integrità dell'assile. Ecco l'altro punto di eterno arrivo. Sul carro correttezza del ciclo G4.8, sull'assile piena correttezza del controllo IS2, con piena integrità dell'assile. Se siamo sul piano dei controlli documentali, questo è l'esito. Oltre non si va. Non si può andare. Non si può andare non perché lo dice - non ha nessun rilievo - la difesa di Trenitalia o chi la sta qui sostenendo, ma perché qualunque ulteriore passo cozza frontalmente e inevitabilmente con quello che le norme europee imponevano: divieto di duplicazione dei controlli. Dunque qualunque ulteriore variazione in questo decorso sarebbe fatalmente un comportamento illecito.

Ci si dice, singoli controlli, la nuova immatricolazione con deposito del piano di manutenzione. Noi abbiamo già detto, ma in realtà... piano di manutenzione... il piano di manutenzione mi avrebbe detto che l'assile segue le regole delle V.P.I. e quelle regole sono piena garanzia di rilevazione della cricca. Ecco che cosa mi avrebbe detto. Io per la verità il piano di manutenzione lo conosco, lo conosco perché sta nel cartiglio di manutenzione, è quella marcatura di cui ci ha parlato l'Avvocato Mittone, vi ha parlato l'Avvocato Mittone meglio di me, che sta sul carro, e che dice: quando scade la manutenzione chi la deve effettuare. E nel nostro caso

quel cartiglio di manutenzione, quello sì è documentazione viaggiante. Ha parlato, ha dato una direttiva e quella direttiva è stata seguita tempestivamente e pienamente. Ma si è detto che la necessità, o l'onere, meglio, di procurarsi il piano di manutenzione di un carro noleggiato all'estero troverebbe - non dico la fonte, perché non possiamo dire la fonte e tantomeno la giustificazione - ma, diciamo così, una qualche conferma in una nota dell'A.N.S.F., la 892 del 2009, nella quale si dice che quando si noleggia un carro bisogna fare una serie di cose, anche preoccuparsi del controllo, o meglio dell'acquisizione del piano di manutenzione. Sennonché, sentito su questo punto l'ingegner Chiovelli ci ha detto che quella comunicazione non riguarda il noleggio di carri di detentore estero, cioè non riguarda il nostro caso. Ce lo ha detto all'udienza del giugno 2015, a pagina 154 della trascrizione. Perché dunque avrebbero dovuto essere disapplicate? Perché ci si sarebbe dovuti ribellare alle norme europee, se nessuna esigenza sostanziale che portasse a distaccarsene, o a proporre, meglio, di distaccarsene, era emersa?

Sotto questo profilo poche battute debbono anche essere dedicate all'altro controllo documentale, il cabotaggio. Qui è stato detto moltissimo e io mi guardo bene dal voler aggiungere alcunché. Si è discusso, ci sono visioni

diverse sulla abrogazione della procedura, meglio, su quale sia la fonte dell'abrogazione della procedura. Per la verità, debbo dire che qui, a proposito del cabotaggio, si manifesta con particolare vigore ed evidenza quella tendenza di cui parlavo prima a formalizzare e a svisare il vero contenuto della contestazione. Si vuole sperimentare un tentativo in vitro di dire che cosa sarebbe accaduto se fosse stato eseguito il cabotaggio. Eppure, per avere un minimo di chiarezza in più noi avremmo dovuto anche avere il senso storico di un raffronto, cioè un caso, almeno uno, in cui la procedura di cabotaggio fosse stata applicata su carri marcati RIV. In questo caso non c'è. La Pubblica Accusa non è riuscita a far emergere questo caso, e neppure quella privata, che tanto ha insistito, come epicentro, almeno in alcuni casi, della contestazione su questo cabotaggio. Perché si fa il gioco delle perle di vetro, per vedere che cosa sarebbe accaduto. Ma non lo si sa, non lo si può sapere perché non c'è neanche un caso di applicazione della procedura a carri RIV. Almeno questo, signori del Collegio, non è il segno, io credo evidente, che quella procedura non fosse più attuale? Lo dico attecnicamente. Se vogliamo dirlo tecnicamente, fosse... non abrogata, stra-abrogata dalle fonti europee. Ma d'altronde, quando noi volessimo renderci convinti di non poter disperdere il parametro giuridico che deve guidare

la nostra azione di lettura dei fatti e anche deve guidare soprattutto la vostra per il delicato compito a cui siete chiamati, beh, responsabilità per omissione nasce e si sviluppa sul presupposto della assoluta certezza dell'azione salvifica. Qui per nessun tipo di controllo documentale questa certezza vi è data. Ho chiarito le ragioni. Non può essere data.

Brevi battute sull'obbligo giuridico di impedimento. Il problema è quello della omissione, si collega al disposto dell'articolo 40, comma 2. Il tempo corre e certamente non vi è bisogno di ripetere che quello è un obbligo particolarissimo, le cui caratteristiche voi conoscete bene. E' un qualunque obbligo giuridico, è un obbligo di impedimento. Ecco perché si collega alla certezza dell'effetto salvifico dell'azione comandata. Su che cosa dovrebbe poggiare l'obbligo che si fa carico a Trenitalia di non avere adempiuto? Su clausole generali dell'ordinamento, o meglio generiche. Articolo 2043, richiamato nella contestazione. Anche l'articolo 2050, il 2051, norme sulla responsabilità civile, rette dal principio di atipicità dell'illecito, cioè dal principio opposto a quello che governa la responsabilità per omissione. Obbligo iperspecifico, ipertipicizzato, che si collega all'assoluta capacità di salvaguardare l'entità del bene tutelato. Sono evidentemente fonti inadeguate dell'obbligo. Né certo possiamo dimenticare che nel

nostro sistema giuridico la responsabilità per omissione è un caso eccezionale. La responsabilità normalmente è per un fatto commissivo, non certo per omissione. Per mettere sullo stesso piano azione ed omissione serve qualcosa che ci faccia capire che quel che è stato omesso avrebbe avuto sicurezza dell'effetto. Qui non posso che confermare allora quanto ho già detto rispetto alla curvatura dell'Accusa quando dice "dovevate fare controlli documentali". Ancora tra le fonti dell'obbligo giuridico di impedimento, ma per la verità non lo si classifica esplicitamente come tale, forse qualche remora viene anche a chi sostiene l'accusa, ma, diciamo, fra gli obblighi di agire che si contesta a Trenitalia di non aver rispettato vi sono proprio quelli di matrice contrattuale e in particolare quelli che si trovano nel Contratto di utilizzazione uniforme, punto 7.2, 7.3, 12 del Contratto di utilizzazione uniforme, del quale ci siamo già occupati. Ma, intanto ci diciamo, perché vale la pena dircelo, che Trenitalia non era soggetto contraente, che Trenitalia non ha contratto alcunché con il detentore del carro. Quindi è un terzo rispetto al rapporto contrattuale che porta all'acquisizione del carro. Questo terzo richiama alla nostra mente la figura del contratto a sfavore di terzo, ma è così sfavorevole questo contratto che non si limita a determinare un effetto patrimoniale, ma determina una responsabilità

penale. Sennonché, vedete, per carità, è chiaro che nell'elaborazione del diritto è giusto avere fantasia, ma ci porta a nuove scoperte a volte. In questo caso debbo dire di no. L'articolo 7.2 del CUU dice: "Il detentore, su richiesta dell'impresa ferroviaria, deve dare prova che la manutenzione del carro è conforme alla legislazione vigente". Su richiesta dell'impresa ferroviaria. Cioè, questa norma attribuisce all'impresa ferroviaria una facoltà. Può farlo. Noi vogliamo convertire la facoltà in obbligo? E' questo il senso di questa norma, fermo restando che la impresa ferroviaria era soggetto terzo rispetto a questo contratto? Ma anche le norme successive, il 7.3 ed il 12, fanno riferimento ad una semplice facoltà, non certo ad un'azione doverosa e tantomeno ad un'azione collegata ad un obbligo giuridico di impedimento. E questo senza voler dire poi tante altre cose, che però sarebbe giusto dire, e cioè che le norme del contratto di utilizzazione uniforme, proprio perché si tratta di uno schema contrattuale, non prevalgono sulle norme dei singoli contratti conclusi tra gli operatori. E se voi leggete il contratto concluso tra Logistica e G.A.T.X. il punto 7 delle condizioni generali del contratto, che è parte integrante dell'accordo, sono le condizioni generali disposte da G.A.T.X., dice semplicemente che i carri al momento in cui deve effettuarsi il ciclo manutentivo devono essere portati

nell'officina indicata dal locatore. Non c'è altro. Non ci sono facoltà, tantomeno ci sono obblighi. E' qui, in un fazzoletto. C'è anche un altro dato che ci aiuta a decifrare giuridicamente meglio il problema, quando noi intendiamo veicolare l'acquisizione del risultato interpretativo collegandolo a norme di taglio così generale da essere vere e proprie clausole generali, dettate per la verità per la responsabilità extrapenale. Ed è il criterio della specialità. Perché le norme europee di cui ci siamo occupati prima non soltanto sono al vertice della gerarchia delle fonti e perciò non tollerano, non patiscono modifiche da parte delle norme nazionali, ma sono anche norme dal contenuto specifico e specialissimo. Quindi è anche il principio di specialità che ci porterebbe senz'altro, così come ci porta, a dover riconoscere la prevalenza incondizionata, io direi senz'altro l'egemonia, perché abbiamo visto che c'è una ripartizione di campi, rispetto alle norme nazionali, che evidentemente si occupano d'altro, soltanto cioè della materia non regolata dalle norme europee.

PRESIDENTE - Avvocato, dieci secondi per la registrazione esterna.

AVV. MASUCCI - Sì, certo.

PRESIDENTE - Prego.

AVV. MASUCCI - Grazie. Il che ci conduce senz'altro a ridosso di un ulteriore diverso problema, che è quello di

obblighi che l'impresa Trenitalia avrebbe assunto in rapporto a ulteriori elementi della contestazione. Dell'assile ci siamo occupati fin qui. Abbiamo detto che in realtà è quello il nostro punto di riferimento, con le conclusioni che abbiamo tratto. Ma compaiono, devo dire compaiono, non voglio usare casualmente questo termine, nei capi di imputazione ai singoli soggetti che avrebbero operato per Trenitalia, i riferimenti anche ad altri elementi che si concepiscono come elementi di non cautela, di rischio: il picchetto, le barriere, la velocità. E' stato detto tutto benissimo. Io mi limito a dire che - è un'ovvietà e devo dire mi pare sia anche incontroverso - sono tutti elementi estranei alle competenze dell'ente Trenitalia. Quando dico "estranei alle competenze" voglio dire che l'ente Trenitalia non poteva in nessun modo intervenire in senso... nel senso ipotizzato dall'Accusa, cioè intervenire a modificare alcunché rispetto a questi dati. Ovviamente resta fermo che il picchetto non è stato causa dell'incidente, perché la prova non può che essere - l'abbiamo detto - tale se è conseguita con certezza. Ho detto anche che non vi è una vera e propria centralità del picchetto nelle contestazioni che toccano l'ente Trenitalia. D'altra parte, il Decreto numero 1/2009 dell'A.N.S.F. attesta il difetto di competenze in riferimento alla geometria e agli enti di binario, tra i quali ovviamente è compreso

il picchetto. Qui mi pare non ci sia nulla da aggiungere. Per quanto riguarda le barriere ne ha parlato ieri il professor Stile, è stato detto oggi molto bene dall'Avvocato D'Apote. A me basta dire, dal mio ristretto, ristrettissimo angolo visuale, che nuovamente si tratta di dato del tutto estraneo alla competenza dell'ente Trenitalia. Per la velocità stesse conclusioni. Tra l'altro non lo diciamo noi, lo ha detto, credo, in questo caso in modo calzante, l'ingegner Orsini. E quindi mi rifarei a quelle conclusioni, che in questo caso non posso attribuire ad un contraddittore ma a una fonte che conferma le nostre conclusioni.

Qualche parola, pochissime, in più debbo spendere sul detettore di svio, il quale pone secondo me a voi il problema giuridico, il quesito giuridico, non secondario, di cosa noi vogliamo significare quando parliamo di una cautela. Perché quando ai fini di fondare un giudizio di colpa il nostro codice parla delle qualifiche di negligenza, imprudenza e imperizia, o di inosservanza di leggi, regolamenti o discipline, dunque postulando la possibilità di una cautela che metta in condizioni di evitare un certo evento, beh, ma lo fa sulla base di una sicura efficacia cautelare di quell'elemento, di quel comportamento, di quella regola che dovrebbe essere servita. Nel nostro caso il detettore di svio non ha una sicura efficacia cautelare e non è questa insicurezza

soltanto dovuta al profilo del nesso causale, che pure ci è stato detto dal professor Resta e dal professor Bruni, se fosse stato presente un detettore di svio non avrebbe evitato quel che è accaduto. A me interessa, più che questo profilo causale, sul quale è stato già detto, dire, ecco, qualcosa sotto il profilo della cautela. Quando noi proviamo a ragionare su una certa regola che definiamo cautelare, dicevo, partiamo dall'ambizione di trovarne una che con sicurezza eviti il verificarsi di certi eventi. Se vi è incertezza nel rimedio, può esservi colpa? Questo è il punto. Questa è la domanda che a mio avviso va posta. L'incertezza del rimedio può sostenere un rimprovero per colpa? La incertezza del rimedio non indica il fattore cautelare, indica il fattore precautelare. Ma il fattore precautelare come tale è assolutamente inadeguato, inidoneo a sorreggere la conclusione della colpa, proprio perché noi non siamo in grado di stabilire ex ante quando dobbiamo decidere se adottarlo o meno, se sarà utile o se sarà rischioso. E' questa l'incertezza. Può essere utile, ma può essere rischioso. Non soltanto non utile, ma addirittura foriero di nuovi pericoli. E io dovrei per obbligo giuridico, impedimento di un evento, da ascrivere a titolo di colpa, adottare un attrezzo, un sistema che è per definizione incerto, e ce lo hanno detto tutte le autorità della sicurezza ferroviaria? Ce l'hanno detto tutte le autorità

della sicurezza ferroviaria.

Possiamo trarre delle conclusioni. Sul piano oggettivo dell'obbligo non vi è possibilità di individuare la norma che imponga di impedire l'evento nel senso richiesto dall'articolo 40 comma 2, né propriamente vi è la possibilità di individuare alcun potere corrispondente, con definitiva, insuperabile incertezza dell'effetto di qualunque azione che venga contestata all'ente di non aver adottato. E in fondo, signori del Collegio, la impostazione dell'Accusa, ma credo sia chiaro e scusatemi se insisto, la impostazione dell'Accusa è quella che ci richiama a verificare il problema della manutenzione e della esecuzione del processo manutentivo. Ora, qui per noi, dal nostro punto di vista, non si tratta di scaricare il barile, intanto perché noi ci stiamo misurando con quella ipotesi accusatoria senza escludere che debbano essere accolte altre ricostruzioni, ma visto che ci stiamo misurando con quella, dobbiamo dire che qui per il nostro giudizio il problema semmai è quello di un sovraccarico delle responsabilità, che ha voluto contraddistinguere... ha dovuto contraddistinguere il contenuto delle contestazioni e del quale oggi dobbiamo occuparci, un sovraccarico che tuttavia evidentemente non può essere accolto né dal punto di vista dell'elemento dell'obbligo, fondativo della responsabilità per omissione, né dal punto di vista della colpa. Difetta una

sicura efficacia cautelare del rimedio che si immagina non adottato.

Signori del Collegio, il comportamento tenuto dai singoli esponenti di Trenitalia - e vedremo meglio in seguito dall'ente nel suo complesso - è un comportamento che rientra in un'area di rischio permesso dal punto di vista giuridico-penale, nel senso che vi erano norme che permettevano specificamente di tenere quella condotta. Quando il comportamento rientra nell'area del rischio permesso, è un comportamento lecito, non penalmente censurabile. D'altro canto credo che non possiamo ignorare che quando volessimo esteriormente(?), come è necessario fare, interrogarci sull'elemento psicologico del fatto colposo, noi dovremmo inevitabilmente approdare a un giudizio di non rappresentabilità dell'evento specifico, cricca-errore di manutenzione. Perché io dico questo, "non rappresentabilità"? La rappresentabilità non si accerta in astratto, lo sapete benissimo. Non si può accertare in astratto, per la verità ce lo dice la Cassazione quindi non sono io a doverlo dire, ce lo dicono le Sezioni Unite nella ben nota sentenza Ronci, oltre che in altre decisioni, che tutte hanno sempre richiamato fermamente alla necessità di appurare la rappresentabilità, cioè l'elemento psicologico della colpa, la possibilità di prefigurarsi un certo evento, con riferimento alla situazione concreta e all'evento

così come concretamente avvenuto. Ed allora quando il Pubblico Ministero ci dice che l'evento da rappresentarsi è lo svio, compie un'operazione corretta dal punto di vista della giurisprudenza delle Sezioni Unite della Cassazione? L'evento è lo svio? O l'evento è la rottura dell'assile per cricca? Il dottor Giannino su questo, utilizzando una brillante provocazione, ci ha detto: "Beh, certo, se io lo arricchisco questo evento di tutte le concretezze storiche che ha avuto, arrivo per forza a un unicum, che come tale non è mai rappresentabile. Devo rifarmi" - ci ha detto - "a una categoria di eventi". E in questo si è appellato all'autorevolezza della Cassazione. Però vedete, signori del Collegio, intanto il riferimento alla categoria di eventi è per la Cassazione un riferimento utile dal punto di vista del nesso causale, non dal punto di vista dell'elemento psicologico individuale della colpa - l'abbiamo detto - perché lì occorre la massima concretezza. Ma oltre a questo dato il problema è che cosa io debbo arrivare correttamente a stabilire che sia categoria di evento. Voglio seguire, vogliamo seguire il Pubblico Ministero su questa strada, almeno per una prova teorica, sia pure in un percorso che non condividiamo? Beh, l'evento non è lo svio. L'evento è la rottura dell'assile. Da questo non si esce. E' sempre quello il risultato. Non posso credere che sia lo svio. E' sempre l'effettività a guidare la nostra analisi. Da

questo angolo visuale non sussiste responsabilità per gli illeciti contestati ai singoli esponenti di Trenitalia, il che deve portare all'assoluzione dell'ente.

Ma dobbiamo adesso intraprendere una diversa prospettiva di analisi, che ci conduce senz'altro ad occuparci dei requisiti specifici della responsabilità dell'ente ai sensi del Decreto 231 del 2001. Dobbiamo dunque chiederci in che misura l'obbligo di impedimento, che abbiamo visto assente per quello che riguarda i singoli, sia tuttavia riferibile all'ente, cioè se l'obbligo sia riferibile alla specifica materia di cui si occupa l'articolo 25 septies. Ma sotto questo punto di vista debbo semplicemente qui far rinvio a quanto ho detto all'inizio. Non trattandosi di evento realizzatosi nel luogo di lavoro, l'obbligo antinfortunistico non può dall'origine essere ascritto all'ente. Non dovrebbe esserci nessun vero dubbio a questo riguardo. Vediamo dunque il problema della individuazione delle posizioni dei singoli nella organizzazione aziendale. E anche da questa diversa prospettiva - qui lo debbo brevemente riprendere - si sarebbe dovuto considerare chi effettivamente era il datore di lavoro, cioè il titolare dell'obbligo antinfortunistico. La contestazione di cui al capo 90 richiama quelle a carico del dottor Castaldo e dell'ingegner Soprano, che sono entrambi qualificati come datori di lavoro, qualificazione per la verità già in

questa promiscuità un pochino dubbia, perché non si capisce bene come mai ad un certo punto si biforchi e si concentri su soggetti diversi, secondo quali criteri. Non sono stati chiariti. Non hanno avuto nessun riscontro nell'organizzazione dell'ente. Ma abbiamo già detto che in realtà sulla base di procedure la cui valenza è stata confermata nel dibattimento dai testi sentiti dall'accusa, era il responsabile della unità produttiva a cui afferiva il personale.

Ora, come operano nell'organizzazione dell'ente i soggetti cui si riferisce la contestazione di cui al capo 90, sono cioè soggetti apicali o non apicali? Ci ha detto il Pubblico Ministero nella sua requisitoria conclusiva: "Sono tutti apicali". E voi conoscete anche l'effetto giuridico che ne deriverebbe, e cioè quello, nell'ottica del Pubblico Ministero, di propiziare una almeno parziale inversione dell'onere probatorio, cancellando comunque un elemento di fattispecie, che occorre per i soggetti non apicali. Per i soggetti non apicali, ci dice con chiarezza il complesso degli articoli 5 e 7 del Decreto 231, che l'ente risponde soltanto se il reato sia stato realizzato attraverso la inosservanza degli obblighi di vigilanza dei soggetti apicali su quelli non apicali. Cioè il reato dev'essere l'evento di un deficit di accurata vigilanza, evento che deve essere accertato secondo un vero e proprio nesso causale, cioè

domandandosi: ma se gli apicali avessero correttamente vigilato, quel reato sarebbe stato o no realizzato? Schema della *condicio sine qua non*. Noi per la verità abbiamo già chiarito, servendoci qui a mani piene della giurisprudenza della Cassazione. Non vi è inversione dell'onere della prova. Debbo qui soltanto precisare - e perdonate la pedanteria - che non vi è neanche nessun varco a equiparare tutti questi soggetti nel fazzoletto degli apicali, perché leggendo il capo di imputazione è chiarissima la distinzione operata dal Pubblico Ministero. Ci ha detto che soggetto apicale per Trenitalia era l'amministratore ingegner Soprano, mentre Castaldo era soggetto sottoposto alla sua sorveglianza, e così pure Andronico e Maestrini. Quindi il problema non vale granché, perché non c'è nessuna inversione dell'onere della prova, ma se vogliamo essere corretti dobbiamo anche seguire questa traccia, che è quella del capo di imputazione, per arrivare senz'altro a dirci che il dato che dovrebbe sorreggere il raccordo del fatto del soggetto non apicale all'ente, cioè la omissione di una sorveglianza, non è stato minimamente dimostrato. Cioè noi non abbiamo nessuna prova da parte del Pubblico Ministero che si sia realizzato quell'elemento di fattispecie che consiste nel non aver accuratamente ed efficientemente vigilato da parte dell'ingegner Soprano, il che già risulterebbe risolutivo, almeno per la gran

parte della contestazione.

Sapete che il fatto illecito amministrativo dell'ente nasce da... dovrebbe nascere da un ipotetico reato che sia commesso nel suo interesse o - dice il decreto - a suo vantaggio. Sempre nel capo 90 per la verità riferimenti al vantaggio non ce ne sono. C'è soltanto un riferimento all'interesse. Ma questo non ha per me più rilievo di tanto, perché estenderò, dovrò estendere il mio discorso tanto all'interesse quanto a un qualsiasi ipotizzabile vantaggio. Si è molto discusso, voi siete padroni e maestri del dibattito, in che misura un reato colposo possa effettivamente collegarsi all'interesse dell'ente, si è detto, una parte della giurisprudenza, non è... l'intero fatto colposo certamente non è l'evento costitutivo del fatto colposo a potersi collegare all'interesse dell'ente, bensì semmai la condotta specificamente inosservante una regola cautelare, che dovrebbe essere tenuta nella prospettiva di questo interesse. Ma questa indicazione della giurisprudenza si è concretizzata? Sì, si è concretizzata. Oggi per la verità l'Avvocato D'Apote è stato esauriente al proposito, perché ha puntualmente detto che ormai si ragiona senz'altro, sicuramente nell'ottica di una finalizzazione in senso stretto, cioè occorre risalire a un dato psicologico nel singolo, che intenda favorire l'ente per il quale opera, nel tenere una condotta

inosservante. Una precisa finalizzazione, che risulta dalla decisione... dalla decisione di merito, la decisione del Tribunale di Torino del 2013, molto ricca, articolata su questo punto. Parla di "tensione finalistica della condotta illecita dell'autore, volta a beneficiare l'ente stesso in forza di un giudizio ex ante, cioè da riportarsi al momento della violazione della regola cautelare". E nel richiamare altre pronunce, i Giudici dell'udienza preliminare di Tolmezzo e di Cagliari, questa decisione del Tribunale di Torino ci dà un'altra... un altro viatico molto fruttuoso, perché ci dice: "Sono imputabili agli enti solo quei comportamenti delle persone fisiche psicologicamente diretti a perseguire un interesse dell'ente". Quindi non c'è oggettività dell'interesse, ci vuole una direzione psicologica. Risalire alla volontà dei singoli. "Restano fuori dal campo" - ci dice questa giurisprudenza, quindi non sono ascrivibili all'interesse dell'ente - "tutta una serie di violazioni derivanti dalla semplice imperizia, dalla sottovalutazione dei rischi, o dalla imperfetta esecuzione delle misure previste, in quanto non sono frutto di esplicite deliberazioni volitive finalisticamente orientate a soddisfare un interesse dell'ente", il che significa ex adverso in positivo che noi dobbiamo risalire a una prova che ci dica che c'è una esplicita deliberazione volitiva, finalisticamente

orientata. Se non la trovo - ci dice questa giurisprudenza di merito - il fatto non è attribuibile all'ente. Ma da questo punto di vista noi dobbiamo fare delle verifiche. Una l'ho già introdotta, abbiamo un dato, un elemento che ci riporti a un'esplicita deliberazione volitiva del tipo descritto? O siamo dinanzi a violazioni derivanti da semplice imperizia, sottovalutazione dei rischi, in perfetta esecuzione delle misure preventive? Qui in realtà i controlli che dovevano essere fatti dall'impresa, lo abbiamo visto, furono eseguiti, e quindi non ci può essere nessuna finalizzazione a omettere i controlli. Ma proviamo a sviluppare il discorso anche dal punto di vista di una volontà di risparmio, così come ci dice il calco, benché vuoto, della contestazione di cui al capo 90. Ha voluto risparmiare l'ente Trenitalia? C'è stata una volontà di risparmio? E aggiungo: c'è anche stato semplicemente un effetto di risparmio, quello che si potrebbe dire un vantaggio? Per la verità - un rapidissimo caveat - voi signori del Collegio, signore del Collegio e Presidente, avrete toccato già con mano come la giurisprudenza su questo punto stia ormai orientandosi restrittivamente. Quando si trova a giudicare dei fatti colposi esclude dall'area della contestazione all'ente fatti che si siano limitati a produrre un qualsiasi vantaggio e piuttosto tende a dire che il vantaggio, anche se considerato

oggettivamente come risultato, non deve essere fortuito, cioè non deve essere frutto del caso, ma deve in qualche misura conservare un'aderenza dimostrata con prova a una politica gestionale dell'azienda. Questa è l'espressione che compare nella giurisprudenza. Quindi tende un po' a ridurre lo spettro della contestazione. E' una evoluzione giurisprudenziale molto forte, che riteniamo non possa essere ignorata, ma nella quale fioriscono pronunce illustrative, io direi fortemente rischiaranti il nostro caso. Una volta detto che non rileva il vantaggio che non sia perseguito finalisticamente, o comunque quello che sia il frutto di una negligenza occasionale, di una negligenza in sede di esecuzione delle singole operazioni - è il nostro caso, negligenza nella esecuzione della manutenzione - chiarisce, la Cassazione, cito al proposito Sezione Quarta del 20 settembre 2016, depositata il 13 ottobre del 2016, che "l'illecito amministrativo dipendente da reato si configura soltanto quando dalla condotta colposa costituente reato sia derivato un incremento in termini di produttività aziendale, ovvero un concreto vantaggio dell'impresa, consistente in un risparmio di spesa conseguito alla mancata adozione delle misure di prevenzione, relazione esclusa" - dice la Cassazione - "quando l'addebito è da attribuirsi ad una negligenza occasionale e non ad una scelta di politica aziendale". Quello che vi anticipavo

poc'anzi. Ma proprio questo è il fatto del quale noi ci troviamo a occuparci.

Ora, molto velocemente, io debbo cercare di fare una prova del nove, che credo mi riesca, noi siamo fermamente convinti che riesca. Ragioniamo anche nel modo più lato. L'interesse o il vantaggio si raccorderebbero a un risparmio di spesa, ovvero a un'accelerazione, a un ampliamento del processo produttivo, per Trenitalia. Ma questi dati, questi fenomeni, cioè il risparmio o il miglioramento produttivo, devono essere agganciati alla condotta colposa, cioè alla specifica violazione cautelare. E' questo l'elemento di raccordo che, ci dice la giurisprudenza, dobbiamo appurare. E qui si rivela a nostro avviso un'altra grave lacuna, quantomeno negli effetti della prova che l'Accusa non è riuscita a produrre, perché dobbiamo raccordare vantaggi, volontà di risparmio, accelerazione del processo produttivo, alle singole condotte colpose, dunque alla manutenzione, a quelli che vengono detti controlli documentali sulla manutenzione, alla adozione, oppure no, di un detettore di svio. Ora, per quello che riguarda la manutenzione, la specifica attività della manutenzione, noi troviamo una giurisprudenza molto chiara e specifica sul punto. Cassazione del 05 luglio 2016, Sezione Quarta, il deposito è del 1° agosto 2016, numero 33629. Dice, proprio in rapporto alla manutenzione periodica di un

macchinario utilizzato in un processo lavorativo, c'era un difetto di manutenzione, un operaio aveva subito delle lesioni perché una certa asta utilizzata nel processo produttivo non era stata correttamente mantenuta. Occupandosi di questo caso dice la Cassazione: "Occorre accertare" - ripete qui una cosa che già abbiamo visto - "carenze organizzative e gestionali riferibili agli interessi dell'azienda; non bastano sostanziali inerzie personali dei soggetti che avrebbero dovuto provvedere ai relativi incombenzi". Ma il punto più saliente, a mio sommo avviso, di questa sentenza è questo, che dice la Cassazione: "Nel nostro caso risultava predisposta, programmata ed attuata una manutenzione periodica e costante del macchinario. Se quindi essa non venne bene eseguita, non è emerso che tale circostanza fosse dovuta ad un risparmio dei costi di manutenzione, sotto il profilo di una *culpa in eligendo* delle ditte di manutenzione o di condizioni economiche e contrattuali particolarmente vantaggiose da esse praticate e tali da poter avere diretti effetti sulla correttezza delle attività manutentive". Vedete come qui si stringe fortemente il raccordo, la presa, il laccio, perché dice: è proprio rispetto alla cattiva esecuzione della manutenzione, scegliendo male il manutentore, perché vuoi risparmiare, che tu ente potrai, se del caso, rispondere; ma se questo non emerge, nessuna responsabilità, perché

il fatto è sganciato dalla politica organizzativa dell'azienda e va piuttosto qualificato come negligenza occasionale. Ora, per tutte le ragioni che ho illustrato, sulle quali ci siamo soffermati in precedenza, l'assile, 98331 purtroppo drammaticamente fratturatosi, è stato puntualmente e tempestivamente oggetto della operazione di manutenzione periodica preventivata. E' stato inviato al detentore pienamente affidabile. Nessuna *culpa in eligendo* si può evidentemente ravvisare a carico di Trenitalia, già per la semplice ragione che quel detentore G.A.T.X. era l'apice dei produttori europei e in ogni caso mai in precedenza aveva avuto una rottura di assile per un difetto manutentivo. Quindi il pregresso storico ci dice che piuttosto che culpa vi è un merito assoluto *in eligendo*, perché ci si è rivolti al detentore più affidabile. E per quel che riguarda l'impresa Cima abbiamo detto quale fosse la garanzia di affidabilità collegata alla certificazione. Adesso io pongo a voi, signori del Collegio, un quesito in più. Vi è stato un risparmio di spesa, una volontà di risparmiare la spesa da parte di Trenitalia quando ha saputo - perché non lo ha scelto, è Logistica, altra società, che ha noleggiato il carro - ma quando ha saputo che il carro era un carro G.A.T.X. noi possiamo dire che Trenitalia ha scelto di risparmiare sulla manutenzione? Vedremo che questo non è possibile dirlo per ragioni assolutamente indiscutibili.

Ma per quello che riguarda adesso la base del nostro discorso, c'è un dato fattuale che nega risolutamente e insuperabilmente questa ipotesi, e cioè: la manutenzione non è a carico di Trenitalia. Non è a suo carico perché per l'articolo 7 delle Condizioni generali del contratto di noleggio di G.A.T.X. la manutenzione è a carico esclusivo del locatore, quindi logica vuole che se io non sostengo costi per l'attività manutentiva non posso evidentemente voler risparmiare sull'attività manutentiva, né nella scelta di chi debba eseguirla, né nella sua concreta esecuzione.

Adesso seguiamo nella prova del nove, provino, per carità. Vi è stato un vantaggio in termini di produttività, l'altro corno dell'alternativa, che possa portare ad ascrivere la responsabilità all'ente? Come facciamo a dire che Trenitalia abbia avuto un vantaggio di produttività dalla cattiva esecuzione dell'operazioni manutentive? Io da questo punto di vista però vorrei intanto far rilevare che il processo manutentivo dura per un certo arco di tempo, perché il carro che doveva subire la revisione G4.8 viene richiesto in spedizione da F.S. Logistica, che è operatore solerte, alla fine di novembre 2008. Esce da Cima ai primi di marzo del 2009. Quindi noi abbiamo circa tre mesi in cui il carro viene tolto dalla circolazione, inviato alle operazioni di pulizia e poi inviato a Bozzolo per l'operazione manutentiva. In questo

arco di tre mesi in cui il carro esce dal servizio ferroviario, forse Trenitalia interviene per riaverlo? Forse Trenitalia cerca di accelerare, preme per sollecitare, dice "fate le cose un po' di fretta, sbrigatevi perché mi serve il carro"? O piuttosto noi troviamo che Trenitalia non interviene mai, se non semplicemente per eseguire l'operazione prescritta? E' questo che troviamo. E perché lo troviamo? Perché Trenitalia non ha alcun vantaggio dall'ottenere il servizio di quello specifico carro. Quando il carro deve fare l'operazione manutentiva, l'operazione manutentiva dura quello che deve durare. Sostituzione delle sale, scartate sale, richieste di nuove. Ci vogliono i tempi. Trasporto di nuove sale revisionate, perché vengono dalla Jungenthal, vengono spedite a Cima, poi vengono montate e poi il carro esce. In tutto questo periodo di tempo Trenitalia è assente, com'è doveroso che sia, intanto perché non si occupa della manutenzione e poi perché non ha interesse a ingerirsi in nessun modo in quel processo manutentivo, né ne trae alcun vantaggio. Abbiamo detto in termini di costi è addirittura logicamente impossibile, ma non meno dobbiamo dire adesso, perché quel carro non è fattore di vantaggio per la sua produzione, quindi non averlo non può essere fattore di svantaggio. Vediamo i controlli documentali che qui esaminerò come categoria. Dei singoli tipi ci siamo già detti. Anche

qui, doppia ipotesi. C'è un risparmio o c'è un vantaggio produttivo dalla pretesa omissione di controlli documentali, ma vale tutto quello che abbiamo detto in precedenza? L'accusa per la verità non ce lo ha detto, non lo ha indicato. Io sto cercando di esplorare tutto il campo, perché queste non sono state tesi dell'accusa. Ma a me preme davvero cercare di guardare anche negli angoli di queste ipotesi, seppure non arrivate ad esser tali. Allora, il quesito anche qui è un quesito semplice, signori del Collegio. Ci sono stati risparmi di spesa nella pretesa omissione dei controlli documentali? Cioè, non richiedendo certi documenti Trenitalia ha risparmiato? Ha speso meno? Ha ottenuto un vantaggio produttivo? Quale che sia la specifica verifica documentale che si voglia immaginare, questi dati sono radicalmente esclusi. Ma un esempio di evidenza addirittura impellente è quello del cabotaggio, perché quando noi ci volessimo chiedere - qui si sperimentatori fino in fondo - quale vantaggio produttivo o quale risparmio di spesa l'ente Trenitalia ricavi dalla pretesa omissione del cabotaggio, qual è la risposta? Il cabotaggio, quella procedura in vitro della quale noi nulla sappiamo, sappiamo molto poco, sappiamo una cosa, che si attiva a partire da una richiesta. Noi diciamo che per la verità questa è la nostra tesi e la troverete nella nostra memoria. E' anche la nostra convinzione.

Quella procedura semmai - siamo nel campo delle teorie - avrebbe dovuto essere attivata dalla stessa impresa che gestisce la manutenzione, che nel nostro caso non è Trenitalia. Ma non vi attardo con questo. Quello che è sicuro è che dopo la richiesta a fare il controllo non è l'impresa ferroviaria, è Cesifer. Questo controllo del cabotaggio non ha costi e non dà né vantaggi né svantaggi per l'impresa. E' neutro dal punto di vista della sua spesa ed è neutro dal punto di vista della sua produzione. E allora quei canali che la giurisprudenza ci dice "dovete verificare vantaggio produttivo o risparmio di spesa", qui ci portano a conclusioni assolutamente irrefutabili.

Ma i dati acquisiti a questo dibattito, Eccellenze del Collegio, dicono qualcosa in più, perché ci dicono... ci dicono che esisteva - e noi riteniamo di averla dimostrata - una politica organizzativa e gestionale di Trenitalia. E' vero, esisteva. E' una politica che noi crediamo di potere e di dovere definire, puntata a una finalità su tutte, cioè la sicurezza costi quel che costi. Quando l'ingegner Soprano ha in questo dibattito dinanzi a voi reso le proprie dichiarazioni, ha detto una cosa molto importante nella nostra bussola. Ha detto "gli investimenti spesi per la sicurezza ferroviaria in Trenitalia non erano sottoposti a controllo di redditività", cioè venivano fatti costi quel

che costi, che tornino indietro o che non tornino indietro. Erano spese che potevano anche non tornare indietro. Andavano fatte incondizionatamente, perché la sicurezza doveva essere garantita. Ma qualcuno qui ci può dire "ma voi state dicendo chiacchiere, belle parole". Signori del Collegio, noi abbiamo prodotto dei documenti e anche questi documenti sono stati ignorati dai nostri contraddittori, ma li abbiamo prodotti all'udienza del 04 maggio scorso. Questi documenti, che non ripercorrerò nella loro intera sequela, ma molto puntualmente dicono... c'è un'attestazione proveniente da Trenitalia, ci sono i bilanci di Trenitalia nella documentazione depositata, ci sono le copie delle delibere degli organi di amministrazione di Trenitalia, del consiglio di amministrazione. Quindi crediamo non siano chiacchiere, c'è la prova documentale. Tra il 2004 e il 2014 le spese in sicurezza ammontano a 1.534,6 milioni di euro, un miliardo e mezzo. Al 2009 queste spese, fatte - diciamo così - senza controlli di redditività, ammontavano a 1.177,1 milione, un miliardo e due circa. Nel periodo tra il 2015 e il 2020, in parte sostenute, in altra parte programmate, queste spese ammonteranno - secondo l'attuale diagnosi - a 686 milioni di euro, cioè oltre mezzo miliardo. In quell'attestazione proveniente da Trenitalia voi trovate che sono spese contabilizzate. Io non sono granché esperto di nulla, men che mai del

linguaggio contabile. Mi hanno spiegato che contabilizzate vuol dire sostenute, cioè effettivamente fatte, uscite dalle casse sociali. E d'altra parte tutto il corredo documentale è eloquente. Cosa va messo allora in evidenza? Che quando noi torniamo a porci effettivamente e storicamente il problema della volontà di risparmio di Trenitalia, ma come facciamo a individuare questa volontà di risparmio a fronte di un montante di spese di questo tipo? Siamo convinti che l'ente volesse omettere i controlli documentali e il cabotaggio perché voleva risparmiare? Abbiamo già detto che logicamente è impossibile. Ma qui anche storicamente è impossibile.

Allora, la Pubblica Accusa ha tirato fuori dalla sua faretra un'altra freccia e ci ha detto "ma, qui c'è un cigno nero, che è il trasporto di merci pericolose". Il trasporto di merci pericolose... voi avete anche pensato, avete ragionato di un dispositivo sofisticatissimo, un'avanguardia tecnica di predittore di svio. E l'Avvocato Piazza ne ha parlato a lungo, ha chiarito anche quale fosse il significato di quel documento. Ma, volendo tornare alla angolazione accusatoria, è stato detto nella requisitoria finale, solo allora si è precisato in qualche modo la verità a nostro avviso assolutamente in modo insufficiente, ma un granello di sabbia è arrivato a farci capire quale in una sua forma

ombratile dovesse essere, secondo la concezione dell'accusa, questo interesse che muoveva a non portare avanti l'investimento sul dispositivo predittore di svio. Interesse di gruppo, non di Trenitalia, del gruppo di appartenenza. Nel capo 90 non si parla di interesse di gruppo, però... facciamocene carico. E ha detto anche, il Pubblico Ministero, perché il Pubblico Ministero sa che c'è un problema giuridico qui, e, devo dire, lo ha affrontato, in che limiti l'interesse di gruppo può pilotare un'ascrizione di responsabilità a un ente ai sensi del decreto 231. E la giurisprudenza della Cassazione voi sapete benissimo - ce lo ha detto: occorre che un esponente della società, titolare di questo preteso interesse, concorra nella realizzazione del reato che è fondamento dell'illecito dell'ente. Quindi nel nostro caso l'ingegner Moretti, esponente della capogruppo, come coamministratore di fatto di Trenitalia, sarebbe concorso in questi illeciti che dovrebbero dare la stura alla sua responsabilità. Qui c'è un problema però di contestazione, di contestazione espressa, perché - e non entro nel merito, evidentemente, del tema che è già stato trattato in modo esauriente - il problema, signori del Collegio, è il seguente: che quando fu modificata la contestazione a carico dell'ingegner Moretti, la difesa dell'ente Trenitalia, così come altre difese degli enti, posero il problema degli effetti che

quella modifica avrebbe potuto avere sullo specifico addebito agli enti medesimi. Lo pose qui in udienza, voi certamente lo ricordate, e allora il Pubblico Ministero, che della contestazione è non solo origine ma anche l'interprete autentico, ci ha detto "attenzione, perché per la contestazione a carico degli enti non cambia niente". Non cambia niente. Il che vuol dire che quale che possa essere, in qualsiasi ipotesi, l'operato dell'ingegner Moretti, quell'operato è estraneo alla contestazione formale e sostanziale di Trenitalia, e quindi non possono realizzarsi i requisiti che la giurisprudenza uniforme e mai smentita - mai smentita devo dire - pone per poter valorizzare l'interesse di gruppo quale pivot dell'ascrizione della responsabilità da reato. Io ho voluto però, anche per mia esigenza, vedere se effettivamente alla decisione guida della Cassazione, che è la numero 24583/2011 su questo punto, avesse fatto seguito una decisione diversa, quella cioè citata dal consigliere Amodeo, in particolare, la 4324 del 2013. Io lo dico a beneficio di inventario. Ho dovuto trovarla come 2012, perché c'è un problema tra camera di consiglio e deposito, quindi la citerò come 4324 del 2012. Ci si è detto: quella giurisprudenza si è voluta distaccare, ha voluto dire che, beh, non serve che l'esponente della capogruppo concorra nel reato, perché anche se fossero esponenti di quello specifico ente a

voler perseguire l'interesse del gruppo, la legge consentirebbe l'imputazione di responsabilità. Sennonché questa sentenza, la 4324, non ci permette di arrivare a queste conclusioni, intanto perché - ragione banalissima - era contestato l'illecito soltanto a una società. Non c'era un problema di controllate, collegate e controllate. C'era il problema di una società, il cui esponente, l'esponente della società, aveva realizzato - secondo l'ipotesi - il reato di cui avrebbe dovuto rispondere quella società. Lì era un problema un pochino diverso, perché la difesa aveva detto: sì, va bene, ma ha agito su incarico di una società diversa. L'incarico. Ma - questo è quel che per noi conta - quella giurisprudenza in realtà si allinea pienamente al precedente Tosinvest, cioè al 24583 del 2011, tanto che rileva i presupposti che quella giurisprudenza aveva messo in luce, cioè l'esponente specifico di quella società, il cui interesse sia stato perseguito nella realizzazione del reato. D'altra parte, la sentenza 4324, a dimostrazione - certo più delle mie parole - di quello che vi sto dicendo, cita espressamente la sentenza Tosinvest e dice "io decido secondo quei principi". Vuoi distaccartene? Mah, sarebbe singolare. Non è così.

Vi è ancora un di più, perché andando alle pendici estreme di questo sviluppo logico, ragionando per *absurdum*, diciamoci anche che sarebbe teorizzabile,

sempre in vitro, in questi esperimenti in vitro, che un esponente di Trenitalia avesse agito per avvantaggiare la capogruppo. Signori del Collegio, l'esponente di una società che agisce per soddisfare l'interesse di una società diversa, ancorché controllante o collegata, agisce per un interesse ostile, cioè contrario a quello della società di appartenenza. E che sia così lo dice in modo chiarissimo, solare e inoppugnabile la giurisprudenza che voi conoscete benissimo sui reati fallimentari, perché quando quella giurisprudenza si occupa, se ne è occupata per prima, del problema delle distrazioni patrimoniali, ci dice: guarda che se trasferisci denaro da una società ad altra, benché collegata o controllante, stai realizzando una distrazione, cioè stai andando contro gli interessi della tua società. Quindi semmai, semmai, ma non è possibile, ma semmai - e questa è davvero l'ultima Thule - se avesse voluto soddisfare quegli interessi della capogruppo, avrebbe contrattato l'interesse di Trenitalia. Ripeto, ha agito per un interesse ostile, recidendo ogni possibile nesso di imputazione.

Il problema ancora si potrebbe vedere sotto l'angolo visuale della sorte di quel *business plan* che è stato tanto citato. Dico una cosa sola, anche qui, banale e molto semplice. Ma quel *business plan* sarebbe semmai il segno di una sensibilità avveniristica di Trenitalia a

volere verificare ogni potenziale sviluppo. Il professor Resta ci ha detto - e non ne siamo stati contenti - ma ci ha detto che ad oggi, ad oggi quel dispositivo predittore di svio non è adottabile secondo la migliore scienza ed esperienza tecnica. Quindi purtroppo è di là da venire. Non era attuabile. Però, signori del Collegio, e qui davvero sto chiudendo su questo punto, la giurisprudenza ci dice: attenzione, voi dovete trovare una esplicita deliberazione finalistica volta al risparmio. Ma è stata trovata in seno a Trenitalia questa esplicita deliberazione finalistica? C'è una riunione di un qualche organo, un documento che attesti una volontà di non portare avanti quel piano? Voi non la trovate. Non c'è. E allora non c'è il segnale, il riscontro del blocco di quel *business plan*. Non essendoci questo segnale - il che già basterebbe - che cosa noi dobbiamo necessariamente concludere? Che semmai non si è realizzato è proprio perché, ahimè, purtroppo ad oggi non abbiamo collaudato né trovato la tecnica necessaria. Non fa parte della migliore scienza ed esperienza. Fa parte della migliore scienza ed esperienza del domani.

Ora, esaurito il tema dell'interesse, cercando, per quanto mi riesce meglio, di procedere con rapidità, dobbiamo chiederci anche come l'evento che è alla base dell'incidente possa essere ricondotto a un difetto organizzativo di Trenitalia. Ancora una volta non

possiamo che partire da una premessa storica, cioè dalla cricca, la rottura per fatica dell'assile. E' proprio in raccordo a quell'evento che dovremmo accertare una lacuna organizzativa. C'è una lacuna organizzativa? Per la verità la manutenzione non spettava a Trenitalia, quindi non può esserci lacuna organizzativa. L'omesso ottenimento della documentazione noi abbiamo detto non era assolutamente né possibile, né consentito. E d'altra parte non era rilevante, perché non avrebbe permesso alcunché, non avrebbe avuto nessuna efficacia salvifica. E allora, a valle di tutte queste considerazioni noi che cosa dobbiamo dire? Che l'organizzazione di Trenitalia era un'organizzazione assolutamente a posto e in regola. Era in regola il modello organizzativo, era in regola il documento di valutazione dei rischi, era in regola il sistema di gestione della sicurezza. Era una organizzazione pienamente corretta e anche qui, non per la declamazione delle nostre vuote parole, ma perché un'amplissima documentazione sta a testimoniare. Quel modello di cui vi ho parlato proprio all'inizio e che purtroppo è stato ignorato dai nostri contraddittori, ma anche il documento di valutazione dei rischi e il sistema di gestione della sicurezza. Finestre, non più di tali, finestre su ciascuno di questi presidi organizzativi, che nel loro insieme formavano il poliedro bello, costruito e pienamente efficiente della organizzazione di Trenitalia.

Contenuti specifici del modello organizzativo voi li trovate sviluppati secondo la logica del nostro ordinamento, che vuole che siano raccordati alla costruzione dei presidi antinfortunistici ai sensi del Decreto 81/2008. Ed ecco perché alle pagine da 136 a 140 del modello organizzativo di Trenitalia, che sono la *sedes* della materia, voi troverete che l'organizzazione si muove proprio a partire dalla base della corretta predisposizione delle misure antinfortunistiche nelle singole unità produttive. Il modello non è stato - lo dicevo - preso in esame neppure dall'agente di Polizia Giudiziaria Landozzi, ce lo ha detto; non è stato preso in esame dai consulenti, benché destinatari di uno specifico quesito sulla correttezza dell'organizzazione anche di Trenitalia, mi riferisco a Chiavacci, Carcassi, Mossa Verre e Marotta. Cioè, la ricostruzione dell'accusa sul modello è una ricostruzione radicalmente vuota. Sì, si capisce, si è voluto dire: tanto la colpa dell'ente si presume, si inverte l'onere della prova e quindi io non devo dimostrare niente, allora mi disinteresso. Questo è il ragionamento. Qui sono gli effetti. Se il modello fosse stato guardato se ne sarebbero colti i contenuti specifici, si sarebbe potuto accertare che alle pagine 55 e seguenti è descritto il metodo adeguato alle linee guida della Confindustria, utilizzato in collegamento alle norme antinfortunistiche per la puntuale

organizzazione delle misure destinate a prevenire il rischio di fatti colposi. Ancora alle pagine 66 e seguenti, sul metodo, si sarebbero potute cogliere importanti informazioni per comprendere come sia il frutto di un'analisi a tappeto delle aree a rischio. Si sarebbe ancora, proprio alle pagine 136 e 140, potuto vedere come il modello rinvii alla preposizione di datori di lavoro che sono i responsabili delle unità produttive. Ma sono questi dati non controversi. E' stata omessa ogni considerazione, quindi li dobbiamo ritenere pacifici.

Molto cursoriamente veniamo al documento di valutazione dei rischi, perché quello è stato preso in considerazione da diverse parti. Dall'agente, forse ispettore, non voglio mancare, non conosco la qualifica, dico la verità, Landozzi, all'udienza del 29 ottobre 2014, ne abbiamo già parlato. Ci ha detto per la verità il teste Landozzi, che l'obbligo di provvedere al documento di valutazione dei rischi è stato adempiuto. Lui lo ha guardato, ha guardato il documento dell'area Genova della Divisione Cargo, da questa difesa è stato prodotto, sempre all'udienza del 04 maggio 2016. Ma Landozzi ha fatto anche una censura. Ha detto: guardate, c'è una mancanza dal mio punto di vista. E' un teste che sta valutando, però noi adesso con tutte le riserve proviamo... anzi, siamo certi di contrapporci a questa valutazione. Ci ha detto: la menda per me è che viene valutato il rischio soltanto, in rapporto al

trasporto di merci pericolose, negli scali merci terminali, mentre non viene valutato il rischio del transito, in particolare nei centri abitati. Qui per la verità il documento di valutazione dei rischi è - come dire - per sua funzione giuridica chiamato a preoccuparsi dei luoghi di lavoro e del perimetro dei luoghi di lavoro. Ma andiamo oltre. Dobbiamo dire di più, perché non è vero, non è vero che ci si occupa solo degli scali merci terminali. Nell'allegato R6 del DVR voi trovate, come identificazione del rischio, proprio quello da rilascio di sostanze di merci pericolose. E non si dice negli scali merci terminali, in transito, in centri abitati, non abitati. Si dice quel rischio, perché non si fanno specificazioni? Per una ragione semplicissima, signori del Collegio: perché la valutazione del rischio vuole qui adeguarsi al parametro cautelare più restrittivo, in ogni momento del viaggio del treno, dallo scalo d'origine a tutti i punti della sua tratta, fino all'arrivo; e si preoccupa di valutare il rischio e di provvedere nel modo più fermo, a fronteggiarlo con il massimo cautelare possibile, sia che il treno passi in centri abitati, sia in centri densamente abitati, sia in centri poco abitati, sia di fronte a una persona sola, perché vuole proteggere la vita in ogni momento, anche la vita del singolo. Ecco la logica del DVR. E' stata fatta un'altra critica al documento di valutazione dei rischi

dell'area Genova, da parte dell'ingegner Orsini. Ha detto, l'ingegner Orsini... ha detto l'ingegner Orsini che sì, è vero, è stato identificato un rischio, ma c'è stata assiomaticità nel - questa è l'espressione usata dall'ingegner Orsini - nell'individuare le cautele adeguate. Siete stati assiomatici, perché dice il DVR, in particolare l'allegato R6: voi dovete, nel trasporto di merci pericolose, rispettare tutte le prescrizioni imposte dalla normativa. E in più dovete provvedere a quelle cautele che possono essere adottate immediatamente su base locale, cautele diciamo pure basilari, come dotarsi di estintori correttamente funzionanti e addestrare il personale per i casi di emergenza. Tutto questo è assiomatico, dice Orsini, perché muove dall'assioma che tutti i rischi siano valutati dalla normativa in materia di trasporto di merci pericolose e che quindi null'altro poi debba fare il singolo ente. Ma l'accusa di assiomaticità che ci è stata rivolta a nostro avviso si ritorce su chi l'ha sostenuta, almeno perché non ha ricostruito correttamente né le premesse né il significato del richiamo contenuto nell'allegato R6 al rispetto della normativa. Quella normativa è in blocco tutta quella che io vi ho descritto, ho cercato per quanto mi fosse possibile di descrivervi nella prima parte del mio intervento, e ho cercato anche di illustrarvi la logica di fondo nella quale noi crediamo

fermamente, cioè la valutazione dei rischi è fatta tutta intera dalle norme europee. In sede nazionale non resta nulla, le mani sono legate perché qualunque diversa valutazione sarebbe un fattore di insicurezza.

Qui però, signori del Collegio, noi abbiamo un'altra norma davvero su misura, che proprio cuce la giacca addosso al nostro caso, ed è la norma contenuta nell'articolo appunto 2.7.2.1 del RID, Regolamento per il trasporto di merci pericolose, ricordate il regolamento che secondo la direttiva 9649 garantisce un livello molto elevato di sicurezza e che è vincolante e deve essere adottato e seguito in tutti gli Stati membri. Dice il punto 2.7.2.1, questa è una citazione testuale: "Non è necessario tener conto delle merci trasportate su carri merci, né come fonte di innesco, né come vettori di propagazione del fuoco. Per la sicurezza antincendio" - sto ancora citando testualmente - "è applicabile solo il RID". Questa è la norma. Mi pare eloquente.

Allora, la circolazione non poteva, perché era vietato dal RID, modificare o aggiungere alcunché. L'assiomaticità dove sta, signori del Collegio, l'assiomaticità di chi ha voluto rispettare norme cogenti, precise, puntuali, mirate? E' questa l'assiomaticità? Rispetto al RID la norma assume natura permissiva perché il sistema si concepisce come cauto all'origine. Ecco perché il DVR dell'area Genova fa

riferimento al rispetto delle normative in materia di trasporto di merci pericolose, fa interamente quel che deve, non può fare nulla di diverso, nessuna azione.

Il sistema di gestione della sicurezza di esercizio, mi sto avviando alla conclusione...

PRESIDENTE - C'è anche Logistica dopo?

AVV. MASUCCI - Sì.

PRESIDENTE - Ah, ecco (voce fuori microfono)

AVV. MASUCCI - Per la verità ci sarebbe anche il Responsabile Civile.

PRESIDENTE - A un certo orario ci fanno uscire, per forza.

AVV. MASUCCI - Ecco, mi dica qual è, Presidente, perché così io mi regolo, mi attrezzo. No, è...

PRESIDENTE - Ora sono le sei... ora sono le sei meno venti.

AVV. MASUCCI - Ma, cioè, non voglio essere...

PRESIDENTE - Ha parlato tre ore circa finora, quindi... veda lei quanto...

AVV. MASUCCI - Ma, confido che adesso... Allora, il sistema di gestione della sicurezza di esercizio, che certamente non è un presidio antinfortunistico per le molte considerazioni già sviluppate sul punto, tuttavia - l'ho detto - fa parte del poliedro, del meccanismo della corretta organizzazione di Trenitalia e ha una peculiarità, che noi tutti credo conosciamo, cioè ha un sistema di certificazione in più, proprio. Viene certificato cioè prima dal gestore della rete e poi

dall'Agencia nazionale per la sicurezza ferroviaria. La sicurezza si dà con il certificato di sicurezza, quella è la certificazione, e nel caso di Trenitalia, Trenitalia ha, per il trasporto anche di merci pericolose, un certificato di sicurezza ininterrotto, prima rilasciato da Rete Ferroviaria Italiana e poi, senza soluzione di continuità, dall'Agencia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria. L'Avvocato Mittone ne ha parlato in modo davvero esauriente. Possiamo pensare - come ha fatto l'accusa - che vi siano lacune nel sistema di gestione della sicurezza, in rapporto al trasporto di merci pericolose?

Qui - davvero per tratti larghissimi - come è costruito il sistema di gestione della sicurezza di Trenitalia, depositato da noi a marzo del 2014, dall'inizio del dibattito? E' costruito, con il richiamo a una procedura che ha una numerazione un po' complicata, si trova alle pagine 60 e seguenti del documento che contiene il sistema... che rappresenta il sistema, almeno nella sua espressione esteriore, è una procedura che si chiama "Identificazione dei pericoli e minimizzazione dei rischi", fatta... davvero molto in breve, per quel che mi riesce, qui come si ragiona? Io innanzitutto devo preoccuparmi certo di valutare il rischio, ma prima di preoccuparmi di valutare il rischio io lo devo quantificare. Prima della valutazione vi è la

quantificazione, ed è una quantificazione senza espunti, va per numeri, cioè tutto quello che può essere un fattore di allarme, di preallarme, un campanello, io lo debbo considerare. E a questo scopo, qui trovate davvero degli acronimi impronunciabili, perché ci sono, al fine dell'analisi delle prestazioni di sicurezza, gli IR, Indici di Rischio, specificati in base a situazioni pericolose contratte nella parola SPER, ci sono gli IPS, Indici misuratori di Prestazione di Sicurezza, che tra l'altro comprendono la non conformità dei trasporti di merci pericolose, la conformità del materiale rimorchiato merci pericolose, gli svii e gli urti in circolazione, il rispetto dei programmi di manutenzione. Questi sono gli indici misuratori. E qui noi siamo proprio a contatto con la materia del processo. Qui credo che non si possa davvero dire che non ci si è preoccupati di questi rischi, visto che ci sono le caselle. Adesso vediamo. Si possono ipotizzare lacune? L'Indice di prestazione di sicurezza 13 è collegato a potenziali criticità legate alla manutenzione del materiale rotabile. Ci dà conto delle situazioni anomale, cioè appunto dei preallarmi, o dei prodromi preannunciatori dell'allarme. La numero 14,

Difetti alle strutture o ai componenti delle ferrocisterne. Di tutto questo poi si tiene conto per costruire il piano annuale della sicurezza, cioè la ricetta, anno per anno, immediatamente, se c'è qualcosa a

cui metter mano si fa nel piano annuale della sicurezza. Ora, rispetto a questi indici, criticità legate alla manutenzione del materiale rotabile, e gli altri che ho citato, prima di Viareggio non sono emerse situazioni rilevanti. Non c'è stato nessun precursore di un difetto manutentivo. Anche perché, per la verità, qui c'è la storia a dimostrarcelo. Mai vi era stato un difetto manutentivo in seno a G.A.T.X. Per di più noi sappiamo - ormai vi ho davvero stancato dicendovelo - che norme europee impongono oggi, dopo l'incidente di Viareggio, e imponevano ieri, o comunque sono state interpretate ieri nel modo più rigoroso, di rivolgersi a operatori e officine certificate, quindi al sistema di gestione della sicurezza di esercizio la garanzia per la manutenzione torna ad essere la certificazione della filiera manutentiva, con rigoroso rispetto della sequela delle competenze. Dunque Trenitalia si è adeguata, da questo punto di vista, al miglior sapere tecnico cautelare, quello addirittura oggi da rispettare. Si è adeguata già ieri, già allora. E' questo il dato centrale.

Il transito. Il problema del transito abbiamo già detto come viene valutato nel DVR. Qual è la logica fondamentale? Massime cautele in qualunque momento. Dal punto di vista della sicurezza di esercizio però si aggiungono ancora nuove cautele, che sono raccolte nella Comunicazione organizzativa per il certificato di

sicurezza 9AD del 05 agosto 2005, dedicata al trasporto di merci pericolose, e poi ancora nella 13 DISQS, Direzione Ingegneria e Sicurezza Qualità di Sistema, del 05 agosto 2008, Gestione delle emergenze di linea. Sono tutte procedure che abbiamo depositato anch'esse, *tamquam non esset* per la Pubblica Accusa. La logica, anche al fondo sostegno di queste procedure nella loro filigrana e nei loro risultati, è sempre la stessa, massimo delle cautele possibili, dall'inizio alla fine del percorso.

Vi sono state, anche qui, smagliature? Il Pubblico Ministero ha voluto dire di sì. Ha parlato di campanelli di allarme, addirittura di magagne, di cui avrebbero dato riscontro nella sua deposizione l'ingegner Zallocco, all'udienza del 16 luglio 2014, alle pagine 92 e seguenti, ma documentalmente l'A.N.S.F., e prima ancora il Cesifer, perché avrebbero richiamato l'attenzione dell'impresa ferroviaria sulla manutenzione - campanello di allarme che starebbe squillando - ed esattamente la nota A.N.S.F. numero 660 del 2008 sarebbe il campanello. L'ingegner Chiovelli - non so se è autore materiale, certo è autore spirituale di quella nota - sentito il 24 giugno del 2015 dice, interrogato dal Pubblico Ministero su questo punto: "Ma c'è la nota 660/2008 in cui segnalate, sia a Rete Ferroviaria Italiana sia a tutte le imprese ferroviarie allegare nell'elenco, diverse

criticità che voi avete individuato come criticità relative all'intero sistema ferroviario. E fate un elenco, criticità specifiche per le imprese ferroviarie. Tra queste la manutenzione". E lo stesso ci ha detto l'ingegner Zallocco. Chiovelli cosa risponde? Puntualizza: Si trattava di una nota generale, senza determinazione specifica di destinatario, vale a dire - qui devo aprire le virgolette per essere fedele, queste sono le parole di Chiovelli - "della nota che l'Agenzia faceva annualmente per dare le indicazioni alle imprese ferroviarie di come implementare i loro piani della sicurezza annuali, e quindi metteva in fila diciamo tutte le criticità rilevate dall'attività ispettiva dell'Agenzia" - tutte, di tutte le imprese, non di quella impresa lì, cioè basta che una abbia quel problema in tutto il panorama e io la segnalo - "per evidenziare quali dovessero essere i temi da affrontare, da aggredire, diciamo da risolvere nel piano della sicurezza annuale" (pagina 166 della trascrizione). Era quindi un documento di indirizzo generale, e potremmo anche dire generico. Ma lo ha chiarito Chiovelli ancora più a fondo, perché nella stessa udienza ha detto, alla pagina... pagine 140 e 141: "Ciò non significa che il sistema di gestione della sicurezza di Trenitalia presentasse lacune, il sistema era stato implementato e aggiustato, sempre perfettibile". E qui ha detto "grazie soprattutto

all'intervento dell'ingegner Soprano". Quando Chiovelli dice questo ci dice una cosa molto importante, cioè dice: Da quando io sono intervenuto non c'è stato nessun ritardo dell'impresa ferroviaria nel seguire le mie indicazioni; quelle indicazioni, non appena arrivate, sono state immediatamente prese in carico e immediatamente anche attuate, implementate si direbbe con un inglesismo, anche con un impegno finanziario notevole, dice Chiovelli, e si riferisce qui al sistema delle porte, perché c'erano state le cadute dei passeggeri. Non parla assolutamente di difetti nella manutenzione. Ma non lo può fare, perché lo aveva già detto. Lui non aveva mai rilevato lacune di questo tipo. E quando si è occupato del noleggio di carri ferroviari si è guardato bene, perché sa quello che fa, di andare a parlare dei detentori esteri, perché lì parla solo l'Europa. E abbiamo visto cosa dice. Nessuna anomalia è mai stata rilevata con riguardo alla manutenzione di carri di detentori esteri, in particolare del detentore G.A.T.X. Ce lo ha detto Caposciutti e ce lo ha detto Cassino.

Qui lascio di trattare ancora una volta un esercizio che - lo dico senza polemica - è di feticismo interpretativo, perché quando si vuol dire che dicendo materiale impiegato si comprende tutto e si ignorano, nell'arrivare a questa conclusione, tutte le norme che si occupano dello specifico problema, questo è feticismo

interpretativo, e purtroppo ha effetti fuorvianti.

Il problema del comportamento dell'A.N.S.F. dopo l'incidente di Viareggio è stato anch'esso esaurientemente trattato dall'Avvocato Mittone. Per quanto riguarda i controlli documentali ho già detto. Non mi occupo di quelle fonti di rischio che non sono realmente tali e comunque esulano dalle competenze di Trenitalia, quindi picchetto, velocità e barriere di separazione. Mi limito qui ancora una volta a ribadire che l'ente non può che organizzarsi in rapporto alle norme e in rapporto alle proprie competenze nell'attuazione del sistema.

Vengo senz'altro a trattare di profili conclusivi. Siamo in dirittura di arrivo. Tra questi profili conclusivi non posso non annoverare - importantissimo - le certificazioni del sistema organizzativo di Trenitalia. La certificazione di Trenitalia, non parlo qui di quella particolare del sistema di gestione della sicurezza che abbiamo visto ininterrotta, parlo della certificazione di tutto il sistema organizzativo di Trenitalia, rilevante ai sensi dell'articolo 30 del Decreto 81/2008, quale fattore di esonero, per così dire, da responsabilità. La certificazione, le certificazioni che noi abbiamo prodotto, quale oggetto hanno? Hanno questo oggetto: tutti gli impianti di Trenitalia su tutto il territorio nazionale, quindi non è locale, è tutto. E' un processo

che è stato avviato alla fine del 2007, prima che entrasse in vigore l'81/2008, prima che ci fosse l'articolo 30. Non si fanno calcoli su questo. E' avviato nel 2007. E viene completato nel 2011 perché è un processo complesso, grande, esteso. E in questo le cose parlano da sé, perché noi in questo caso ci siamo voluti appuntare il fiore all'occhiello, quando abbiamo depositato, il 04 maggio 2016, anche quell'attestato di merito, e vi abbiamo detto che Trenitalia è la prima impresa ferroviaria in Europa a ottenere queste certificazioni. Fatte secondo quali standard? Secondo lo standard qualità ISO 9001/2000, secondo lo standard ISO 14000, relativo all'ambiente, e secondo lo standard OHSAS 18001, sicurezza sul lavoro, ed anche secondo altro standard sulla cosiddetta responsabilità sociale. E dunque è un modello organizzativo cosiddetto integrato - qualità, sicurezza e ambiente - che ha a nostro avviso un valore probatorio di primissimo piano, tanto oggettivo quanto soggettivo. Oggettivo perché? Perché si collega senz'altro all'articolo 30 che ho già richiamato, nel senso di stabilire quale effetto giuridico debba determinarsi in virtù della certificazione. Ha anche un valore soggettivo. In che senso? E' un fattore di affidamento per chi deve organizzare l'impresa, perché se l'organizzatore dell'impresa, cioè colui che si pone il problema oggi si dice della *compliance*, cioè di come

strutturare correttamente l'impresa per prevenire tutti i rischi, per quello che a noi interessa, il rischio reale, se questo organizzatore, modello di organizzatore, ottiene ininterrottamente tutte le certificazioni che la legge impone, con solerzia si premura di ottenerle e quindi di sottoporsi al vaglio dei soggetti certificatori. Ma a tutto voler concedere, ma questo soggetto matura oppure no un affidamento ragionevole che la sua organizzazione sia corretta? Qual è il fattore che deve insinuare in lui un dubbio? Non c'è il fattore di dubbio, non c'è nessun sospetto. C'è questa esigenza? Provvedo, te la sottopongo, tu autorità competente sei d'accordo su quello che ho fatto? Sì, certifico. Per me sei sicuro. Ma non è l'indice di una buona fede, quantomeno di una buona fede di chi debba organizzare l'impresa? O è l'indice di una politica aziendale che punta al risparmio omettendo controlli documentali sul trasporto di merci pericolose, spendendo un miliardo e mezzo? Perché vuole risparmiare. Ci è stato detto che ci presentiamo nudi di fronte all'articolo 30. Noi ci sentiamo vestiti e calzati. Ci è stato detto che non è stato valutato il rischio del trasporto di merci pericolose. Io vi ho detto che in tutti i presidi organizzativi quel rischio è valutato. Allora perché si dice che siamo nudi? Perché non si è interloquito su questo, che è un aspetto risolutivo?

Signori del Collegio, un'ultima parte dell'intervento che concerne la posizione di Trenitalia, io devo per sommi capi e a costo di approssimazioni anche permettermi di richiamare la vostra attenzione sul problema dell'elemento psicologico dell'illecito amministrativo dipendente da reato ascritto all'ente Trenitalia. Questo elemento, che io chiamo psicologico, un po' tra virgolette, non è evidentemente la rappresentabilità del singolo, l'elemento psicologico del reato colposo commesso dal singolo, ma è il suo corrispondente, il suo parallelo dal punto di vista della responsabilità da reato dell'ente. C'è un parallelo? Il parallelo c'è, perché il modello organizzativo, per essere correttamente predisposto ed attuato, deve preoccuparsi di prevedere reati della specie di quello verificatosi, quindi deve formulare un giudizio di previsione. Ecco la prevedibilità del tipo di reato che io mi devo preoccupare di evitare. Qui - io accelero il più possibile - noi abbiamo già registrato, già richiamato al vostro prudente giudizio le ragioni che ci portano a dire che il difetto esecutivo della manutenzione, se vi è stato, come sostiene la Pubblica Accusa, è l'errore di un singolo, una deviazione in una operazione esecutiva, e non certo fattore che l'organizzazione dovesse preoccuparsi di prevedere, perché è assolutamente non rappresentabile e devo dire che lo era in concreto, tanto

più sempre per quella ragione storica, in astratto tutto può rappresentarsi in vitro. Ma, sapete benissimo, la rappresentabilità dev'essere concreta, dev'essere concreta per il singolo e dev'essere concreta anche per l'ente. Dunque è rispetto al fatto specifico che mi devo porre il problema dell'adeguato presidio organizzativo. E rispetto alla corretta esecuzione della manutenzione tutti i presidi erano congegnati a puntino. D'altra parte, signori del Collegio, quando l'ente si pone nella prospettiva della sua organizzazione, è chiaro - e lo dice la legge - che non può, perché evidentemente nessuno può farlo, non può prendere in esame tutte le contingenze storiche di un certo evento. Dice l'articolo 6, ma l'articolo 7 lo segue nello sviluppo del Decreto: devi prevedere, o preoccuparti di prevenire una specie di reati. Quindi la previsione che fa l'ente e che è alla base del suo sforzo e risultato organizzativo è la previsione di fatti secondo il loro normale andamento, non secondo evenienze del tutto eccezionali, imponderabili e imprevedibili. Ecco il senso della rappresentabilità del reato in rapporto all'ente.

Alla luce di tutto quello che ho detto, risulta chiaro che la non corretta esecuzione in quel momento storico dell'esame a ultrasuoni sull'assile non è fatto rappresentabile dall'ente, e quindi manca anche quello che io mi sono permesso di definire "elemento psicologico

dell'illecito amministrativo da reato".

Ma d'altronde in questo la giurisprudenza è chiarissima, soltanto il difetto nella manutenzione periodica, che sia collegabile a una politica aziendale, può astrattamente - siamo alle basi del discorso giuridico - essere ricondotto in teoria a una responsabilità da reato dell'ente. Ma se la manutenzione periodica è correttamente eseguita nei tempi previsti, secondo le modalità previste, e non vi è riscontro probatorio di una volontà di risparmio o di un vantaggio produttivo, non vi è, non può esservi ascrizione di responsabilità.

Signori del Collegio, io ho messo a dura prova la vostra pazienza e forse anche quella del Pubblico Ministero e dei molti colleghi che ormai avranno abbandonato l'aula.

PRESIDENTE - Un po' alla volta tutti stanno andando via...
(voce fuori microfono) ma li vedo che (voce fuori microfono)...

(più voci fuori microfono)

AVV. MASUCCI - Questo... lei sa Presidente che nella boxe è lavorare ai fianchi, diciamo.

Io mi rivolgo a voi, Presidente e signori del Collegio, con le richieste che noi facciamo nell'interesse dell'ente Trenitalia, richieste che vi rivolgiamo consapevoli che voi siete in una posizione privilegiata, per l'equilibrio e la sapienza con cui avete condotto in tutto questo tempo, molto lungo, il dibattimento, per il

grado di approfondimento che avete garantito, siete voi nella posizione privilegiata di avere un osservatorio ravvicinatissimo al fatto, di avere tutti gli elementi conoscitivi che debbono guidarvi. Siete chiamati ad uno sforzo certamente probante, siete giudici del fatto e giudici del diritto. Dovete trarre la giustizia del fatto singolo, è la giustizia che si scopre - diceva Platone nel Minosse - applicando il diritto al fatto. E voi questi elementi li conoscete nel migliore dei modi. Noi vi chiediamo di assolvere Trenitalia dall'addebito contestato al capo 90 dell'imputazione, articolando le nostre richieste come segue: in primis, perché il fatto non è previsto dalla legge come illecito amministrativo dell'ente; inoltre perché il fatto contestato a Trenitalia non sussiste, difettando la qualità di datore di lavoro in capo ai singoli imputati esponenti della società, difettando qualunque obbligo giuridico di impedimento dell'evento, difettando altresì un interesse o un vantaggio dell'ente; chiediamo inoltre in subordine di dichiarare che il fatto non costituisce illecito amministrativo dipendente da reato ai sensi del Decreto 231, in quanto l'ente si è correttamente organizzato, ha adottato ed efficacemente attuato modelli organizzativi idonei a prevenire reati della specie di quelli contestati ai singoli imputati; il fatto specificamente avvenuto non era rappresentabile né riconducibile a una

lacuna organizzativa di Trenitalia. Grazie. Vorrei sapere se passare immediatamente...

PRESIDENTE - Tre minuti.

AVV. MASUCCI - Va bene.

PRESIDENTE - Tre minuti (sovrapposizione di voci)...

AVV. MASUCCI - Cinque?

AVV. GIOVENE - Mi scusi, sono *nuncius* del professor Sgubbi. Vorrebbe depositare questa nota. Sono autorizzata a farlo adesso?

PRESIDENTE - (voce fuori microfono)

AVV. GIOVENE - No, no, no, no, per carità, era una nota che il professore aveva preannunciato. Grazie.

PRESIDENTE - E' autorizzata.

- *Viene sospeso il procedimento alle ore 18:06.*

- *Viene ripreso il procedimento alle ore 18:13.*

AVV. MASUCCI - Sì, signor Presidente, grazie, riprendo. Io avevo annunciato che avrei adesso trattato della posizione del Responsabile Civile, però invertirei questa sequenza e la lascerei, come dire, sul fondo, ma non ultima per importanza, e d'altro canto noi depositeremo delle memorie scritte, sia per Trenitalia che per Logistica che per il Responsabile Civile, e quindi se il tempo fosse tiranno - e devo dire lo è - per quello che riguarda la posizione dell'ente citato come responsabile civile mi permetterei di richiamarmi alla memoria scritta.

Parlo invece adesso, prendo la parola per la società F.S. Logistica. Ma credo che la mia trattazione sarà largamente favorita dalla comunanza di una serie di argomenti che sono già stati trattati in rapporto alla posizione di Trenitalia, e prendendo le mosse dall'analisi del capo di imputazione, il numero 91 elevato nei confronti della società F.S. Logistica, la eccezione di indeterminatezza si regge su presupposti non dissimili, anzi identici a quelli già enunciati, *mutatis mutandis* evidentemente, per il capo 90 nella contestazione di Trenitalia, con conclusioni identiche, cioè difetto di determinatezza con la conseguenza di una nullità per il sacrificio diritto difensivo, che ha nella contestazione, chiara, precisa e determinata, del fatto e della colpa dell'ente, la propria prima e indispensabile garanzia. Anche nei confronti di Logistica vale l'argomento che già abbiamo sviluppato, mettendo in luce l'estraneità dell'evento realizzatosi secondo la prospettiva accusatoria ai luoghi di lavoro. Debbo dire che qui il dato emerge probabilmente con forza anche maggiore se ci domandiamo quale possa essere il luogo di lavoro della società F.S. Logistica, cioè dello spedizioniere che rende come tale un servizio e che nell'attuale processo... quello appunto della organizzazione della spedizione, e che, dicevo, nell'attuale processo è chiamato a rispondere come tale.

D'altro canto, nella verifica delle posizioni soggettive di quanti ascriverebbero, per così dire, sempre nella prospettiva dell'accusa, la responsabilità di Logistica, cioè a dire l'ingegner Soprano, l'ingegner Galloni e il dottor Castaldo, nessuno di tali soggetti è individuato nelle contestazioni come datore di lavoro, quindi non è titolare di alcun obbligo antinfortunistico a tutela del lavoratore. E d'altro canto nessun lavoratore o dipendente di F.S. Logistica ha patito alcun infortunio, cosicché è sufficientemente chiara la estraneità da questo punto di vista di F.S. Logistica a un progetto accusatorio riversato nell'articolo 25 septies come sua fonte legittimante. L'unica qualifica che, scremando i riferimenti del capo di imputazione, non voglio evidentemente qui essere assolutamente irrispettoso, scusate, ma... asciugando la lettura del capo di imputazione l'unico riferimento giuridico che può sollecitare la nostra attenzione si rinviene nell'articolo 23 del Decreto Legislativo 81/2008, che si riferisce al noleggio e alla concessione in uso di attrezzature di lavoro. Qui il corredo degli argomenti sulla qualifica di attrezzature di lavoro, anche in rapporto all'assile, si nutre di contributi brillanti come quelli del professor Padovani - anzi, nel caso del professor Padovani vorrei dire senz'altro insuperabili - o come quelli anche odierni dell'Avvocato D'Apote. Ma noi

dobbiamo aggiungere in questo momento che la qualifica derivante dall'articolo 23, cioè quella di essere soggetto - Logistica - che noleggia o concede in uso attrezzature di lavoro, fatti salvi tutti gli argomenti ai quali ho rinviato, e che noi condividiamo e qui richiamiamo, non si applica all'ente Logistica perché si tratta solo e soltanto di uno spedizioniere. L'articolo 23 più esattamente parla - ma dovrei darlo per letto - di fabbricazione, vendita, noleggio e concessione in uso di attrezzature di lavoro. E noi ci dobbiamo concentrare, come dicevo, sul noleggio e concessione in uso. La violazione dell'articolo 23 trova la sua funzione specifica nell'articolo 57 comma 2 del Decreto 81/2008. Ma andando al sodo la qualità di fornitore, dicevo, non è riferibile, né giuridicamente, né attualmente, alla società Logistica, sia perché opera solo come spedizioniere e sia perché in definitiva... ma ce lo ha detto anche, con onestà intellettuale, il Pubblico Ministero, quando a più riprese ha aggiunto, cercando anche una suggestione, dal suo punto di vista legittima, che "in qualche modo" - cito tra virgolette - "F.S. Logistica avrebbe subnoleggiato il carro a Trenitalia e quindi il trasporto del GPL da Trecate a Gricignano". E poi ancora "in qualche maniera sarebbe Logistica locatore di Trenitalia". Sono espressioni che si trovano alla trascrizione dell'udienza del 14 settembre scorso, pagine

139 e 141. Ma perché questa assimilazione, io devo dire questa forzatura, nel tentativo di assimilare Logistica a un fornitore del carro? Non quaglia, per dirla secondo la letteratura siciliana. Non quaglia perché la materia è governata in modo estremamente severo dal principio di tassatività delle qualifiche cui si connetta in ipotesi secondo la legge una responsabilità ai sensi dell'articolo 23 del Decreto 81/2008. Cosa voglio intendere parlando di "stretta, strettissima tassatività" delle qualifiche? Una pronuncia della Cassazione, Sezione Terza, del 2012, numero 19416, ci consente di chiarirlo. E' una pronuncia che aveva ad oggetto un caso di locazione di azienda e la contestazione elevata in quel processo si fondava proprio sull'articolo 23 del Decreto del 2008, in continuità per la verità con l'articolo 6 del precedente Decreto Legislativo 626/'94, che anche qui, nel nostro caso, per Logistica è richiamato nella contestazione, o meglio, nelle contestazioni dei singoli cui il capo 91 rinvia. Dice la Cassazione... Era avvenuto un incidente per effetto di una attrezzatura difettosa, che era oggetto... faceva parte dell'azienda concessa in locazione. Dice la Cassazione: "Nella specie è stata contestata la concessione in noleggio di macchinari non rispondenti ai requisiti di sicurezza. Questa ipotesi non si può ricondurre all'articolo 23, perché trattandosi della concessione in affitto di un'intera azienda non

sussiste il noleggio di singoli attrezzi" - e dice - "un trapano, una pressa, una foratrice, una fresa". Perché io cito questa decisione della Cassazione? Perché a mio avviso ha un senso univoco, nel nostro caso. Chi noleggia l'azienda, benché senza dubbio composta di macchinari di lavoro, o attrezzature di lavoro, che possono produrre e hanno prodotto qui un infortunio del lavoratore, non è fornitore. Questo dice la Cassazione. Perché non è fornitore? Perché lo strumento locazione di azienda non ha per oggetto la fornitura dei singoli attrezzi. Allora, se noi trasliamo, cambiando quel poco che c'è da cambiare, questa pronuncia al nostro caso che cosa scopriamo? Che Logistica non può in nessun modo essere considerata fornitrice o noleggiataria... noleggiatrice, scusi, scusate, di un'attrezzatura di lavoro per la semplice ragione intanto che non noleggia un bel niente a Trenitalia, perché chiede soltanto un servizio di trasporto, e poi perché semmai mette a disposizione di Trenitalia non singole attrezzature di lavoro, ma piuttosto il rotabile che attraverso il locomotore di Trenitalia deve essere portato. E allora, così come non è fornitore ai sensi dell'articolo 23 il locatore dell'azienda complessivamente intesa, allo stesso modo a mio avviso - ecco il principio di tassatività delle qualifiche, non può essere considerato fornitore Logistica quando chiede a Trenitalia di muovere

attraverso il locomotore i carri che la stessa Logistica ha noleggiato da G.A.T.X. Occorre cioè, in sostanza, Eccellenze del Collegio, che il soggetto cui l'articolo 23 rivolge il precetto penale, assuma la specifica qualità e svolga la specifica attività di fornitore di attrezzi di lavoro. Ecco il senso della tassatività delle qualifiche ai fini della sicurezza del lavoratore nei luoghi di lavoro. Certamente quali che debbano essere i presupposti interpretativi ritenuti validi, mai la qualità pretesa di noleggiatore potrebbe indiscriminatamente e indistintamente estendersi a tutti gli esponenti della società Logistica richiamata... o meglio, a cui sono contestati i reati richiamati dal capo 91 dell'imputazione, ingegneri Soprano e Galloni e dottor Castaldo. Perché non può riferirsi indistintamente a tutti gli esponenti della società? Ma perché mai e poi mai potrebbero essere fornitori, anzitutto, noleggiatori, contraenti, gli ingegneri Soprano e Galloni. Soprano, unico caso di un presidente di un consiglio di amministrazione chiamato a rispondere in questo processo per il caso di Logistica. Perché né Soprano né Galloni hanno svolto alcun ruolo nell'acquisizione dei carri, incluso il carro 98331, né la scelta del fornitore, G.A.T.X., né la conclusione dell'accordo di noleggio. In sostanza, manca un correlato storico delle contestazioni, cioè il minimo dei minimi, che possa collegarli alla

materia del processo dal punto di vista della contestazione a F.S. Logistica. Nessuno, debbo dire, in questo dibattito mi pare abbia detto il contrario. E d'altronde ogni riscontro probatorio o supporto che voglia indicare un loro coinvolgimento nella filiera del noleggio del carro 380, manca. Per quel che riguarda la posizione dell'ingegner... scusate, del dottor Castaldo, ovviamente vista qui sempre e solo nei riflessi in rapporto alla responsabilità di F.S. Logistica, neppure Castaldo dà a noleggio, ma semmai prende a noleggio da G.A.T.X., conclude un contratto di noleggio. E non a caso il Pubblico Ministero, ancora nella requisitoria conclusiva, ha contestato (voce fuori microfono) decisione, la scelta di G.A.T.X. come fornitore del carro. Nell'ottica della responsabilità da reato dell'ente Castaldo è soggetto in posizione non apicale. E dunque opera sempre per Castaldo, così come operava per Trenitalia e anche per Logistica, la necessità di risalire a quel requisito di fattispecie che sta nella inosservanza di un obbligo di sorveglianza come causa che abbia prodotto l'evento reato. E anche per Logistica, come per Trenitalia, il tema è sideralmente lontano, pure adombrato, estraneo a questo processo. Non c'è stata nessuna prova che incombeva al Pubblico Ministero su questo punto. Ma la inosservanza dell'obbligo di sorveglianza, lo abbiamo già detto, è proprio il dato di

raccordo che la legge pone, il Decreto 231 pone, perché l'ente risponda del fatto commesso dal soggetto non in posizione apicale. E se manca la prova sul punto, evidentemente difetta quel raccordo che dunque lascia semmai - ma solo in via di ipotesi - aperta la possibilità di riscontrare una responsabilità del singolo per il reato, ma mai e poi mai l'illecito amministrativo dell'ente, per quel fatto di reato. Occorre una prova forte, la prova nel senso - come ho detto prima - della *condicio sine qua non*.

Deve aggiungersi adesso a queste considerazioni anche una errata individuazione risultante dal capo di imputazione numero 91, delle mansioni riconducibili ai tre soggetti - Soprano, Galloni e Castaldo - da cui dovrebbe derivare la responsabilità della società. In particolare - l'ho già detto e in parte lo ripeto scusandomi per questa ripetizione, che ritengo tuttavia inevitabile - in capo all'ingegner Soprano non può ravvisarsi la qualità indicata nel capo 9 dell'imputazione richiamata dal capo 91, di noleggiatario del carro, perché è una qualità che semmai spetterebbe soltanto a Cargo Chemical. Non può neppure spettargli la qualità di contraente del contratto per il trasporto ferroviario di GPL, che si è richiamato, credo davvero qui per errore immediatamente rilevabile, forse un errore materiale, nel capo 9 dell'imputazione. Per quanto riguarda la qualità di presidente del

consiglio di amministrazione di Logistica, è qualità del tutto svincolata dalla titolarità di poteri negoziali o di controllo sui contenuti dei contratti spettanti alle unità operative della società. Al dottor Galloni difetta la qualità di noleggiatario del carro, per le identiche ragioni già dette. Difetta anche quella di contraente dell'accordo con la Aversana Petroli per il trasporto di GPL da Trecate a Gricignano, che semmai spetterebbe anche qui alla Business Unit Industria Chimica e Ambiente. Per quanto riguarda Castaldo, ho già detto come difetti il raccordo essenziale per appurare una responsabilità da reato dell'ente. Già questi argomenti, così sinteticamente enunciati, debbono condurre all'assoluzione di F.S. Logistica. Anche nei confronti di F.S. Logistica si muovono tuttavia, attraverso il richiamo per *relationem*, che è alla radice della nostra censura di indeterminatezza, una serie di addebiti, quella di essere anch'essa cattiva manuttrice dell'assile 98331, cattivo controllore della manutenzione e cattivo contraente, sempre per le note ragioni. Ora cominciamo col dirci che F.S. Logistica non è un'impresa ferroviaria. Propriamente si potrebbe discutere anche la sua qualificazione come impresa. Io credo che si possa arrivare, per chi le concepisce come distinte, alla qualificazione di ente economico, perché in realtà opera secondo criteri di economicità ed autonomia finanziaria,

quindi non secondo il criterio del profitto, ma semplicemente secondo il criterio tecnico della economicità. E risulta dalla documentazione che abbiamo prodotto all'udienza del 19... del 19 marzo 2014. E' iscritta all'albo degli spedizionieri, ma per quel che riguarda più direttamente la sua ipotetica qualificazione come impresa ferroviaria e dunque come titolare di obblighi della sicurezza ferroviaria, dobbiamo evidentemente raffrontare, verificare questo quesito con la definizione dell'impresa ferroviaria, che noi troviamo, per quel che riguarda la legislazione italiana, attuativa di norme europee, nel Decreto Legislativo 188 del 2003, attuativo di una serie di direttive europee. "L'impresa ferroviaria è l'impresa pubblica o privata titolare di una licenza, la cui attività principale consiste nella prestazione di servizi per il trasporto di merci o di persone per ferrovie e" - e, requisito aggiuntivo, che deve anch'esso ricorrere - "che garantisce obbligatoriamente la trazione". Non è il caso di Logistica. L'altra definizione contenuta nel Decreto 162/2007, sostanzialmente confermativa della precedente, ci dice che "è impresa ferroviaria l'impresa titolare di una licenza, sempre in rapporto ai servizi di trasporto di merci o passeggeri per ferrovia, ma sempre che debba garantire obbligatoriamente la trazione". Logistica non traina carri ferroviari. Ora, già da questo punto di

vista è soggetto estraneo agli obblighi della sicurezza ferroviaria. E in questo senso è stata significativa - e io direi conclusiva - la deposizione dell'ingegner Chiovelli, il quale, coerentemente del resto con la produzione dei decreti dell'A.N.S.F. che ascrivevano soltanto al gestore dell'infrastruttura e impresa ferroviaria gli obblighi della sicurezza, ha detto che F.S. Logistica non ha nulla a che vedere con tali obblighi, non è impresa ferroviaria e dunque non entra nel circuito della sicurezza relativa.

Per quel che riguarda ora il problema diverso degli obblighi che possono imputarsi a Logistica dal punto di vista della manutenzione degli assili ferroviari, qui l'insieme degli argomenti già sviluppati per Trenitalia vale senza nessuna distinzione, con conclusioni identiche. Nessun obbligo dunque. Dobbiamo, guardando più da vicino la posizione di Logistica, semmai considerare con dettaglio più approfondito il problema dei contratti, per stabilire se da quei contratti potessero generarsi obblighi che la legislazione europea o italiana esprime a carico di F.S. Logistica. Ci sono cioè obblighi di garanzia e di fonte contrattuale a carico di Logistica? E, ancor più nel dettaglio, ci sono obblighi di garanzia che nascono, non potendo nascere dal contratto di trasporto con Trenitalia, né dal contratto con Aversana Petroli, nascono dicevo dal contratto di noleggio,

rapporto di noleggio dei carri con G.A.T.X.? E' questo l'obiettivo dell'analisi. Ora, signori del Collegio, io debbo dire che leggendo e rileggendo la contestazione mi sono fatto persuaso di un punto che desidero rassegnare alla vostra attenzione. La contestazione a Logistica, in questa ottica dice non che Logistica non avrebbe adempiuto un obbligo di garanzia derivante dal contratto. Dice una cosa diversa e non casualmente diversa. Dice che Logistica avrebbe dovuto pretendere che nel contratto fossero introdotti degli obblighi per il noleggiante, cioè per G.A.T.X., di efficiente manutenzione, equivalente manutenzione. Cioè, si dice a Logistica: tu hai fatto male il contratto, hai consegnato male il contratto, perché non hai previsto nel contratto l'obbligo di garanzia a tuo carico. Questa particolarità della contestazione in rapporto a Logistica è a mio avviso il segno di una lucidità dell'estensore della contestazione, il quale si è reso conto che dal contratto di noleggio obblighi di garanzia non nascevano e non nascono. E perciò dice: tu dovevi prevedere nel contratto quegli obblighi. Sennonché risulta chiarissimo e logicamente stringente che nessun vincolo poteva farsi a F.S. Logistica nel senso di prevedere quegli obblighi, cioè di eleggersi a garante della equivalenza di un controllo manutentivo rispetto a quelli praticati in Italia. In sostanza, in quel frammento, parte, per meglio

dire, della contestazione, noi troviamo a mio avviso già l'origine logica che ci consente di ritenere che Logistica mai e poi mai possa essere definita garante sulla base di norme contrattuali. Faccio salvi qui ovviamente tutti gli ulteriori sviluppi del problema, cioè a dire in realtà i controlli manutentivi erano equivalenti secondo il sistema normativo europeo, ed erano equivalenti anche nei loro effetti, perché se correttamente eseguiti - lo abbiamo detto - avrebbero matematicamente portato all'emersione la cricca. Quindi anche in questa ottica nessun addebito può residuare.

D'altro canto, Presidente, signori del Collegio, qual è il rapporto che noi vogliamo intravedere tra il contratto e le norme europee? Possiamo davvero pensare che il singolo contraente violasse le norme europee cogenti, inserendo nel proprio contratto una attività che è in contrasto con quelle norme? Cioè, il contratto è la fonte che può sovvertire il contenuto della disciplina europea? Io non credo che nessuno di noi voglia ragionevolmente pensare di approdare a queste conclusioni. Il contratto tra Logistica e G.A.T.X. poneva obblighi solo a carico del detentore, G.A.T.X., in rapporto alla manutenzione del carro, non certo a carico di F.S. Logistica.

Si è tuttavia voluto attribuire un rilievo alla questione, alla questione delle mail che il signor Furio Bombardi ha inviato a Rosvita Taler (trascrizione

fonetica), se non sbaglio si chiama, cioè a una funzionaria di G.A.T.X., nei giorni successivi al tragico incidente del giugno 2009. Anzi, il Pubblico Ministero ha voluto scorgere in quelle mail un emblema di incuria, di sciatteria, di cialtroneria, ha detto. Ha fatto un vessillo della fondatezza delle proprie accuse verso Logistica. A noi non sembra né poco né punto che questa conclusione sia corretta. Le mail che Furio Bombardi invia alla signora Rosvita Taler sono l'adempimento di un obbligo contrattuale di F.S. Logistica. Non hanno dunque nessun valore confessorio. E non a caso, se signori del Collegio e signore del Collegio vorrete prendere più da vicino in esame quelle mail, vi scoprirete un richiamo immediato da parte di Bombardi alle - in inglese - *general terms and conditions for the lease...* insomma, "condizioni e termini generali per la locazione di carri ferroviari", cioè i termini generali di G.A.T.X. annessi al contratto siglato con Logistica, parte integrante. Li richiama espressamente. Perché li richiama? Perché quelle condizioni generali al punto 4.2 vincolano la noleggiante Logistica a una tempestiva comunicazione... chiedo scusa, la noleggiatrice Logistica, a una tempestiva comunicazione al noleggiante G.A.T.X. di eventuali difetti dei vagoni, onerandolo dunque anche di procurarsi, ottenere una formale conferma dell'assenza di quei difetti, per evitare responsabilità patrimoniali,

cioè responsabilità governate dal contratto. E sta semplicemente adempiendo quello che il contratto gli prescrive, al fine di garantire l'esonero da responsabilità patrimoniali la sua società. Non sta confessando alcunché.

Del punto per la verità ha già parlato diffusamente l'Avvocato Giorgi. Si è ancora voluto dire variamente che Logistica ignorava il chilometraggio del carro, sciatteria dunque. Ma il chilometraggio del carro era noto, tant'è che a pronta richiesta è stato immediatamente fornito da Trenitalia, che ne ha dato lo storico. Dunque era conosciuto, conosciutissimo. Non è vero che lo ignoravano. Non c'è nessuna anomalia da questo punto di vista. E ciò non facendo però risparmio della assoluta irrilevanza di questo dato rispetto all'azione salvifica nei confronti della cricca, perché che io comunichi o richieda il chilometraggio non ha nessun rapporto causale con il formarsi della cricca e con la sua mancata rilevazione in sede di controlli manutentivi.

Andiamo ora al problema degli obblighi di corretta organizzazione che siano ascrivibili alla società Logistica. In realtà quando noi poniamo la premessa che ci porta a concludere che nessun obbligo spettava ai singoli esponenti di Logistica, abbiamo già dato una risposta, perché così come non vi era obbligo

infortunistico né di sicurezza in capo a nessuno degli esponenti richiamati nella contestazione, allo stesso modo è precluso, è paralizzato in partenza il trasferimento dell'imputazione di quell'obbligo alla società, o di un obbligo corrispondente.

Ora, veniamo al diverso tema dell'interesse. Io vi ho già intrattenuto - troppo a lungo, ne sono consapevole - sulla assoluta assenza di un interesse nell'ottica della società Trenitalia, ma debbo dire che con evidenza non minore si giunge a risultati identici per F.S. Logistica. Per la verità anche qui la Pubblica Accusa non ha inteso minimamente rinvenire un interesse specifico, qui nuovamente, neppure - come dire - a un livello embrionale o pre-embrionale. Non ce n'è. Ma anche qui noi potremmo fare una rapidissima - qui davvero rapidissima - prova del nove. Quale risparmio deriva a Logistica dall'omissione dei controlli manutentivi? Articolo 7.1 delle Condizioni generali di contratto, la manutenzione è a carico di G.A.T.X., interamente. Quale risparmio deriverebbe dalla sciatteria nell'esercizio delle mansioni che sono connesse al processo manutentivo, cioè il richiamo del carro dal servizio gestendo il suo invio all'officina incaricata? Le scadenze manutentive, anche nel caso di Logistica sono state pienamente e tempestivamente rispettate, perché il cartiglio di manutenzione funzionava. Allora non vi è nessun vantaggio

produttivo, neppure nei confronti di Logistica, in rapporto alla violazione cautelare collegata al difetto manutentivo contestato. Per quel che riguarda l'interesse di gruppo, qui Logistica a differenza delle altre sarebbe, rispetto a quell'interesse di gruppo che ha voluto proporre il Pubblico Ministero nella sua requisitoria finale, sarebbe in una posizione ancora diversa, perché sarebbe lo strumento per la sua realizzazione. Propriamente non sarebbe un soggetto interessato. No, ne sarebbe lo strumento. Cioè, ci ha detto il Pubblico Ministero che "vi era un interesse di tutto il gruppo delle Ferrovie" - cito qui testualmente dalla trascrizione dell'udienza del 20 settembre 2016 a pagina 8 - "a perdere il controllo o contatto diretto con le manutenzioni". "Quindi il gruppo Ferrovie vuole" - dice il Pubblico Ministero - "perdere il controllo o contatto diretto con le manutenzioni sul carro 98331". Ma questo interesse è un interesse addirittura insondabile, è davvero una creatura che può forse avvicinarsi a una chimera. Ma vogliamo forse dire con questo che soltanto il materiale rotabile, il carro o suoi componenti, di cui... della cui manutenzione ci si occupi personalmente, può circolare? Perché questa sarebbe la conseguenza alla quale dovremmo arrivare se noi volessimo accogliere i presupposti del Pubblico Ministero. Tu non puoi perdere il contatto diretto con le manutenzioni, cioè devi

conservare il contatto diretto, cioè delle manutenzioni ti devi occupare solo tu. Quale grado di compatibilità ha questo con la realtà della circolazione ferroviaria in Europa? Nessuno. Eppure è questo, è questo che ci è stato detto. Nient'altro. Se così fosse, collasserebbe quel sistema, che, signori del Collegio, può piacerci, non piacerci, ma tale è. E allora noi ci dovremmo semmai domandare: Hai scelto bene il soggetto che era incaricato della manutenzione, G.A.T.X.? Le ragioni che io vi ho indicato sul punto trattando di Trenitalia, qui nuovamente valgono inesorabilmente, perché non c'era nessun precedente storico di rottura di assili di G.A.T.X. Austria rispetto a carri circolanti in Europa. Quindi io davvero non vedo quale miglior detentore, se non un - permettetemi di dire - incensurato da questo punto di vista, si potesse scegliere. Si è detto ancora che non è stata data prova della procedura seguita per questa scelta, lo si è detto trattando della testimonianza dell'Avvocato (voce fuori microfono) secondo il mio modesto avviso un forte errore di prospettiva. Il problema non è quello di verificare la proceduralizzazione o non di un processo. Il problema è quello di verificare il risultato. Se il soggetto è stato scelto bene la procedura viene in secondo piano, anzi esce proprio dalla considerazione. Perché il mio problema è capire: ma quale risultato si è ottenuto? Un risultato

buono o un risultato cattivo? Se è un risultato cattivo allora mi preoccupo del processo con il quale è stato scelto, ma se il risultato è stato buono il mio processo è finito, la mia verifica è finita, si arresta lì.

Ora, anche per Logistica non si è voluto prendere in esame il modello di organizzazione e di gestione che era stato tempestivamente depositato, con gli stessi tempi di quanto è avvenuto per Trenitalia. Quando la Pubblica Accusa ha voluto in qualche modo cercare di dare una benché minima sostanza alla idea di una lacuna organizzativa rimproverabile a Logistica, ha seguito il medesimo schema e quindi si è affidata ai testimoni, a Landozzi, testimone di Polizia Giudiziaria, e ai consulenti tecnici ingegneri Chiavacci, Carcassi ed altri, comunemente detti "incendiari", come avete già visto. Ma per quello che riguarda Landozzi noi abbiamo già detto. Per carità, massimo scrupolo forse avrò avuto, sta di fatto che il modello organizzativo - ce lo ha detto - non l'ha neppure guardato. Non gli interessava forse, non lo so. Però qui la lacuna accusatoria mi sembra davvero evidente e incolmabile. Certo, ma qui io non voglio far polemiche, me ne guardo benissimo, ci ha detto anche che mancava in F.S. Logistica un sistema disciplinare collegato al modello organizzativo. Eppure si tratta dell'allegato 5 al modello organizzativo da noi depositato. Ci ha detto che mancava un organismo di

sorveglianza, costituito e funzionante però, come risulta dalla nostra produzione documentale all'udienza del 19 marzo 2014, in particolare al documento 6 della lista. Certo, per carità, il teste risponde dal suo punto di vista, ma è un punto di vista del tutto errato e non corrispondente alla realtà che noi abbiamo provato.

Per quello che riguarda i consulenti del Pubblico Ministero incaricati di verificare difetti organizzativi nelle società, lì Logistica è stata tenuta fuori persino dal quesito, perché gli si è chiesto di guardare a Trenitalia e a R.F.I. Logistica pazienza, che ci preoccupiamo di dare la prova di una colpa di Logistica? avrà detto il Pubblico Ministero. Forse è davvero la Cenerentola del processo. Nei contenuti concreti del suo modello organizzativo Logistica si è preoccupata della prevenzione di reati di omicidio o di lesioni colpose. Ho trovato la traccia nelle pagine 75 e seguenti del modello organizzativo da noi depositato. Ho già fatto riferimento al sistema disciplinare, all'organismo di sorveglianza, ai flussi informativi. Chiediamoci ancora quale rappresentabilità del rischio specifico del difetto manutentivo nei termini di rilevanza che ho già illustrato, ho cercato di illustrare alle Signorie Vostre parlando di Trenitalia, si possa ravvisare in rapporto a Logistica. Rischio specifico del difetto manutentivo. Ma Logistica ha un rapporto con G.A.T.X., il fornitore del

carro montante l'assile fratturatosi il 29 giugno 2009, più che collaudato, perché è un rapporto continuativo nel tempo, cioè non nasce nel 2009, nasce molto prima. Nasce, per quello che a noi interessa, in rapporto all'ingresso del carro in Italia a gennaio del 2005, quantomeno tra la fine del 2004 e l'inizio del 2005. In questo periodo di tempo di quattro anni e mezzo ci sono mai state deviazioni, anomalie, segnali che dovessero muovere l'ente Logistica a dubitare o a mettere in discussione il pieno affidamento nel fornitore G.A.T.X.? Ci sono mai stati? Forse no. Almeno quattro anni e mezzo senza nessun segnale o pre-segnale di inefficienza delle manutenzioni dei carri da parte di G.A.T.X. Ma non si è svegliata una mattina, ma non ha preso G.A.T.X. dall'elenco telefonico. Aveva una ragione storica di affidamento, derivante da quattro anni e mezzo di efficienza del detentore G.A.T.X. e da una realtà più generale che ci diceva che mai vi erano state rotture di assili di quel detentore per difetti manutentivi.

Rinviando alla memoria che noi depositeremo per Logistica per tutte le ulteriori argomentazioni, a fondamento delle richieste che facciamo nell'interesse della società, io vi domando di assolvere l'ente Logistica perché l'illecito amministrativo contestato nel capo 91 non è previsto dalla legge come reato... chiedo scusa, non è previsto dalla legge appunto come illecito amministrativo

dipendente da reato, trattandosi anche qui di fatto estraneo al luogo di lavoro e all'esercizio di attività lavorative.

Vi chiedo altresì in subordine di dichiarare che il fatto non sussiste per il difetto di titolarità in capo all'ente Logistica di obblighi antinfortunistici, sia quale datore di lavoro, sia quale fornitore di attrezzature di lavoro.

Vi chiedo ancora in ulteriore subordine di dichiarare l'insussistenza del fatto per la carenza di qualunque interesse dell'ente alla commissione del reato che dovrebbe esserne, secondo il Pubblico Ministero, la fonte e di qualunque vantaggio economico o produttivo derivante dalla commissione del medesimo.

Vi chiedo di dichiarare, in rapporto alla posizione del dottor Castaldo, che il fatto non sussiste, perché il reato asseritamente commesso, secondo la prospettiva accusatoria, da soggetto in posizione non apicale non è derivato causalmente da un difetto di sorveglianza ascrivibile ai soggetti che, sempre secondo la contestazione, si troverebbero in posizione apicale.

Chiedo ancora di dichiarare che il fatto non costituisce in ogni caso illecito amministrativo dipendente da reato perché Logistica... illecito amministrativo dipendente... perché Logistica aveva adottato e attuato modelli organizzativi idonei a prevenire reati della specie di

quelli contestati.

Il fatto ancora non costituisce illecito amministrativo dipendente da reato perché estraneo a qualunque prevedibilità da parte dell'ente.

E direi però qui, in estremo subordine, vi chiedo di dichiarare che il fatto non è stato contestato, il fatto di illecito amministrativo non è stato contestato all'ente Logistica con sufficiente determinatezza e dunque nullità assoluta del capo di imputazione con ogni conseguenza di legge.

Ho dimenticato, Presidente, di fare quest'ultima stessa richiesta in rapporto a Trenitalia. Chiedo per cortesia di verbalizzarla adesso, anche in rapporto all'ente Trenitalia. Per quello che attiene alla responsabilità civile, mi limiterei...

(più voci fuori microfono)

AVV. MASUCCI - Certo. Mi limiterei a rinviare alla memoria per tutte le ragioni che ci portano alle richieste, che sono le seguenti: in ogni caso, in via principale accertare e dichiarare il difetto di legittimazione passiva dell'ente Trenitalia all'azione risarcitoria esercitata nei suoi confronti, per l'effetto pronunciando nell'estromissione dal processo in qualità di soggetto citato quale Responsabile Civile. In via subordinata, accertare e dichiarare comunque infondata la domanda risarcitoria formulata nei confronti della predetta società, per le

ragioni - certamente - indicate più specificamente nella memoria, alla quale mi sono già riportato.

Le depositerei... io, noi ne abbiamo predisposto delle copie cosiddette originali per il Collegio e altre copie che vorremmo lasciare all'Ufficio del Pubblico Ministero. Non abbiamo predisposto copie per tutte le altre parti, ce ne scusiamo, si trattava di memorie abbastanza voluminose e cercheremo di provvedere in seguito, nei limiti in cui ci risulti possibile. Grazie.

PRESIDENTE - Grazie a lei. Grazie, Avvocato Fiorella. Allora, recuperiamo le memorie. Grazie. Sono tre originali?

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - Perfetto.

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - No, ne basta una allora.

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - Sì, sono tre, sono tre. Infatti sembrava troppo bello, mentre le maneggiavo... Va bene. Allora...

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - No, no, no, va bene, va benissimo. Allora ci diamo appuntamento...

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - Ma anche in cancelleria, anche in cancelleria.

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - Io direi prima, sennò che senso ha? Per noi il prima possibile in cancelleria. Ci vediamo quindi il 12

per le repliche del Pubblico Ministero. Il 12 dicembre ci vediamo. Poi... 12 e 13 sicuramente. Poi ci sono le Parti Civili e poi insomma ci organizziamo, comprimendo ovviamente...

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - Sarà difficile... sarà molto difficile.

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - L'udienza è finita.

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: 327150

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

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

Il redattore: SPADON SIG.RA MIRELLA - Trascrittrice

SPADON SIG.RA MIRELLA - Trascrittrice

Ticket Udienza n° 76475

ID Procedimento n° 243300