



**TRIBUNALE DI LUCCA  
RITO COLLEGALE SEZIONE PENALE**

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

**VERBALE DI UDIENZA REDATTO DA FONOREGISTRAZIONE**

**PAGINE VERBALE: n. 150**

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

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

**UDIENZA DEL 26/09/2016**

**LU0010 POLO FIERISTICO**

**Esito: RINVIO AL 27 SETTEMBRE 2016 ORE 09.30**

---

Caratteri: 223577

## INDICE ANALITICO PROGRESSIVO

CONCLUSIONI DELLA PARTE CIVILE – AVV. CORDARO.....	3
CONCLUSIONI DELLA PARTE CIVILE – AVV. COLANGELO.....	24
CONCLUSIONI DELLA PARTE CIVILE – AVV. FREZZA.....	33
CONCLUSIONI DELLA PARTE CIVILE – AVV. MAFFEL.....	55

**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 26/09/2016**

DOTT. BORAGINE GERARDO  
DOTT.SSA MARINO VALERIA  
DOTT.SSA GENOVESE NIDIA

Presidente  
Giudice a latere  
Giudice a latere

DOTT. AMODEO GIUSEPPE

Pubblico Ministero

SIG.RA BARSANTI LAURA  
SPINELLI SIG.RA MARILENA - Fonica

Cancelliere  
Ausiliario tecnico

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

PRESIDENTE - Allora, l'Avvocato Cordaro aveva chiesto ai colleghi di cominciare, per noi va benissimo.

**CONCLUSIONI DELLA PARTE CIVILE - AVV. CORDARO**

AVV. CORDARO - Grazie. Signor Presidente, Giudici del Tribunale di Lucca, la vicenda processuale odierna, prima che un caso giudiziario è una tragica storia umana, è la storia di uomini e donne che hanno visto cambiare per sempre la loro vita, è la storia di 32 morti e di numerosi feriti, è la storia di un territorio, di un contesto sociale che è stato mutilato per sempre. L'esplosione avvenuta alle 23.48 del 29 giugno del 2009 alla stazione di Viareggio ha prodotto danni materiali calcolati ma ha prodotto anche e soprattutto danni morali, psicologici interiori enormi ed incalcolabili.

La domanda fondamentale che tutti ci siamo posti e a cui dovrà rispondere il Tribunale nella camera delle sue deliberazioni è fondamentalmente una: tutto questo dolore, questi morti, questa sofferenza, questi danni si potevano evitare? La risposta che ci siamo dati come parte civile O.R.S.A. sindacato nazionale delle ferrovie con il maggior numero di macchinisti iscritti in Italia è sì. Il disastro di Viareggio si doveva e si poteva evitare. E riteniamo di poterlo affermare oggi, oltre ogni ragionevole dubbio, perché a parer nostro lo ha stabilito la compiuta istruzione dibattimentale. Per quanto ci riguarda, che il tragico evento per cui è processo si poteva evitare, lo ha sostenuto sin da subito appunto l'O.R.S.A. l'organizzazione sindacale che oggi io rappresento, il sindacato che ha contribuito fin dall'inverno del 2009 a far comprendere agli investigatori, ai pubblici ministeri, al quale va il mio sentito attestato di stima, un meccanismo complesso, un meccanismo fatto sì di norme ma fatto soprattutto di procedure non applicate, di omessi controlli, di ricerca patologica della redditività, di assenza di misure idonee a garantire la sicurezza, di risposte a metà, di omissioni, di tante omissioni per coprire e nascondere un sistema malato che era il sistema ferroviario italiano. E voglio ricordare velocemente a tal proposito l'incontro svoltosi nella stanza del procuratore capo di Lucca nel

corso del quale Armando Romeo, segretario generale dell'O.R.S.A. al tempo, informò dell'esito dell'audizione degli stessi sindacati innanzi alla competente commissione del senato e la copiosa documentazione formalmente prodotta presso gli uffici di segreteria della procura da questo difensore su mandato del sindacato medesimo all'esito di quell'incontro. Una verità, Presidente e Giudici, che l'O.R.S.A. ha contribuito a ricercare incessantemente e che trova conferma all'esito di questo processo.

Questa, Signor Presidente e Giudici del Tribunale, voleva essere una premessa sentita e doverosa alla quale non seguirà una discussione analitica, lo premetto, perché la comparsa conclusionale che da qui a poco depositerò comprende essa sì una ricostruzione puntuale dei fatti di causa attraverso l'evidenza di quelli che noi riteniamo i punti salienti del processo. Mi consentirà tuttavia il Tribunale di tratteggiare rapidamente alcuni passaggi essenziali che attengono a nostro parere alla raggiunta prova della colpevolezza degli imputati rinviando per il dettaglio alle conclusioni scritte.

La causa primaria che ha provocato il disastro di Viareggio del 29 giugno 2009 è da individuarsi senza ombra di dubbio nella rottura "a fatica" del fusello del carro 33807818210/6 a causa di una cricca nello stesso. Sul punto è assolutamente chiara intanto la relazione

della commissione di inchiesta del Ministero dei Trasporti: "La cricca si è inizialmente propagata molto lentamente in un lungo periodo precedente alla manutenzione del novembre del 2008, una cricca che sarebbe stata rilevata dai controlli ultrasonori, posto che questo tipo di esame è in grado di rilevare con probabilità del 100 per cento difetti dell'ordine di 5/8 millimetri. È stato accertato che il tempo della propagazione dunque dal momento del suo innesco al cedimento di schianto è inquadrabile in un intervallo temporale di circa 10-20 anni, riconducibile dunque ad un periodo notevolmente antecedente alla data del 29 giugno 2009 che ha segnato l'evento di Viareggio". Dunque un primo drammatico errore, chiamiamolo errore, per ora, nella manutenzione, che è stato conclamato anche da altri testi a cui presto faremo riferimento.

Un'attenzione particolare deve essere attribuita nella mia conclusione alla condotta di Trenitalia, andando ad un secondo momento di attenzione, circa i mancati controlli effettuati, sul carro causa dell'evento, ai sensi della procedura operativa R.F.I. TCCS PR PO 02 002 A, che citerò soltanto questa volta, datata 8 luglio 2003, che può ben dirsi essere la concausa principale dell'incidente. Il treno 50325 Trecate-Gricignano faceva parte del traffico merci che si svolgeva sul territorio italiano configurandosi come trasporto interno a tutti

gli effetti. Fin dall'anno 2005 il servizio era effettuato per conto del soggetto F.S. Logistica S.p.A. a suo tempo denominato Cargo Chemical del gruppo F.S. sulla base del contratto 304061. Merceologicamente i 14 carri cisterna di cui si componeva il treno in argomento, sono da considerare rotabili adibiti al trasporto merce pericolosa e nociva in regime di cabotaggio. A tale stato di cose corrisponde in ambito territoriale di R.F.I. la procedura operativa succitata datata 8 luglio 2003 che è denominata "procedura operativa per la messa in servizio sulla rete ferroviaria italiana di contenitori cisterna e carri cisterna utilizzati per il trasporto di merci pericolose". La procedura è validata, fu validata dal decreto 1/2009 dell'A.N.S.F., l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria. Applicando la superiore procedura obbligatoria era ed è obbligo dell'impresa ferroviaria, dovendo transitare sul proprio territorio carri costruiti in altre nazioni della comunità, inoltrare la richiesta di messa in servizio al competente organo, oggi l'Agenzia, con eccezione per i carri costruiti ed omologati in Francia ed in Germania. I carri dunque costruiti ed omologati all'estero, la ferrocisterna di cui ci occupiamo è stata costruita in Polonia, soggiacevano dal 2003 al rilascio del nullaosta all'utilizzo sull'infrastruttura italiana. Tale procedura si applicava e si applica solo al trasporto in cabotaggio

e non anche a quello internazionale, evitando quindi di fermare i carri al confine in fase di transito con pregiudizio per l'interoperabilità. A tal proposito, copiosa corrispondenza, ed è agli atti, vi è stata fra l'organizzazione O.R.S.A. ed il gruppo Ferrovie dello Stato.

Ebbene, Ferrovie dello Stato ha sostenuto il concetto che la predetta procedura operativa in regime di cabotaggio sarebbe stata finalizzata soltanto a curare il controllo delle ferrocisterne limitatamente al corpo cilindrico e non si sarebbe estesa agli organi di sottocassa e quindi in primis agli assili.

Questa prima argomentazione, per le premesse fatte, per quello che ha sostenuto correttamente il Pubblico Ministero e per quello che dirò da qui a poco, suona già come un'ammissione di responsabilità per la mancata applicazione di una procedura obbligatoria, e questa convinzione errata ha portato il gruppo F.S. a non procedere ad alcun controllo del carro incidentato e deragliato tanto che nessun documento Ferrovie dello Stato ha potuto produrre a dimostrazione di aver eseguito la verifica in argomento. L'impresa ferroviaria dunque non ha applicato la procedura operativa in argomento. L'ultima revisione, verbale di verifica numero 9, è del 23 dicembre 2004. Poco dopo, il 9 maggio 2005 si verificava il passaggio sulla rete nazionale italiana del

rotabile in argomento senza che si ottemperasse in alcun modo al dettato della norma, ovvero controllo anche per il carro e non solo per la cisterna. Il carro entrò in Italia senza dunque che si predisponessero tutti i previsti controlli.

Nel corso del dibattimento è stato ulteriormente accertato che l'Amministratore delegato di Trenitalia, Vincenzo Soprano, nella lettera - agli atti - inviata alla segreteria generale dell'O.R.S.A. e all'ingegner Alberto Chiovelli, direttore dell'A.N.S.F., affermava che la procedura operativa in argomento era destinata a regolamentare esclusivamente la messa in servizio ed i controlli dei contenitori cisterna e dei serbatoi, ovverosia dei dispositivi sovrastanti la sottostruttura del carro e non il controllo relativo la sottostruttura del carro medesimo, ciò - continua l'AD - a seguito della decisione della commissione UE del 29 aprile 2004. Quanto sostenuto dall'amministratore delegato Soprano, è privo di qualsiasi fondamento giuridico e contrasta le norme a quel tempo vigenti ed ha determinato, ciò che più conta, una condotta che è legata con un intrinseco nesso di causalità ai fatti verificatisi in quel di Viareggio. Ed invero la procedura operativa in oggetto non parla di serbatoi o di cisterna ma di carro cisterna, comprendente dunque una sovrastruttura che comporta uno o più serbatoi ed i loro equipaggiamenti di servizio strutturali: il

telaio munito dei propri equipaggiamenti, rotolamento, sospensione, urto, trazione e quant'altro.

Anche su questo punto si è espressa in maniera assolutamente chiara la commissione di indagine del Ministero delle Infrastrutture e con riferimento al trasporto ferroviario di merci pericolose - alla pagina 39 della relazione in atti - si è sostenuto che tra le regole che disciplinano tale trasporto si evidenziano le procedure operative di R.F.I. tra cui la procedura operativa datata 8 luglio 2003. D'altro canto, nel corso del dibattimento, il segretario generale dell'O.R.S.A. Ferrovie, alla data del disastro, Armando Romeo, nella sua testimonianza resa il 29 aprile del 2015, ha riferito sulle relazioni intrattenute con gli interlocutori di questa vicenda, molti dei quali odierni imputati, che pervicacemente o non risposero prima o negarono poi la validità della normativa che regolava il cabotaggio. Ne leggo un piccolo stralcio. A domanda del difensore che vi parla, circa il tenore di queste interlocuzioni, il teste Romeo dice: "Non avendo avuto risposte rispetto alle questioni procedurali applicate, abbiamo scritto ufficialmente agli amministratori delegati di Ferrovie e ai presidenti dei consigli di amministrazione di Ferrovie e di Trenitalia, agli amministratori di Trenitalia e per conoscenza al ministro vigilante e all'Agenzia Nazionale per la Sicurezza. In questa nota abbiamo chiesto lumi

circa l'applicazione della normativa del 2003 validata dall'Agenzia, ricevemmo risposte da R.F.I. Amministratore delegato e Trenitalia Amministratore delegato, nessun altro ci rispose. Ci fu un assoluto silenzio. Dopo avere ricevuto queste due note che sostanzialmente negavano la validità di quella normativa, replicammo. In questa nota questa volta fummo più precisi perché in realtà c'allarmammo rispetto alla lettura avuta che sostanzialmente negava l'applicabilità della norma sulla messa in servizio dei carri e così replicammo rispondendo che quella norma invece avrebbe dovuto essere applicata poiché si trattava di trasporti esercitati a mezzo di carri esteri ma appunto utilizzati per il trasporto interno. Ciò andava evidenziato anche in ragione del fatto" - continua il teste Romeo - "che l'organo ispettivo del Ministero dei Trasporti diceva che la maggior parte dei deragliamenti ferroviari, l'80 per cento, ben l'80 per cento riguardava la frattura degli assili. L'allarme nostro fu molto alto. Chiedemmo di fermare tutto il materiale e sottoporlo alle procedure regolamentari e di rimetterlo in servizio solo dopo aver effettuato queste verifiche. Minacciammo delle azioni sindacali. E se non ponemmo in essere azioni eclatanti sul piano sindacale fu perché c'accorgemmo che comunque, e anche se non a noi comunicate, delle azioni prudenziali erano state poste in essere vuoi dall'Agenzia Nazionale

per la Sicurezza vuoi da R.F.I. Peccato" - aggiunge il teste Romeo - "che le azioni prudenziali alle quali mi riferisco, e che per tanti anni erano restate voci *clamantis in deserto*, arrivarono dopo il disastro di Viareggio e mai prima".

Dopo aver disatteso per anni una procedura operativa che avrebbe evitato il disastro, dopo aver lasciato inascoltato il grido d'allarme dell'O.R.S.A. sullo stato della sicurezza delle linee ferroviarie italiane, quando il danno è stato fatto coloro che dovevano provvedere prima e non hanno agito pongono in essere delle azioni prudenziali.

Sul punto, Presidente e Signori Giudici, di straordinaria rilevanza è anche la testimonianza dell'ingegnere Giancarlo Laguzzi, direttore di Trenitalia Regionale a giugno del 2009 e già direttore della Divisione cargo di Trenitalia negli anni 2001-2004. La sua testimonianza della quale vi leggerò solo un brevissimo stralcio ma vi prego di andarla a consultare nella camera di consiglio, la sua testimonianza del 29/4/2015, alla pagina 51, conferma la possibilità di prevedere procedure semplificate per i carri costruiti in Francia e in Germania, conferma che la procedura in argomento, 8 luglio 2003, doveva essere attivata e applicata dalle imprese ferroviarie, nel nostro caso da Trenitalia. E poi dice: "Per l'esperienza che ho avuto quando nel '95-'96

ho rivestito il ruolo di responsabile della manutenzione del materiale rotabile di Trenitalia, i carri di proprietà delle imprese statali dei paesi dell'Est avevano caratteristiche tecnologiche inferiori ai carri delle imprese statali dell'Europa dell'ovest, Germania, Francia e Italia. Posso testimoniare per esperienza diretta che quando sono stato tra il 2001 e il 2004" - aggiunge l'ingegnere Laguzzi - "responsabile della Divisione cargo, spesso i nostri verificatori dovevano scartare" - scartare! - "questi carri perché carenti di manutenzione, perché avevano l'asse con delle incisioni, una volta perché le sale erano consumate, un'altra volta perché i bordini erano fuori regola, e quindi sono carri che in generale avevano caratteristiche assolutamente meno performanti".

Quanta superficialità, Signor Presidente e Giudici del Tribunale, quanta noncuranza, quanta responsabilità in capo a coloro che dovevano agire e nulla hanno fatto.

Anche la testimonianza dell'ingegner Alberto Chiovelli, direttore dell'A.N.S.F. dal 2008 al 2014, resa alla udienza del 24 giugno 2015, confermerà, se ve ne fosse bisogno, che all'epoca dell'emanazione del decreto 1/2009 era in vigore la procedura operativa R.F.I per la messa in servizio sulla rete italiana di contenitori cisterna per il trasporto di merci pericolose datate 8 luglio 2003. Un altro passaggio fondamentale al quale, su

domanda, nella testimonianza del Chiovelli, egli pone in evidenza la necessità che Trenitalia doveva richiedere ad R.F.I. i controlli sul carro oltre che sulla cisterna. Era questo che disponeva la procedura che non fu mai applicata, altro che chiacchiere.

Ebbene, Presidente, *rebus sic stantibus*, è provato senza ombra di dubbio che la procedura operativa 8 luglio 2003 era in vigore e dunque andava applicata alla data del 29 giugno 2009.

La conseguenza della mancata richiesta di Trenitalia a R.F.I. di effettuare la visita tecnica, la visita tecnica, e solo dopo il buon esito della stessa di ottenere l'autorizzazione ad ammettere il carro incriminato al servizio interno di cabotaggio, è stata certamente, per quello che è emerso nel corso di questo dibattito, una delle concause principali del disastro di Viareggio. È stato infatti accertato - sarò veloce qui - che le operazioni di sabbiatura e verniciatura sono state effettuate solo su una delle due sale ma sicuramente non su quella in cui si è rotto il fusello "a fatica". Se Trenitalia avesse chiesto a R.F.I. i controlli previsti dalla procedura operativa per i trasporti interni di GPL, appunto cabotaggio, i tecnici preposti avrebbero rilevato *ictu oculi* che la revisione prevista non era stata rispettata, almeno per la sabbiatura e per la verniciatura, e quindi anche se non

avessero approfondito, così come andava fatto, con gli ultrasuoni, così come doveva essere fatto, e non fu fatto, con interventi strumentali più sofisticati, non avrebbero rilasciato l'autorizzazione ad effettuare il servizio di trasporto interno. L'applicazione della normativa è condizione imprescindibile per la sicurezza ferroviaria, è ed era al tempo, e costituisce la principale azione preventiva di disastri come quello occorso a Viareggio che dunque si poteva evitare se solo si fosse applicata.

Abbiamo trattato, e lo esporrò brevemente, un altro tema, che è quello relativo anche, se non soprattutto come ulteriore straordinaria concausa, alle carenze nei processi di miglioramento della sicurezza con riferimento al dispositivo antisvio proposto dalla Direzione ingegneria di Trenitalia per i carri trasportanti merce pericolosa e mai approvato. Negli anni 2005-2006 Trenitalia era organizzata su tre divisioni di business: Divisione passeggeri lunga distanza, Divisione passeggeri regionali, Divisione cargo e su una Direzione ingegneria - c'era la Direzione - ingegneria, sicurezza e qualità di sistema. Queste quattro strutture dipendevano gerarchicamente dall'amministratore delegato dal quale discendevano anche le altre funzioni di staff: personale, amministrazione, acquisti. All'udienza del 24 febbraio 2015, l'ingegnere Stefano Guidi, responsabile

dell'ufficio materiale rotabile, ha illustrato un progetto tecnicamente completo presentato all'amministratore di Trenitalia, Vincenzo Soprano, dall'ingegner Emilio Maestrini, responsabile della citata direzione e quindi suo diretto referente, nel giugno 2005, su cui si discusse - dice sempre il teste Guidi il 24 febbraio 2015 - nel giugno 2006, dopo la valutazione di redditività effettuata da un gruppo interdivisionale all'interno di Trenitalia. Il progetto non fu mai approvato. Per il dettaglio, anche qui, rimando il Tribunale alle conclusioni scritte. Vale la pena però di sottolineare alcuni passaggi del teste Guidi. Egli ad un certo punto dice: "In questo progetto non c'è l'applicazione del detettore di svio, che è successivo. C'è applicazione di un sistema per prevenire lo svio". Dopo questa premessa, e quello che dirà e che vi chiedo di andare a controllare, il teste spiega e analizza nel dettaglio il progetto: "Studiato per garantire maggiore sicurezza ai carri che trasportano merce pericolosa". Alla fine del racconto del teste Guidi, il Presidente chiede: "Perché rispetto a queste premesse poi nel 2006 non è stato prodotto alcun tipo di risultato? Qual è la motivazione?". Guidi risponde mestamente: "Perché è stato necessario prendere delle decisioni visto i forti impegni che questo programma presentava. Non è una cosa che rientra nella capacità di chi ha proposto il progetto,

ma, secondo me, visto anche l'ammontare delle cifre che ne derivano, richiedevano anche delle decisioni da prendere a livello di azionisti, anche a livello di Stato". Non vi faccio il racconto delle cifre che vi hanno già fatto quanto lo Stato elargiva al sistema di ferrovie, mi vengono però in mente due riflessioni. La prima: il lungo lavoro sul tema della sicurezza portato a termine dalla Direzione ingegneria sicurezza e qualità di sistemi, dopo aver attivato un gruppo interdivisionale con la Divisione cargo e poi esaminato dal comitato di Trenitalia, è stato valutato dal comitato di Trenitalia solo in ragione della redditività degli investimenti ed in relazione esclusivamente alle ricadute di business. Ciò dimostra tristemente che le innovazioni proposte all'interno di Trenitalia, se riferite solo alla sicurezza dei trasporti e alla salute dei cittadini non avevano sufficiente dignità. La seconda: la bontà delle soluzioni tecniche allora proposta fu confermata dopo cinque anni dall'UIC, *International Union of Railways*, che adottò quelle conclusioni e quegli studi progettuali. La particolarità più stringente, Presidente e Signori Giudici, dello studio Maestrini era l'aver concepito un detettore che non interveniva automaticamente in caso di rottura sulla condotta del freno ma in relazione alle informazioni ricevute inviava degli allarmi ai macchinisti. Tali allarmi potevano anticipare la rottura,

ovvero consigliare l'arresto del treno non immediatamente se in galleria o su un viadotto. Tutto ciò suona oggi addirittura come una tragica beffa. Se tale progetto avesse avuto seguito, la sicurezza ferroviaria italiana avrebbe avuto un'altra storia, perché dal 2006 al 2009 vi era un tempo concreto e rilevante per adottare le soluzioni in argomento. Tutto ciò investe, sotto il profilo processuale, chi aveva la responsabilità dei processi decisionali sugli investimenti del gruppo F.S., tale processo decisionale sugli investimenti del gruppo F.S. era verticistico ed ogni approvazione doveva essere deliberata dall'amministratore delegato di Ferrovie dello Stato che si avvaleva del comitato investimenti di gruppo Com.inv, organo consultivo dell'amministratore delegato. La testimonianza resa *ex plurimis* da Riccardo Landozzi, il 29 ottobre 2014, fa espressa menzione dell'amministratore delegato Mauro Moretti circa le disposizioni assunte su investimenti e disinvestimenti, e qui s'intende integralmente richiamata.

Se fosse stato applicato il dispositivo antisvio con riferimento al caso *de quo*, i macchinisti avrebbero avuto l'ausilio del sistema accelerometrico non oltre il punto di sormonto del bordino sulla rotaia impegnato dal treno ad una velocità regolare. Attenzione, non era il macchinista che correva perché la velocità di impegno fu di 92/94 chilometri orari e cioè al di sotto dei 100

chilometri orari consentiti. Dopo lo svio il treno si è appoggiato con la sala 85 890 al cordolo del marciapiede strisciando per oltre 300 metri sullo stesso. I macchinisti si sono accorti che qualcosa non funzionava nella seconda metà del marciapiede, dunque il sistema automatico basato sull'accelerometro ne avrebbe segnalato la criticità almeno 200 metri prima consentendo di utilizzare tale spazio per iniziare prima la frenata rapida che avrebbe consentito di impegnare il passaggio a raso ad una velocità almeno dimezzata rispetto a quella della dinamica reale dell'incidente.

In conclusione, sul punto, se si fosse applicato il dispositivo antisvio del progetto Maestrini, la conseguenza dello svio a causa della rottura del fusello sarebbe stata molto meno drammatica perché - ragionevolmente - il carro che ha provocato il disastro non si sarebbe ribaltato.

Ulteriore profilo di responsabilità è emerso a carico di Trenitalia, e mi avvio velocemente alla conclusione, con riferimento alle inadempienze circa il rispetto delle procedure di sicurezza e manutenzione dei carri noleggiati da terzi previste da disposizioni R.F.I. poi confermate da A.N.S.F. Con riferimento proprio a questo tipo di responsabilità di Trenitalia, circa il rispetto delle procedure dei carri di manutenzione e sicurezza dei carri noleggiati da terzi, il teste Landozzi, il 19

novembre 2014, alla pagina 11 così si è espresso: "Il sistema di gestione della sicurezza è una previsione di legge, non è una previsione che si è inventata Trenitalia. Questa carenza del sistema di gestione della sicurezza è una carenza palese che doveva essere rilevata perché per la fornitura di materiale rotabile noleggiato all'estero doveva presentare un dossier tecnico e un piano di manutenzione, precisando che per materiale rotabile intendiamo qualunque tipo di carro, anche i carri merci". E ancora sul punto l'ingegnere Chiovelli, alla pagina 50 delle trascrizioni del suo esame testimoniale del 24 giugno 2015, dimostrando ancora una volta drammatica attività omissiva da parte di Trenitalia nell'ambito del sistema di gestione di sicurezza; lo afferma anche Chiovelli, spiega il perché, vi rimando alla testimonianza del 24 giugno 2015.

Prima di concludere sul punto, è corretto anche dire che questa condotta gravemente omissiva che accomuna il modus operandi di Trenitalia e di R.F.I. la si accerta in un passaggio immediatamente successivo della stessa deposizione del Chiovelli con riferimento, su espressa domanda del P.M. Giannino, anche in capo a F.S. Logistica e a G.A.T.X. Proprio sulla carenza dei sistemi di gestione di sicurezza di Trenitalia e di R.F.I. sono acclamate dunque senza margine di dubbio due inaccettabili omissioni: il mancato rispetto del decreto

1/2009 dell'A.N.S.F., la mancata tracciatura manutentiva dei carri noleggiati secondo il D.M. 247/2000 e la disposizione 1/2003 di R.F.I. Gli accadimenti di Viareggio dimostrano che Trenitalia non ha tenuto in alcun conto i requisiti essenziali perché il proprio sistema di gestione della sicurezza potesse concretamente valutare i livelli di manutenzione nel trasporto merci pericolose, e dunque nel cabotaggio, e non ha rispettato quei requisiti minimi imposti dalla normativa vigente per prevenire il rischio di un disastro ferroviario. Anche sul punto il teste Chiovelli è illuminante nella sua testimonianza del 24 giugno 2015. Egli infatti in quella data affermava - uno stralcio vi leggo -: "Tra l'altro che con riferimento al sistema di gestione della sicurezza di Trenitalia facemmo delle prime osservazioni che risalgono a fine 2008 inizi 2009 che avrebbero dovuto essere la base per migliorare il sistema di gestione della sicurezza". È la pagina 142 della sua testimonianza. Dunque ancora una volta è drammaticamente provato che siamo in un periodo, in un momento storico, precedente al giugno del 2009.

D'altro canto, Signor Presidente e Giudici, né R.F.I. né Trenitalia operarono mai una corretta valutazione delle situazioni di rischio reale collegate - ed è questo un altro argomento di straordinaria rilevanza - all'attraversamento di un centro abitato con un treno

trasportante merce pericolosa né adottarono mai misure prudenziali in merito prima del disastro di Viareggio. In tal senso l'ingegnere Landozzi, sul rischio collegato all'attraversamento di un centro abitato con treni trasportanti merci pericolose, nella sua testimonianza del 29 ottobre 2014, e nello stesso senso, circa la assenza di misure prudenziali seppur imponendo l'attraversamento con merci pericolose di centri abitati, oltre all'ingegnere Landozzi, come ho appena detto, anche la teste Nicoletta Agostino, rappresentante dei macchinisti di Trenitalia Cargo Genova, all'udienza del 29 aprile 2015. E' per questo, anche per questo, che farò brevemente una riflessione sull'adeguatezza della velocità da tenere lungo il tracciato. Il teste Chiovelli, alla pagina 97, riferisce una circostanza che se non fosse accaduto il fatto per il quale noi oggi ci troviamo qui sarebbe paradossale e che invece diventa inaccettabile sotto il profilo logico giuridico. Egli a pagina 97 testualmente recita: "Da parte di R.F.I. vi fu una formale netta opposizione ad introdurre ogni limitazione di velocità posto che da parte della suddetta società fu opposta la considerazione" - udite udite! - "secondo cui il beneficio della riduzione di velocità in termini di sicurezza confliggeva con il maggior tempo di percorrenza del treno e quindi con il maggior tempo di esposizione del territorio alle merci pericolose". Quindi

equivale a dire che se passo a 200 all'ora da un centro abitato con un carro pieno di merci pericolose ci impiego dieci secondi, se invece passo a 10 all'ora o a passo d'uomo, certo, se cade un fulmine esplode il carro. Queste sono cose scritte, Presidente, sono atti di questo processo. Se per un verso dunque tanto R.F.I. quanto Trenitalia hanno ritenuto necessario impegnare i centri abitati alla massima velocità permessa da tracciato per quel tipo di treno al fine di ridurre i tempi di attraversamento, di converso nessuna delle due società ha cercato di minimizzare il rischio posto che R.F.I. non ha impedito, come era nelle sue prerogative, il transito contemporaneo di altri convogli e Trenitalia non si è affatto impegnata, come abbiamo più volte ribadito, aumentando i controlli sul materiale rotabile. Ebbene, errori su errori, omissioni su omissioni da parte soprattutto di chi avrebbe dovuto e potuto decidere e non lo ha fatto, cercando poi riparo, maldestro riparo, con argomenti pretestuosi, inconferenti, inappropriati. Come quando, ed è l'ultima citazione che porto all'attenzione del Tribunale, alla nota inviata da O.R.S.A. in tema di cabotaggio all'amministratore delegato del gruppo F.S., costui ritenne di non dover neanche rispondere all'organizzazione sindacale, delegando tale incombenza a Trenitalia ed R.F.I. che con due distinte lettere identiche per forma e per contenuto assicurarono che la

procedura operativa sul trasporto di merci pericolose non era più in vigore. Forse era un altro Stato. Al contrario, purtroppo, quanto sostenuto dall'O.R.S.A. ha trovato pieno riscontro processuale anche sul punto perché non lo ha sostenuto solo O.R.S.A., lo ha sostenuto la competente Direzione generale del Ministero dei Trasporti, lo ha confermato la Polfer, lo hanno testimoniato, tra gli altri, il direttore dell'A.N.S.F. e l'ex direttore di Divisione cargo di Trenitalia.

Presidente, ho concluso. Per tutte queste ragioni e per quelle che sono riportate nella comparsa conclusionale, io chiedo che il Tribunale voglia dichiarare la penale responsabilità di tutti gli imputati, voglia stabilire il risarcimento del danno nei confronti del sindacato O.R.S.A. Ferrovie segreteria generale in una cifra pari a 250 mila euro e voglia eventualmente in subordine provvedere ad una provvisoria immediatamente esecutiva oltre alle spese legali che sono riportate nella nota spese che allego alla comparsa. Grazie.

PRESIDENTE - Grazie a lei Avvocato Cordaro. Allora, chi è il turno? Prego. Avvocato Frezza, comincia il collega?

(voce fuori microfono)

PRESIDENTE - Perfetto.

<b>CONCLUSIONI DELLA PARTE CIVILE – AVV. COLANGELO</b>
--

AVV. COLANGELO - Avvocato Colangelo, per le parti civili

Hamane e Kharboua. Buongiorno nuovamente, Presidente, Signori Giudici componenti del Tribunale. Questa difesa non può che associarsi alle conclusioni e alle argomentazioni lungamente ed ampiamente sostenute dall'ufficio del Pubblico Ministero in quanto le condivide a pieno. Le condivide a pieno in quanto il lavoro svolto durante l'incidente probatorio, quindi durante l'intera fase di questo procedimento, le varie fasi di questo procedimento, l'incidente probatorio, l'udienza preliminare dove insomma si è svolta una massiccia attività anche istruttoria, e poi davanti a questo Collegio, mi hanno convinto della bontà dell'operato della Procura che sento quindi di condividere. E lo condivido a maggior ragione alla luce delle conclusioni cui è giunto il Pubblico Ministero laddove ha diversificato alcune posizioni. E questo, diciamo, è un qualcosa per me che spesso mi trovo a difendere gli imputati, lo trovo un approccio estremamente lodevole. Significa che l'attività svolta dalla Procura è stata un'attività meditata, ragionata, ponderata. E quindi questo ha ulteriormente rafforzato in me il convincimento - non che ne avessi qualche dubbio - circa l'ottimo operato della Procura ed in tal senso quindi non posso che associarmi.

Mi associo anche ai valenti colleghi docenti universitari, mi hanno fatto ritornare ai tempi tra

l'altro dell'università, alcuni di loro, il professor Marzaduri, altri valenti decani del foro e comunque colleghi che hanno sviluppato argomenti, tematiche in maniera apprezzabile e condivisa.

Questa difesa giunge un po' in limine allo spazio dedicato alle parti civili per cui mi sembrerebbe eccessivo, ultroneo, superficiale andare ad affrontare tutte le tematiche che appunto la Procura e gli altri colleghi hanno così esaustivamente e valentemente affrontato. Il rischio peraltro sarebbe quello di risultare eccessivi, di sbagliare, per me, in qualche aspetto, spero non dire anche qualche sciocchezza, no? Per cui, spero, più in punto di fatto, probabilmente, che in punto, spererei, di diritto, però insomma il rischio c'è, e per cui mi riporto pedissequamente a quello che è stato detto in precedenza dagli altri.

Per quanto riguarda quindi profili di responsabilità, quindi l'aspetto diciamo che fa da substrato poi alle richieste civilistiche, quindi alle pretese, ai capi civili di una pronuncia che sono convinto verrà resa come verità processuale il più attinente possibile, e sono convinto che lo sarà alla realtà e alla verità storica dei fatti avvenuti quel giorno in Viareggio il 29 giugno del 2009, non posso che riportarmi agli altri. E vengo quindi ad analizzare, proprio per non tediare eccessivamente, sarebbe la cosa che meno mi perdonerei,

per non tediare il Tribunale, vengo quindi brevemente ad analizzare invece la mia posizione soggettiva, quindi chi sono le parti che assisto e perché mi trovo in questo processo.

Assisto due persone, persone abbastanza giovani, genitori di un ragazzo di 21 anni, si chiamava Mohamed Kharboua, il quale per una triste coincidenza per il caso, lo sfortunato caso, si trovava a Viareggio. Non che egli non conoscesse la realtà versiliese, realtà... Giunto dal Marocco, la famiglia Kharboua si era insediata appunto in Viareggio dove il giovane ragazzo - all'epoca dell'incidente ferroviario aveva solo 21 anni - si trova per alcuni anni, per poi trasferirsi in Cerreto Guidi. Bene. Egli ritorna, appena diplomato da pochi giorni, in Viareggio dagli amici della Versilia, in cerca di un lavoro. È un giovane speranzoso, sano, oserei dire anche un bellissimo ragazzo, forse poteva attirare... io poi non ho le competenze sull'argomento, ma poteva aspirare anche a fare il fotomodello, tranquillamente, stava cercando un lavoretto estivo tanto per occuparsi, proprio perché era uscito dall'esperienza scolastica, si era, ribadisco, appena diplomato. Bene. Quella sera si trova con gli amici attorno a via Ponchielli. Poi i racconti, il ricordo che ha dei fatti sono abbastanza... erano già allora abbastanza rarefatti, e ricorda di quest'aria che si fa sempre più intrisa di un qualcosa di... di qualcosa

che lo punge alle vie respiratorie, e poi inizia l'esplosione, vede il fuoco, le fiamme, e si allontana. Si allontana. Fuggendo si ferisce a un ginocchio e, insomma, viene poi rinvenuto dopo tre giorni in una pineta in stato di shock. Viene quindi soccorso dall'ambulanza, trasferito all'ospedale della Versilia e poi preso in carico prima dal servizio Psichiatrico dell'ospedale della Versilia, quindi di Viareggio, e poi successivamente viene trasferito per competenza al servizio... viene indirizzato al servizio Psichiatrico A.S.L. 11 di Empoli che è competente territorialmente, perché egli ovviamente da quella esperienza di pochi giorni ne esce distrutto e sicuramente la famiglia lo rinvole - come in effetti è avvenuto - a sé e lo riporta in Cerreto Guidi, provincia di Firenze. Benissimo. Inizia un calvario. Da quel momento la famiglia Kharboua vede il figlio fuggirsi di mano. Non è più quello di un tempo. I segni nel fisico sono pochi. C'è un leggero ferimento a un ginocchio, poca cosa. Qualche problema alle vie respiratorie. Ma egli si porta dietro uno stato d'animo ormai turbato, ferito, ferito dentro. E questa famiglia quindi inizia, lo inizia sicuramente il giovane Kharboua ma anche chi sta attorno a loro, un vero e proprio calvario. Un calvario fatto e contraddistinto dagli scatti di ira di questo ragazzo, legati poi e alternati a depressione, a uno stato depressivo, a tutto quello che

poi, come è stato descritto dagli psichiatri dell'A.S.L., dell'A.S.L. 11 di Empoli, corrisponde al disturbo tipico, ai sintomi del disturbo post-traumatico da stress. Per cui egli ha frequenti insonnie. Non riesce più a dormire la notte. Si sveglia nel sonno gridando. Gli incubi. La minzione notturna, addirittura trovano il letto spesso bagnato. Insomma una cosa che da un ragazzo giovane e sano di 20 anni, 21 anni non ci si attenderebbe. Egli muore. Muore poco più di un anno dopo gli eventi di Viareggio per motivi non direttamente, ma voglio sottolineare, non direttamente connessi a quelli di Viareggio. Attenzione, ricordo benissimo, sentito il padre di questo ragazzo, il mio assistito, che con estrema dignità, come tutte le altre vittime dei fatti dell'incidente ferroviario si sono presentati di fronte a questo Tribunale, manifestando estrema dignità, estremo rispetto, per tutti noi, anche per gli imputati e per i loro difensori ma soprattutto per il Tribunale, è venuto a raccontare in punta di piedi quello che ha provato nel vedere - lui e la moglie - questo figlio completamente trasformato nell'animo. Egli muore, dicevo, circa un anno dopo. Stava venendo giustappunto al mio studio. Non è arrivato. Non è arrivato mai. E' morto in un incidente stradale in un momento in cui io lo vedevo sempre più assente, probabilmente sempre più - passatemi l'espressione brutale, grezza - imbottito di

psicofarmaci, lo testimoniano anche le prescrizioni che sono agli atti e che ho avuto modo di depositare. Ricordo durante l'esame, dicevo, del mio imputato (assistito? ndr), come - non ricordo bene se il collega Labruna o il collega Ruggeri - vollero correttamente e giustamente legittimamente chiedere all'esaminando, alla persona offesa se il figlio era morto direttamente per quei fatti. No. Non è così. Il mio assistito lo ha riferito. Non è morto per le ferite subite, almeno in via diretta, ma oserei dire che in via indiretta sì. I fatti sicuramente avvenuti in Viareggio lo hanno - ribadisco - provato in maniera estrema e sono in una qualche misura causa anche della sua morte. Con questo non avanzo pretese, ma è tanto per illustrare quella che è la tragica circostanza nella quale insomma è venuto poi... ha avuto epilogo la vita di questo giovane ragazzo.

Bene, vengo a concludere, perché il mio intervento ritengo sia anche abbastanza breve. Ritengo che il danno diretto e indiretto subito dai miei assistiti debba trovare necessariamente ristoro, debba essere riconosciuto dal Tribunale. Il mio assistito, sentito avanti il Collegio, ha detto che egli si rimetteva al Tribunale circa anche l'entità del risarcimento. Chiaramente richiede prima un'affermazione, è ovvio, è scontato, anche a livello processuale della penale responsabilità degli imputati che sicuramente è certa,

non mi sono apposta dilungato sul nesso di causalità, eziologia, elemento psicologico, omissioni, condotte varie imputate a chi è tratto oggi a giudizio perché lo ritengo superfluo a questo punto, però ritengo anche che questa famiglia abbia diritto a risarcimento del danno diretto perché ricordiamo che in quei tre giorni in cui il figlio era disperso mi hanno raccontato che erano comprensibilmente disperati. Sapevano che il loro figlio era a Viareggio, era arrivato a Viareggio da una manciata di giorni e non sapevano dove fosse, sapevano però che c'era stato questo grave incidente. Per cui l'apprensione, lo sconforto, la disperazione, la gioia poi nel saperlo vivo ma anche il dolore nel vedere un po' l'eclissi - no? - di questo ragazzo. E poi ovviamente *iure hereditario*, col tragico evento, l'*exitus*, alla morte di questo ragazzo hanno anche chiaramente fatto proprio il diritto risarcitorio che sarebbe spettato al figlio. Per cui io concludo rimettendomi al Tribunale in punto di quantificazione del danno.

Ho richiesto nelle conclusioni scritte, che poi andrò a depositare, anche il riconoscimento di una provvisoria provvisoriamente esecutiva che viene richiesta alla luce di determinati presupposti, e sono i seguenti: innanzitutto la gravità dei fatti, la gravità dei fatti e la gravità delle conseguenze subite dal mio assistito e dalla sua famiglia, quindi intendo il Mohamed Kharboua

come dai genitori parti civili, la gravità dei fatti e diciamo anche l'ampio decorso temporale, non che non sia giustificata l'attività istruttoria, come dicevo, nei diversi momenti processuali e procedurali, c'hanno assorbito tantissimo, però ora è passato parecchio tempo per cui si ritiene anche opportuno che vi sia un ristoro del danno. Quindi tutto questo, poi, se lo si lega oltretutto sulla tempistica a una valutazione prognostica secondo la quale a mio modesto parere questa sentenza che verrete a pronunciare probabilmente giungerà poi in Appello e avanti, chissà, magari anche alla Suprema Corte di Cassazione, beh si rischia quindi che non concedendo una provvisoria provvisoriamente esecutiva effettivamente i miei assistiti possano ulteriormente subire un pregiudizio delle proprie ragioni, quantomeno nelle proprie ragioni creditorie. In ultimo osservo come non precisate compagnie assicurative abbiano tentato di risarcire i miei assistiti, non si è mai giunto a un accordo, probabilmente anche perché i miei assistiti stessi non erano molto convinti, nelle loro ragioni, appunto, rimettendosi, come ebbero a dire, come ebbe a dire il signor Kharboua Azouz al Tribunale, nella esatta quantificazione o comunque rilasciando, rimettendosi in questo senso all'apprezzamento del Tribunale. Ricordo solo l'estrema compostezza, ecco, voglio sottolineare, del mio assistito, come di tutti gli altri,

il quale finché si è trovato di fronte al Tribunale ha retto, poi fuori chiaramente ha avuto un crollo, che diciamo solo una persona come la signora Daniela Rombi, che ebbe modo di confortarlo, di abbracciarlo, quindi una persona che ha provato in una certa maniera lo stesso dolore, poteva fare solo lei, perché io ero inerme di fronte a un padre che piangeva la morte del figlio. Quindi vengo a depositare le mie conclusioni scritte con la nota spese perché ovviamente chiedo anche la refusione dei costi di costituzione di parte civile. Grazie.

PRESIDENTE - Grazie Avvocato Colangelo.

(voce fuori microfono)

PRESIDENTE - Va bene, restano i colleghi.

- Alle ore 11:12, l'Avvocato Cordaro lascia l'aula.

PRESIDENTE - Ora l'Avvocato Frezza.

<b>CONCLUSIONI DELLA PARTE CIVILE – AVV. FREZZA</b>
---

AVV. FREZZA - Posso sedermi, Signor Presidente?

PRESIDENTE - Assolutamente.

AVV. FREZZA - Grazie.

PRESIDENTE - Alla sua età...

AVV. FREZZA - Non per quello, ma perché dovendo fare delle citazioni che voglio esatte sono costretto a leggere. Il tema che - diciamo così - mi è stato assegnato e che quindi sarà oggetto della mia discussione è il problema se ci troviamo di fronte ad una violazione delle norme

sulla salute e sulla sicurezza nei luoghi di lavoro. Vado già alla conclusione che è quella che è chiaro, è evidente che in questo caso si tratta di una violazione delle norme sulla sicurezza dei luoghi di lavoro e non credo che su questo ci possa essere dubbio. Anzi, mi sembra che mi avvio a esporre cose ovvie, almeno per me, e quindi cercherò - nonostante questo - di esporre il tutto in maniera ordinata.

Volevo partire dal dato normativo. Il dato normativo, l'articolo 2 del decreto legislativo del testo unico che è relativo alle definizioni, e che alla lettera L definisce il servizio di prevenzione come insieme di persone, sistemi e mezzi, esterni o interni, finalizzati alla prevenzione e alla protezione. E successivo, alla lettera N definisce prevenzione il complesso delle disposizioni o misure anche secondo la particolarità del lavoro, l'esperienza e la tecnica per evitare o diminuire i rischi. Quindi si fa riferimento proprio alla particolarità del lavoro come elemento da considerare nell'attività di prevenzione. In questo senso c'è una Cassazione, la 32286 del 2006 che appunto recita che l'obbligo di garanzia è di tale spessore per cui anche nel caso in cui siano state formalmente rispettate le norme tecniche sussiste pur sempre l'obbligo di agire con la diligenza, la prudenza e l'accortezza necessarie a evitare un nocumento ai lavoratori e ai terzi che vengono

in contatto con l'ambiente di lavoro. Sappiamo che l'articolo 2087 è una norma integratrice della cautela, è una norma che chiude il sistema, e quindi per la configurabilità di quest'aggravante non è necessario, per l'addebito della colpa specifica, non è necessaria la violazione di una normativa tecnica particolare ma basta che l'evento dannoso si sia verificato per la violazione di questo disposto. Che cosa dispone questo articolo? Dispone appunto che devono essere adottate le misure sempre che secondo la particolarità del lavoro sono necessarie a tutelare la salute e la sicurezza. Andiamo a vedere, andiamo a leggere la lettera B sempre dell'articolo 2 dove definisce il datore di lavoro come il soggetto che secondo il tipo e l'assetto dell'organizzazione, nel cui ambito si lavora, ha la responsabilità dell'organizzazione stessa o dell'unità produttiva. Quindi nel caso che ci occupa è chiaro che la rete ferroviaria percorsa giorno e notte da convogli che trasportano persone o merci è un luogo di lavoro, è il luogo di lavoro su cui operano le società diciamo imputate ai sensi della 231 e soprattutto chiamate come responsabili civili in questo caso. E abbiamo scoperto che oltretutto in questo luogo di lavoro queste società neppure si coordinano, neppure... o queste società che appartengono allo stesso gruppo, però si tratta comunque, la rete ferroviaria e il suo percorramento,

dell'organizzazione nel cui ambito il lavoratore presta la sua attività lavorativa. Quindi se questo è il luogo di lavoro, ed è il luogo di lavoro a essere tutelato, è chiaro che non può limitarsi la tutela ai lavoratori ma comprende necessariamente anche i terzi che vengono in contatto con questo luogo di lavoro e inevitabilmente per un luogo di lavoro caratterizzato in questo modo i terzi sono la totalità della popolazione, noi tutti. Infatti l'ambito di applicazione della normativa non è, come hanno sostenuto le difese, alcune difese degli imputati, la normativa relativa ai lavoratori, ma è una normativa relativa ai luoghi di lavoro quando nell'articolo 3 sul campo di applicazione si legge che questa normativa si applica alle attività, a tutte le attività e a tutte le tipologie di rischio, non si applica ai lavoratori. Questo ce lo dice anche la Cassazione 32428 del 2008, ma sono tutte sentenze note. E in questo caso, quindi, tutela del luogo di lavoro è collegata alla particolarità del luogo di lavoro, di questo luogo di lavoro, che, come ho già detto prima, con cui viene in contatto tutta la popolazione. C'è una sentenza - la 41985 del 2003 - che dichiara, che afferma che la conoscenza e il rispetto delle norme antinfortunistiche è la manifestazione più significativa del rispetto del dovere di solidarietà dell'articolo 2 della Costituzione. E sappiamo che i doveri sono i doveri di solidarietà politica, economica e

sociale. E sappiamo che l'articolo 2 riconosce e garantisce i diritti inviolabili della persona. Con questa sentenza, se ce ne fosse bisogno, la Corte fa capire che questa normativa si riferisce a un dovere di solidarietà che è inevitabilmente nei confronti di tutta la popolazione, della collettività, e non certo dei soli lavoratori. Sappiamo, appunto, e a questo rimando all'articolo 41 della Costituzione che dichiara, perché ne dà una valutazione positiva, e ci mancherebbe altro, la libertà dello svolgimento dell'attività economica privata, però lì pone dei limiti invalicabili e il limite invalicabile massimo è ovviamente il diritto alla salute dei lavoratori. Quindi il datore di lavoro, i datori di lavoro in questo caso devono garantire la sicurezza della loro organizzazione creata apposta e necessaria per lo svolgimento della propria attività e quindi deve garantire questa sicurezza nei confronti di tutti i terzi che vengono a contatto. Un'altra Cassazione dice, efficacemente, la 37079 del 2008: "Le disposizioni prevenzionali sono da considerare emanate nell'interesse di tutti". Un'altra Cassazione, riguardo alla diffusione delle polveri di legno nell'ambiente esterno, dichiara che lo scopo perseguito dal decreto legislativo 626 è quello di tutelare la salute dei lavoratori e della popolazione. Andiamo a leggere, sempre seguendo il dato normativo, gli obblighi del datore di lavoro: "Il datore

di lavoro deve prendere provvedimenti per evitare che le misure tecniche adottate" - è la lettera Q dell'articolo 18 - "possano causare rischi per la salute della popolazione o deteriorare l'ambiente esterno", e verificando ovviamente periodicamente che perduri questa assenza di rischio. Quindi anche questo articolo 18 fa riferimento alla popolazione e all'ambiente. Ne ha fatto ben riferimento il dottor Amodeo nella sua discussione citando anche documentazioni provenienti proprio da Ferrovie. E alla lettera T: "Adottare le misure necessarie ai fini della prevenzione degli incendi e dell'evacuazione dei luoghi di lavoro. Tali misure" - dice sempre la norma - "devono essere adeguate sempre alla natura dell'attività, alle dimensioni dell'azienda o dell'unità produttiva e al numero delle persone presenti". Si richiama quindi che le misure tanto devono essere più attente, più efficaci, quanto la natura dell'attività pericolosa, le dimensioni dell'azienda o dell'unità produttiva, la rete ferroviaria, e il numero delle persone presenti sia di grande rilevanza.

Del resto, questo è un mio ragionamento, analizzando la normativa del decreto 81, leggendo le singole norme e le norme in combinazione tra di loro, a mio avviso si capisce che con questa normativa il legislatore non ha voluto solo tutelare la salute e la sicurezza dei lavoratori, che certo è un obiettivo importantissimo, ma

tutelare più in generale la sicurezza della produzione dell'attività economica. Sappiamo ovviamente che l'attività economica ha un valore positivo ma sappiamo anche, per esperienza non vorrei dire quotidiana ma comunque per un'esperienza che ricorre, la sete di profitto appare implacabile e rappresenta il più grande pericolo per la salute e la sicurezza dell'umanità, e qui basta pensare a tutti i disastri ecologici o ai disastri che hanno coinvolto la vita e la dignità delle persone. E in questo senso, e anticipo un po' la parte finale del mio discorso, il controllo da parte dei lavoratori e il controllo da parte dei sindacati, che è in questo decreto, è un dovere e un potere che il legislatore dà ai lavoratori e ai sindacati; è ritenuto dal legislatore il controllo migliore perché è un controllo capillare, è un controllo informato. Chi può venire a conoscenza per primo e in maniera più chiara del pericolo di un'attività che viene svolta? La pubblica autorità ha questo obbligo ma chiaramente non può svolgerlo come possono svolgerlo la massa dei lavoratori e i sindacati per motivi ovviamente di esigenze economiche e di personale carente. Invece, appunto, come avevo già detto prima, nell'udienza preliminare le difese hanno detto che le norme sono a protezione solo dei lavoratori, quindi, ora in questo caso ci sono i due macchinisti che hanno riportato danni psichiatrici ingenti, ma a parte questa considerazione

che - diciamo così - ha una rilevanza non particolare, non determinante, sempre le difese hanno detto "per la protezione dei cittadini c'è la normativa sulla sicurezza dei trasporti, quindi si applicherebbe l'aggravante ai reati commessi nei confronti dei lavoratori, dei macchinisti, non si applicherebbe l'aggravante ai cittadini di Viareggio". Non credo che così sia e così possa essere. Il titolo primo del decreto legislativo si applica senza ombra di dubbio allo svolgimento dell'attività ferroviaria. E, come vedremo, le norme del titolo primo sono state palesemente violate dagli imputati e quindi, diciamo così, con un'espressione impropria, dalle società per cui essi lavoravano, dal datore di lavoro. Le discipline invece relative alla sicurezza sul lavoro e relative in questo caso alla sicurezza dei trasporti sono due discipline che non divergono una verso i lavoratori e l'altra verso le persone diciamo così, sono invece due normative che concorrono. In questo senso c'è la sentenza 48376 del 2015 che dice chiaramente - ora, si riferisce ovviamente al precedente decreto legislativo 626 ma la situazione non cambia -: "Nella normativa non c'è alcuna norma che escluda l'applicazione precisa del titolo primo per i lavoratori delle ferrovie o che dichiari un'incompatibilità con le norme sulla sicurezza dei trasporti. E del resto" - conclude la Corte - "le norme

cautelari costituiscono pur sempre codificazione di regole e di diligenza, prudenza e perizia e quindi non esiste una ragione valida per ritenerle non applicabili ad un'attività lavorativa che consiste nel trasporto di persone e merci". Ma egualmente seguendo e cercando di contrastare il ragionamento fatto in sede di udienza preliminare sulla inapplicabilità della normativa sul lavoro, ad esempio la Cassazione ha ritenuto infortunio sul lavoro il caso dei pazienti che morirono - l'episodio è abbastanza noto - nella camera iperbarica della struttura Galeazzi. E' la Cassazione 4981 del 2004. In quel caso a morire sono stati i pazienti, non sono stati i lavoratori, ma ovviamente il malfunzionamento di uno strumento che fa parte dell'organizzazione dell'attività ricade nella disciplina sulla sicurezza dei luoghi di lavoro, e da questo non si scappa. E addirittura in questo caso la Cassazione valuta il rischio improbabilissimo, poi vedremo nel caso che ci occupa quanto in realtà sia un rischio molto probabile, ma ha ugualmente condannato gli imputati con l'applicazione dell'aggravante perché pur essendo un rischio improbabile era un rischio talmente grave che non poteva essere ignorato. E' un dovere di precauzione, è un dovere di diligenza, è un dovere di prudenza. Lo stesso ad esempio relativamente alla normativa sui prodotti difettosi che in qualche modo si collega al nostro caso per il discorso

della fornitura di un assile diciamo difettoso a dir poco. Anche in questo caso la normativa sui prodotti difettosi ci dice la Cassazione che a tutela dei consumatori non fa venir meno le tutele che sono già previste dalla normativa nazionale. E quindi in questo senso c'è una successione nelle posizioni di garanzia come abbiamo visto. E la Cassazione 41985 del 2003 afferma chiaramente che l'imprenditore costruttore e venditore è il destinatario della normativa antinfortunistica.

Veniamo ora, stabilito appunto che si tratta di un infortunio, di un disastro a cui deve essere applicata la normativa sulla sicurezza del lavoro, andiamo a vedere quali sono gli obblighi che ricadono sul datore di lavoro. Qui all'articolo 15 sulle misure generali di tutela, voglio citarne solo alcune, devono essere valutati tutti i rischi. "La programmazione della prevenzione deve essere implementata" - o viceversa - "nelle condizioni tecniche produttive nell'azienda, nonché in relazione ai fattori dell'ambiente e dell'organizzazione del lavoro". Qui stiamo parlando di un lavoro molto particolare e quindi la programmazione della prevenzione deve integrare in sé queste condizioni particolari. L'eliminazione e l'obbligo di eliminare il rischio o di ridurli; la riduzione alla fonte di tali rischi; la priorità delle misure di protezione

collettiva; il miglioramento nel tempo dei livelli di sicurezza; la regolare manutenzione di ambienti, attrezzature e impianti. Tornando un attimo indietro all'articolo 2 quando definisce la valutazione dei rischi dice che è una valutazione globale e documentata di tutti i rischi presenti sempre nell'organizzazione. Ritorna questo concetto di organizzazione che è fondamentale. Alla lettera S, ovviamente, c'è la definizione del rischio, che è una probabilità di raggiungimento del livello potenziale di danno nelle condizioni di impiego o di esposizione a un determinato fattore o agente o alla loro combinazione, e quindi le condizioni di impiego, l'organizzazione del lavoro. Quindi i datori di lavoro dovevano valutare tutti i rischi, e nel valutare tutti i rischi in primis vengono in mente i rischi gravissimi come un principio appunto dicevo di precauzione, di esclusione immediata dei rischi più gravi. Ma nessuna delle imprese coinvolte, diciamo così, ha valutato il rischio. Non è stato valutato il rischio che le parti - ovviamente qui è un po' una generalizzazione per arrivare alla conclusione - il rischio che le parti di cui si compone un convoglio siano difettose: il rischio di deragliamenti di un treno, il rischio di deragliamenti di un treno che trasporta merci infiammabili, il rischio di un maggior danno all'interno di un centro abitato per il deragliamenti e il conseguente sversamento o perdita di

materiale che poi non deve per forza conseguire a un deragliament. Diciamo che per carità di patria non leggo cosa è scritto nel Documento di Valutazione dei Rischi - mi pare di R.F.I. - dove sostanzialmente c'è scritto "chiamate subito i vigili del fuoco o qualcuno che possa essere utile e cerchiamo di sistemare a cose fatte l'accaduto". Quindi i documenti di valutazione sostanzialmente ignorano questo rischio, questo gravissimo rischio che, ripeto, in quanto gravissimo, anche se fosse stato improbabile, e improbabile non era, tutt'altro, forse nel medio lungo periodo direi che era certo, per l'esperienza che tutti abbiamo, doveva essere il primo ad essere affrontato. Direi che questo è un concetto intuitivo, non c'è neppure bisogno di quelle tabelle, pur utili, fatte dall'ingegner Orsini dove si vede la probabilità del fatto, la gravità del rischio che ne consegue per arrivare a definire la necessità di un intervento immediato rispetto a un intervento che può aspettare tempi migliori, diciamo così. E quindi, come già detto prima, questi doveri di precauzione, di diligenza e prudenza nel caso di chi esercita un'attività pericolosa sono ancora più stringenti, e c'è tutta una Cassazione rigorosa su questo punto che afferma tale principio, e che onera questi soggetti di un ulteriore grado di attenzione e di diligenza. In tema di attività rischio dove si può usare l'adagio, la prudenza non è mai

troppa. E quindi in questo senso qui prudenza qui non c'è stata, né troppa né poca. In questo caso, quindi, andando a leggere i Documenti di Valutazione del Rischio c'è un'esistente valutazione del rischio, una redazione negligente del documento di valutazione, la macroscopica insufficienza se non assenza di cautele. Questi elementi, la Cassazione, la 4981 del 2004, li qualifica come una negligenza di grado elevatissimo.

Ovviamente sempre una difesa legittimamente esposta dalle difese degli imputati è quella relativa alla prevedibilità e all'evitabilità dell'evento dannoso che la regola cautelare violata mirava a prevenire. In questo senso il rischio che si è concretizzato con la strage di Viareggio è sicuramente un rischio prevedibile. Il fatto che non si sia mai concretizzato in precedenza un fatto del genere, lo dice la Cassazione 3477/2008, non è certo un esimente, poi non parliamo ovviamente di tutti i casi invece che sono stati enunciati dalla Procura della Repubblica di episodi analoghi in cui il pericolo non si è concretizzato in questo danno enorme ma che comunque si è concretizzato in danni significativi. Il rischio era riconducibile all'area di attività delle società dei datori di lavoro? Certo che era riconducibile. Tutti sappiamo per esperienza personale lo stato dei treni e lo stato della rete. Il deragliamento di un treno è un evento tutt'altro che raro, basta solo seguire

telegiornali e prima o poi ci si imbatte in uno di questi episodi. Il pensiero corre, dovrebbe correre subito al deragliamento di un treno contenente merci pericolose, la prima cosa nell'ambito di una valutazione dei rischi che anche a livello di intuito e non solo a livello di norme, di normativa, viene in mente. Si tratta di merci infiammabili con elevata capacità distruttiva. Oltretutto queste merci pericolose o le trasporto con treni che o non mantengo o non revisiono o non controllo a dovere se la manutenzione e la revisione sostengo a torto che non spetti a me. In questo senso la Cassazione 12736 del 2002 dice che spetta comunque al datore di lavoro ovviare alla mancata rispondenza dei macchinari alla normativa antinfortunistica. Qui non c'è stato, come diceva la Pubblica Accusa, neppure un controllo cartaceo adeguato. E sappiamo poi diciamo le regole sulla tracciabilità degli assili che sono state introdotte. Si doveva pensare, quantomeno, ad attenuare questo rischio di perdita o di sversamenti di esplosione di incendi quando i treni attraversano i centri abitati, quindi nelle stazioni. Nemmeno per sogno. Non si è pensato neanche a questo. Le difese degli imputati sotto questo profilo hanno detto "va bene, la valutazione del rischio non è stata fatta, la dovevo fare" - non so se questo lo diranno - "ma se anche avessi previsto il rischio non avrei potuto adottare alcuna misura in grado di attenuare

il rischio. Alcune misure che la Pubblica Accusa mi individua in questo processo me le individua col senno del poi quindi non mi possono essere contestate la valutazione della colpa, è una valutazione ex ante. Chi è che pensava che i picchetti fossero pericolosi?" Boh! A me la pericolosità di un picchetto, di un pezzo di ferro che emerge dal terreno, mi sembra anche questa intuitiva, lasciamo poi perdere il fatto che in questo caso non è un elemento causale e quindi non viene valutato, ma per dare l'idea che niente sembra pericoloso, niente per gli imputati rappresenta un pericolo. Altre misure forse avrebbero potuto essere adottate ma avrebbero avuto dei costi tali che non erano sostenibili, *ad impossibilia nemo tenetur*, come sappiamo, e quindi nulla di realisticamente poteva essere fatto, nessun profilo di colpa è presente.

Questo spiacevole episodio di Viareggio, come in maniera molto improvvida - per essere generosi - è stato definito questo episodio indicibile, diventa una sorta di rischio consentito, va accettato in nome del profitto, in nome se si vuole dell'abbattimento dei costi che graverebbero sulle casse dello Stato che sono esangui, anche profitto sottoforma di avanzamento di carriera, almeno per una persona. E quindi il disastro, disastro significa cattiva stella, io davanti ai disastri non posso fare niente, è una cattiva stella, non dipendono da me, non ho colpa,

non potevo far niente; cisterne rinforzate o costruite in una particolare maniera perché deputate a trasportare merci pericolose. Chissà quanto costano. Chi le costruirà. Non si sa. I picchetti, ripeto, non sono mai stati ritenuti da nessuno pericolosi. A me sembrano pericolosi. Poi non avranno rilevanza causale, ma lasciamo stare. La zampa di lepre è un elemento necessario? Non può che avere quella forma, non può che avere quelle caratteristiche, non può che essere collocata in quella posizione. La velocità. Ma che c'entra la velocità? Io ero nei limiti stabiliti dalla normativa, quindi non mi si può contestare nessun tipo di violazione di norma tecnica e quindi nessun tipo di colpa. Ma abbiamo visto che la colpa va oltre la normativa tecnica di settore. E poi i convogli devono arrivare velocemente a destinazione, non possono rallentare troppo. Si è anche detto che praticamente noi non vogliamo, non possiamo rallentare non per un interesse nostro economico per non diminuire il nostro fatturato, ma perché in questo modo il cliente si rivolgerebbe al trasporto su gomma e quindi aumenterebbe un aumento del rischio nel trasporto su gomma e quindi noi in qualche modo pensiamo alla sicurezza generale, cosa pensate? E quindi questo è un ragionamento che ovviamente mi pare fallace. E la Cassazione 3502 del 2008 ha proprio affermato che non è una circostanza

scriminante, non è una scriminante il fatto che l'elemento di protezione - se utilizzato - avrebbe ritardato lo svolgimento dei lavori. Ovviamente l'interesse, l'attività economica si ferma davanti a interessi che non sono sacrificabili: la salute. I muri di contenimento, almeno nelle stazioni nei cui dintorni ovviamente è maggiore la concentrazione della popolazione, sennò il danno diventa incalcolabile, diventa enorme rispetto ad un episodio che accade in un'altra situazione, circostanza di luogo. "Mah" - e qui si risponde - "chi ha mai pensato che i muri di contenimento fossero idonei a attenuare questo rischio, fossero specificamente volti a attenuare questo rischio?". I muri di contenimento erano per contenere il rumore generato dal transito dei treni. È dimostrato che sarebbe servito, che sarebbero serviti questi muri di contenimento? Va bene, però se anche servivano avrei dovuto metterli lungo tutta la rete stradale che è lunga una quaresima quindi perché devo proteggere le città e non devo proteggere il vecchietto, l'anziano signore che abita in una casa isolata vicino alla ferrovia? Non merita anche lui la stessa tutela? Quindi con una sorta di eguaglianza a ribasso, diciamo così, o tutti o nessuno. Non si tutela nessuno. Però i muri di contenimento del suono ci sono lungo le stazioni ma non ci sono lungo tutto il tratto ferroviario. Quindi anche

in questo caso si capisce che il danno per quanto si può si elimina o si attenua nei luoghi dove può essere di maggiore entità. Questo non è stato fatto. E appunto la giustificazione che "non posso metterlo su tutta la rete" è una giustificazione che onestamente mostra la corda. Quindi tutte le misure, tutte le buone pratiche che sono state ipotizzate, sostiene la difesa, o erano impensabili ex ante come misure in grado di attenuare il rischio - nessuno pensava che fossero elementi pericolosi - o comunque se adottati sarebbero stati inutili, e se erano utili erano irrealizzabili. In fondo l'affermazione è: siccome non si sa bene cosa fare, non si sa bene come farlo, regola di prudenza, perizia e diligenza è non far niente, e quindi in questo modo ci si tutela da tutto e ci si protegge da tutto. In questo senso la Cassazione - sempre 32286 del 2006 - ha dichiarato che l'eventuale indisponibilità di strumenti di sicurezza non può assurgere a esimente perché ovviamente il diritto alla salute non può ammettere eccezioni. E la 3444 del 2005 ha detto al datore di lavoro: "Se non puoi garantire la sicurezza devi bloccare l'uso della macchina pericolosa e se necessario anche a costo di paralizzare la tua attività".

Quindi in questo senso concludo affermando che in questo processo nessuno ha ceduto alla tentazione umana che di fronte ad un abominio del genere persone che sono state

raggiunte nelle proprie case e distrutte letteralmente qualcuno debba pagare e poi chi paga non è importante, questo orrore merita un colpevole. Qui si cercano i colpevoli, non un colpevole. E in questo senso l'istruttoria dibattimentale ha dimostrato la responsabilità al di là di ogni dubbio degli imputati nel presente processo. E quindi in questo senso chiedo la condanna di tutti gli imputati per i reati a loro ascritti, in primis dell'ingegner Moretti, e in questo senso rimando alle efficacissime parole del mio maestro, dell'Avvocato Menzione, in relazione al comportamento e al carattere anche, il comportamento che deriva dal carattere dell'ingegner Moretti.

Riguardo all'ultimo argomento, che è sulla legittimità della costituzione di parte civile dei sindacati che difendo e della C.G.I.L. Nazionale, difesa dall'Avvocato Di Celmo che sostituisco, non credo onestamente che ci sia bisogno di soffermarsi troppo, tutte le sentenze, comprese quelle più importanti in materia di lavoro, Eternit e Thyssen, hanno chiaramente affermato il diritto di costituirsi e hanno riconosciuto il danno dei sindacati quando si verificano infortuni sul lavoro, a maggior ragione sui luoghi di lavoro, a maggior ragione di questa rilevanza, e ovviamente viene anche riconosciuto il diritto al risarcimento da parte di tutte le estrinsecazioni territoriali del sindacato che qui

rappresento, anche per sostituzione dell'Avvocato Di Celmo, la F.I.L.T., C.G.I.L. provinciale. La C.G.I.L. come sapete è una confederazione. Le singole federazioni si dividono sulla base della materia del lavoro e la F.I.L.T. è la Federazione Italiana dei Lavoratori dei Trasporti e quindi più direttamente tutela la sicurezza dei trasporti. Ovviamente la F.I.L.T. provinciale nell'ambito del territorio lucchese della provincia di Lucca dove si è verificato questo tremendo evento. Quindi in questo senso anche sul diritto di tutte queste articolazioni, tutta la giurisprudenza è favorevole. Il danno è il danno da lesione dell'interesse perseguito dal sindacato che è l'interesse ovviamente alla sicurezza sul lavoro, e riguardo alle attività che il sindacato concretamente svolge, concretamente ha svolto, l'attività dei sindacati emerge dal decreto legislativo dove parla di organismi paritetici composti dai sindacati che devono fare l'attività di consultazione, l'attività di monitoraggio, l'attività di stimolo, emerge dalla figura dell'RLS che è sempre una figura designata dal sindacato, il più delle volte è designata dal sindacato. Tutti i lavori preparatori delle leggi sul lavoro hanno visto l'intervento del sindacato e ovviamente della C.G.I.L. che è il sindacato maggiormente rappresentativo nel nostro Paese. Quindi in questo senso non si può negare un danno derivante da un'attività che è stata posta nel

nulla dal comportamento gravemente colposo, una negligenza gravissima tenuta da parte di tutti gli imputati. Quindi in questo senso rimetto le conclusioni scritte in cui chiedo la condanna degli imputati per i reati a loro ascritti e la condanna al risarcimento del danno subito dai soggetti che rappresento e dalla C.G.I.L. Nazionale rappresentata dall'Avvocato Di Celmo con una richiesta di provvisionale sempre nei confronti degli imputati e in solido con loro e tra di essa dei responsabili civili. Grazie.

PRESIDENTE - Grazie a lei Avvocato. Avvocato Carboni, qual è... L'Avvocato Maffei?

AVV. CARBONI - Se il Tribunale vuol fare, non so, una pausa...

PRESIDENTE - Sì, sì, no, appunto, per organizzare il tempo della pausa.

AVV. CARBONI - Immaginerà il Tribunale che l'Avvocato Maffei parlerà per un po'. Per non interrompere il suo intervento forse potremmo fare - un suggerimento - adesso una pausa, non so, metto ora...

PRESIDENTE - Sì, ora facciamo una pausa. Volevamo capire, poi, l'Avvocato Maffei tra quanto tempo è in grado di cominciare?

AVV. CARBONI - Dopo la pausa.

PRESIDENTE - Quindi anche alle 13.30?

AVV. CARBONI - Certo.

PRESIDENTE - Va bene. Allora visto che parlerà per un po'...

AVV. CARBONI - Immaginiamo, eh.

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - 13.15. Vi va bene 13.15?

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - Allora 13.30. 13.30 cominciamo. Aspettiamo  
l'Avvocato Maffei, 13.30 si comincia. A dopo.

- *Viene sospeso il procedimento alle ore 11:52.*

- *Viene ripreso il procedimento alle ore 13:38.*

PRESIDENTE - Avvocato Maffei, buonasera.

AVV. MAFFEI - Buonasera, Presidente.

PRESIDENTE - Il Pubblico Ministero c'è e quindi possiamo  
cominciare.

AVV. MAFFEI - Mi hanno piazzato questo aggeggio strano che io  
dovrei collaudare, perché capisce che la mia anagrafe si  
concilia poco con questi oggetti, però sì, mi sembra che  
funzioni. Quando Lei vuole.

PRESIDENTE - Siamo pronti.

AVV. MAFFEI - Bene.

PRESIDENTE - La parola all'Avvocato Maffei.

AVV. MAFFEI - Intanto sgombero un po' di roba.

PRESIDENTE - Scusi Avvocato, vogliamo dare atto della  
presenza?

(voce fuori microfono)

PRESIDENTE - Comune di Viareggio...

(voce fuori microfono)

PRESIDENTE - Del Bucchia Stefano, Comune di Viareggio...

AVV. MAFFEI - Il vice commissario dottor Del Punta.

PRESIDENTE - Benissimo. C'è da dare presenza di qualcun altro?

AVV. PEDONESE - Sì.

(voce fuori microfono)

PRESIDENTE - Andrea Maccioni...

AVV. PEDONESE - Buonasera. Avvocato Pedonese.

PRESIDENTE - Avvocato Pedonese. Avvocato Nicoletti...

AVV. TORI - Buonasera. Avvocato Elena Tori.

PRESIDENTE - Buonasera Avvocato. Prego Avvocato Maffei.

**CONCLUSIONI DELLA PARTE CIVILE - AVV. MAFFEI**

AVV. MAFFEI - Grazie Presidente. Io sono qui oggi davanti a voi per i figli di Marco Piagentini e per la loro madre e per lui, Marco. E sono qui per Andrea Falorni. E sono qui anche per quello che resta del comune di Viareggio, che forse non è poco, se riusciamo a riunirvi magari idealmente tutti coloro che quella sera, quella notte si offrirono per salvare la vita altrui, e gli altri che nei giorni a seguire non si risparmiarono per aiuti e soccorso. Tutti anonimi, sconosciuti. Ma anche per questo fervidamente presenti nella nostra memoria più grata. E io sono qui per tutti loro a fare ciò che è quanto di più lontano dalle mie naturali propensioni convinto come sono che al lutto si addica il silenzio e non mai la proluvie delle parole. Ma vi sono costretto, come loro sanno bene, dalla ritualità che impone a me come a quelli che mi

hanno preceduto e a quanti mi seguiranno di esplicitare le nostre ragioni e magari i torti degli altri nel tentativo di conferire un modesto aiuto alla esplorazione che il giudice avrà da compiere circa il fondamento dell'accusa nella ricerca della verità materiale.

Io devo dirvi che ho molte cose a cui fare riferimento ma tra queste ho preferito selezionare non più di due argomenti, forse tre, rispetto ai quali sono partito da un'idea guida che non è mia ma è di altri, di un tale tedesco che non era Herr Poschmann ma si chiamava Goethe, noto all'ufficio, immagino, il quale oltretutto amava viaggiare in Italia, non so se con la diligenza o già con un treno, e che scrisse quasi due secoli fa che se tutto nasce e passa secondo la legge, pure sul destino degli uomini domina una sorte instabile. Pensiero condivisibile, di sicuro, ma che spalanca le porte all'esigenza di distinguere tra le spire di codesta sorte quei fattori realmente imperscrutabili, da quelli che invece possano essere individuati e definiti prima già come pericolosi e capaci di produrre quelle modifiche del mondo esterno in grado di ledere o di mettere in pericolo i beni apicali della nostra parabola esistenziale. E questo avrebbe dovuto esser fatto e fu omissis. Ed è la radice, il fondamento della colpa di questi imputati i quali, non solo ignorarono ciò che era evidente, ma trascurarono di apportare quelle misure impeditive o

mitigative la cui totale carenza condusse al disastro. Un disastro che ha segnato nel sangue la storia di questa comunità, i cui appartenenti, Signori Giudici, è bene che di questo siate totalmente consapevoli, hanno recuperato in quest'aula parte delle ragioni capaci di dare ancora un senso alla loro esistenza. Nonostante tutto. Nonostante che al di fuori di essa, al di fuori della vostra presenza e della vostra fatica essi siano stati logorati e perseguitati dall'intervento di una marmaglia torva che ha il potere di poter abusare del suo potere, che ha ridotto questo processo a un segreto laido di cui ci si deve vergognare, salvo la diagnosi di Piercamillo Davigo, valida anche in questo caso, perché costoro non hanno cessato di vergognarsi e continuano nel senso del peggio.

L'informazione è costituzionalmente tutelata, e io mi chiedo se avervi attentato, aver costretto al bavaglio tutti i mezzi di informazione da parte di chi anche la costituzione avrebbe dovuto tutelare non costituisca attentato ad essa. E mi domando che senso abbia, e quindi la diagnosi ora la devo porre io, e dovrebbe essere una diagnosi differenziale tra l'una tabe e l'altra, che senso abbia l'invettiva appena recente alle spalle di questi ottimi pubblici ministeri e in faccia a voi schiaffeggiati. Certo, costoro non sanno con chi hanno a che fare. Credo che non conoscano voi e non m'illudo che

conoscano noi. Ma per la parte che ci riguarda, per quanto modesta e insignificante, sappiamo, non sto per profferire una minaccia, una ritorsione, ma sappiamo che noi abbiamo capito, cioè abbiamo capito da sempre che l'abuso, la prepotenza, l'odiosa alterazione di ciò che è normale perché sia inquinato, sostituito, essenzialmente cancellato da ciò che normale non è perché è patologico, così patologico da essere illecito, di aver fatto strame delle condizioni naturali in cui deve poter vivere la società, tacendo tutto quello che ogni volta accadeva e ribadita questa schifezza ributtante, ripeto, appena pochi giorni or sono, ha un senso solo, quello di mandare a voi giudici un messaggio che è affatto inequivoco. Sappiate che questo è il nostro volere. *E vuoi così colà dove si puote ciò che si vuole.* E il poeta aggiunge: *"e più non dimandare"*, noi domanderemo. Non a voi, perché sappiamo la vostra risposta che risiede tutta quanta nella vostra autonomia, nella vostra indipendenza e, perché no, viva iddio, nel vostro orgoglio. Ma questa è la storia di questo processo, il quale soffre, ed è inutile nascondere, di un male oscuro, e questa era la definizione tra virgolette clinica che ne veniva data ancora negli anni '30 fino agli anni '40, perché di schizofrenia si tratta, e non è una forma latente, è una forma manifesta, documentale addirittura, nel senso che è perfino scritta. Questo processo è portatore di una

schizofrenia congenita che come tutte le schizofrenie già si rivela all'esame della condizione degli ascendenti. Guardiamo nei genitori, guardiamo nella famiglia, là si trovano i segni del male. Le due anime perverse sono da un lato il fatto che lo Stato sia l'autore dei reati, perché tutto nasce, diventa adulto e si rafforza laddove la politica si fa chiamare "Stato" e intende di cominciare ad esserlo nel senso del peggio. Voi sapete bene, non è necessario uno studio approfondito di storia economica per ricordare e capire, come in questo Stato ci sia stato un lungo periodo in cui la principale industria del paese resasi finalmente conto di essere surclassata dalla concorrenza europea, e in particolare tedesca, chiese aiuto perché doveva fabbricare e vendere i suoi mezzi pesanti, gli autotreni, i carri. E l'aiuto lo ebbe, e lo ebbe abbondante, addirittura con i doni di Lancia e Alfa Romeo, purgato il libero mercato della sua libertà in modo che fosse estirpato qualunque palpito di concorrenza, e questo, questo malfatto coincise con il declino inarrestato delle ferrovie. Le ferrovie che erano uscite distrutte dalla guerra, le ferrovie avevano dignitosamente recuperato un tono e prestazioni accettabili quando ad un tratto in concomitanza con i fenomeni che vi dicevo avvizzirono nell'uno e nell'altro aspetto. Questi uomini oggi imputati non sono coloro che presiedettero questo decadimento, ma ne sono gli eredi.

Ne sono stati e continuano a esserne gli eredi. E la condizione oramai endemica e generalizzata di tutto ciò, in una atmosfera che a me ricorda lo stagno dei lotofagi dove inebetiti si perde coscienza di sé, e fin lì poco male, ma dei compiti a cui si è chiamati nel perimetro della doverosità dell'ufficio e non come alternativa discrezionale, in questa atmosfera essi hanno continuato a tenere il loro ufficio, il prodotto scaduto di esso, e di ciò noi siamo l'aspetto peggiore e più cruento e, ahimè, non rimediabile. Questa è la storia dell'antefatto. Ed è anche la storia di questi uomini che continuano a governare quegli enormi poteri, quell'enorme flusso di denaro, quell'enorme vuoto delle realizzazioni non realizzate occupando sgargianti posizioni di primariato nelle tribune delle feste della Repubblica dove si affannano altri, anche peggiori di loro.

Di fronte a questo noi allora bisogna renderci conto che applicata come idea guida, ripeto, la riflessione di Goethe, si deve operare sul piano clinico, e allora ritorno al problema della diagnosi sul processo, perché l'altra anima in conflitto con quella dannata, senza apostrofo, potreste essere voi. Le due anime si debbono scontrare tra loro. E anche questo fa parte della doverosità. O vi fate intimidire, vi adeguate, legate l'asino laddove vuole il padrone o siete giudici. Io più chiaro di così non vi posso parlare. So quello che

farete. Come dicono alcuni con una espressione che a me non piace ma che forse va detta: mi ci gioco la faccia, che essendo la faccia di un vecchio ha bisogno di qualche sua considerazione. Voi capite che quello che vi sta sulla testa potrebbe diventare soltanto uno slogan? Voi capite che qui si gioca molto di più della responsabilità dell'uno o dell'altro, delle pene richieste per l'uno o per l'altro? Questo ministro si è montato la testa, sicuramente, si è montato la testa da quando si è reso conto di avere un bel nome, ma il resto è modesto, è veramente scarso. Però il messaggio è diretto a voi. Che non diventi uno slogan, perché il processo ha questa sua importanza, e siccome è un processo sui fatti che hanno determinato la morte di 32 persone, se io vi dico che accanto a questo, che rappresenta un valore enorme, c'è anche qualche cosa di altro e di altissimo, che è il valore della giustizia nella sua effettività, nella sua concretezza, nella adeguata applicazione della legge. Niente è avvenuto per caso. La sorte instabile *goethiana* non entra in quest'aula perché questo, Giudici, è una storia che era già stata scritta. E' una storia nella quale niente è avvenuto per caso, ma tutto invece si è realizzato in conseguenza di una sistema causale, cioè dell'intervento di una serie ordinata di fattori tutti quanti efficienti in relazione all'evento che hanno agito senza che intervenisse alcuna altra causa indipendente e

capace da sola di determinarlo. Ed è una storia - devo dire - che pur menando al disastro nel disastro non si fermò, non si concluse, perché cambiò pelle e diventò la storia di una fuga, di una fuga dalla colpa e dalla responsabilità come una sorta di battaglia di retroguardia che le difese assai egregie dei meno egregi imputati combattono su diversi fronti, quando negando la competenza che viene rifulata o al Ministero dei Trasporti o alla Agenzia, quando nel luogo giuridico dove si contende fra italiani e tedeschi la vicenda degli assili, delle manutenzioni, della possibilità o impossibilità diagnostica del danno, sino ad arrivare a quello che probabilmente è il più futile dei finti problemi, quello dell'alternativa tra la zampa e il picchetto, che pure dovrà essere chiarito, essere sciolto. "*Si puedes*", come disse quel tale raccontato da Alessandro Manzoni. "*Si puedes*". Ma che anche se non "*si puede*" non sposterebbe di una virgola il problema della colpa e della responsabilità.

Dico questo e ho da aggiungere ancora qualcosa, ho da aggiungere che forse noi a nostra volta dovremmo fuggire, dovremmo fuggire per capire qualcosa di più. Dovremmo fuggire da quest'aula e andare là dove ci sono i bambini, quelli per i quali io sono venuto qui oggi, a vedere che giocano in quelle fotografie nelle quali resteranno per sempre bambini. Giocano e ridono. E sono tranquilli. Di

quella tranquillità indotta sicuramente anche dalla presenza dei genitori capaci di tranquillizzare perché tranquilli a loro volta, fiduciosi che le promesse avute vengano mantenute, che la legge venga rispettata, che le determinazioni di provenienza europea vengano rispettate, che i regolamenti vengano rispettati sicché nessuno corra pericolo e si faccia male. Ma non andò così. E allora si è cercato in ogni maniera di organizzare la fuga dalla colpa e dalla responsabilità.

Voi avete di sicuro letto le dichiarazioni di una strana donna, consulente della difesa, che nei miei ricordi io ho battezzato la "*smiling lady*" perché sorrideva continuamente, anzi rideva. Lì, rideva. E io la guardavo e mi dicevo come è possibile che non c'è spazio in questo processo per un momento che non sia di concentrazione, di serietà assoluta, di riso giammai. E l'ho vista ridere a ogni parola che diceva, e ne ha dette molte. Non so se ridesse di me, di noi, forse. Non so se ridesse di voi. Probabilmente rideva delle sue stesse parole. Luisa Torchia, consulente - del Pubblico Ministero no, certo che no, appunto, ho sentito una tua parola - consulente della Difesa, consulente di diritto amministrativo e di diritto amministrativo comparato, di diritto europeo, di diritto amministrativo in ogni sua forma, dice alcune cose che mi sono sembrate ambigue e tendenziose, e io vorrei fare con voi un riesame di ciò che lei ha detto.

Esordisce - siamo all'udienza del 24 febbraio 2016, sono le pagine 90 e seguenti della trascrizione - esordisce in questo modo: "Il passaggio fondamentale del processo di integrazione europea avviene negli anni 2000 perché prima avevamo un Ministero dei Trasporti interamente competente per i poteri regolamentari e poi" - "e poi" vuol dire in contemporanea - "avevamo l'azienda Ferrovie dello Stato che era lo Stato imprenditore il quale cumula in sé tutte le funzioni relative alla operatività sia della rete che dell'impresa ferroviaria. All'inizio degli anni 2000 ci fu la separazione: il gestore da una parte in veste di concessionario e come tale aveva rapporti con lo Stato in persona del Ministero dei Trasporti, dall'altro l'impresa ferroviaria che invece era legittimata da una licenza". L'assetto delle competenze cambia con la direttiva europea 49/04, come immediatamente osservò il Presidente cercando di accelerare la questione, ed è recepita la direttiva europea con il decreto legge 162 del 2007, perché questa direttiva definisce un quadro comune per la sicurezza. Però - qui finisce il riferimento alla professoressa Torchia - però essere imprenditore, io mi permetto di osservare, non significa avere poteri normativi, specie con il Ministero dei Trasporti monopolista dei poteri regolamentari. Però, ancora, la professoressa Torchia non dice quali erano le competenze precedenti e come cambiarono, semplicemente fa sparire

dal tavolo l'intero assetto anteriore a codesti mutamenti normativi, che invece l'assetto anteriore era vigente almeno dal 1980 in forza del decreto del Presidente della Repubblica, 753 dell'anno 1980, dopo che si recepì con il decreto ancora presidenziale, 13/1/99 numero 41, oramai famoso, le due direttive europee 49 e 87 del '96. In questo modo, Signor Presidente, si nascondono quasi tre decenni, quasi tre decenni di storia della legislazione italiana - e in parte europea - sulla fondamentale questione concernente le competenze per la sicurezza del trasporto ferroviario di merci pericolose. Mi domando a che scopo la sorridente professoressa fa tutto ciò? E siccome di questo, Lei capirà, io sono da sempre abbastanza incolto, ho cercato anche altrove di trovare una risposta e l'ho trovata nella relazione del 23 marzo 2012 dell'organismo investigativo alle pagine 46 e seguenti, laddove si mette a nudo e si analizza una vicenda che è remota - perché data ai primi anni '90 - ma geneticamente connessa con i fatti qui in giudizio e che riguarda i cosiddetti carri studio, scusi, i carri scudo allora per un certo periodo usati a protezione di quelli con cui si effettuava il trasporto pericoloso.

La storia si innescò in questo modo. Con una prima circolare del 20 gennaio 1990, allo scopo di ridurre per quanto possibile le conseguenze dannose e in caso di inconvenienti di esercizio (investimenti, urti, svii,

eccetera), di intesa con l'istituto sperimentale si dispone quanto segue: "I carri devono essere distanziati almeno con un veicolo dalla locomotiva di testa ed uno dalla coda del treno". Poco tempo dopo, il 6 settembre 1991 si ritoccò questo regime sostanzialmente - peraltro - confermandolo. Ma il 29 di gennaio del 1993, con una circolare avente per oggetto "nuova istruzione per l'applicazione del regolamento per il trasporto ferroviario delle merci pericolose" - è testuale - "le circolari vengono annullate". E da lì a quel giorno non se ne seppe altro. Che vuol dire tutto questo? Vuol dire che ci fu un tempo in cui si ebbe coscienza della pericolosità del trasporto per ferrovia del gas di petrolio liquefatto quale sostanza incendiabile ed esplosiva, e di conseguenza si comprese che ne fosse pericoloso ovviamente anche il transito, il trasporto, quindi si decise di adottare questo regime. Però passato il momento - e cioè all'inizio dell'anno 1993 - il tutto venne eliminato. Ai nostri fini, Giudici, che sono quelli di una verifica del costante permanere nel tempo e nella amministrazione della assoluta e mai derogata competenza delle ferrovie in ordine al trasporto di merci pericolose per ferrovia, ai nostri fini e in confutazione di ciò che fece scivolare in maniera obliqua, insisto, la professoressa Torchia, il punto, il punto rilevante era di accertare chi fu comunque che prese questi

provvedimenti in discorso, quelli che istituirono il regime dei carri scudo e quello o quelli che lo cancellarono. Fu il Ministero? Certamente non fu l'Agencia, che era ancora nella mente di chissà chi. Ma fu il Ministero allora che fece tutto questo sfracello, che prima istituì i carri scudo e poi li eliminò? O fu qualchedun altro? Eh già! Se loro vedono le due circolari di cui stiamo parlando, quella del 20 gennaio '90 e quella parzialmente modificativa - ma sostanzialmente confermativa - del 6 settembre 1991, sono di chiarissima matrice delle Ferrovie. Così come è certamente un prodotto delle Ferrovie quella 29 gennaio 1993 che con un autentico colpo di mano cancella, elimina questa protezione. Con un indebolimento, mi parrebbe ovvio, della protezione medesima. E siccome il presupposto di tutto è quello esplicitato nel senso che siamo a fronte di merci pericolosissime, perché sono merci che bruciano e che esplodono, voi capite che ci si sarebbe aspettati su un piano di modesta prudenza e diligenza che, eliminata la protezione dei carri scudo, si supplisse con qualche altro intervento. Si dicesse, boh, ci mettiamo un materasso vecchio, ci mettiamo un po' di gomme da masticare usate visto che le Ferrovie pare che non abbiano più soldi perché sono diventate delle straccione, e sono state fatte diventare delle straccione perché c'era da ingrassare qualchedun altro. E allora

comportiamoci da straccioni. Ma anche gli straccioni possono usare qualche mezzuccio da straccione. No! Non si fece nulla di tutto questo. E i treni continuarono a correre in questa maniera: nudi. Siamo al gennaio 1993. La cosa, la cosa, casomai ce ne fosse bisogno, viene pubblicata anche sul bollettino ufficiale dell'ente Ferrovie dello Stato. Se eventualmente qualcuno avesse un problema residuale di identificazione della regia di questo accadimento troverebbe traccia documentale specifica nella numero 4 del 28 febbraio 1993, produzione 090417 dell'ufficio del Pubblico Ministero. E siccome questi documenti e questi accadimenti ci collocano... scusate, ma è un discreto ginepraio quello nel quale io costringo voi e la vostra attenzione e quindi ogni tanto credo che sia utile ribadire un punto di riferimento, siccome siamo con questi documenti e questi fatti, ripeto, al gennaio del 1993, vorrei aggiungere che mi parrebbe importante esaminare il tessuto connettivo che in maniera continua ha unificato in tempore la disciplina del trasporto. E sull'argomento mi pare di grande significato l'elenco - perché di un vero e discreto elenco si tratta, ma io impiegherò attimi, Signor Presidente - l'elenco delle circolari emesse, e talora anche annullate, in numero di 12, contenuto nelle ultime due pagine della circolare 29 gennaio 1993, rispetto alle quali, alla quale l'oggetto è: "Nuova istruzione per

l'applicazione del regolamento per il trasporto ferroviario delle merci pericolose". Il che già in questo mi pare significativo perché l'autorità che emette un titolo del genere non può che essere o una banda di matti, ma io lo escluderei, oppure una banda di persone competenti. Cioè non si scrive la nuova istruzione per l'applicazione del regolamento per il trasporto ferroviario delle merci pericolose se non si è competenti specificamente, miratamente, puntualmente su questa materia. E allora Roma, 29 gennaio 1993, direttori compartimentali tutti, e giù tutti quanti davvero, con delibera numero 164 del responsabile della Divisione merci, pubblicata eccetera è stato approvato il nuovo testo modificato del regolamento per il trasporto ferroviario delle merci pericolose, RMP. Piacere! Conseguentemente si è reso necessario il rifacimento della istruzione per la applicazione del regolamento. E allora il rifacimento viene esplicitato in questa istruzione. Ultime due pagine, vi dicevo, il documento si conclude espressamente con questo elenco sotto il titolo "circolari annullate", che ovviamente prima di essere oggetto di annullamento erano state oggetto di emissione, mi parrebbe di poter dire, e le circolari sono la 22 aprile 1966: cloro liquido con carri sul serbatoio etc. etc. 16 novembre '67: treni scortati ma che trasportano esplosivi. Una cosina così. 21 luglio 1970, siamo ancora

in materia di esplosivi. 21 luglio, ve l'ho già detto. 16 giugno '73, 23 settembre '77: merci pericolose e nocive. 7 maggio '82: anidride carbonica liquefatta. 7 marzo '84: petardi. 1° febbraio '86: gas liquefatti. 24 giugno '89: le merci di cui all'allegato 7 del RID. Oh RID! 20 gennaio '90 e 6 settembre '91: carri trasportanti GPL. Allora? Dal 1966 al 1991, e finalmente al 1993, abbiamo documentato un minuto fa, questa gente è esplicitamente nell'esercizio più assoluto, completo, e pregnante di logica e di fisiologia del trasporto, nella competenza del trasporto delle merci pericolose. Per fatti concludenti, per documenti, e per un senso assolutamente ineccepibile, comprensibile - arrivo a dire lodevole - dell'esercizio ferroviario, che è impensabile anche in un paese di matti, anche in un paese di matti, che venga attribuito a un ministero ancorché dei trasporti. Perché tutto questo riguarda la realtà del terreno, è sul terreno che si fa l'esercizio ferroviario, non è nelle stanze, nelle aule, nei corridoi dei ministeri, lì si innescheranno chissà quali altre componenti spurie, ma l'esercizio ferroviario è esercizio reale della ferrovia sul terreno, e allora sul terreno ci deve essere quello che diventerà il gestore delle ferrovie e che fino ad un certo punto non si chiamava gestore ma nella sostanza era sempre quello: erano le Ferrovie! 1993.

Nel 1996 succede un'altra cosa, che se non fosse

serissima sarebbe da operetta. 3 maggio '96, non so di chi sia la firma, è illeggibile, ASA RETE, si scrive, e viene inviata a tanti uffici, e anche questa è una produzione del Pubblico Ministero, 090373, la premessa è veramente leggendaria: "La normativa vigente stabilisce che i carri contenenti merci pericolose siano opportunamente" - vorrei ripetere - "opportunamente distanziati dalla locomotiva, dalla coda del treno e fra di loro, secondo modalità previste nel marginale 39 dell'istruzione" eccetera. Segue "disposizioni normative". Quindi dopo "opportunamente", con il quale avverbio si sottolinea la bontà di quella disciplina, si passa a questo capitolo: disposizioni normative. Ed essendo disposizioni normative significa che il titolare della normazione, cioè l'ufficio che le emette, le emette, ripeto, o perché sono una banda di matti o perché sono una banda di competenti. "Disposizioni normative", siccome era opportuna la disciplina precedente, allora: "allo scopo di evitare nelle stazioni di transito di confine" - mi sembra di leggere ma la fotocopia è pessima - "manovre suppletive di composizione e scomposizione ai treni merci internazionali, si dispone che non vengano applicate le norme relative al distanziamento di cui al marginale 39". È follia ovviamente, no? Ma ai nostri fini è un passaggio importante a sua volta perché ci consente di stabilire che ancora, e come sempre, nell'anno '96 si

è in questa condizione di specifica e totale competenza in ordine a questa materia. Il che verrà pubblicato il 28 febbraio millenovecento, lo leggo malissimo, però la produzione è 090424 del Pubblico Ministero. "Modifiche aggiunte alla istruzione per l'applicazione del regolamento per il trasporto ferroviario di merci pericolose", bollettino delle Ferrovie.

Sto andando il più velocemente possibile, Signori. Capisco che la materia - l'argomento nel quale ci siamo immischiati - non sia delle più leggere, ma voi capirete anche il significato di questo collaudo che è suggerito, permettetemi questo momento non vorrei dire esplicativo ma di chiarimento delle mie necessità, forse anche delle necessità di tutti, è reso direi importante dalla natura dei fatti che danno luogo alle imputazioni, i quali fatti si sviluppano in un arco di tempo lunghissimo dando luogo a contestazione di specifiche ipotesi omissive laddove - ovviamente non vi dico niente che non sappiate molto bene - la contestazione della omissione apre condizioni di permanenza, niente a che vedere col reato permanente, ovvio, ma molto a che vedere con il perdurare di questa attività colpevole, rispetto alla quale essendo rilevante certamente ai fini della previsione della norma incriminatrice speciale si dovrà procedere allora, dicevo, in due parallele indagini, l'una che attiene alla esplorazione della condotta, cioè della omissione,

l'altra che attiene invece alla verifica del perdurare intanto della condizione iniziale di competenza, poi l'indagine dovrà svilupparsi onde verificare il permanere di essa durante tutto il periodo della omissione, ovvero delle omissioni, perché soltanto in questo modo codesta omissione potrà essere portata a carico, potrà essere riferita, potrà essere imputata a costoro i quali fuggono dal perimetro della doverosità. Ma se costoro non sono i custodi del bene tutelato, del bene protetto, voi capite che una eventuale imputazione che non tenga di conto di questa ulteriore componente si risolverebbe in un nulla, e quindi di questo si ha bisogno. La conseguenza è che io ho bisogno della vostra pazienza.

Nel 1998 viene emesso il decreto presidenziale 277, all'articolo 2 si parla espressamente di autonomia gestionale delle imprese ferroviarie, agli articoli 4 e 5 si parla del gestore istituito concessionario. Nell'anno successivo, 1999, il decreto legislativo numero 41 dell'anno '99, all'articolo 4 comma 5 recita: "Trasporto merci pericolose, la competenza spetta a Ferrovie dello Stato S.p.A. sotto la vigilanza del Ministero dei Trasporti". Ancora nell'anno '99, decreto del Presidente della Repubblica numero 146, articolo 7 numero 6: "Il certificato di sicurezza è rilasciato dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria". Forse non era un passante per caso se era l'autorità che rilasciava il

certificato di sicurezza, io ritengo. E infatti al successivo articolo 8 numeri 1 e 2 si legge: "Il gestore è preposto alla capacità" - che è la somma ovviamente dei contenuti delle tracce - "il gestore che è a conoscenza della capacità di tutte le linee disponibili" eccetera. Il legislatore si preoccupa di questa precisazione: il gestore - che si chiama R.F.I. se io non ricordo male - è a conoscenza - lo dice la fonte normativa esplicitamente - è a conoscenza della capacità di tutte le linee disponibili. Tradotto: il gestore deve conoscere tutte le caratteristiche in un modo o nell'altra delle linee perché altrimenti il *dictum legis* si risolve in un nulla. È un vacuo esercizio verbale. Ma la conoscenza della capacità di tutte le linee disponibili, posto il senso della capacità secondo il glossario di ognuno di questi interventi legislativi, la conoscenza della capacità significa conoscenza delle caratteristiche della linea, perché è su quello che si ritaglia il resto, e il resto ve lo racconto di qui a poco, ma il resto è la parte più importante, più significativa, quella su cui si gioca in un modo o nell'altro il problema della sicurezza del trasporto.

Anno 1999 dicevo, ma l'anno 1999 evoca ai miei occhi e ai vostri ricordi un'altra fonte non più documentale ma rappresentativa nel processo, perché il 10 febbraio 2016 viene inteso davanti a voi il teste ingegnere Paolo

Genovesi. Le pagine che io ritengo interessanti ai fini di quello che stiamo dicendo cominciano da carte 80 della trascrizione e cominciano in questo modo. Dice l'ingegner Genovesi: "Dal '99 nell'ambito della direzione tecnica predispono disposizioni e prescrizioni di esercizio per la circolazione dei treni" - esercizio, prescrizioni di esercizio per la circolazione dei treni - "e proponevamo al Ministero le modifiche perché all'epoca" - Torchia insegna, lo dico io - "l'autorità competente in termini di normativa era il Ministero, ex articolo 95 del D.P.R. 753 dell'80. Poi avevamo tutta una serie di disposizioni e prescrizioni che erano di competenza del gestore dell'infrastruttura". E qui l'ambiguità che evidentemente in quell'ambiente dev'essere una forma contagiosa perché passa da un soggetto all'altro, e questa forma di ambiguità che affligge Genovesi è la stessa di cui è portatrice la professoressa Torchia, l'ambiguità di costoro fa introdurre, questa è la loro missione, questa storia fasulla di un ministero competente in termini di normativa che a occhi meno smaliziati, scusate se uso queste espressioni, dei vostri, potrebbe anche indurre in equivoco. E si aggiunge però - perché anche alla falsità ci deve essere un argine - "avevamo tutta una serie di disposizioni e prescrizioni che erano di competenza del gestore dell'infrastruttura". Vedremo dopo, ma molto presto, che il tema delle disposizioni e delle

prescrizioni di esercizio è uno dei temi centrali nella esplorazione di questa disciplina e di questa normativa, "disposizioni e prescrizioni di esercizio", che chissà perché, ma chiedetelo, chissà perché vengono chiamate di esercizio. Potevano essere chiamate anche di nuvole in cielo, ma si chiamano di esercizio. Che abbiano a che fare con la effettività dell'esercizio ferroviario allora? E all'uopo, pagina 82, l'ottimo ingegnere aggiunge: "Dirigevo una struttura di una trentina di persone". Trenta persone. Io capisco che ci possano essere anche delle spintarelle, qualche telefonata, una raccomandazione per dare uno stipendio a qualcuno, ma per Dio, trenta persone tutte insieme e amucchiate, a fare cosa? E lo dirà dopo poche battute: "Facevamo le tracce" - in trenta - "cioè facevamo quello che nasce e che dà concretezza a tutto". In Toscana si dice mandare i treni. L'ha mai sentito dire, Presidente? Si mandano i treni. Mandare i treni vuol dire si fa funzionare la ferrovia, in Toscana. I treni si mandano con le prescrizioni di esercizio, con le disposizioni e le prescrizioni di esercizio si muovono, si fanno circolare e si fanno arrivare i treni, il resto sono balle. Sì, la motrice prenderà elettricità da qualche parte, ma chi muove il tutto sono le disposizioni e le prescrizioni di esercizio, che è attività tipica di chi manda i treni, cioè di chi ha competenza. Però, detto questo, io credo

che le dichiarazioni del testimone necessitino di alcune precisazioni, e la prima è che è vero che il vigente decreto 753 dell'80 desse al Ministero competenza a emanare regolamenti, regolamenti nelle quattro categorie previste dall'articolo 95. E se ora, Enrico, tu lo facessi vedere l'articolo 95 sarebbe una gran bella cosa per tutti. Tuttavia, e questo l'Avvocato Carboni non ve lo farà vedere, un tale giurista di qualche tempo fa disse e scrisse che *incivile est iudicare nisi tota lege perspecta*. Cioè l'andiamo a guardare tutta questa legge sennò si fanno dei pandemoni. E per evitare i pandemoni, dopo l'articolo 95 bisogna che ci mettiamo a leggere l'articolo 96, 97, 98 e 99. Non leggiamo tutto, però si vedrà che mentre l'articolo 95 regola i poteri e la competenza del Ministero in ordine alla emanazione di regolamenti, le successive quattro norme, 96 fino a 99, investono la competenza specifica dei direttori generali di F.S. L'articolo 96, quella del direttore generale. 97, 98 e 99: direttore dei servizi materiale e trazione, direttore servizi lavori e costruzioni, direttore servizi impianti elettrici. Tutti i direttori emanano disposizioni nei loro specifici settori ma ai nostri fini va esaminata la particolare competenza del direttore generale delle Ferrovie. Perché? Perché la competenza del direttore generale si è articolata *ope legis* in due ambiti secondo il testo dell'articolo 96. Primo:

"Disposizioni interne applicative delle norme regolamentari del Ministero dei Trasporti". Cioè questa è una vera e propria ancilla, se preferite una protesi, di quel potere regolamentare - espressamente richiamato dalla norma - esercitato dal Ministero. Ma al di là di ciò, numero 2: disposizioni interne riguardanti tredici aree. Tredici, indicate con le lettere da A, come America, a O, come Otranto, nell'articolo 96, aree dell'esercizio ferroviario che sono - guardi Presidente - estranee - in maniera espressa, esplicita - alla normazione del Ministero che si riverbera nella competenza invece del direttore generale delle Ferrovie e quindi nella competenza delle Ferrovie, attraverso - la competenza del Ministero - attraverso il numero 1, il comma 1 dell'articolo 96. Il comma 1 dice "tu direttore generale ti occuperai delle disposizioni applicative delle norme regolamentari del Ministero", punto e a capo. E a capo l'ulteriore disposizioni dice che invece ti occuperai anche di disposizioni riguardanti le tredici aree - ripeto, dalla A alla O - dell'esercizio ferroviario che sono estranee - di conseguenza - alla normazione del Ministero, tra le quali - tra le quali - lettera G: condizioni da osservare per la composizione e la frenatura dei treni; lettera H: determinazione della velocità massima dei treni e di altri oggetti che vanno sui binari. Ovvero, mi permetto io di commentare, in

materia di composizione dei treni, velocità massima e tutti gli altri settori di esercizio, secondo l'articolo 96, da A ad O, la competenza delle Ferrovie è assoluta ed esclusiva già dal 1980 in forza del decreto presidenziale 753, ciò che tra l'altro riconduce alle Ferrovie la paternità della eliminazione dei carri scudo del 1993. In tutto questo lunghissimo arco di tempo, dando luogo ad una produzione normativa specifica e articolata e mirata e documentata che dimostra il continuo esercizio di codesta legittimazione, cioè di questa competenza.

Mi interessa, per chiudere - io spero - questo argomento, sottolineare la ammissione profferita dal teste Genovesi in ordine al fatto che almeno dal 1999 la Direzione tecnica predisponeva disposizioni e prescrizioni di esercizio per la circolazione dei treni, essendo allo scopo stata formata una task force di almeno una trentina di persone diretta proprio dal testimone, dall'ingegner Genovesi. La circostanza è imminente e significativa, e a me pare che sottolinei, cioè che garantisca, che sul punto la credibilità soggettiva e la attendibilità oggettiva del teste sono massime, perché il testimone riferisce circostanze vissute dall'interno e direttamente, la rappresentazione di esse è logica e coerente e si armonizza con le dinamiche del contesto. E se ce ne fosse bisogno, e voi mi insegnate che bisogno non c'è, esiste anche una serie di riscontri, ma basta

l'esame intrinseco della deposizione, esiste una serie di riscontri di carattere addirittura normativo perché tutto quello che il testimone riferisce sul punto non è altro che la proiezione applicativa di un regime composito esplicito, dettato da una serie di norme rispetto alle quali voi giudici dovete intendere una sorta di armonia legislativa, la dovete percepire e la dovete percepire perché c'è. Non c'è una stonatura in tutto questo. E si andrà avanti dall'inizio alla fine in questo modo. Voi dovrete leggere, so che è irrispettoso questo modo di dire da parte mia ma mi perdonerete, io sono un uomo che parla con gli zoccoli, voi dovrete leggere tutto ciò come si legge uno spartito, come si legge una serie di spartiti. Dovrete intendere l'orchestrazione che c'è e sentirete alla fine che nel trucidio delle norme, nel grigiore delle norme, in questo esercizio che è il contrario del piacere di investigare e ricostruire un fatto e una vicenda, perché è proprio il contrario di quel piacere, pure è possibile avvertire, intendere, percepire un'armonia. Ed è la prova. Ed è la prova di una logica che guida su questa scacchiera le attività dell'esercizio ferroviario, che non avrebbero potuto altro che essere guidate in quella maniera. E capirete che nonostante gli sforzi abbastanza imbarazzanti di questa gente, la consulente, il testimone palesemente eterodiretto, che finisce nel tritacarne alla fine del

controesame del Pubblico Ministero, uscendoci a pezzi, nonostante questo, essi mentiscono, i documenti no: la loro interpretazione, il loro significato, il loro senso, la loro direzione sono assolutamente univoci. E su questo potrete formare quello che la Cassazione chiamava una volta il processo logico giuridico del vostro convincimento. Il dato è pregnante. La prova documentale e logica dimostra una attività non occasionale ma continuativa, è a questo che io tengo, svolta da uno staff organizzato di uomini e di mezzi e inserito nel cuore pulsante del sistema delle ferrovie, e questa attività è univocamente finalizzata all'allestimento e alla emanazione delle tracce. Cioè, lo ripeto, alla condizione necessaria per l'esercizio ferroviario e alle sue modalità. Del resto, ecco il riscontro. Ma è riscontro altissimo perché è riscontro normativo, l'articolo 4 numero 5 citato puntualmente dal Pubblico Ministero. È ovvio, io lo ripeto ed è un difetto, un vizio e chiedo scusa, ma il Pubblico Ministero a cui va il merito di questa verifica vi segnalò questa competenza dettata dall'articolo 4 numero 5: "Competenza F.S. per deroghe nel trasporto nazionale merci pericolose". Non ci sbagliamo, Signori. Non ci sbagliamo. Quando il legislatore enuncia la sua normazione con il termine di "deroghe", deroga viene usato nel senso che a monte nello stesso decreto, nella stessa fonte legislativa si è già

detto il trasporto per ferrovia delle merci pericolose non è ammesso, è vietato, punto. Ma non basta. Perché all'articolo successivo si regolano le deroghe e le deroghe sono deroghe generali, cioè non sono deroghe, sono deroghe rispetto al principio di partenza, in realtà instaurano una disciplina che è la disciplina della normalità, dell'utilizzo quotidiano, del traffico quotidiano, dell'esercizio quotidiano. E in ordine a questo espressamente si dice: la competenza è a F.S. S.p.A., merci pericolose.

Debbo dolermi che a me pare comunque decisamente deviante lo sforzo di Paolo Genovesi che egli esterna in questi termini: "Proponevamo al Ministero le modifiche perché all'epoca era" - l'"era" ce lo aggiungo io - "l'autorità competente in termini di normativa ex articolo 95". Dunque, in termini di normativa ovviamente è una castroneria. Se parliamo di regolamenti possiamo anche parlarne, se si parla in termini di normativa direi proprio no. Ma, dicevo, è deviante anche con questa precisazione perché una richiesta di questa fatta, "proponevamo al Ministero le modifiche", una richiesta di questa fatta al Ministero avrà riguardato soltanto la regolamentazione secondo - come si dice - il combinato disposto degli articoli 95 e 96 numero 1; 95 che investe la autorità e la competenza del Ministero per la regolamentazione, 96 che, occupandosi invece del

direttore generale, dice "anche tu farai qualcosa per il Ministero e te ne occuperai per quello che il Ministero fa piovere su di te". Quindi soltanto in questi termini e in questi limiti si potrà da parte del gruppo di Genovesi - e quindi in sostanza delle F.S. - proporre modifiche al Ministero, perché per il resto la competenza del direttore generale delle Ferrovie e, quindi, ribadisco, delle Ferrovie in toto, non deve passare dal Ministero essendone *ope legis* totalmente svincolata. E devo notare che fatta questa affermazione, il testimone, che pure è completamente addentro a questa vicenda, si guarda bene dall'indicare a sostegno di questa sua enunciazione anche un esempio soltanto. "E' accaduto in data tale. Abbiamo fatto in data tal altra. Abbiamo avanzato questa richiesta. Abbiamo spedito questa proposta". Nulla. Avrà un senso? Avrà un senso tutto ciò? Io dico di sì, cioè ha il senso che mena alla incredibilità di questa affermazione.

A smentire ulteriormente il lavoro dei due fin qui rammentati e ricordando ciò che disse Torchia a proposito del gran cambiamento degli anni 2000, dei primi anni 2000, però lo disse non spiegando le refluenze sul tema della competenza del gestore, e insistendo sui poteri generali del Ministero, bisogna ricordare e vedere che il 31 di ottobre dell'anno 2000 il Ministero dei Trasporti emette il decreto 138. E, Signor Presidente, non se ne

dolga, ma il decreto 138 merita una lettura in almeno tre dei suoi articolati. Articolo 1: "È rilasciata a Ferrovie dello Stato la concessione ai fini della gestione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale alle condizioni stabilite nel presente atto e nel contratto di programma di cui all'articolo 5 del citato D.P.R. 277 del '98". Articolo 2: "Costituisce oggetto della concessione la gestione dei sistemi di controllo e di sicurezza connessi alla circolazione dei convogli ivi compreso il sistema alta capacità". Articolo 7, e direi che è la norma più significativa: "Sicurezza del trasporto ferroviario. Il Concessionario, quale gestore dell'infrastruttura ed in qualità di organismo tecnico dotato di comprovata esperienza, idonee competenze" - e competenze sta per cultura - "ed adeguata organizzazione in materia di sicurezza, esercita i compiti e le attività previsti dal D.P.R. 277 del '98 e dal D.P.R. 146 del '99 in conformità alle prescrizioni del D.P.R. 11/7/80 numero 753, nonché agli standard e norme di sicurezza definiti ai sensi dell'articolo 5 del 277 del '98, come modificato" eccetera. Voglio dire, e dico, che all'articolo 7 il Ministero, cioè il ministro mostra di sentire a pieno la responsabilità in ordine a un intervento così significativo, a un intervento che è destinato a raccogliere le fila e a esprimere un indirizzo futuro circa l'espletamento di un servizio di interesse vitale

nell'economia dello Stato e della società e quindi sente di conseguenza il bisogno, il dovere, aggiungerei il dovere, di esplicitare una motivazione. L'articolo 7 contiene la esposizione ordinata sistematica e significativa perché ordinata e sistematica di tutto ciò. La scelta è fatta in ordine a quelle capacità, a quelle competenze, a quella organizzazione, unico soggetto, a giudizio del Ministero, che non è insomma cartastraccia, essendo il gestore dell'infrastruttura. Esperienza, capacità, organizzazione. Esperienza e capacità e cultura. Ma è l'humus della colpa, è il brodo di cultura della colpa. Tu sei il depositario di questo tesoro che non è solo tuo ma è della comunità, appartiene a ognuno, come ci appartiene la vita, come ci appartiene la salute, come ci appartiene la famiglia, come ci appartiene la casa, e tu sei individuato, scelto e investito per tutto ciò in ragione di tutto ciò. E queste sono le fondamenta della colpa, perché con questo bagaglio di cultura, di esperienza tu che sapevi non potevi non sapere. In piena coscienza - io adotto questo criterio che altre volte mi ha fatto imbestialire, ma sono assolutamente tranquillo di ciò che sto dicendo - tu non potevi non sapere, ti è già stato detto che tu conosci a pieno l'intera capacità della rete nazionale, e la motivazione assolutamente coerente e scrupolosa di questo provvedimento di investitura riconosce tutto ciò. Tu non puoi non aver

visto, tu devi vedere e devi apprezzare il significato di quello che vedi e non puoi dimenticare che quello che vedi entra nella vita e nella salute e - perché no? - nella proprietà di ciascuno e dell'ambiente.

Le produzioni dovute ai difensori di Trenitalia hanno fatto acquisire al compartimento cartaceo del processo preziose pubblicazioni, deliziosa veste editoriale, un linguaggio controllato, certo, accattivante, ma insomma un'opera egregia. Noi abbiamo condotto una esplorazione su questo e ripetute volte si parla quando di protezione dell'ambiente quando di tutela della comunità in genere. Non sono parole vacue, sono espressioni assolutamente impegnative che fanno riferimento a un bene che chi si occuperà - io non stasera, semmai al prossimo giro - del problema relativo...

PRESIDENTE - Solo un attimo, per la registrazione.

(ndt, in attesa)...

AVV. MAFFEI - Sento aumentare il ticchettio dei vostri orologi.

(voce fuori microfono)

PRESIDENTE - Cosa fa? E' silenziosissimo il mio. Può ripartire, Avvocato.

AVV. MAFFEI - Sì. Grazie Presidente. E poiché tu sei stato scelto per questo, devi anche sapere come a questo si rannodi necessariamente un programma. Cioè il riconoscimento della tua esperienza - già questo e perciò

solo basterebbe - della tua cultura e della tua organizzazione guardano al passato. Ma la norma non avrebbe senso, non avrebbe fisiologia se non guardasse al futuro, cioè deve guardare a un programma e questo programma si deve realizzare, come dicevo prima, sul terreno, sul campo, concretamente. Di conseguenza è da escludere che si sia mai voluto porre una candidatura operativa di un soggetto come un ministero che si riserverà invece interlocuzione di carattere politico, di indirizzo politico, e anche questo è pacifico, ma la scelta cade lì per le buone ragioni indicate nell'articolo 7.

Nel 2001 invece viene emessa la disposizione numero 4, "trasporto merci pericolose", del Direttore della divisione infrastruttura delle Ferrovie dello Stato, tale Moretti, che non ritengo sia quello della birra. 19 febbraio 2001. Viene trasmessa al Ministero dei Trasporti, alle imprese ferroviarie, allo Stato Maggiore dell'Esercito e finalmente alle Ferrovie dello Stato Direzione relazioni esterne, la quale obbliga alle imprese ferroviarie ad osservare le disposizioni e prescrizioni del gestore dell'infrastruttura in materia di sicurezza. La disposizione 4, inoltre, elenca e allega le vigenti fonti normative tra cui il decreto legislativo 17 agosto '99 numero 334 ove si individua nel gestore dell'impianto il soggetto che deve far tutto per limitare

le conseguenze degli incidenti rilevanti, per l'uomo e per l'ambiente. Tutto questo fu oggetto di allegazione ad una memoria che fu prodotta dall'ufficio del Pubblico Ministero.

Ancora nel 2001, per l'esattezza il 26 di settembre, l'ingegnere Elia, Michele Elia, trasmetteva al Ministero, all'Ispettorato Logistico dell'Esercito, alle Ferrovie dello Stato, a R.F.I. e alle imprese ferroviarie la procedura operativa funzionale per la concessione di deroghe nel senso che dicevamo prima, a regolamento per il trasporto di merci pericolose per ferrovia. La procedura è indicata al punto 2.2.2 e si scandisce in questi passaggi: "Il concedente, leggi istituto sperimentale, valuta la domanda e autorizza. La deroga è valida sulla infrastruttura ferroviaria nazionale" - cioè ovunque - "l'istituto sperimentale informa il Ministero della deroga autorizzata inviando copia", e anche questo passaggio direi che è sottolineante la autonomia perché al Ministero ci si rivolge per notizia e a cose fatte e - si badi - la deroga è deroga al regolamento ministeriale a cui R.F.I. ha piena autorità per procedere.

Nel 2003 viene emanato il decreto legge 188 del quale vorrei semplicemente ricordare che all'articolo 3 sotto la rubrica "definizioni" lettera H) si legge: "Il gestore dell'infrastruttura è soggetto incaricato in particolare della realizzazione e manutenzione dell'infrastruttura

ferroviaria e della gestione in sicurezza della circolazione ferroviaria". Alla lettera U) si dice - faccio per ricordarlo - che la traccia oraria è la frazione di capacità dell'infrastruttura ferroviaria necessaria a far viaggiare un convoglio tra due località in un determinato periodo temporale, definizione della quale dovremo abusare tra non molto.

Nel 2004, e anche questo è un allegato alla memoria dell'ufficio del Pubblico Ministero, il gestore dell'infrastruttura, ingegnere Elia, emana - in persona dell'ingegner Elia voglio dire - emana la disposizione 14 del 7 aprile - trasmessa da Elia il 4 maggio 2004, soliti destinatari - "specifica dei requisiti funzionali per la determinazione del profilo statico della velocità massima ammessa dalle linee", facendo riferimento a foglio 3 di 14 in maniera specifica quale fonte normativa al decreto dirigenziale 22 maggio 2000 protocollo 247 VIG - leggo così l'acronimo - 3, recante la definizione degli standard e delle norme di sicurezza sul quale dopo - dopo - converrà riflettere nell'esame del decreto 1/2009 della Agenzia. Ripeto, disposizione numero 14: "Viste talune norme" - che non vi leggo - "che demandano al gestore della infrastruttura di emanare disposizioni e prescrizioni per lo svolgimento dell'esercizio ferroviario in condizioni di sicurezza" eccetera. Lo scopo della disposizione 14 punto 1.1 è quello di

stabilire i criteri per definire il profilo funzionale della velocità massima ammessa dalla linea ed individuare i punti di variazione del grado di frenatura. Perché, voi capite, questa è una marcia progressiva di avvicinamento ad altro tema direi assai rilevante.

Nel 2005, disposizione R.F.I. numero 3 del 3 febbraio. Ancora l'ingegnere Elia che firma. È già allegata alla memoria 5 ottobre 2015 del Pubblico Ministero. "La velocità relativa ha solo rango A con un valore massimo fino a chilometro orari 90". E voi controllerete.

Io, anche per tranquillizzare il collegio dei giudici, credo che a questo punto, cioè girata la boa dell'anno 2005, la ordinata progressione normativa che abbiamo rammentato consenta di affermare che in capo a Rete Ferroviaria Italiana si fosse strutturata una competenza bastevole a regolare e gestire i due grandi temi inscindibili della sicurezza e della velocità avendone il gestore dell'infrastruttura concessionario dello Stato tutti gli adeguati poteri e disponendo di conoscenze ed esperienze pacifiche in un contesto di assoluta e comprovata autonomia di spesa. E risulterà a questo punto totalmente infondata e fallimentare la affermazione della consulente professoressa Torchia che indica negli anni 2000 l'epoca dei cambiamenti per sicurezza e velocità, per l'ottima ragione che non ci furono mai codesti cambiamenti, sempre restando nelle mani ferme delle

Ferrovie almeno fino al decreto 162 del 2007, il quale per cambiare glieli mise completamente sulle spalle.

10 agosto 2007, decreto 162. Io ritengo che una lettura finalizzata ad individuare la ratio della disciplina, e quelli che potremmo definire i plessi organici del decreto, debba avvenire a partire dall'articolo 6 rubricato "compiti dell'Agenzia", la quale pacificamente preposta alla sicurezza ferroviaria nazionale svolge compiti che sono partitamente descritti costì. Ma deve tra questi controllare, promuovere e se del caso imporre le disposizioni e l'emanazione delle prescrizioni di esercizio da parte dei gestori delle infrastruttura e delle imprese ferroviarie. E già qui si comprende allora che la fonte naturale delle disposizioni e delle prescrizioni di esercizio non è e non sarà la Agenzia ma, al contrario, il gestore e le imprese, perché soltanto in caso di inerzia di codesta casa madre, che è il gestore e l'impresa, soltanto a questo punto la autorità della Agenzia interverrà per imporre codeste disposizioni e prescrizioni. Infatti l'Agenzia stabilisce i principi, le procedure e la ripartizione delle competenze degli operatori ferroviari in ordine alla emanazione delle disposizioni di cui alla lettera B, che è quella che io vi ho appena letto, precedentemente. La lettera B è quella delle disposizioni e delle prescrizioni. E tutto questo, compreso il fatto che si può da parte

dell'Agencia a impartire ai gestori e a F.I., e a I.F., scusate, direttive e raccomandazioni utili al perseguimento della sicurezza, tutto questo costituisce il preambolo logico giuridico capace finalmente di giustificare la disposizione di cui all'articolo 5 numero 4 del decreto, talmente nota che si potrebbe fare a meno di leggerla ma che la pazienza e la sopportazione forse esangue del Presidente mi consentirà di accennare per un momento: "L'Agencia provvede affinché la responsabilità del funzionamento sicuro del sistema ferroviario e del controllo dei rischi che ne derivano, incomba sui gestori dell'infrastruttura e sulle imprese ferroviarie, obbligandoli a mettere in atto le necessarie misure di controllo del rischio, ove appropriato cooperando reciprocamente, ed applicare le norme e gli standard di sicurezza nazionali e a istituire i sistemi di gestione della sicurezza". Direi che il cerchio si chiude a questo punto, e si chiude peraltro ponendo a voi, a tutti, la necessità di distinguere tra i principi e i criteri necessari per la sicurezza e le norme tecniche standard di sicurezza che sono di stretta ed esclusiva competenza dell'Agencia, e le prescrizioni di esercizio la cui emanazione è assegnata al gestore e all'impresa salvo, nell'inerzia di costoro, l'intervento costrittivo imperativo da parte dell'Agencia medesima. Ovvero, da tutto ciò risulta, ma in maniera lampante, palese, la

competenza a emanare le prescrizioni di esercizio assegnata e appartenente al gestore e all'impresa, ed è per questo che l'articolo 5 numero 4 li rende responsabili, incomba codesta responsabilità su di loro. E si capirà finalmente il senso di ciò che si legge all'articolo 8 numero 1, e cioè che gestore e impresa sono responsabili della propria parte di sistema - ricorderete Chiovelli sul punto -, sono responsabili della propria parte di sistema e del relativo funzionamento sicuro nei confronti di utenti, clienti, lavoratori interessati e terzi.

Nel 2008 ci sarà, ricorderete, tutto quel complesso di manovre che vedono la nomina del direttore dell'Agenzia, la convenzione tra Ministero e Agenzia e le Ferrovie, e tutte altre grandi cose comprese le ratifiche e i verbali di ratifica dalla cui data si fanno decorrere gli effetti.

Del resto, il decreto 1 dell'Agenzia, 1/2009, che rivede, nel senso che interpreta, questa nostra lettura del decreto 162 è la conferma, è il conforto della bontà di questa lettura. E ai nostri occhi, Signor Presidente, io mi permetto di aggiungere che dovrebbe avere il decreto numero 1 del 2009 dell'Agenzia anche il pregio del tempo perché viene emesso il 6 aprile del 2009 ed entra in vigore il 21 di aprile del 2009, ovvero prima rispetto a certi avvenimenti che innescarono, come disse direi in

maniera lucida e spietata il Pubblico Ministero, il gioco indecente dello scaricabarile.

Io vi anticipo, se posso usare questa espressione dopo così tanto tempo che vi impegno, vi anticipo che nella visione che io mi permetto di coltivare di questa vicenda, do veramente scarsa importanza a tutto quello che si è succeduto, che è maturato di normativo, di documentale dopo i fatti del 29 di giugno, proprio in ragione intanto di quello che diceva il Pubblico Ministero, che va condiviso, poi perché si percepisce in quell'atmosfera, e forse non poteva che essere così, era fatale che fosse così, qualcosa di guasto, qualcosa che fa intendere e che si è persa lucidità, si è perso quel necessario freno anche di equilibri, anche di serenità, anche di interpretazione dei ruoli rispettivi, che dopo lo shock che indubbiamente qualcuno deve aver provato, forse non tutti, c'è chi ha definito questa tragedia come uno spiacevole incidente ma altri ne hanno sofferto, deve avere contribuito, ripeto, a guastare il dipanarsi dei rapporti anche istituzionali. Prudenza mi suggerisce allora di tenerne conto sì sul piano come dire storico dello studio dello sviluppo delle fonti normative e delle fonti documentali, ma con questo, che non è un pregiudizio, è un criterio di prudenza, a pesarli nel loro significato.

PRESIDENTE - Sospendiamo cinque minuti, Avvocato.

AVV. MAFFEI - Ma con piacere, Presidente, e gliene sono debitore.

PRESIDENTE - Cinque minuti di sospensione.

- Viene sospeso il procedimento alle ore 15:59.

- Viene ripreso il procedimento alle ore 16:08.

PRESIDENTE - Allora, l'Avvocato Piazza si allontana, sostituito dall'Avvocato Agatau.

- Alle ore 16:08, l'Avvocato Piazza lascia l'aula.

PRESIDENTE - Avvocato Maffei.

(voce fuori microfono)

PRESIDENTE - Sì, Avvocato Agatau. Già messo a verbale, Avvocato.

AVV. MAFFEI - Nel 2007 viene alla luce altresì, in data 31 ottobre 2007, la direttiva 169 del Ministro dei trasporti, in quattro articoli, che regola - ometto la lettura - e mantiene la competenza di R.F.I. per la sicurezza. Per la verità un'occhiata darò all'articolo 1, e vi prego di perdonarmi: "R.F.I. S.p.A. e la Direzione generale del trasporto ferroviario del Ministero dei Trasporti conservano la responsabilità delle decisioni e dei provvedimenti che saranno adottati in materia di sicurezza. Restano fermi" - numero 2 - "i compiti della Direzione generale del trasporto ferroviario e quelli del gestore dell'infrastruttura R.F.I. in materia di sicurezza. R.F.I." - numero 3 - "è tenuta a garantire il regolare svolgimento di tutte le attività connesse con la

sicurezza della circolazione ferroviaria. R.F.I." - numero 4 - "prosegue le proprie attività avvalendosi delle strutture organizzative della società preposte" - etc. etc. - "ai fini delle attività di gestione e di controllo" - la mia lettura è un po' libera, lo devo chiarire - "sulla sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario", e questo è testuale. Punto 6: "Nel periodo transitorio" - e sappiamo di che si tratta - "la Direzione generale del trasporto ferroviario con il supporto di R.F.I. prosegue a curare i rapporti con l'Agenzia ferroviaria europea, ERA, in materia di sicurezza" eccetera. Quindi in un modo o nell'altro R.F.I. è al centro costantemente dell'intera vicenda.

Nel 2008 la convenzione, il primo verbale, lo dicevamo prima, la ratifica e l'entrata in vigore. Però, però c'è un però, però le cose nel 2008 non dovevano andare molto bene se il Ministro dei trasporti sentì il bisogno, con la direttiva 30 giugno, di precisare questo - e qui vado indicando le pagine -: "Pagina 3: il gestore e l'impresa, responsabili della propria parte di sistema e del relativo funzionamento in sicurezza, attivino le necessarie misure finalizzate al controllo dei rischi". E, noti il Tribunale, alla pagina 4 il Ministro contempla anche una iniziativa in ordine a sanzioni per l'inosservanza, il che mi sembra di poter dire a livello dei rapporti istituzionali ha un significato rimarchevole

perché siamo a livelli apicali di autorità. E lo spettacolo di un ministero e di un ministro che espressamente minaccia, perché di questo si tratta, sanzioni per inosservanza dopo che ha redarguito, e non poco, sia il gestore che l'impresa, è qualche cosa che almeno per la mia limitata esperienza è eccezionale in codesto contesto, a far intendere che di eccezionale c'era veramente il guasto.

In data 7 maggio 2009, la ERA esce con il resoconto finale circa la valutazione dell'impatto dell'uso dei dispositivi di rilevamento deragliamenti sulla rete ferroviaria dell'Unione Europea e a questo punto, elencando al paragrafo 9 punto 2.2 i criteri di gestione dei rischi, elenca quattro voci - cominciando dalla fine -: "Percorsi alternativi o disposizioni speciali su determinati percorsi". Disposizioni speciali su determinati percorsi, Signor Presidente, sta a significare che è veramente impropria tutta la gazzarra che si è orchestrata in ordine a quel problema - che è un non problema - circa la variabilità dei valori di velocità. "Ah, non si può. Ah, non si può". E poi dopo questa prima intransigente affermazione, embeh va motivata la cosa. D'altra parte dopo la tragedia è vero che si ridusse la velocità passando da lì ma fu un gesto di cortesia nei confronti delle vittime, della città e del sindaco e di chi altro. Ma superato un certo effetto,

a fronte di tanto, io vorrei che loro soppesassero questa indicazione dell'ERA: percorsi alternativi o disposizioni speciali su determinati percorsi. È la testuale canonizzazione del principio che a tutela di certi beni chiunque può intervenire per modulare i valori eventualmente preoccupanti anche della velocità. "Divieto di incrocio dei treni" è la seconda voce a partire dalla fine. "Tempi di viaggio specifici", cioè la tassatività(?) dei tempi. E, in principalità, e come prima voce "velocità ridotta".

"Ma di che stiamo parlando?" si chiese il Pubblico Ministero quando trattò, come seppero fare i due magistrati, questo aspetto. Ma di che stiamo parlando? Stiamo parlando di una iniziativa che avrebbe potuto essere salvifica e che invece fu negletta nonostante che non solo le norme, non solo le leggi, non solo tutto quanto possa uscire dalle mani di una autorità sovranazionale, di un governo nazionale, di un'impresa nazionale, ma di quanto è dettato dal senso minimo della prudenza e della opportunità, il che ovviamente sposta il fuoco della osservazione in ordine a codeste condotte omissive dall'ambito della colpa specifica a quello della colpa generica.

Che dopo la tragedia le tensioni e i veleni si fossero esasperati è già stato detto. Ma non è stato detto che il 28 di luglio presso il Senato della Repubblica un gruppo

di senatori ebbe a osservare - testualmente -: "In conseguenza della mancata adozione delle predette regolamentazioni già indicate, le competenze relative all'infrastruttura ferroviaria nazionale rimangono ancora in capo a F.S. S.p.A. che, tramite la controllata R.F.I. e in contrasto con la normativa comunitaria, mantiene il ruolo contemporaneo di soggetto controllore e di soggetto controllato in tema di sicurezza ferroviaria, almeno per quanto concerne le competenze sulla sicurezza della infrastruttura". E a questo seguì in data 19 agosto 2009 dal Ministero dei Trasporti ancora un richiamo estremamente duro all'ingegnere Moretti con nota a firma del capo di gabinetto, e testualmente "d'ordine del ministro", con cui in sostanza si ricorda che R.F.I. riceve dallo Stato ogni anno fiumi di denaro e si ingiunge al gestore di mettersi al passo per adempiere agli impegni assunti con la convenzione 28 maggio 2008 con l'Agenzia Nazionale.

E' in questo imbarazzante clima di polemiche che in data 24 settembre 2009 giunge - devo dire d'un tratto - la relazione e documentazione spedita da Rete Ferroviarie Italiana al Compartimento di Polizia Ferroviaria della Lombardia, su richiesta parrebbe di questa, e la relazione è a firma del Direttore della direzione legale e del Direttore della direzione personale e organizzazione. Rammento soltanto le pagine 34 e 35 che

avrete la pazienza di ascoltare. "Alla stregua del decreto 162 del 2007 sono attribuite alla Agenzia le competenze in materia di norme tecniche e di standard di sicurezza e ai gestori e alle imprese ferroviarie quelle in materia di disposizioni e prescrizioni di esercizio". Alla pagina 35 - loro vedranno - viene precisato che i gestori e le imprese ferroviarie possono emanare disposizioni e prescrizioni di sicurezza. Questo, questo nella relazione e documentazione della stessa R.F.I. La stessa indicazione perverrà in data 29 settembre 2009 dallo stesso Ministero delle Infrastrutture nella relazione annuale sulle attività svolte nel 2008 laddove si tratta - alle pagine 7 e 8 - il tema delle competenze nel presidio della sicurezza ferroviaria attestandosi ancora una volta sulla distinzione fra le diverse competenze Ministero, Agenzia, gestore e impresa, laddove al gestore e all'impresa compete emanare disposizioni e prescrizioni di esercizio in base alle quali R.F.I. e l'impresa operano sulla rete nazionale.

Ora, io credo, Signor Presidente, che si possa a questo punto dire che la dimostrazione che ci eravamo prefissi di dare circa la esistenza della competenza in capo alle ferrovie e per esse alle controllate in maniera stabile, perdurante, assolutamente specifica e mai dismessa, questa dimostrazione sia esaurita, sia completa. Il risultato è la rilevanza, come dicevo poco fa, la

rilevanza ai fini delle norme incriminatrici speciali di quelle condotte omissive che, dipartendosi da epoca remota - il che costituisce ovviamente un risvolto direi peggiorativo della condotta omissiva, perché loro capiranno bene che l'omissione di un giorno ha un peso e un significato, l'omissione di anni ha un significato e un peso tutt'affatto diverso - bene, queste condotte omissive si protraggono in un contesto assolutamente inequivoco nel quale il competente è depositario della custodia, della garanzia dei beni oggetto della tutela. Sei competente in questo, sei garante di questo. Sei competente in ordine alla sicurezza, sei competente in ordine alla velocità, sei competente in ordine all'esercizio ferroviario: sei garante per questo, che questo non leda o non ponga in pericolo i beni presidiati. Questa è la costruzione e a questa ora io mi debbo attenere per affrontare l'ulteriore aspetto della nostra vicenda.

Dico quindi che competenza, valutabilità dei rischi, disponibilità degli strumenti e dei poteri impeditivi o mitigativi costituiscono i presupposti fondanti la responsabilità, e di conseguenza la giustificazione logico giuridica dell'incombere di essa su uno o più soggetti determinati che l'ordinamento colloca in quella specifica posizione. La chiave di lettura - non si rammarichino di questo e di questa insistenza - è

costituita di sicuro dal significato delle disposizioni e delle prescrizioni di esercizio e a questo conviene condurre un approccio utilizzando - è stato oggetto di nostra sofferta produzione perché chissà come mai ma era stato cancellato da ogni fonte di informazione - utilizzando il prospetto informativo della rete, edizione 2008, che loro hanno, meglio noto con l'acronimo di PIR, Prospetto Informativo della Rete, il quale ci guida nell'interna *corporis* di questo sistema non facilissimo da penetrare, anticipando che il documento contiene tutte le informazioni per accedere alla rete, cioè all'infrastruttura ferroviaria nazionale. Nel glossario PIR 2009, questa volta, si legge: "Traccia oraria è la frazione di capacità della infrastruttura ferroviaria necessaria a far viaggiare un convoglio tra due località in un determinato periodo temporale". Sembra il trionfo dell'ovvio. Ma, al contrario, è un momento importante di quello che può essere il vostro ragionamento a venire, perché risulterà subito evidente allora come la traccia oraria sia un contenitore di disposizioni e di prescrizioni di esercizio e abbia in sé la componente velocità. Ed eccoci allora nel cuore del problema che dobbiamo affrontare. Disposizioni e prescrizioni di esercizio altro non sono che le regole da adottare per l'esercizio, e l'esercizio è far viaggiare un convoglio dall'origine alla destinazione e farlo in un tempo

determinato. Le domande ulteriori a questo punto saranno: chi compie l'esercizio di far viaggiare? Ovvero chi è il soggetto attivo - si fa per dire - della condotta di esercizio ferroviario? La contaminazione è voluta. E a rispondere sarà ancora il glossario del PIR che richiama non a caso il detto del decreto legislativo 188 del 2003. "Gestore dell'infrastruttura" - secondo il decreto - "è il soggetto incaricato della realizzazione, della manutenzione dell'infrastruttura e della gestione in sicurezza della circolazione ferroviaria", ma secondo il PIR è il soggetto incaricato della realizzazione e manutenzione dell'infrastruttura e gestione in sicurezza della circolazione ferroviaria. Ovvero, come si dice in ambiente mafioso, quando ci si presenta siamo la stessa cosa. Quindi è il gestore che ha l'incarico, cioè la competenza della gestione in sicurezza della circolazione ferroviaria, e questo riguarda anche il trasporto di merci pericolose che avverrà nel rispetto dell'articolo 132, della prefazione generale all'orario di servizio, e della normativa RID. La disciplina RID per quanto sia stata direi enfatizzata nei riferimenti della consulente Torchia e del testimone Genovesi, si ritorna sempre lì, la disciplina RID - che si occupa in realtà non di treni, ma di merci e di imballaggi e confezioni di merci che viaggiano sui treni - e le prescrizioni di esercizio costituiscono il binario normativo su cui gestire in

sicurezza la circolazione ferroviaria. E il PIR ci dice ancora qualcosa. Ci dice qualcosa che è contenuto al capitolo 2 regolante le condizioni di ingresso alla infrastruttura: come si accede all'infrastruttura. E nella edizione del 2008 è detto con chiarezza che l'accesso all'infrastruttura è consentito alle imprese ferroviarie, alle associazioni internazionali di imprese ferroviarie, alle persone fisiche o giuridiche con interesse di pubblico servizio o commerciale al trasporto ferroviario. Con questa complicazione: che queste ultime, cioè le persone fisiche - e via ballando - dovranno indicare al gestore una impresa ferroviaria che effettui per loro conto l'esercizio, cioè il trasporto, utilizzando la traccia, ed è la cosiddetta impresa ferroviaria partner che intrattiene in quanto tale, scusate l'abuso della lingua inglese, un rapporto di partnership con il suo controfaccia. Tutto comincia con una domanda, la quale è domanda di accesso all'infrastruttura, ed è avanzata dalla impresa ferroviaria in proprio o per conto del privato al gestore. L'impresa ferroviaria chiedente, istante dichiara e dimostra di avere tutti i requisiti: licenza di trasporto, certificato di sicurezza ed altri ammennicoli, sul che il gestore condurrà una sua istruttoria cadenzata nei tempi, la quale si concluderà con un accordo quadro per un periodo di durata di cinque

anni, o comunque con un contratto che sarà - notino - un tipico contratto a prestazioni corrispettive, con il quale le parti contraenti si danno atto di quanto viene elencato sotto la rubrica "diritti e doveri del gestore e delle imprese ferroviarie", con specifica altresì delle rispettive responsabilità. Ed è direi evidente a questo punto come la vicenda contrattuale si saldi con il regime dell'articolo 8 numero 4 del decreto 162/2007 in relazione anche nella forma, cioè relazione direi testuale ed espressa all'articolo 6 comma 2 lettere A e B dello stesso decreto, che contemplano la emissione da parte del gestore e dell'impresa di prescrizioni e - se del caso - di disposizioni, ovvero di quanto è necessario a regolare in concreto e sul campo l'esercizio del trasporto ferroviario. Tutto questo troverà poi un suo preciso risultato in una dimensione direi documentale, che in quanto tale è utilizzabile sul piano probatorio, in ordine a una serie di atti che sono stati oggetto di attenzione, di grande attenzione da parte dell'organismo investigativo che, sempre nella relazione 23 marzo 2012, pagina 82, le elenca, e queste sono la lettera di vettura, il modulo di comunicazione di composizione dei treni, le prescrizioni al treno, eccetera. A questo noi aggiungiamo la scheda treno M100A in cui si dettano le velocità in relazione allo sviluppo delle tratte. I documenti sono consegnati alla partenza al formatore del

treno e al macchinista e provengono da Trenitalia. Trenitalia ovviamente è l'impresa ferroviaria che ope legis ha stipulato con il gestore R.F.I. l'accesso all'infrastruttura e l'utilizzo di essa secondo la relativa traccia e nell'ambito dei suoi disciplinari. Il lettore del PIR, e io vi raccomando di esserlo, troverà la esplicitazione dell'intera procedura interpartes per la fase precontrattuale e istruttoria, per la fase contrattuale addirittura con allegazione anche delle bozze degli atti, cioè dei contratti, e le prestazioni esecutive degli accordi, derivandone un panorama che è composito e significativo ed emergendo da ciò in particolare una interazione costante e totale fra il gestore R.F.I. e l'impresa ferroviaria. Rammento il punto 2.3.3.1: "Dovere dell'impresa di informare il gestore ma riservatezza nei confronti di terzi". Punto 2.3.3.2: "Dovere dell'impresa di rispettare disposizioni e prescrizioni impartite dal gestore". Punto 2.3.5: "L'impresa deve informare il gestore su tutto quanto inerente le tracce". Punto 2.3.7.1: "Il gestore per coordinare l'esercizio ferroviario utilizza propri centri decisionali centrali e periferici", casomai ci fossero dubbi che questi signori non sono strettamente e completamente competenti.

Però, Signori Giudici, questo si legge sul PIR, ma agli atti di questo processo si trova altro, perché su

richiesta della Polfer, 14 luglio 2009, il 16 luglio 2009 F.S. Logistica inviò agli inquirenti una proposta di contratto 30 gennaio 2009 avanzata da Trenitalia a Logistica che poi - poi - Logistica accettò il 20 novembre 2009. E voi capirete come già la cronologia di questi atti la dica lunghissima sulla affidabilità della documentazione, del che sono ben consapevoli tutti a cominciare da quelli di Logistica che infatti arrangiano nella lettera 16 luglio 2009 un tentativo balbettante - io direi - per giustificare ciò che giustificabile non sembra. Perché si esamini la lettera, 16 luglio 2009. L'illeggibile firmatario di essa accampa una incontrollabile prassi secondo gli usi in forza della quale: primo, ci sarebbe stata una proposta avanzata da Trenitalia il 30 gennaio 2009; secondo, a questa sarebbe seguita una negoziazione della quale non esiste traccia; terzo, sarebbe seguito un accordo reso operativo l'8 gennaio 2009 che - se il mio calendario non è roba da ubriachi - è anteriore di 22 giorni alla proposta ma sarebbe stato reso operativo mediante inserimento nel sistema informatico merci di Trenitalia con il numero che voi leggete lì. La formalizzazione cartacea avviene mediante la proposta contrattuale trasmessa da Trenitalia e la successiva accettazione di Logistica che, nel caso di specie, non è ancora intervenuta per ritardi procedurali interni al rapporto contrattuale. Allora, a

scanso di giramenti di testa, secondo gli usi, tra molte virgolette, usi che non esistono, l'accordo contrattuale *de quo* - dopo la sua negoziazione che non esiste - è stato reso operativo l'8 gennaio 2009 con l'inserimento nel sistema informatico merci di Trenitalia. E l'8 gennaio 2009, io gradisco insistere, è precedente di 22 giorni alla proposta iniziale, quindi l'inserimento sarebbe avvenuto per rendere operativo un accordo che non esisteva perché non esisteva la proposta, non esisteva la negoziazione e non esisteva l'accettazione della proposta, che infatti arriva niente meno che il 20 gennaio 2009 per ritardi procedurali interni.

Voi che conoscete bene la geografia e che avete girato il mondo, fatevi una domanda. E la domanda è questa: ma si sarebbero comportati così i magliari di Casapesenna oppure avrebbero avuto un po' più di dignità in questo loro incredibile - incredibile -, paradossale, volgare inquinamento della prova? Naturalmente, Giudici, non esiste neppure negli atti il contratto tra gestore e impresa ferroviaria. Per la verità la Polfer non l'ha chiesto. Però se mai è esistito mi domando perché in una situazione di questa fatta, e che sia di questa fatta non c'è dubbio, non si sia sentito il bisogno di tentare un rimedio sul piano della non incredibilità, del non scandalo, della non vergogna, producendo quel contratto magari senza data certa, magari confezionato in un

sottoscala di uno di questi uffici all'ultimo momento? Ma un tentativo del genere ... E la domanda mi sembra lecita: perché? Se vi dicessi, Signor Presidente, che la risposta potrebbe essere, forse, nello stesso PIR? Perché - come vi dicevo prima - il PIR contempla una procedura codificata che ha il suo epicentro proprio nel contratto tra il gestore e l'impresa ferroviaria, e questo contratto - di cui c'è la bozza nel PIR - dovrà avere certe forme e certi contenuti - che sono quelli indicati nel PIR - capaci di svelare di questa vicenda un po' di più di quanto emerga dalle carte spacciate come la documentazione del rapporto.

Che il viaggio del 29, intendo, perché qui siamo giunti, presupponga la domanda di accesso dell'impresa ferroviaria all'infrastruttura, l'istruttoria e l'accoglimento da parte del gestore, il contratto tra i due e il rilascio da parte di chi deve di traccia all'impresa, embeh questo mi sembra fuori di dubbio. E allora insisto a chiedermi: perché pare che tutto tenda a mutilare la prova? Io mi trascino dietro un'ipotesi che è suggerita dal testo del PIR, il quale è assolutamente capillare, e di questa capillarità si percepisce il senso nelle 170 pagine del volume che è di 120 pagine più 50 di allegati: soggetti, ruoli, competenze, procedure, bozze degli atti. Io non ho mai visto una cosa del genere. Però al di là di questa chiarezza, per certi aspetti si sfuma

e si accennano questi aspetti con la tecnica del mero richiamo normativo, cioè del puro riferimento alla fonte. Si dirà: è più agile. Sì, ma è meno chiaro. Intendo dire che su certi argomenti si sorvola, si tende a non approfondire, si tende a non esplicitare. La forma è criptica. E allora chiedetevi quali sono questi argomenti, quali sono questi aspetti, e la risposta sarà "sono quelli del denaro", trattando i quali il PIR rinvia nudo e crudo al decreto legislativo 188 del 2003. E questo - voi capite, stiamo con i piedi per terra - induce il lettore normale a passare oltre, sovente senza approfondire, senza controllare il testo richiamato, il testo di riferimento, perché lo si fa solo in presenza di una curiosità, cioè di una esigenza conoscitiva specifica che normalmente il lettore non ha, che ovviamente possiamo avere noi che siamo oramai intossicati da questa ricerca e quindi siamo andati a controllare risalendo alla fonte, ma a cose normali ciò non avviene. E risalendo alla fonte, all'articolo 17 del decreto 188 del 2003 si legge questo: "Numero 5: per il calcolo e la fissazione del canone dovuto per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria si applicano i seguenti parametri: a) qualità dell'infrastruttura ferroviaria intesa come velocità massima; b) saturazione; c) usura del binario e della linea elettrica legata al peso e alla velocità del convoglio; d) velocità intesa come grado di

assorbimento di capacità". Ovvero su una, due, tre, quattro, cinque voci che corrispondono ad altrettanti criteri per il calcolo e la fissazione del canone, tre sono interessati dalla componente velocità. Vorrà dire qualcosa? Forse a voi come a me va alla mente Giovanni Falcone e il suo insegnamento: se si segue il denaro finisce che si trova quello che si cerca. E siccome andando un po' indietro nel tempo, nel tempo legislativo intendo, fino al decreto presidenziale 277 del '98, all'articolo 7 si ritrova sotto la rubrica "canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria", punto 3, l'identico dettato normativo che si è già visto nel decreto precedentemente esaminato. Identico. Allora siccome *prius in tempore* questa è la norma madre della disciplina del corrispettivo dovuto, ed è norma longeva e resistente, perché se il decreto 277 del '98 di cui fa parte viene abrogato proprio dal decreto 188 del 2003 con l'articolo 38, l'articolo 7 invece del decreto abrogato resta trasfuso nell'articolo 17 di esso. Quindi, per costante applicazione di codesti principi - che sono principi, per carità, espressi dalla legge -, la velocità è connessa all'utile. E io dico che è questo il motivo per il quale si nasconde. Nel PIR non esplicitando il legame. Nel contratto, se ci fu mai, facendolo sparire. Perché è ovviamente molto imbarazzante alla luce di quello che è successo - è ovviamente molto imbarazzante

di fronte agli esiti di quello che è successo - che la comunità, l'opinione pubblica, noi, il paese possa stabilire una spiegazione tra ciò che prudenza, cultura, diligenza, esperienza avrebbe assolutamente sconsigliato. Andando oltre, se il PIR definisce la traccia oraria come la frazione di capacità dell'infrastruttura necessaria a far viaggiare un convoglio tra due località in un determinato periodo temporale, ciò significa che la traccia descrive e documenta il viaggio del convoglio, cioè descrive l'espressione compiuta dell'esercizio ferroviario tra il luogo di origine e quello di destinazione in un arco di tempo determinato. E questo implica perciò solo la componente velocità. E siccome il viaggio è esercizio ferroviario, e questo deve attuarsi in sicurezza, voi capirete che la sicurezza dell'esercizio ferroviario contiene il concetto necessario di velocità sicura, cioè adeguata alla esigenza di sicurezza, ovvero sarebbe impensabile e assurdo che in un quadro composito di standard di sicurezza, di disposizioni e prescrizioni di sicurezza, latu sensu, di misure di sicurezza e mitigative, albergasse una costante ma eterogenea a codesto sistema armonizzato che, essendo libera da ogni vincolo di adeguatezza, tuttavia rimanesse capace - avendone calcolabili potenzialità - di alterare l'equilibrio e l'andamento dei processi che fondano la sicurezza. Voglio

dire che sicura la linea, sicura per controlli effettuati o presunti - soprattutto presunti - la condizione del materiale rotabile, sicuro il trasportato, cioè l'oggetto, secondo il RID, necessariamente sicuro deve essere anche il valore della velocità. E aggiungo che sotto questo aspetto noi non possiamo liberarci e dimenticare che anche questa storia rientra in un quadro generale a cui appartiene ancora l'antico momento in cui si dismise l'utilizzo dei carri scudo. Perché? Perché con questo, cioè abolita la protezione dei carri scudo - chi la sminuisce, chi ne sventola la modesta efficacia lo afferma, ma io non ho trovato alcuna dimostrazione affidabile di tutto ciò -, dismessa la protezione dei carri scudo non si supplirà mai a questo vuoto. E si deve notare la mancanza assoluta di prescrizioni in ordine a questa protezione. E al tempo stesso si deve ricordare la consapevolezza che in questi ambienti certamente si era raggiunta in ordine al fatto che le cisterne potessero essere lesionate da antagonisti metallici, consapevolezza che noi desumiamo dalla prescrizione di distanziamento tra cisterne e carri carichi di profilati, perché questa prescrizione ha - se non altro - proprio questa valenza di essere dimostrativa di come nell'ambiente delle ferrovie si fosse oramai ben consapevoli che le strutture, che i metodi di costruzione, insomma che le cisterne che viaggiavano e che viaggiarono in quella

occasione erano organizzate, erano concepite e realizzate con metodologie e materiali che non le rendevano immuni dalla perforazione. E a tutto questo si aggiunge ancora una volta, come una persecuzione, la sicura competenza delle Ferrovie dello Stato.

Voi avrete la bontà altresì, io ve lo accenno volando, di riflettere anche su un aspetto anteriore di questa storia, gli anni sono quelli dal '91 al '93, e di questa storia l'opinione pubblica non fu mai informata. La notizia non circolò. Io non voglio arrivare a dire che si sia sperimentato anche allora l'utilizzo del silenzio però il fatto è quello che è. Preferisco dire che si fece passare sotto silenzio questo che è stato certamente uno sfregio alla sicurezza mai sanato, mai ricucito, mai ovviato, perpetrando il quale si approfittò di una congiuntura molto particolare e dolorosa per evitare che l'opinione pubblica ne fosse criticamente partecipe. E si parlava di sicurezza. Eravamo nei momenti dell'imperversare, e non trovo significato migliore, della vicenda di "Mani pulite". Eravamo a cavallo tra i suicidi di Cagliari e di Raul Gardini. E di lì a non molti mesi dopo, l'allora Presidente del Consiglio fu oggetto di una contestazione terribile davanti al Raphael, ricorderete. Poi seguirono le stragi: via Fauro, via dei Georgofili, Milano, le chiese romane. L'opinione pubblica era certamente attratta altrove però l'episodio

dei carri scudo fu di una gravità enorme.

Mi domando: negli anni seguenti che cosa si è fatto in tema di sicurezza? Che vuol dire in tema di sopravvivenza. E rispondo che si è fatto quasi nulla. Io vorrei non enfatizzare quello che è già carico in sé di potenzialità enfatizzanti. Io sono qui per lavorare con voi - meglio, se me lo permettete - per tentare di lavorare per voi a sgrezzare la materia, non di più. Però se ci guardiamo a ritroso - come voi sapete è la specialità dei vecchi questa e quindi io lavorerò per voi e voi mi vorrete seguire - se ci si guarda a ritroso si capirà, si percepirà, sarà evidente che non si è fatto nulla di significativo, e quell'argomento che abbiamo più volte considerato in ordine al protrarsi delle condotte omissive ne è la dimostrazione migliore, del che sono consapevoli lucidamente le difese di taluni imputati, e non avrebbe potuto essere che così perché i miei contraddittori sono professionisti di grandissima qualità, alcuni dei quali - e questo può essere anche un limite, un difetto - mi onorano della loro amicizia. E si è sostenuto da quella parte che vi fu invece in un certo periodo come un fervore ideale e tecnologico e si introdussero strumenti di ultima generazione, marcati con acronimi prestigiosi, mentre scorrevano fiumi di miliardi di investimenti, 13 fu detto miliardi, e Raffaele Cantone faceva ancora un altro mestiere. Investimenti faraonici

che essendo naturalmente provenienti dai versamenti dei contribuenti, non credo da questue e neanche da rapine, io mi domando perché debbano diventare oggi una medaglia d'oro, ovviamente d'oro, sul petto dell'ingegnere Moretti. Se voi tornerete a leggere quella pepposa missiva di un direttore, comunque di un eminente personaggio del Ministero all'ingegnere Moretti, l'abbiamo sfiorata poco fa, non mi ricordo la data, in cui si contesta - con un tono che definire tagliente è riduttivo - proprio questo fiume di denaro senza riscontri e con un atteggiamento di assoluto disimpegno che potremmo magari liberamente tradurre con il termine di boicottaggio e di sicura inadempienza rispetto agli accordi pattuiti e agli impegni presi pattuendoli, si vedrà allora che questa avance difensiva in effetti non coglie nel segno perché i treni diagnostici credo che siano stati adottati prima nel Burkina Faso e in Perù che non da noi. Ma questo è poco. E sono ricordi di un viaggiatore che sono io. In Perù ho preso due treni e mi sono ritrovato in due deragliamenti. Ma forse avevano i treni diagnostici. Ma il punto è un altro: il punto è che i treni diagnostici con i fatti che danno luogo alla imputazione non c'entrano nulla perché noi qui stiamo discutendo di trasporto ferroviario di merci pericolose, non di geometria del binario, e stiamo discutendo delle omissioni perpetrate da costoro nell'arco di anni e anni

nel cui ambito la geometria del binario è totalmente avulsa e assente. Perché non parliamo anche della abilità dell'ingegner Moretti a giocare a tappini sul marciapiede? Io scommetto che sia stato bravissimo lui. Sui marciapiedi di Rimini si sarà fatto una fama. Ma i treni diagnostici qui hanno lo stesso senso del gioco dei tappini? Cioè è una sciocchezza assoluta parlare in questi termini se non seguendo una strategia difensiva deviante, che ovviamente lascia il tempo che trova.

Ora, nell'età dell'oro - non del fervore ideologico, vi prego - nell'età dell'oro avvennero alcune cose, le racconta, istruito alla bisogna, e io lo dico perché ne sono convinto e perché dalla testualità delle trascrizioni emerge nella più chiara delle evidenze, istruito, cioè eterodiretto, come l'ingegner Genovesi, risulta qualche cosa che io naturalmente non vi posso risparmiare. Pagina 94 della trascrizione: "Cosa hanno fatto questi due sistemi SCMT e SSC? Hanno di fatto fin dal 2007 azzerato incidenti gravi derivanti da urti e svii dovuti a supero di velocità e urti fra treni e svii e altri fenomeni". E ciò va letto insieme ad altra indicazione di cui alla pagina 220 della trascrizione, fornita dal teste: "L'idea venne proprio all'ingegnere Moretti perché è proprio col 162" - leggi il decreto 162 - "che assunse" - lui - "come sistema di gestione della sicurezza la ISO 9001" - che credo fosse già esposta nei

musei dell'industria a quel punto - "e certificammo i nostri processi di sicurezza della circolazione e della manutenzione". Col 162 Moretti si illumina e comincia l'opera del rinnovamento. Allora ragioniamo. Ex ore suo, di Genovesi: "Fino al 2007 incidenti gravi dovuti a urti e svii, scontri fra treni e altre cause" - è sempre lui che lo dice - "ma entrano i nuovi sistemi che azzerano" - continua lui, ma mentisce - "gli incidenti gravi e ci si certifica per sicurezza e manutenzione con la ISO 9001". Però il 2007 non è un anno qualunque perché il 2007 è l'anno del decreto 162 che non nei termini della professoressa Torchia però introduce una Agenzia Nazionale per la sicurezza e un organismo investigativo del Ministero che con il Ministero circondano e mettono sotto osservazione Rete Ferroviaria Italiana, cioè il gestore, che a questa osservazione non era abituato. Voi capite che si crea di fatto una atmosfera, una condizione tipo fortapàsc, cioè l'ingegnere Moretti si sente circondato. E in questa prospettiva - la prospettiva nasce dal fatto che il 162 non viene concepito la sera e partorito la mattina alle sette un quarto, avrà avuto la sua fisiologica gestazione di templi italici e in Rete Ferroviaria si sarà saputo come andava maturando il testo del 162, ecco perché parlo di prospettiva, di prospettiva - in questa prospettiva io credo che per questo scopo, che ora vi dirò quale, si sia avviato il

ciclo delle riforme, cioè di migliorie che forse sono solo apparenti, per colmare quei vuoti e i ritardi e non farsi additare per quello che in realtà forse erano, e cioè i "grand commis" di una crisi dove i treni mortificano i pendolari, dove si fermano per ore nel caldo e nel gelo, che non hanno un ristoro decente, che sui percorsi lunghi non hanno neanche uno strapuntino allungato dove potersi riposare e che sono infestati da parassiti. Sono queste le capocchie di spillo di una situazione che è endemica. E tra l'altro sono treni che sviano, che sviano sovente come dice l'ingegnere Chiovelli il quale elenca una storia di numeri che è impegnativa sul piano delle conclusioni circa la gestione dell'esercizio ferroviario. Mi scuserete un istante.

PRESIDENTE - Coincide con uno stop richiesto dalla regia, quindi va bene.

AVV. MAFFEI - Grazie Presidente.

PRESIDENTE - Quindi un attimo.

AVV. MAFFEI - Sì, sì, volentieri.

(ndt, in attesa)...

PRESIDENTE - Prego, può riprendere.

AVV. MAFFEI - Sì, grazie. In questo contesto, l'ingegner Genovesi dovendo procedere alla edificazione del monumento non trascura il riferimento anche al famoso studio - così definito - condotto, mercé il contributo della professoressa Spadoni, al quale parteciparono le

università. Io ricavo queste sommarie indicazioni dalle informazioni rese alla Polizia Giudiziaria in data 5 marzo 2010 che verranno acquisite perché mi pare di capire la professoressa Spadoni non è stata indicata poi in nessuna lista testimoniale. E dunque, lo studio fu commissionato e pagato da R.F.I. E c'è qualche cosa di già visto. Ma è anche - per carità - una commendevole iniziativa. Università di Bologna, Roma, Milano Politecnico. "Il rischio nel corso di attraversamento, attraversamento di città, venne studiato valutando le frequenze sulla base dei dati statistici relativi agli incidenti registrati a livello mondiale". Però mi permetto di osservare che con questa metodologia forse non si è tenuto in considerazione il fatto che a livello mondiale sovente anzi quasi sempre si devono prendere in considerazione condizioni ambientali geografiche orografiche totalmente differenti rispetto a quelle che connotano l'ambiente nostrano che è gravato infatti da una orografia che altrove è assolutamente sconosciuta e improponibile. Quando si dice e si dirà da parte dell'ingegnere Genovesi "mah gli americani hanno treni tutt'affatto diversi dai nostri", è vero, gli americani hanno treni lunghi centinaia e centinaia di metri che non finiscono mai di transitare, sono treni che hanno a volte tre locomotive in testa e un altro paio in coda e le hanno nei percorsi di montagna, io li ho visti molto

spesso, ma quello che non si dice è che la condizione ambientale è completamente diversa perché i percorsi di montagna di cui vi facevo cenno nella realtà nordamericana sono praticamente irrilevanti, mentre gli americani hanno qualche cosa che da noi manca completamente, cioè hanno i deserti, e un conto è far andare un treno nei deserti del New Messico o dello Juta o del Nevada e dove voi preferite, e un conto è farli andare sulla Tirrenica, sull'Adriatica, comunque qui. Il che significa che viene meno quel dato base della riproduzione del fenomeno da sondare che è tipica dell'esperimento. La prima preoccupazione che ci impegna, allorché si dà vita all'esperimento, è la riproduzione del contesto e naturalmente degli oggetti e delle attività esperite in quella occasione. Ma se si fa riferimento a questo, magnificandolo con il riferimento a livello mondiale, e non si capisce o si capisce ma si tace che l'ambiente mondiale non è l'ambiente italiano, allora questo è soltanto un darlo a intendere o è soltanto una perdita di tempo, cioè dovrebbe suggerire e non suggerisce nulla, dovrebbe introdurre un criterio ed è un criterio assolutamente disadattato, è inconcludente, è ingannevole, è fallace.

Andiamo avanti: "Valutate così in questo modo le frequenze di incidente, le probabilità di rilascio di sostanze, le conseguenze dannose visti i criteri di

accettabilità di alcuni paesi europei" - e ci siamo ancora allo stesso punto. Ma di quali paesi stiamo parlando? Della cintura alpina? Però non è detto. E se si parla dei Paesi Bassi, se si parla del Belgio, se si parla della Danimarca o della Svezia o della Finlandia, per carità, lasciamo perdere l'Est europeo, la carenza di accostabilità tra i due scenari si rinnova e mina ancora una volta la validità dei risultati dell'indagine - "non si evidenziarono in questo modo situazioni di rischio particolare quindi non si arrivò ad un'analisi specifica del rischio connesso al trasporto con determinati tipi di cisterne piuttosto che non altre" - e questo lascia francamente molto impressionati - "la velocità non fu considerata quale elemento dirimente per gli attraversamenti e non c'erano dati statistici circa l'incidenza della velocità sul rischio" - beh, insomma, si poteva anche pensare alla teoria generale delle nuvole, no?, con questo sistema - "il rischio invece fu analizzato per alcuni tipi di scali e di attraversamenti, era il rischio quantitativo" - gli scali - "sulla rete invece non venne utilizzato il rischio quantitativo ma una scala di importanza per comparare diversi tratti della linea individuando quelli più sensibili" - e questo l'abbiamo fatto anche noi - "l'utilizzo di tali criteri mira a tenere a un livello valutabile come decisamente basso, da un punto di vista tecnico, la particolare

tipologia di rischio sottoposta a analisi". "Furono prese in considerazione" - dice Genovesi a pagina 168 e 169 - "cinque sostanze pericolosissime, tra queste il GPL. E tutto il percorso di questo convoglio fu studiato sulla linea" - attenzione - "fu studiato sulla linea considerando il pericolo della sostanza e l'antropizzazione". Io credo che l'ingegner Genovesi non dica la verità perché all'esame - come dire - intrinseco, cioè andando a pagina 170, io leggo che l'ingegnere dice: "Abbiamo studiato dove terminalizzavano le merci, dove traversavano no", e a pagina 197 e 199 si legge: "Lo studio di impatto fu solo sugli scali, non è trasferibile da una situazione all'altra", allora tiriamo le somme di questo discorso. Io credo che ci si debba porre una domanda e la domanda è: ma negli scali, negli scali di cui parla Genovesi, c'è la stessa condizione che c'è invece nell'ambiente esplorato dallo studio? Perché negli scali c'è la stessa antropizzazione che c'è sulla linea? Negli scali? E si va alla stessa velocità negli scali di come si va sulla linea? Perché i punti di riferimento per assimilare il modello studiato alla realtà a cui sia applicabile è - ribadisco - che l'uno riproduca quanto più possibile le caratteristiche dell'altro. Ma uno scalo è un porto. Nei porti non si va con tutte le vele come si va in alto mare, è ovvio. E si va comunque, sia nel vento sia sul binario, a una velocità completamente diversa. E

dentro allo scalo non ci sono gli uomini. E non c'è dubbio - a me sembra - che in operazioni di studio come questa il criterio della maggiore o minore antropizzazione debba essere quello assolutamente prevalente. Ma diventa significativa questa ispezione, questa penetrazione conoscitiva soltanto se ciò che si studia sia simile, molto simile, quasi uguale a ciò sul quale si deve poi applicare il risultato dello studio.

PRESIDENTE - Avvocato...

AVV. MAFFEI - Dica.

PRESIDENTE - Solo per darci... non per metterle fretta, assolutamente...

AVV. MAFFEI - No.

PRESIDENTE - ...ma per darci un'idea, siamo a buon punto?

AVV. MAFFEI - Direi di sì, Presidente, siamo a buon punto. Direi di sì. Insomma per cena possiamo andare a casa, vogliamo dire così? No, no, certamente che siamo a buon punto.

Esaurito l'argomento dello studio Spadoni sul quale riterrei inopportuno trattenermi oltre, l'ingegnere Genovesi aggiunge questa affermazione, questa precisazione: "Qualunque itinerario sulla Tirrenica doveva passare per Viareggio ma aveva indici di rischio minori della Milano". Affermazione che dovrebbe essere consolatoria ma che in effetti non consola assolutamente e fa intendere, preannunciandolo, quello che sarà detto

di lì a poco, e cioè che tutto il traffico delle merci pericolose aveva da passare su quella tratta. Ed è una notazione questa che allora a me pare debba richiamare in termini cogenti quello che ebbe a scrivere e a riferire poi in dibattimento un tecnico di notevole levatura, ovvero quell'ingegner Orsini che ha scritto pagine fondamentali sull'argomento, spiegando in particolare come lo studio del rischio che doveva essere effettuato con grande impegno in realtà sia stato quasi totalmente eluso. Io credo che le indicazioni di Orsini debbano essere considerate da loro con grande attenzione, perché la affermazione che verrà fatta poi dall'ingegner Genovesi, una volta incappato nel controesame dei Pubblici Ministeri, è di quelle che pesano, e Genovesi disse che ogni cisterna, ogni carro è una fonte di rischio autonoma, e noi abbiamo a fare i conti con un convoglio forte di 14 di queste ferrocisterne, tutte cariche di gas e di petrolio, cioè di un gas altamente infiammabile, e più pesante dell'aria, quindi tendente a stratificare verso il basso e restio a sgombrare. È un gas che può insinuarsi nelle fognature, negli anfratti, nelle cantine, in quelli che in Versilia chiamano "vespai" e che sono quelle strutture di base delle costruzioni le quali servono, queste strutture, a dare aria al manufatto specialmente quando questo insiste su un terreno che era fortemente infiltrato di acqua. Voi

sapete che la Versilia è una ex palude e l'edilizia versiliense risente di questo suo vizio di origine. Bene, questo gas può fare tutto ciò e può fare molte altre cose ancora, con questo non legittimando una illazione che a me è parso di cogliere nelle elaborazioni di quel collegio di consulenti del Pubblico Ministero, che il Pubblico Ministero ricordo nominò a ceneri ancora calde, forte di quattro, forse, o cinque membri, tra i quali l'ingegnere Mossa Verre, il professore Carcassi ed altri, dicono, scrivono che quel gas, quella massa gassosa avrebbe anche, eventualmente non avesse trovato sfogo - e mi permetto di dire impiego - nelle esplosioni e negli incendi localizzati dove sappiamo, avrebbe potuto anche interessare in maniera pesantissima altre zone più spostate verso il nordovest con conseguenze che addirittura si immaginano ancora più gravi. Io credo che questa che continuo a definire illazione sia sostanzialmente irrilevante dinanzi a ciò che è l'oggetto della contestazione perché la contestazione contempla - e devo dire con una sapienza descrittiva e un impegno descrittivo che sono assolutamente lodevoli da parte dell'ufficio del Pubblico Ministero, e le ripetizioni che sono state criticate talora in questo rispondono invece a una logica di certezza - la contestazione attiene al prodursi di incendi e di disastri che condussero poi agli eventi mortali con quei meccanismi, con quelle dinamiche

e sul presupposto di quelle condotte omissive innescando quei fenomeni compiutamente colà descritti, e questo attiene al *res in iudicium*, e questo è il tema sul quale il Tribunale deve decidere. L'ipotesi resta tale, l'illazione resta tale. Potrebbe anche darsi che fosse avvenuto quello che immaginano Carcassi e compagni, ma noi non possiamo ragionare sulle fantasie, noi dobbiamo ragionare su quello che è il campo operatorio del processo individuato nei termini del decreto del rinvio a giudizio e dalle emergenze reali maturate in dibattimento.

Vorrei che il Tribunale mi seguisse per un attimo su questo: se il trasporto è il trasferimento di un oggetto da un luogo di origine a un luogo di destinazione in un tempo predeterminato ma modificabile, il rapporto tra la distanza e il tempo indica la velocità, e questo è talmente elementare che può essere anche definito ovvio, e nessuno se ne dorrebbe. Ma la ovvietà è fonte di chiarezza, solitamente, e siccome il quadro del trasporto ha da essere chiaro perché inerisce alla contestazione, allora si dirà che a questa chiarezza di base noi dobbiamo aggiungere altri due fattori, cioè altre due componenti. La prima è l'oggetto del trasporto che è una *dangerous goods*, cioè una merce pericolosa. Il secondo è un mezzo, cioè è un treno composto da 14 ferrocisterne. Siccome abbiamo elogiato fino a ora il Pubblico Ministero

per la sua chiarezza, diremo anche che la chiarezza rappresentativa e descrittiva da lui usata è in realtà il frutto di un'altra e precedente chiarezza che è quella contenuta in un documento, e questo documento si chiama "traccia", la traccia contiene con chiarezza tutto il programma di questo esercizio, cioè del trasporto, cioè del viaggio. Detto questo, il risultato è un risultato di prevedibilità perché la chiarezza è di sicuro la matrice della assoluta prevedibilità. Tanto è vero è prevedibile che codesta prevedibile e prevista evoluzione è contenuta direi minuto per minuto all'interno della traccia e degli altri documenti. Però a questo punto manca una considerazione e la considerazione attiene al mezzo del trasporto perché il mezzo del trasporto abbiamo detto essere il treno e il treno ha una sua caratteristica che può incorrere in problemi, cioè in incidenti, e un incidente - o dovremmo dire piuttosto l'incidente - tipico del treno è lo svio, cioè il deragliamento, definito tale - cioè tipico - in tutta la produzione, in tutta la documentazione interna, in tutta - dico meglio - la letteratura interna del gestore e dell'impresa ferroviaria, del che è stata fatta produzione. Insomma in codesto contesto di chiarezza e di prevedibilità c'è un punto che è l'ultimo punto ed è il punto di non ritorno della chiarezza e della prevedibilità che è lo svio. Che lo svio sia una certezza non vi sono dubbi perché è

scontato che esso avvenga, è scritto che esso avvenga, e questa certezza riposa su dati statistici assolutamente indiscussi e non discutibili oltre. Ma è l'ultima delle certezze: si sa che prima o poi avverrà ma non si sa dove e non si sa quando. E voi mi dovete perdonare e sopportare se io mi muovo sul piano della ovvietà, ma io ho un debole per la ovvietà perché la identifico come la porta di ingresso, come il vestibolo logico naturale delle certezze e noi abbiamo bisogno di certezze, soprattutto ne abbiamo bisogno noi per sostenere un'accusa essendo in pace con noi stessi, voi per esperire una valutazione. La prevedibilità dello svio è qualche cosa che non appartiene alle concretezze di questo mondo. Non si sa dove e non si sa quando per la ottima ragione che se lo si sapesse ciò significherebbe che conosceremmo anche tempestivamente le ragioni, le cause che lo producono, il che ovviamente è del tutto impensabile. Da qui la affermazione che perfino l'ingegnere Genovesi fa in maniera credibile, che tutto lo sforzo ragionevole del gestore e dell'impresa ferroviaria è concentrato su una impegnata ricerca della prevenzione: bisogna impedire lo svio. Perché? Per la più importante e decisiva delle ragioni. Perché una volta che il treno, che il convoglio, che il vagone, che la ferrocisterna non ha più il vincolo con il ferro, con il binario e ne fuoriesce, tutto quello che da quel momento

in poi avverrà, potrà avvenire è assolutamente non prevedibile e soprattutto in regime di non possibilità di controllo. Il treno che deraglia è uno strumento il cui controllo non è più nei poteri degli uomini. E ovviamente questa liberazione dal controllo degli uomini avviene in un contesto che è per sua natura ostilissimo. Il "piano del ferro" si chiama così per sottolineare - io credo - che non è fatto di panna montata e di materassi, di gomma piuma e di fette di panettone, si chiama "del ferro" perché è totalmente realizzato in materiali che sono capaci di antagonismi devastanti rispetto alle strutture del convoglio deviato che fuori della controllabilità possano infrangersi contro di esso. Quando è stato detto - perché è stato detto - che il sito ferroviario non è un biliardo, questa proposizione esplicitava una convinzione fondamentale seria e onesta della quale io do atto al contraddittore mio che la profferì, ma lungi questo dall'essere motivo di soddisfazione per chi come noi è impegnato nella ricerca di alcune spiegazioni. Al contrario, ci suggerisce panorami, finestre di comportamenti umani totalmente differenti da quelli che ci furono. La consapevolezza della incontrollabilità in ambiente nemico - perché di questo si tratta, perché ci si muove in ambiente nemico - deve indurre a diversi partiti, cioè deve indurre a prudenza, deve indurre a lungimiranza, deve indurre all'adozione di ciò che

adottato non fu mai. E' ancora l'ingegner Orsini che mi sorregge quando accenna e scrive che l'enormità della massa, siamo a parlare di oltre 1100 tonnellate di acciaio e di gas liquefatto che si avventano fuori controllo alla velocità prossima alla massima, impediscono qualunque possibilità di recupero di una disciplina di questo spaventoso strumento, il quale avrebbe dovuto allora essere assoggettato a ben diverso regime, anche in considerazione del fatto... dobbiamo invece prendere atto che abbiamo dinanzi, con cui confrontarci, un quadro completamente - completamente - trascurato di omissioni irragionevoli ognuna delle quali, ove fosse stata sanata, avrebbe probabilmente potuto scongiurare l'evento del quale ci stiamo dolendo? Loro pensino a un complesso di cisterne che non sono né stangate né scudate, non parlo dei carri scudo, parlo della struttura della ferrocisterna la quale può essere costruita con la applicazione di scudi anteriori e posteriori saldati al serbatoio, guarnita con stanghe che corrono longitudinalmente sul serbatoio. Ma qui non ci sono in nessuna delle cisterne e men che mai nella prima. Ci sono cisterne che vengono costruite, già allora, con sistemi e materiali capaci di ammortizzare l'urto, cioè capaci di incassare il colpo senza farsi perforare. E ci sono naturalmente condizioni ambientali completamente diverse in altre zone della rete nelle quali si deve

notare la notevole divaricazione tra il sito dove scorre il traffico e le abitazioni civili che sono attorno a esso sito. Tutto questo avrebbe imposto uno studio di fattibilità, certamente non sul materiale rotabile perché noi abbiamo prodotto dei depliant addirittura di Trenitalia, lo vedrete, che reclamizzano queste cisterne stangate e scudate, ma ci sono studi anche in ordine al resto. Non è stato fatto alcunché. Negli anni. Il protrarsi di questa condizione alla fine provoca quello che in sintesi estrema è rappresentato dallo spettacolo terribile che voi avrete visto di sicuro - richiamatelo comunque, rivedetelo - del convoglio che attraversa la stazione di Viareggio avvolto nella nuvola dei fumi delle scintille e probabilmente già delle fiamme senza che nel posto di controllo e di guida i due macchinisti avessero potuto accorgersi di qualcosa. La motrice non ha nemmeno gli specchi laterali per guardare dietro. È tutto nella deposizione del macchinista, rileggetela. È uno spettacolo che ha agghiacciato il più prudente tra noi. E' terribile. E in particolare in questo panorama di totale abbandono va segnalata quella che è la mancanza forse più grave, perché è una mancanza sicuramente decisiva questa, ed è tutto ciò che riguarda alla mancata difesa specifica delle abitazioni prossime al sito ferroviario.

Non a caso io mi sono permesso di attardarmi prima a

indicarvi quelle che sono le caratteristiche dei gas e di petrolio e dico non a caso perché questa descrizione di queste caratteristiche va letta anche in riferimento alle dichiarazioni rese dal testimone Pellegrini. Pellegrini viene sentito davanti al Tribunale all'udienza del 28 maggio 2014 e dirà che al suo primo rientrare sui luoghi dove tutto quanto era avvenuto, vide nel contesto della devastazione qualche cosa sulla quale noi dobbiamo riflettere. Vide che dietro a un suo muretto - alto un metro e mezzo, un metro e settanta, mi pare - lui aveva lasciato un tubo di gomma - è quello che in Versilia si chiama la sistola, forse si chiama così anche altrove - che gli serviva per annaffiare. Tutto intorno era devastato e abbruciato. La sistola dietro al muretto era assolutamente intatta, indenne da qualunque accidente. Io credo che sia un reperto obiettivo di assoluta importanza questo, che ci consente di affermare l'importanza della eventuale interposizione di ostacoli murari tra i luoghi dove transitando il treno avvenne poi nei paraggi la perdita del liquido e l'effetto che ne seguì, e le case da proteggere. E questo apre ancora una volta a una fonte di prova diversa perché è documentale e rappresentativa al tempo stesso, e vi prego di pazientare perché di questo dobbiamo parlare. Pellegrini è un uomo anziano ma è sveglissimo e anni prima si capisce che lo era ancora di più. E siccome era sveglissimo e vivace si fece

promotore di una iniziativa. E questa iniziativa si esperì raccogliendo la adesione dei molti vicini di via Ponchielli. Per l'esattezza se ne contano 34. E questi 34, in data 17 ottobre 2001, presero carta penna e calamaio e scrissero alla rispettabile FF.SS. - Piazza Unità Italiana, Firenze - segnalando che il transito di numerosi convogli - numerosi già allora - crea un rumore notevole stante la breve distanza fra abitazioni e strada ferrata e chiedendo l'adozione di barriere architettoniche antirumore per risolvere questo problema. 17 ottobre 2001. Il documento credo che sia tranciante, Presidente - se preferisce dirò tranchant -, perché incarna la dimostrazione che non ammette prova contraria di una inerzia assoluta pur in presenza di una conoscenza diretta esaustiva e documentata di ciò che si aveva il dovere di fronteggiare. Questa lettera - bisogna aggiungere - non arrivò mai alla sede romana, perché noi siamo venuti in possesso - producendola - di una lettera 8... forse è gennaio, 2010, a firma ingegnere Calogero Di Venuta, direttore della Direzione centrale produzione di Firenze, nella quale si scrive questo: "La nota dei condomini di via Ponchielli in Viareggio del 17 ottobre 2001 citata nella lettera della Procura non risulta pervenuta agli uffici della Direzione centrale ma risulta pervenuta presso la Direzione compartimentale infrastrutture di Firenze" - alla quale infatti fu

indirizzata - "alla suddetta nota nella quale non era indicato alcun riferimento a cui inoltrare una eventuale risposta non è stato dato riscontro diretto anche perché all'epoca erano in corso le attività di mappatura acustica dell'intera rete ferroviaria italiana per l'individuazione delle aree circostanti l'infrastruttura ferroviaria con livelli stimati o misurati superiori ai limiti previsti dalle norme". Io vi sto leggendo uno dei documenti fondamentali di questo processo perché se i figli di Marco Piagentini e la loro madre e Silvano Falorni e Marco Piagentini possono essere purtroppo l'immagine e la sintesi di questa tragedia, questo documento ha la stessa valenza sul piano della sfacciataggine, dell'arroganza e della capacità di mentire, che sono vergognose espressioni di quanto di peggio l'animo umano, abdicando a un minimo di dignità anche nella disgrazia di essere imputato di 32 omicidi il portatore di quell'animo non può dimenticare. A distanza di quasi otto anni da quella lettera, ma a distanza di pochi mesi da questa carneficina, da questo massacro, si risponde come avete sentito: "Non fu dato riscontro alla lettera in mancanza di alcun riferimento a cui inoltrare una eventuale risposta". Ed è quel "eventuale risposta" che mi indigna e mi tenterebbe e mi tenta a rinunciare alla quieta fermezza del giudice per sperare nelle Erinni l'eventuale risposta che non fu data perché mancava alcun

riferimento a cui inoltrarla. E io vorrei che la lettera fosse se è possibile... (voci in sottofondo)... ma non questa, vorrei l'altra. Vorrei questa. Su. Per favore. Avanti. Basta. Perché allora dall'immagine che vi viene proiettata voi potete vedere che ciascuno che firma in calce - come diciamo noi - aggiunge il suo indirizzo, via e numero, e sono 34 i sottoscrittori, e sono altrettanti gli indirizzi. E io devo fare una domanda a questo punto: ma chi siete voi altri? Perché a me fate venire in mente il minotauro di Durrenmatt che era nato e viveva nel labirinto fatto di specchi e poteva vedere soltanto se stesso. Ed era un mostro e non sapeva di esserlo perché gli era mancato il paragone con gli altri. Ma voi siete ancora più mostruosi perché non siete nati e vissuti nel labirinto di specchi ma siete vissuti in mezzo alla gente e il ministro ha detto che siete portatori di cultura, di esperienza e di capacità, quindi che vi siete affinati; e siete mostri che negano l'eventuale risposta perché non c'era l'indirizzo.

Signor Presidente, Signori Giudici, scoprite, a questo punto, disinteressatevi di costui, di loro, perché la lettera non è firmata soltanto da Calogero Di Venuta, da Petralia Sottana, è firmato anche da altri: mostri! Ma disinteressatevi di loro, occupatevi invece di un'altra circostanza incarnata da questi atti, occupatevi dal fatto che voi in questo modo scoprite, state scoprendo

che l'atto più impegnativo e importante con il quale alla fine dell'indagine l'ufficio del Pubblico Ministero esperisce l'azione penale, e il decreto dispositivo del giudizio in definitiva introduttivo di questo, erano - nella parte più sanguinosa - già stati scritti nel 2001, perché c'è una sovrapposibilità assoluta, totale, inesorabile per chi non è un mostro. Tra l'elenco dei firmatari sottoscrittori, abitanti, e l'elenco delle persone offese redatto da questi bravi magistrati del pubblico ministero, perché tutti costoro o sono morti o sono feriti. Tre dei sottoscrittori sono morti - Pucci, Falorni, Carmazzi - e gli altri sono stati gravemente feriti. E quando si scrivono queste note spudorate... Le condanne a morte sono state eseguite da poco tempo. E chi ha firmato questo documento non ha avuto la scelta perché altri hanno scelto per lui. Tra la tomba e l'inferno amorevole ma spietato del Centro Grandi Ustionati. L'eventuale risposta!

Io dico che se è infame trascurare per otto anni questa condizione - e ora vi dirò perché - è infamia peggiore scrivere quello che abbiamo letto perché significa che non cambia nulla, significa che si è totalmente impermeabili, insensibili, lontani da ogni palpito, che non è rimediabile. Questa è gente totalmente compromessa sul piano della integrità umana. Eppure si poteva fare. Loro pensino a questo: si poteva fare. Però bisognava -

sarebbe stato indispensabile - usare chiarezza con noi stessi e con la regione toscana. Guardi Presidente, la storia che è soltanto una storia delle muraglie, scusi, delle barriere antirumore, è solo un ventaglio dietro al quale non c'è nulla, e che nella occasione di quella lettera dei 35 - Pellegrini +34 - in realtà si faccia riferimento al rumore e si chiedano barriere antirumore è assolutamente irrilevante dinanzi alla enormità della colpa. Quello da cui dovrete partire è il fatto che la cosiddetta procedura di bonifica del rumore rivela uno degli aspetti peggiori dell'Italia peggiore. Se voi leggerete, vi accorgete che ci sono amplissima messe di atti e documenti, in particolare la lettera 14 ottobre 2010 da R.F.I. all'ispettore Angelo Laurino, il prezioso motore di queste indagini, nella quale si individuano i tempi di realizzo delle opere specificando che dopo una laboriosissima istruttoria rispetto alla quale il Comune di Viareggio fu ritardatario, diciamo, e che provocò slittamenti, dopo l'approvazione di questi lavori essi sarebbero stati realizzati in 15 anni a decorrere dalla approvazione, quindi passando attraverso una selva di rimpalli e di grovigli burocratici nei quali si perde il senso della realtà delle esigenze di ciascuno e del tempo relazionato a queste esigenze. Ma questo è ancora nulla, perché ciò che conta è che R.F.I. sapeva perfettamente di che si trattava, cioè sapeva nella maniera più chiara che

una volta infognata - non trovo altra espressione più adeguata - la procedura in questo sistema si sarebbe andati nella notte dei tempi, il che era follia pura rispetto a quelle esigenze delle quali R.F.I. era ancora una volta pienamente a conoscenza, e lo era perché i firmatari della lettera di Pellegrini lo scrivono, lo scrivono nella maniera più chiara possibile facendo riferimento specifico alla breve distanza fra abitazioni e strada ferrata, ciò significa che le ferrovie sapevano che i problemi erano due, non un problema uno solo di nessuna importanza nonostante la protesta dei 35, perché di rumore non è mai morto nessuno, qualche organismo particolarmente sensibile può andare incontro a delle neurosi da iperstimolazione acustica, per carità, ma io non credo che si sia andati oltre a questo, anzi ne sono sicuro. Ma l'altro problema era quello vero, era quello gravissimo, era quello dinanzi al quale la coscienza, la prudenza, l'esperienza di ognuno doveva insorgere e attivarsi e invece si impaludò - così non diremo si infognò - il problema vero nello stagno della procedura per la bonifica acustica sapendo che sarebbero stati tempi lunghissimi, spropositati, infiniti: 15 anni dalla approvazione. E nient'altro si fece. Allora la giustificazione che viene addotta, Lei comprenderà, voi comprenderete che è solo pretestuosa e insignificante. La regione toscana. La regione toscana. Questo è un processo

nel quale non ci sono innocenti, nemmeno uno. Nessuno è innocente. E ci sono altri che dovrebbero essere qui. Però in questo caso tutti ne erano al corrente e non è stato fatto alcunché e i treni hanno continuato a correre, a correre nella notte e a trasportare questa enorme quantità di gas che brucia e che esplose.

Ora, io non credo che voi abbiate bisogno di molti altri suggerimenti. Credo che la prova della colpa delle omissioni emerga con una violenza dimostrativa tale da non consentire esitazioni. Credo che di tutto vi sia dovizia di prova. E allora qual è la conclusione da trarre? La conclusione è che consapevoli di ciò che non c'era mai stato e che avrebbe dovuto esserci essi alla fine si trovarono nella condizione di non sapere che fare. Perché? Perché, Giudici, i tempi erano stati dissipati. Sui vagoni non c'erano accorgimenti che potessero servire in concreto a qualcosa. E richiamo ancora una volta lo spettacolo del convoglio che attraversa la stazione di Viareggio. Non c'erano protezioni sulle ferrocisterne. C'era un sito ferroviario vicinissimo alle case. Non c'erano muraglie adeguate per la protezione. E' - come Lei capisce - un lavoro da organizzare e gestire e sfogare in tempi necessari. Ma non c'erano più questi tempi. L'alternativa era fermare l'attività, ma l'attività non si voleva fermare. Probabilmente è stato detto "non possiamo fermare

l'esercizio ferroviario". E allora Lei vede, voi vedete che a questo punto facendo i conti, sì sulla carta siamo tutti bravissimi a dire una maggiore distanza tra il sito ferroviario e le case e le abitazioni, si fa presto a dire si alzano i muri, ma in realtà ci vuole tempo, altrimenti ancora una volta noi parliamo di situazioni non omogenee tra loro.

Che cosa rimane per non morire? Che cosa si può fare per impedire che 32 persone vadano a morte? Ma insomma sono ingegneri costoro per la maggior parte, hanno superato esami di fisica per la maggior parte, bazzicano il fior fiore dell'università per la maggior parte, intrattengono rapporti almeno in teoria di studi approfonditi con questa e quella università. Ma al liceo scientifico che avranno dovuto frequentare, per strappare un 6- all'esame di fisica gli sarà capitato di sentir rammentare un tale Albertino scappato negli Stati Uniti, portandosi dietro quella bella fluente capigliatura sotto la quale aveva un cervello un po' particolare. Perché Alberto ha scoperto qualche cosa che è una legge fondamentale dell'universo nel quale noi viviamo e ha insegnato che l'energia è uguale al prodotto della massa per il quadrato della velocità,  $E=mv^2$ , che non è un'opinione. E Alberto non è uno di quelli che dicono che il vento poteva portare da un'altra parte e propinare delle illazioni. Alberto è uno che ha segnato la nostra vita con una legge, con una

serie di leggi universali. E anche l'ultimo dei caproni dei ripetenti dell'ultimo banco ne avrà sentito parlare di questa legge. Siccome i treni non si possono costruire in carbonio come le Formula 1, i caccia stealth, e il quantitativo di liquido a cui è ridotto il gas compresso quello è, e la somma dei due pesi sarà sempre quella, o crescerà, ciò che rimane, perché non rimane nient'altro, è ovviamente lavorare sulla componente velocità, perché diminuendo il fattore velocità io credo che facciamo di conseguenza diminuire l'energia, e siccome è imprevedibile e incontrollabile il dopoderagliamento ma è ragionevole pensare che l'oggetto deragliato finisca per sbarbare una qualche componente rigida antagonista metallica che gli trapassi la parte che contiene il gas facendolo fuoriuscire, che sia il picchetto, che sia la zampa, che sia uno stuzzicadenti lasciato per terra, l'impatto, primo, si può evitare, secondo si può diminuire nella sua durezza. Voglio dire che la componente velocità non deve essere vista come fattore propedeutico allo svio che lo anticipa, che lo introduce, che lo causa eventualmente - non è questo il caso -, ma va vista soprattutto nello sviluppo successivo allo svio, laddove quella velocità fa avanzare dopo lo svio, lento, in movimento, incontrollato, non più controllabile, per un certo tratto a coprire una certa distanza. Se avesse avuto una velocità minore sarebbe deragliato con una

energia minore e di conseguenza avrebbe a parità di condizioni coperto un percorso minore. È ragionevole ipotizzare che non arrivasse né all'uno né all'altro dei due enti antagonisti. Ma se vi fosse pervenuto e lo avesse impattato, l'impatto condotto con energia minore sarebbe stato di minore intensità. E questa non è più un'ipotesi. Questa è una certezza. Questa è la applicazione fedele della legge formulata da Einstein. Però noi dobbiamo stare attenti, Signori del Tribunale, a non costruirci con le nostre mani una trappola nella quale cadere che è la trappola nella quale finiscono tutti coloro che cedono alla tentazione di ragionare ex post. Noi sappiamo che il senno di poi moltiplica i sottili dottori, a noi ce ne è bastato uno nella storia di Italia ma questo è un altro discorso. Noi dobbiamo diffidare dei sottili dottori e della loro sapienza d'accatto e dobbiamo invece cercare di ragionare in una griglia logico giuridica più corretta, fedeli al fatto che ci è assegnato un luogo di osservazione da cui inspicere verso l'evento, che però non va abbandonato. Il nostro ruolo di osservatore processuale non va deluso e la nostra collocazione è lì, non dopo. E allora rimanendo fedeli a questa collocazione che è la collocazione ovviamente che ci dà il diritto penale, la giurisprudenza che io non amo, e Lei lo sa, Signor Presidente, io considero la giurisprudenza come il banco dei surgelati a

uso e consumo di una casalinga svogliata, non so se sono stato chiaro, io pretendo - certamente da me, e mi piacerebbe anche dagli altri - che si spendesse un po' delle nostre facoltà di animali raziocinanti cercando di arrivare con le nostre forze - l'autonomia e l'indipendenza si realizza anche così, direi soprattutto così - a un traguardo e quando riteniamo di esserci arrivati confrontarci allora e soltanto allora, non prima, con gli arresti giurisprudenziali. Ma che si dica questo l'ha detto la Cassazione, quell'altro l'ha detto la Cassazione, questo poi è giurisprudenza tralatizia e si licenzi un discorso, questo secondo me è una diminuzione mortificante del nostro ruolo. Chiusa questa parentesi. Allora si sarebbe dovuto ragionare diversamente. Cioè si sarebbe dovuto recuperare il significato della cosiddetta analisi del rischio. Se l'analisi del rischio non fosse stata sempre e soltanto un vacuo torneo di parole a cui non segue alcunché di serio e di concreto, e se invece si fosse avuta la voglia, cioè l'impegno di penetrare adeguatamente i problemi che la situazione fattuale andava ponendo, e li poneva negli anni, si sarebbe capito questo: si sarebbe capito che esaurita la fase degli attendismi sterili del nulla fatto perché nulla si voleva fare - ed è per questo che io mi ribello quando sento ipotizzare che è successo. Ma che è successo? Era scritto! E a scriverlo erano le

mani di queste persone che sapevano qual era la situazione e sapendolo si sono voltati da un'altra parte - ma sapevano anche che a quel punto non avendo più le possibilità, il tempo di realizzare qualcosa - stiamo parlando di salvare delle vittime umane! - avevano almeno un'ultima scelta ed era quella di ridurre finalmente la componente velocità, quella che abbiamo detto essere necessariamente un fattore adeguato al quadro della sicurezza, e come tale deve essere un fattore di sicurezza, deve essere un fattore sicuro. Non congeliamo l'esercizio ferroviario ma salvaguardiamo almeno la vita degli uomini e delle donne e dei bambini e di tutti. Dalla sera alla mattina, dall'oggi al domani, dall'oggi al domani l'altro, ridotta la velocità la cosa era assolutamente rimediabile. Lei guardi, Presidente, la scheda treno "espressione della traccia", c'è una modulazione continua della velocità, dalla partenza all'arrivo. Ci sono una serie di località nelle quali la velocità viene ridotta: 70, 60, 50, 30 chilometri all'ora, e così via. Ma lasciata La Spezia e fino a Pisa si va alla massima. Io dico che è semplicemente criminale - follia criminale - attraversare una area così antropizzata, così fitta di insediamenti umani, di case, di abitazioni, di popolo, di persone, come quella che ci interessa, menando un convoglio di 14 ferrocisterne zeppe di napalm a 100 chilometri l'ora senza nessun

accorgimento, senza nessuna misura non dico impeditiva ma almeno mitigativa. Niente. E si continua a fare questo. Mi domando - e la risposta è già stata tentata ma è una risposta che non risponde - mi domando: che differenza c'è tra le aree tipo Genova e tipo Roma dove la velocità viene diminuita a livelli non dico di corsa a piedi, 30, 40 chilometri l'ora, massimo, e i 100 chilometri che si possono tenere qui? Sì certo lo capisco, è stato detto anche nello studio Spadoni: abbiamo preso in considerazione zone di rispetto. Allora se per zone di rispetto si intendono zone di vicinanza a insediamenti sensibili, noi abbiamo fatto uno studio - e l'ecotopografico di questo studio l'avete nelle nostre produzioni - che ci dice che passando vicino all'aeroporto di Pisa, il vicino è uguale a 750 metri tra la linea ferroviaria e gli insediamenti aeroportuali, mi dice che negli atti delle ferrovie ci sono le immagini della aerofotogrammetria e le mappe particolareggiate che fanno, al contrario, prova di come la linea qui traversi centralmente il sito abitativo, e ci sono altrettanti documenti che mi dicono la situazione per esempio romana. Ora, io posso capire o sforzarmi di capire che a Roma va beh siamo vicini ai cancelli del paradiso, siamo vicini a dove abitano ministri o ex ministri così intensamente attenti alla res pubblica che non si accorgono che qualcuno è intervenuto a pagargli il prezzo della casa e

quindi ci vuole rispetto per queste eminentissime personalità e il rispetto si traduce anche nel non fargli sferragliare i treni sotto gli orecchi. Ma io continuo a parlare di vita umana e non mi importerebbe proprio nulla sul piano dei paragoni se qualcuno di quei signori avesse un problemino d'orecchie quando io devo fare i conti con 32 morti. Ma qui non si fa ancora nulla. E allora voi capite che la colpa raggiunge i livelli irrimediabili e non c'è possibilità di perdono per queste persone che questo hanno fatto, e di loro io vi chiedo la condanna. Sono debitore - e finisco - di una risposta a chi mi ha fatto la domanda e la domanda riguarda l'entità dei risarcimenti. Più che una risposta la mia è una confessione e vi confesso che io non mi intendo della ragioneria del dolore, non è la mia materia e non è il mio mestiere e a questa fase della mia vita anche professionale non c'è motivo che cambi le mie abitudini di vivere e di fare l'avvocato, ma debbo la risposta. La risposta è che sono totalmente impreparato e ignorante perché non so nulla. Difendendo coloro che sono di estrazione - almeno secondo le accuse - mafiosa o 'ndranghetista o camorristica, voi sapete che io da tanti anni mi occupo in realtà di criminalità organizzata, in prevalenza, e ho avuto grandi maestri in questo, dai quali ho imparato molto poco ma loro si sono sforzati di insegnarmi che a quel tipo di umanità bisogna non fare

domande perché - mi veniva spiegato - costoro sono così esperti e lucidi che ti diranno quello che ritengono sia fisiologico alla loro difesa. E più non dimandare. Ho imparato e ho assunto questa abitudine: non domando, studio ma non domando. Ovviamente con Marco Piagentini - perché è di lui che devo parlare e sul quale devo dare una risposta - tutto questo non vale perché Marco è una delle persone migliori che si possa incontrare, è un galantuomo e un gentiluomo. Ma sono io che non ho cuore di domandare e non ho mai domandato. Io non ho domandato se lui si è sottoposto a una terapia con psicofarmaci. Io non so se lui quando è solo la sera e la notte abbia qualcosa in un cassetto vicino al suo letto al quale pensare come a una tentazione. Ce ne sono di tanti modelli in commercio: a tamburo, semiautomatiche. Non lo so. Ma non mi meraviglierebbe se così fosse. E non so se di notte a volte il rumore del vento gli possa far sembrare che ci sia qualcuno in casa che ha bisogno di lui e rendersi conto che non c'è, che non c'è nessuno. E non so nemmeno se quel vento gli porti ancora la eco lontana di un treno. So però - e questo lo so bene - che quello che voi vedete, che io vedo, che vediamo tutti non è l'unica espressione di un danno e di un pericolo: lui che sfugge dalla luce del sole perché vi è costretto, che fugge dal giorno, che si deve nascondere, lui è così perché così è da quando lo hanno dimesso da quel luogo

terribile dove gli hanno salvato la vita martoriandolo ma dentro io non so se il suo organismo, il cuore, le reni non siano state provate come è stata provata la pelle, il derma, l'epidermide. Me lo chiedo e ancora una volta non ho il coraggio di chiederlo né a lui né ai medici. Ma io non posso escluderlo. E allora come faccio a rispondere? Ahimè, forse toccherà a voi. Noi faremo delle richieste affidandole finalmente non ai miei balbettii ma alle note scritte che le verranno consegnate, Signor Presidente. Chiediamo una provvisionale. Chiediamo un'ulteriore risarcimento. E questo è quasi tutto. Mi rimane soltanto da dire che qualunque sia questo risarcimento, per lui, per la moglie, per gli altri sarà sempre nulla. Non ho neanche mai domandato a Marco - io che non lo sono - se lui sia vicino alla religione, abbia una fede. Speriamo che sia così. Se fosse così - so che la sua famiglia è cattolica, e i cattolici credono nella resurrezione della carne alla fine dei giorni -, io che non lo sono, mi sono domandato "come farà se la carne era tutta carbonizzata, staccata dalle ossa, devastata dal gas che bruciava?". E non voglio avere una risposta, non mi interessa. Preferisco... sì, preferisco il silenzio. Possiamo dire soltanto una parola a questo punto: *requiescat*, e voi permettete che la diciamo.

PRESIDENTE - Allora ha delle conclusioni scritte. Avvocato Carboni, le deposita Lei. Domattina abbiamo l'Avvocato

Padovani. Avvocato Padovani domattina e pomeriggio  
Avvocato Labruna, è così?

INT - Sì.

PRESIDENTE - Avvocato Francini, Avvocato Padovani...

AVV. FRANCINI - Agli ordini. È confermato domani mattina come  
di intesa?

PRESIDENTE - Sì.

AVV. FRANCINI - Alle nove e mezzo, un quarto alle dieci,  
insomma quando inizierà l'udienza, va bene?

PRESIDENTE - Va bene.

AVV. FRANCINI - Grazie.

PRESIDENTE - Nove e mezza. Va bene. A domani.

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: 223577

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

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

Il redattore: ANTONACCIO SIG.RA SUSY - Trascrittrice

ANTONACCIO SIG.RA SUSY - Trascrittrice

---

Ticket Udienza n° 70661

ID Procedimento n° 231280