



**TRIBUNALE DI LUCCA
RITO COLLEGALE SEZIONE PENALE**

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

DOTT. AMODEO GIUSEPPE DOTT. GIANNINO SALVATORE
Pubblico Ministero

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

VERBALE DI UDIENZA REDATTO DA FONOREGISTRAZIONE

PAGINE VERBALE: n. 197

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

A CARICO DI: ANDRONICO SALVATORE + 40

UDIENZA DEL 07/11/2016

LU0010 POLO FIERISTICO

Esito: RINVIO AL 08 NOVEMBRE 2016 ORE 09.30

Caratteri: 295085

INDICE ANALITICO PROGRESSIVO

| | |
|--|-----|
| APPELLO E QUESTIONI PRELIMINARI..... | 3 |
| CONCLUSIONI DELLA DIFESA – AVVOCATO A.R. MASERA..... | 3 |
| CONCLUSIONI DELLA DIFESA – AVVOCATO F.M. GIARDA..... | 37 |
| CONCLUSIONI DELLA DIFESA – AVVOCATO A. GIARDA..... | 78 |
| CONCLUSIONI DELLA DIFESA – AVVOCATO A. D’APOTE..... | 92 |
| CONCLUSIONI DELLA DIFESA – AVVOCATO L. GIORGI..... | 148 |

**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 07/11/2016**

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

DOTT. AMODEO GIUSEPPE DOTT. GIANNINO SALVATORE Pubblico
Ministero

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

PROCEDIMENTO A CARICO DI - ANDRONICO SALVATORE + 40 -

APPELLO E QUESTIONI PRELIMINARI

PRESIDENTE - Allora, apriamo l'udienza. *(Il Presidente fa l'appello)*. Allora, possiamo cominciare secondo l'ordine che ci eravamo...

CONCLUSIONI DELLA DIFESA - AVVOCATO A.R. MASERA

AVV. MASERA - Buongiorno a tutti. Per il verbale sono l'Avvocato Andrea Rodolfo Masera, difensore degli Imputati Gobbi Frattini, Pacchioni, Pizzadini e Vighini. Tratterò la prima parte dell'intervento che concerne la posizione Cima, collegialmente considerata, e tratterò alcuni argomenti di carattere generale e le contestazioni formulate dalla Procura della Repubblica relative al controllo visivo, alla asserita conoscenza da parte di Cima di un difetto di autorizzazione da parte di

Jungenthal e - sempre con riferimento alla contestazione della Procura - alla ritenuta mancata applicazione della circolare EBA. Seguirà al mio intervento l'intervento dell'Avvocato Fabio Giarda, il quale discuterà più specificamente del controllo visivo, ma con particolare attenzione non tanto all'aspetto formale che tratterò io quanto al riferimento tecnico sulle vernici e sulle condizioni dell'assile. L'Avvocato Giarda poi proseguirà come responsabile civile e in sostituzione dell'Avvocato Enrico Giarda come società, in relazione alla contestazione per violazione del decreto 231. Concluderà il professor Giarda i nostri interventi.

Direi, una prima considerazione di carattere generale. Cima Riparazioni opera come manutenzione e revisione di rotabili ferroviari da oltre settant'anni ed ha ottenuto nel corso della sua storia diverse qualificazioni. E' qualificata da Trenitalia come soggetto abilitato a partecipare alle gare per l'assegnazione di contratti di fornitura di beni e servizi ed è autorizzata da diverso tempo ad effettuare manutenzioni e riparazioni su carri immatricolati in Germania. L'ultima autorizzazione in ordine temporale è la certificazione V.P.I., conseguita, come abbiamo visto nell'ambito del dibattito, nel 2008, certificazione che in realtà non è un quid novi rispetto alle attività svolte da Cima, avendo Cima conseguito sin dal 2001 l'autorizzazione a svolgere

attività di revisione su carri ferroviari da parte di EBA. Tra l'altro è un tema già trattato in questo dibattito, lo ribadisco e lo ricordo, le autorizzazioni ad effettuare revisioni su carri ferroviari hanno avuto, nell'ambito dell'evoluzione normativa conseguente all'applicazione della Convenzione Internazionale sul Trasporto Ferroviario del '99, una rilevante modifica, con la privatizzazione, quindi con il passaggio della responsabilità sulla manutenzione dei carri ai proprietari detentori, ma tutto questo con particolare riferimento a Cima, ma è accaduto anche per le altre officine, tutto questo è avvenuto senza soluzione di continuità, tanto che per Cima l'autorizzazione EBA originariamente concessa nel 2001 ha avuto efficacia fino alla fine del 2008, allorquando Cima ha conseguito l'autorizzazione V.P.I. E questo è accaduto, come dicevo, senza soluzione di continuità anche dal punto di vista formale, tant'è che nell'autorizzazione EBA Cima aveva il numero di officina 925 e la stessa autorizzazione... lo stesso numero di officina ha con l'autorizzazione V.P.I. Tra l'altro i protocolli gestionali e operativi sono sostanzialmente gli stessi, il manuale V.P.I. ha lo stesso contenuto della precedente metodologia operativa. Questo elemento è determinante anche per comprendere come in realtà la contestazione della Procura relativa alla mancanza di

autorizzazione di Jungenthal, o meglio alla conoscenza, all'asserita conoscenza di Cima della mancanza di autorizzazione di Jungenthal sia infondata. Faccio riferimento ad alcuni documenti, lo dico in questa fase e vale ovviamente anche per le successive, per le successive citazioni che farò, documenti che tutti fanno parte del fascicolo dibattimentale ma che per comodità allegheremo alla memoria che depositeremo nelle prossime udienze, in modo tale che ci sia immediato riferimento alla documentazione alla quale faccio cenno. Quindi, ripeto, semplicemente per consentire a questo Collegio di avere immediata visibilità, allegheremo alla memoria quindi le certificazioni via via rilasciate. In ogni caso la prova dell'avvenuta certificazione da parte di Cima si trae anche dagli interventi dei testimoni che sono stati sentiti, in particolare il teste Cammarata, il quale conferma il rilascio delle autorizzazioni sia per l'effettuazione di manutenzioni per conto di Trenitalia, sia per quanto riguarda le autorizzazioni V.P.I. ed EBA. Nell'ambito del dibattimento è risultato anche provato e produrrò la certificazione, ma è stata acquisita dalla Procura, che Cima avesse ottenuto la certificazione qualità 9001 da parte di TUV, certificazione rispetto alla quale la Procura ha fatto delle indagini accurate, chiedendo tra l'altro a TUV Sud l'indicazione di tutti i soggetti che si erano occupati del rilascio del controllo

qualità su Cima, quindi ha compiuto un'analisi attenta sui processi aziendali di Cima, analisi che come potete vedere dai capi di imputazione e da tutto il contenuto del dibattimento, non ha portato a nessuna contestazione. Quindi dal punto di vista formale Cima ha tutte le autorizzazioni, ed aveva alla data della tragedia tutte le autorizzazioni necessarie, e la Procura non ha identificato alcun inadempimento, né nella definizione dei processi aziendali, né nel loro rispetto, tanto che non ci sono contestazioni relative all'inosservanza del manuale della qualità che regola, come sappiamo, anche l'ingresso delle merci in entrata nello stabilimento, sia con riferimento alla specifica violazione delle diverse fonti normative che a diverso titolo regolano l'attività aziendale. Di conseguenza nessun... a questi inadempimenti vedremo corrisponde alla mancanza di inadempimenti di carattere formale, quindi alla insussistenza... alla insussistenza di inadempimenti di carattere formale troverà poi in parallelo conferma l'insussistenza di una specifica responsabilità, soprattutto perché per la maggior parte degli imputati le contestazioni sono come responsabilità di posizione. L'aspetto formale ha trovato nell'ambito del dibattimento anche una conferma negli aspetti... nella verifica sostanziale della capacità di Cima. Cima è risultata adeguata, e ne è prova l'audizione dei testimoni, tra i quali

il teste Cammarata, che si è occupato per conto dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie di effettuare le verifiche nell'immediatezza del fatto, e la sua relazione agli atti di questo dibattimento e la testimonianza dal medesimo resa sono conferma del fatto che non vi erano anomalie nell'attività svolta da Cima; e ulteriore conferma rispetto all'adeguatezza dei processi di Cima la ritroviamo nella deposizione del teste Muhlberg, il quale, sentito, ha chiarito di avere effettuato l'attività di verifica in Cima ai fini del rilascio della certificazione V.P.I. e di avere riscontrato alcune lacune di contenuto modesto, ci dice il teste, lacune che sono state risolte e che, potete vedere dalla relazione agli atti di questo procedimento, sono sostanzialmente problematiche legate allo stoccaggio. Siamo nel 2008, un momento nel quale il teste Muhlberg rilascia la certificazione per la effettuazione di manutenzione secondo il manuale V.P.I. Il teste Muhlberg quindi chiarisce che risolte queste lacune che qualifica di entità piccola, è stata concessa, rilasciata la certificazione per l'effettuazione delle attività di revisione secondo il manuale V.P.I. Chiarisce il teste Muhlberg che il personale Cima comunque conosceva il proprio lavoro, conosceva le V.P.I. e conclude "alla fine dell'audit abbiamo avuto una (parola incomprensibile) ispezione, Cima era certificabile e abbiamo presentato la

richiesta di certificazione". Come potrete vedere dalla relazione redatta dall'ingegner Muhlberg, l'esame è stato molto accurato e i rilievi formulati, poi risolti, sono veramente di modesto contenuto, a conferma della incisività della verifica da parte degli ispettori.

Un ultimo aspetto di carattere formale attiene al manuale V.P.I. La Procura ci ha detto che non era presente in Italia prima del disastro un manuale V.P.I. tradotto in italiano. Ora, francamente è singolare questa affermazione perché la Procura ha avuto il manuale V.P.I. tradotto in italiano proprio da Cima, che ne faceva abitualmente uso e mai si sarebbe ipotizzato di potere effettuare una revisione senza avere un manuale in italiano. Di conseguenza questo rilievo, seppure non ci interessa ovviamente se riguardi altri soggetti, ovviamente non può certamente riguardare Cima, la quale ha sempre e *motu proprio* tradotto il manuale e lo ha utilizzato ovviamente in lingua italiana.

Per quanto riguarda l'attività compiuta da Cima sul carro, abbiamo visto che Cima si è occupata... ha ricevuto da G.A.T.X. una serie di carri perché ne effettuasse la revisione, e tra questi purtroppo il carro coinvolto nell'incidente. Abbiamo prodotto come documento 4 - e lo riprodurrò in allegato alla memoria perché sia di immediato recupero - la lettera con la quale G.A.T.X. conferisce a Cima Riparazioni l'incarico di effettuare le

attività di revisione. In allegato a questo documento, nella versione... allegheremo sia il documento in tedesco sia il documento tradotto in italiano e in allegato compare il prospetto dei carri che dovevano essere assoggettati a revisione e tra questi il carro poi coinvolto nel disastro, rispetto al quale doveva essere effettuata una revisione G4.8, revisione G4.8 che si colloca nell'ambito delle attività di revisione sui carri previste dalle V.P.I., con scadenze diciamo programmate sull'arco di dodici anni, ogni quattro anni viene effettuata questa revisione, con una serie di controlli regolarmente effettuati da Cima, tanto che - è un dato pacifico - Cima ha effettuato le verifiche sulle sale montate presenti su questo carro e ha ritenuto di scartare due delle quattro sale, ritenendole inadeguate. Quindi ha effettuato un controllo puntuale nell'ambito dell'attività di revisione commissionata ed ha quindi chiesto a G.A.T.X. che venissero fornite altre sale in sostituzione di quelle ritenute inadeguate. Con mail del 10 febbraio 2009 G.A.T.X. comunica a Cima la fornitura di due sale in sostituzione di quelle scartate, poi confermate effettivamente dalla consegna delle sale, che sono - come sappiamo - le sale 85890 e 98331, provenienti dall'Officina Jungenthal, che aveva effettuato a novembre 2008 l'attività di revisione. Su queste sale vengono effettuate le verifiche necessarie. Mi soffermerò sul

contenuto delle verifiche da eseguirsi sulle sale in seguito, che vengono montate sul carro e l'epilogo lo conosciamo.

Completato l'intervento di manutenzione in data 02 marzo, è un dato temporale significativo, Cima spedisce a Sarpom il carro. Questa è in sintesi l'attività di Cima e il legame tra Cima e i fatti che hanno portato a questo procedimento. La Procura nel corso delle indagini ha formulato una serie di ipotesi rispetto alla responsabilità di Cima, ipotesi che nella originaria impostazione portavano a ritenere che Cima fosse responsabile della verniciatura di una parte dell'assile. Addirittura durante le fasi dell'incidente probatorio la Procura ha ritenuto che Cima fosse stata responsabile della verniciatura dell'assile in corrispondenza della zona abrasa che all'epoca si riteneva essere la zona di posizionamento del collarino dati. Ha quindi ottenuto il 27 luglio del 2011 ed eseguito il 04 agosto un sequestro presso Cima, per recuperare documentazione relativa ad una vernice vinilica che riteneva che Cima avesse posizionato sull'assile. Dico questo perché è anche corretto identificare la storia della contestazione, anche se non formalizzata. Alla fine delle verifiche, non avendo rilevato nulla, la Procura ha ritenuto di contestare a Cima esclusivamente l'esistenza dell'omessa verifica dell'assile, con la conseguenza che non sarebbe

stata rilevata l'esistenza di uno stato di ossidazione nel colletto. E prosegue il capo di imputazione: "I citati segni di ossidazione erano un sicuro indicatore della verosimile presenza di una cricca". Nel corso del dibattimento le contestazioni di Cima hanno avuto una sostanziale evoluzione, sia con riferimento al controllo visivo, sia con riferimento all'introduzione di altre e diverse contestazioni, alle quali prima ho fatto sinteticamente cenno, principalmente quelle legate alla mancanza... alla asserita consapevolezza da parte di Cima della mancanza dell'autorizzazione IS2 da parte di Jungenthal e al mancato rispetto dell'ordinanza EBA del 2007. Anche con riferimento alle verifiche sull'assile, la Procura nel capo di imputazione fa riferimento alla presenza di segni di ossidazione come indicatori della verosimile presenza di una cricca, quasi a sottintendere che fosse evidente la presenza di una cricca e conclude la propria requisitoria chiarendo che non c'era nessuna possibilità di rilevare la cricca - e questo è un dato rispetto al quale dobbiamo segnare un punto fermo - e che l'inadempimento di Cima sarebbe in realtà connesso al fatto di non essersi avveduta, proprio per la mancanza di uno specifico controllo visivo, di non essersi avveduto di un inesatto, incompleto o mancato... mancata verifica, revisione da parte di Jungenthal. E intanto, anche se non ha particolare rilevanza rispetto alla posizione di Cima,

riteniamo che gli interventi che ci hanno preceduto, da parte dei difensori di G.A.T.X. e Jungenthal, abbiano chiarito che in realtà l'attività di revisione è stata effettuata ed è stata effettuata regolarmente. Rispetto a questa però non affronteremo l'argomento e ci limiteremo alle contestazioni mosse a Cima.

A Cima viene contestato di non avere effettuato l'esame visivo, come previsto dalla normativa di riferimento e dalle istruzioni tecniche. La Procura nel corso del dibattimento, e quindi con una ulteriore evoluzione rispetto alle contestazioni contenute nel capo di imputazione, sostiene che non sarebbe stata rispettata la norma di riferimento EN 13018, secondo la quale deve essere previamente fornita all'operatore un'istruzione scritta - questa è la prospettazione indicata dalla Procura - che descrive l'oggetto, il tipo di controllo e la tecnica da utilizzare, e andrebbe verbalizzato il risultato delle attività di verifica visiva. Inoltre, sempre secondo la prospettazione dell'accusa, Cima non avrebbe rispettato le V.P.I., in particolare l'Appendice 17, secondo la quale tutte le prove non distruttive devono essere documentate in protocolli di controllo. Ora, il tema vero rispetto alla responsabilità contestata a Cima sta proprio nel definire quale era l'attività alla medesima affidata rispetto alle sale ricevute e revisionate, ricevute e appena assoggettate a revisione

da parte di Jungenthal. La Procura, nell'invocare la norma di riferimento UNI 13018 e nel fare riferimento all'Appendice 17, in realtà ritiene che Cima avrebbe dovuto effettuare un esame visivo inteso come prova non distruttiva, senza in realtà operare una distinzione, distinzione che è contenuta sia nella norma UNI citata, sia nella norma DIN 27200. Tutte le norme distinguono in modo chiaro tra verifiche visive e verifiche visive come prove non distruttive, come parte dell'attività di manutenzione e di revisione di una sala. Nel nostro caso era evidente che Cima non avesse ricevuto alcun incarico di effettuare un'attività di revisione o di manutenzione sulla sala, e quindi non era tenuta ad effettuare quel controllo visivo che in realtà nella prospettazione normativa citata dalla Procura rappresenta il primo stadio delle attività di manutenzione. Lo stesso articolo 7 della Sezione 4 del manuale V.P.I., nell'identificare le attività di manutenzione indica la verifica ISO come primo livello di manutenzione e revisione. Ma siamo fuori da questo ambito. Cima non ha ricevuto l'incarico di effettuare una revisione. Cima ha ricevuto l'incarico di effettuare una verifica sugli assili, sugli assili ricevuti, esclusivamente funzionale ad accertarne la provenienza, ad accertarne la compatibilità con il carro sul quale dovevano essere posizionati, ad accertare l'avvenuta effettuazione delle attività di revisione e ad

effettuare le misurazioni. Queste attività sono tutte state effettuate regolarmente. Tra l'altro la prima attività è stata la lettura della piastrina dati posizionata sulle boccole, sulla boccola, piastrina dati che conteneva tutti i dati necessari per avere conferma che effettivamente l'attività di revisione fosse stata effettuata, ma anche per identificare il numero della sala, per identificare la data di revisione e l'officina che aveva effettuato la revisione. Quindi certamente Cima una verifica visiva l'ha effettuata e la conferma la troviamo nell'avviso di messa a disposizione, il 28 gennaio 2009, messa a disposizione che Cima ha redatto in realtà e consegnato al momento della consegna del carro, quindi ha concluso le proprie attività iniziate a gennaio a marzo 2009, allorquando viene rilasciata la conclusione delle attività e in questo documento sono sintetizzati tutti i dati essenziali, documento 5 prodotto all'udienza del 05 ottobre 2015, comunque poi riprodotto in allegato alla memoria. In questo documento sono indicati tutti i dati essenziali: l'officina che ha effettuato la revisione, 104, il livello di revisione IS2, il numero della sala, le dimensioni delle ruote, con la conferma che non solo è stata effettuata una verifica sulla piastrina di riconoscimento della sala, ma è stata effettuata anche una misurazione in concreto, tant'è che Cima riporta... nel foglio di lavorazione riporta le

misure delle ruote, a conferma, a differenza di quello che sostiene la Procura, che un'attività di verifica visiva, l'unica dovuta, è stata fatta. Non era un'attività di manutenzione, non era quindi necessario applicare i protocolli normativi e regolamentari che indica la Procura. Tra l'altro rispetto all'applicazione della norma tecnica EN 13018, l'unica differenza, e l'argomento sul quale la Procura ci ha intrattenuto rispetto all'applicazione della norma di riferimento, sta nella presenza di un protocollo di verifica a disposizione dell'operatore e la necessità di documentare le attività di verifica fatte. In realtà la norma tecnica dice una cosa differente. Ai punti 4 e 9, nell'identificare le modalità di effettuazione dei test, 4.2 l'esordio è "quando è richiesto si procede all'effettuazione di una verifica sulla base di indicazioni preliminari che devono essere a disposizione dell'operatore". Quando è richiesto, e quindi quando la tipologia di intervento necessita che l'operatore abbia questi parametri di valutazione, tanto che la norma tecnica, sempre al punto 4, individua addirittura la necessità di operare un raffronto tra l'oggetto da verificare con l'ispezione visiva e un campione. Siamo ovviamente al di fuori dell'ambito di operatività e di... dell'ambito operativo rispetto all'attività svolta da Cima. Al punto 9, relativo alla documentazione delle

attività richieste, ancora una volta la norma tecnica esordisce "quando richiesto deve essere predisposto un rapporto di prova" e nel caso di specie un rapporto di prova per quelle che erano le attività di prova da compiere è stato regolarmente predisposto ed è agli atti di questo dibattimento.

La Procura fa poi riferimento all'Appendice 17, "Prove non distruttive" è intitolata, "Direttive generiche per l'esecuzione delle prove non distruttive", e sostiene che questa disposizione contenuta nel manuale V.P.I. sarebbe stata violata da Cima perché non avrebbe documentato con protocolli di controllo la prova visiva. Ancora una volta, siamo di fronte all'ipotesi e siamo di fronte alla disciplina specifica delle prove non distruttive, e quindi di quelle attività di verifica che si collocano nell'ambito della revisione del carro e di una sala e non, come nel nostro caso, di una attività di controllo il cui contenuto era limitato agli adempimenti che abbiamo indicato e che sono stati regolarmente adempiuti. Al di là dell'aspetto documentale, le prove testimoniali hanno confermato la bontà di quanto sostenuto. Indico rapidamente alcune deposizioni testimoniali, che ovviamente questo Collegio ha ben presenti, ma solo come richiami immediati. Il teste Clerici: "Le sale che vengono revisionate hanno un altro tipo di controllo, le sale che noi riceviamo già revisionate da terzi devono

essere controllate, che non abbiano subito danni da trasporto, come qualsiasi merce che viene trasportata. La revisione e il concetto di revisione è riportare il componente revisionato allo stato di nuovo e quindi confermando sostanzialmente l'equivalenza fra una sala revisionata e una sala nuova". Il teste Wirtgen, ancora sul controllo visivo, sostiene che non c'è nessuna differenza fra una sala montata nuova e una sala completamente revisionata, come quella ricevuta da Jungenthal, e chiarisce come il controllo visivo dev'essere riferito a danni immediatamente riconoscibili semplicemente sul piano visivo, ad esempio se conseguenti all'attività di trasporto. E in questo senso chiarisce come in realtà nessuna ulteriore attività o verifica era necessaria. Verifica invece che è stata fatta, come abbiamo visto, nei limiti di quanto dovuto dal personale Cima. Il teste Muhlberg chiarisce un aspetto ulteriore: "Non è una situazione strana o inusuale, la sala arriva come componente o pezzo di ricambio, dopo essere stato revisionato da un'altra officina". Questo aspetto... questa deposizione ha il suo rilievo, perché dev'essere presente, dev'essere ben presente, ma non credo ci siano dubbi da parte di questo Collegio, dev'essere ben presente che l'invio di una sala revisionata non era qualcosa di anomalo, era qualcosa che faceva parte della prassi, che fa parte della prassi. Non tutte le sale sono

nuove, è impensabile che si utilizzi ad ogni attività di revisione di un carro una nuova sala. "La sala arriva come componente o pezzo di ricambio, dopo essere stata revisionata da un'altra officina. E' più o meno la stessa cosa che avviene quando io ho pezzi nuovi che poi spedisco ad altre officine che li richiedono". Allora, se abbiamo un'equivalenza tra il pezzo nuovo e il pezzo revisionato è chiaro che rispetto ad un pezzo nuovo non devo effettuare delle attività di manutenzione e una prova tecnica non distruttiva, come vorrebbe la Procura, disciplinata dall'Appendice 17 del manuale V.P.I. e dalla norma tecnica 13018. Sulla sala nuova o sulla sala revisionata l'unico intervento era e doveva essere limitato alla compatibilità e alle misurazioni necessarie per accertare la possibilità di installare la sala sotto il carro. Chiaramente Cima, qualora vi fossero stati macroscopici problemi derivati dal trasporto principalmente, o di altro genere, li avrebbe rilevati. Ma problemi di questo genere non ve ne erano e tra l'altro non ne sono stati contestati, non ci sono contestazioni da parte della Procura relativi al montaggio o all'inadeguatezza della sala rispetto al carro. Cioè, le contestazioni da parte della Procura non attengono in alcun modo alle uniche attività di verifica che Cima doveva effettuare.

Da ultimo, sempre con riferimento alle deposizioni, il

professor Toni, teste chiave, consulente chiave della Procura, a domanda "Quindi è corretto dire che l'unica attività di Cima era il montaggio delle ruote sotto al carro"? il teste risponde "Direi di sì". Dopodiché uno dei difensori delle persone offese, delle parti civili costituite, fa riferimento al fatto che la responsabilità di Cima sarebbe evidente in relazione alla violazione dell'Appendice 18 delle V.P.I. Sezione IV e dal verbale - purtroppo non ero presente a quell'udienza - fa riferimento al fatto che l'Appendice 18 del manuale V.P.I. impone come primo adempimento la verifica del collarino. C'è evidentemente un equivoco. L'Appendice 18, che voi avete a disposizione, impone come prima verifica certamente la verifica del collarino dati e cioè di quella fascetta che è posizionata originariamente nella zona mediana dell'assile, e poi sostituita dalla piastrina dati posizionata sulle boccole, ossia il collarino sul quale sono impressi tutti i dati relativi alla sala. Il collarino dati nel caso della sala 98331 non era presente, perché negli anni 2008 e 2009 si era passati dal collarino dati, che aveva il limite di staccarsi, alla piastrina dati imbullonata sulla boccola, come è nel caso... e come abbiamo visto in questo dibattimento, come è nel caso della sala 98331. Quindi anche questa contestazione deriva, riteniamo, dal fatto di non avere colto come in realtà l'attività di Cima

doveva essere diversa, ma comunque di non avere colto in realtà come la zona del collarino del fusello non era soggetta a particolare estensione nell'ambito del manuale V.P.I., come invece sembra sostenere la Procura.

Sempre per quanto riguarda l'esame visivo, i temi più tecnici riferiti allo stato della verniciatura e allo stato dell'assile e della zona del collarino del fusello in particolare saranno trattati dall'Avvocato Fabio Giarda in seguito.

Quindi direi affronto a questo punto le contestazioni ulteriori mosse dalla Procura, principalmente relative, come dicevo, alla asserita consapevolezza che Cima avrebbe avuto della mancanza di autorizzazione da parte di Jungenthal ad effettuare una revisione IS2 alla inosservanza della circolare EBA. Per quanto riguarda l'autorizzazione di Jungenthal, la Procura sostiene che - e lo sostiene perché in Cima è stato recuperato un documento che è la stampa del sito Internet relativa alle V.P.I. - Jungenthal aveva a disposizione un documento, affolliazione del Pubblico Ministero 92692 e 92603, documento dal quale sembrerebbe desumersi l'assenza di una autorizzazione Jungenthal per la revisione IS2. Ora, ho trattato nella prima parte dell'intervento le attività e la metodologia utilizzata in Germania per il passaggio dal sistema pubblico al sistema privatizzato, metodologia che è stata comune a tutte le officine e quindi non

stupisce il fatto che in un certo momento, e certamente non poteva stupire Cima che si è trovata nel 2008 nella stessa posizione, non stupisce che in un certo momento a cavallo tra l'autorizzazione pubblica e l'autorizzazione secondo le V.P.I. ci potesse essere una sovrapposizione di autorizzazioni. Ma tutto questo senza soluzione di continuità, come è accaduto in Cima. Ovvero, in Cima si è passati dall'autorizzazione EBA all'autorizzazione V.P.I., portando a scadenza l'autorizzazione EBA ma consentendo a Cima di effettuare tutte le revisioni, anche in conformità al manuale V.P.I. E' evidente, e quello che conta non è tanto la sussistenza o meno da parte di Jungenthal dell'autorizzazione, autorizzazione che pure questo processo ha dimostrato essere stata presente al momento della revisione da parte di Jungenthal nei momenti precedenti e in quelli successivi. Quello che conta è la rappresentazione che Cima potesse avere dell'eventuale anomalia derivata dalla mancanza di una crocetta su questo documento. Era del tutto coerente con la metodologia utilizzata in quel momento in Germania e che Cima ha su di sé verificato. Cima era autorizzata EBA, officina 925; senza soluzione di continuità viene autorizzata officina 925 V.P.I. Jungenthal ha avuto lo stesso percorso. E quindi questo documento in realtà è del tutto irrilevante ai fini di questo processo, ma - e l'ho lasciato per ultimo - in realtà è ancor più

irrilevante perché dal punto di vista temporale non ha nessuna efficacia rispetto a questo giudizio. Potete rilevare in calce la dizione "Stand 31 marzo 2009". Questa espressione tedesca sottintende qualcosa del tipo "situazione alla data del 31 marzo 2009", cioè questa nella prospettazione dell'accusa sarebbe stata la consapevolezza di Cima circa la mancanza di abilitazione ad effettuare una revisione IS2 da parte di Jungenthal, ma il documento, la stampata dal sito Internet, reca la situazione al 31 marzo. Il carro è uscito da Cima il 02 marzo. Quindi questo documento non può avere nessuna rilevanza rispetto alla situazione psicologica e non può rappresentare un indizio che doveva portare Cima ad avvedersi di eventuali problematiche nell'attività di revisione effettuata da Jungenthal, sia perché Jungenthal era debitamente autorizzata ad effettuare la revisione, e questo processo lo ha dimostrato, sia perché era abituale, nel passaggio dall'una all'altra autorizzazione, che proseguissero le precedenti autorizzazioni e che quindi le officine fossero abilitate ad effettuare le revisioni secondo i precedenti modelli di controllo esattamente corrispondenti a quelle V.P.I., sia soprattutto perché il riferimento temporale che reca questo documento è addirittura successivo all'ultimazione delle attività di Cima e alla riconsegna del carro al gestore.

Per quanto riguarda gli ulteriori aspetti che la Procura contesta agli imputati Cima, residua - prima di passare la parola all'Avvocato Giarda - il tema della circolare EBA, circolare EBA del luglio 2007. La Procura definisce la circolare EBA leggendaria e chiarisce che nella sua prospettazione Cima avrebbe dovuto conformarsi a questa circolare e rilevando la presenza di alveoli di corrosione avrebbe dovuto rifiutare, o meglio, rilevando la targhetta con l'indicazione V1 avrebbe dovuto ritenere che vi fossero degli alveoli di corrosione e quindi non accettare la sala revisionata. Il primo tema che riguarda questa circolare è quello della sua mancanza di efficacia. La circolare è pacifico in questo procedimento - la Procura prospetta una situazione differente - è pacifico in questo procedimento che la circolare EBA non sia... 2007, luglio 2007, non sia mai entrata in vigore. E troviamo conferma dalla deposizione del teste Fehr, il quale chiarisce che il provvedimento di EBA era stato... la circolare di EBA era stata impugnata, con una causa pilota promossa da G.A.T.X., che trovava l'adesione degli altri gestori dei carri, e le ragioni di questa impugnazione derivano dal fatto che questa circolare avrebbe determinato grande incertezza giuridica. "La decisione è stata presa ed EBA si è mostrata d'accordo", ci dice il teste. "L'EBA poteva chiedere l'esecutività provvisoria, ma non l'ha chiesta". Quindi l'ordinanza EBA

in realtà non è mai divenuta esecutiva. Stiamo quindi facendo riferimento ad una circolare emanata in Germania, priva di efficacia esecutiva, perché oggetto di impugnazione. Tra l'altro la circolare EBA 14 settembre 2009, pure citata dal Pubblico Ministero, indica specificamente... anzi, 25 novembre 2009, con riferimento al provvedimento 10 luglio 2007 chiarisce "non ancora forza di validità" - la trascrizione a verbale è questa - "per causa dell'effetto sospensivo dei ricorsi presentati". E quindi la stessa EBA in un successivo provvedimento del 2009 chiarisce che questa circolare era priva di efficacia esecutiva e come tale ovviamente non doveva essere presa in considerazione e non aveva un rilievo cogente. La Procura sostiene che avrebbe dovuto rappresentare un parametro di diligenza e quindi ravvisa una responsabilità per colpa generica. Francamente è difficile ipotizzare che possa esservi una responsabilità per colpa generica, ipotizzando - ma vedremo che non è esattamente così - ipotizzando che introduca parametri più restrittivi, è difficile immaginare una responsabilità per colpa generica allorquando l'agente rispetti il dettato normativo vigente, che pone un profilo di responsabilità in termini di colpa specifica. In altre parole, se il manuale V.P.I. è pacifico che rappresentasse parametro di diligenza - e la stessa Procura ce lo dice - non si può pensare di individuare un

diverso parametro di colpa generica, una diversa responsabilità per colpa generica, che troverebbe origine in un provvedimento amministrativo emanato in Germania e mai entrato in vigore. Mi riferisco ovviamente alla posizione Cima, che evidentemente mai avrebbe potuto avvedersi di questo provvedimento e soprattutto mai avrebbe potuto, anche ipotizzando di considerarlo come parametro al quale raffrontare la condotta dell'agente sotto il profilo della colpa generica, mai avrebbe potuto conformarsi ad esso perché ovviamente non poteva averne conoscenza.

Il tema sostanziale però è quello del contenuto della circolare. La Procura sostiene che la circolare imporrebbe la intollerabilità degli alveoli di corrosione, mentre sempre secondo la Procura l'Appendice 29 delle V.P.I. consente un'accettabilità di un cratere di corrosione che non sia più profondo di 2 millimetri. In realtà l'Appendice 29 fa riferimento al controllo sulle gole di scarico, non al controllo sul collarino del fusello o sull'assile. Il manuale V.P.I. in realtà chiarisce che gli alveoli di corrosione vanno trattati, ove presenti, vanno trattati nel senso che vanno smerigliati, eliminati, va verificato che non vi siano cricche, con le metodologie che abbiamo visto, e solo dopo queste attività di verifica può essere effettuata la verniciatura e la conclusione dell'attività manutentiva.

Quindi non corrisponde al vero che il manuale V.P.I. abbia in realtà... devo interrompere, Presidente? La Procura...

(più voci fuori microfono)

AVV. MASERA - No, volevo... non volevo essere scortese nel...

PRESIDENTE - (voce fuori microfono)

AVV. MASERA - Grazie.

PRESIDENTE - (voce fuori microfono) abbiamo fatto anche in altre circostanze.

AVV. MASERA - Sì, no, no, ma c'era solo...

PRESIDENTE - Si è proceduto (voce fuori microfono)...

AVV. MASERA - Dicevo, in realtà il tema vero...

PRESIDENTE - Ovviamente se vuole interrompere la aspettiamo.

Ecco, ci dica lei se è un motivo...

AVV. MASERA - No, no, io...

PRESIDENTE - Andiamo avanti.

AVV. MASERA - Se lei non ritiene io posso proseguire, non ho avuto...

PRESIDENTE - Va beh, sospendiamo due minuti.

AVV. MASERA - Eh, vorrei... grazie.

PRESIDENTE - E' il primo difensore che lo sottolinea in maniera così evidente, quindi a questo punto aspettiamo che torni il Pubblico Ministero.

AVV. MASERA - Più per cortesia, cioè mi sembra...

(SOSPENSIONE)

PRESIDENTE - La Difesa ha fatto rilevare che lei non c'era e

si è interrotta.

P.M. DOTT. AMODEO - Chiedo scusa.

PRESIDENTE - Prego. Allora proseguiamo pure.

AVV. MASERA - Dicevo che in realtà il manuale V.P.I. non sostiene, non considera gli alveoli di corrosione e le problematiche sulla superficie dell'assile come ininfluenti, anzi, prevede che vengano trattate adeguatamente, che venga verificata l'assenza di cricche o di problematiche strutturali e all'esito dell'attività di revisione che l'assile venga nuovamente verniciato. E questo, proprio la effettuazione di un'attività di revisione in conformità al manuale V.P.I., da parte di Jungenthal, ha creato ovviamente in Cima l'affidamento che queste verifiche fossero state compiute, quindi quando... riteniamo peraltro che lo siano state, ma allorquando si rinviene sulla targhetta l'indicazione "presenza di alveoli", questo, a differenza di quanto sostenuto dalla Procura, citando la circolare EBA, non è un indizio di una criticità, è l'indizio di una anomalia superficiale, trattata, risolta e verificata l'assenza di crateri di... l'assenza di problematiche strutturali o l'assenza di cricche derivanti dalla presenza di alveoli. In questo senso quindi non c'è una vera differenza, non c'è una differenza sostanziale tra il contenuto della circolare EBA, che pure ho detto è del tutto irrilevante, e comunque è rilevante per Cima, che certamente non ne

aveva conoscenza; ma anche a volere ipotizzare di doverla prendere a riferimento in realtà le valutazioni che Cima avrebbe fatto sulla situazione dell'assile e sulla revisione fatta da Jungenthal sarebbero state le stesse. Concludo con un esame delle posizioni dei singoli imputati. Gobbi Frattini è considerato responsabile nella posizione di responsabile tecnico e responsabile di commessa carri. Pizzadini è considerato responsabile come capo commessa del settore carri e responsabile tecnico del reparto sale. Per entrambi viene individuata una responsabilità di posizione. Anche con riferimento a Pacchioni la situazione era la stessa, non tratto il tema sia perché credo interverrà anche sul tema l'Avvocato Giarda, il professor Giarda che è co-difensore, sia perché rispetto a Pacchioni è stata chiesta l'assoluzione. Però una prima anomalia rispetto alle contestazioni mosse a questi imputati sta nel fatto che vengono formulate delle contestazioni per una responsabilità di posizione, ma, come ho detto nella prima parte del mio intervento, non vi sono indicazioni in termini di censura rispetto alla struttura, alla certificazione di qualità, all'utilizzo del manuale V.P.I., alla conformità delle procedure e alla corretta applicazione delle procedure da parte di Cima. E questa è un'evidente anomalia perché allorquando si contesta una responsabilità di posizione è il processo che viene messo

a disposizione, il processo gestionale e aziendale e non una immotivata responsabilità di posizione perché questo sarebbe in evidente contrasto con quello che è l'insegnamento anche della Suprema Corte. Dicevo, responsabilità di posizione, principalmente collegata alla omessa verifica visiva o al fatto di non avere verificato che l'esame visivo venisse svolto. E quindi non tanto perché non poteva ovviamente essere accertato... non poteva essere contestata una responsabilità nei termini di omesso controllo visivo a tutti, perché la Procura non ha neppure individuato chi avesse effettuato o chi dovesse effettuare l'esame visivo. Le contestazioni sono principalmente rivolte al fatto che non sarebbe stato presidiato questo ambito di attività, senza, come dicevo, in realtà identificare i processi aziendali anomali o non corretti. Siamo quindi di fronte a contestazioni mosse nei confronti di tutti gli imputati per reati omissivi impropri. Reati omissivi impropri, ricordo a me, sono fatti... sono argomenti fin troppo noti, perché sussista una responsabilità per un reato omissivo improprio è necessario che l'agente si trovi in una posizione giuridica di garanzia, secondo il criterio di equivalenza di cui al 40, secondo comma. Posizione di garanzia che - ci ricorda la Corte con la sentenza Thyssen - presuppone una posizione del garante come soggetto che gestisce il rischio. E quindi questo

Tribunale dovrà verificare se Cima avesse, nell'ambito dei doveri di garanzia su di essa spettanti, avesse la gestione del rischio assile. Aveva certamente la gestione del rischio rispetto alla revisione G4.8 che le era stata commissionata, nell'ambito della quale doveva effettuare la revisione del carro. Rilevata la presenza di due sale inadeguate, le ha scartate e ha chiesto la consegna di altre due sale revisionate. E qui si ferma la posizione di garanzia di Cima, non è più garante del rischio, non è garante del rischio se non per il montaggio delle sale, per le misurazioni e la compatibilità delle sale e per la verifica circa l'assenza di macroscopiche anomalie, la sala caduta dal carro, ci dicono i testi e danneggiata da una caduta. Contestazioni che la Procura non muove a Cima. La Procura non formula nessuna contestazione rispetto alle posizioni di Cima come garante della revisione G4.8 e non vi è nessun riferimento legato da un nesso causale tra le attività manutentive sul carro, la compatibilità della sala 98331 e il carro, o altre problematiche legate al montaggio. In altre parole quindi la posizione di garanzia di Cima è stata rispettata appieno. Cima ha adempiuto al dovere che le era stato affidato, all'attività che le era stata affidata. Rispetto alle sale la sua attività anche in questo caso è stata regolarmente adempiuta, non avendo un diverso dovere se non quello che ho indicato. La mancanza di una

posizione di garanzia comporta l'impossibilità per questo Tribunale di condannare gli imputati secondo il chiaro disposto del secondo comma dell'articolo 40.

In ogni caso, anche a volere esaminare il contenuto specifico della responsabilità per il reato omissivo improprio, cito una sentenza della Suprema Corte, ma solo per enunciare un principio: "La titolarità di una posizione di garanzia non comporta, in presenza del verificarsi dell'evento, un automatico addebito di responsabilità colposa a carico del garante, imponendo il principio di colpevolezza, la verifica in concreto sia della sussistenza della violazione da parte del garante di una regola cautelare, generica o specifica, sia la prevedibilità ed evitabilità dell'evento dannoso che la regola cautelare violata mirava a prevenire, cosiddetta concretizzazione del rischio, sia la sussistenza del nesso causale tra la condotta ascrivibile al garante e l'evento dannoso". Ne darò poi gli estremi, ma è l'enunciazione di un principio noto. Quindi il primo tema è la mancanza... la violazione di una regola cautelare, violazione regola cautelare che non c'è, e lo abbiamo visto nella prima fase. Ma ciò che più rileva rispetto alla posizione di Cima è la mancanza del presupposto essenziale della prevedibilità ed evitabilità dell'evento dannoso, che non c'è facendo corretta applicazione del principio dell'affidamento, proprio di quel principio che

la Procura dice non si doveva tener conto in questo processo, principio dell'affidamento che certamente opera nel caso di specie perché Cima ha ricevuto delle sale revisionate e correttamente faceva affidamento sulla correttezza dell'attività di revisione da parte di Jungenthal, attività di revisione che all'esito del dibattimento è risultata correttamente effettuata, devo dire, ma ai fini della posizione di Cima è del tutto irrilevante questo argomento, seppur determinante nella misura in cui il Tribunale lo ritenesse confermato. Ma ripeto, la posizione di Cima è irrilevante proprio in applicazione del principio dell'affidamento: ricevo una sala revisionata, i testi ci dicono, tutti in modo univoco, che una sala revisionata è identica ad una sala nuova, è sostanzialmente una sala nuova, Cima non aveva ragioni, e quello che più conta non vi erano elementi macroscopici e non vi sono provati in modo inequivoco elementi macroscopici che portassero a ritenere che la revisione non era stata effettuata o non era stata effettuata in modo adeguato; la mancanza di indizi palesi consentiva e consente a questo Tribunale, consentiva a Cima e consente a questo Tribunale di applicare il principio dell'affidamento rispetto ad un'attività in precedenza svolta.

La Procura ritiene che il principio dell'affidamento non possa trovare spazio in questo giudizio, riteniamo,

seppur non avendo fatto riferimenti specifici, riteniamo perché intenda richiamare la giurisprudenza della Corte di Cassazione secondo la quale il principio dell'affidamento non può essere invocato nell'ipotesi in cui l'altrui condotta imprudente si innesti sulla inosservanza di una regola precauzionale propria da parte di chi invoca il principio, e quindi se io sono stato negligente, ma soprattutto se la mia negligenza si colloca, perché questo dice la Corte, in un rapporto di causa-effetto con l'evento, il principio dell'affidamento non può essere invocato. Nel caso di Cima, non ci sono regole cautelari violate che si collochino in un rapporto di causa/effetto rispetto all'evento, perché la Procura ci dice "l'inadempimento di Cima non ha consentito di verificare l'assile, non ci sono violazioni proprie". Il principio dell'affidamento quindi è certamente dimostrato e applicabile nel nostro caso, perché la documentazione proveniente da Jungenthal era assolutamente corretta, la piastrina recava i riferimenti ad una revisione effettuata a novembre 2008 e quindi nello spazio temporale che le V.P.I. considerano valida, l'attività di revisione era di pochi mesi precedente, e quindi anche in questo senso non può che concludersi per l'assenza di responsabilità degli imputati proprio in applicazione di questo principio.

Una posizione ancor più specifica va... una posizione

specifica è quella di Vighini. All'imputato Vighini viene attribuita una responsabilità per non avere effettuato il controllo visivo senza che lui abbia alcuna delega e senza che al medesimo la Procura attribuisca una responsabilità di posizione. Vighini non avrebbe effettuato, a dire della Procura, il controllo visivo, perché la sua attività si collocherebbe al termine delle attività di revisione e perché ha completato, compilato e sottoscritto il certificato e le prestazioni eseguite, rilasciando una certa attestazione, sulla quale... della quale mi occuperò tra poco. In realtà il teste Vighini è il primo fra tutti a poter invocare l'affidamento, a poter invocare l'affidamento rispetto all'attività di revisione di Jungenthal e a poter invocare l'affidamento rispetto all'attività di verifica fatta dagli operatori che lo hanno preceduto. E quindi la posizione di Vighini, che tra l'altro è - senza nulla togliere - veramente un soggetto che non ha qualifiche specifiche e che non ha una responsabilità all'interno della realtà Cima, è davvero una posizione ai margini rispetto a questo processo e non si comprende quale sia l'addebito di responsabilità mosso nei suoi confronti se non rispetto all'attestazione del certificato di prestazioni eseguite, che leggendo il capo di imputazione reciterebbe "tutti i lavori sono stati eseguiti a regola d'arte e la sicurezza dell'esercizio è garantita". In realtà intanto non si

tratta di una certificazione, nel senso che non è necessario prendere una certificazione e non vi è una fonte normativa che attribuisca a questo documento valore certificatorio. Si tratta del documento di uscita del carro dall'officina, nel quale sono annotati alcuni dati tecnici. Effettivamente in calce compare una dichiarazione a firma del signor Vighini, nella quale però non compare la dichiarazione contenuta nel capo di imputazione, semplicemente la dichiarazione "i lavori eseguiti non pregiudicano la sicurezza dell'esercizio" e non la diversa dichiarazione "e la sicurezza dell'esercizio è garantita". Questo cosa vuol dire? Che per quanto era a conoscenza Vighini, avendo verificato la documentazione esistente in Cima, avendo accertato che l'attività di revisione sul carro, l'attività di revisione G4.8, perché questo è ciò a cui fa riferimento Vighini, nel dichiarare con la propria firma in calce al verbale di uscita del carro dall'officina, l'attività svolta non pregiudica la sicurezza. E quindi non vi è... intanto non ha valore certificatorio e non è una dichiarazione il cui contenuto possa avere creato alcuna criticità, né la Procura ci identifica rispetto a questa dichiarazione... identifica in questa dichiarazione un rapporto di causa/effetto rispetto all'evento. Quindi anche da questo punto di vista e con particolare riferimento alla posizione di Vighini non può che

ritenersi esclusa la sua responsabilità.

Concludo quindi rispetto alle sole posizioni di Gobbi Frattini, Pizzadini e Vighini, lasciando al professor Giarda la conclusione sull'imputato Pacchioni, concludo chiedendo l'assoluzione con la formula di giustizia. Grazie.

PRESIDENTE - Grazie a lei, Avvocato Maserà. Allora, tocca a lei? Prego, Avvocato.

CONCLUSIONI DELLA DIFESA - AVVOCATO F.M. GIARDA

AVV. F. GIARDA - Avrò poi da proiettare delle foto. Faccio magari una premessa generale e poi magari interrompiamo un secondo perché devo collegare il computer.

PRESIDENTE - Come crede, perfetto.

AVV. F. GIARDA - Ringrazio il collega Avvocato Maserà per la esaustiva discussione sulla posizione di Cima e sulla posizione relativa agli elementi essenziali di quella che è la contestazione, che è il controllo visivo. Io ovviamente, intervenendo come responsabile civile, farò poi una discussione come responsabile 231. Ripercorrerò molto brevemente quelli che sono gli elementi caratterizzanti il controllo visivo e che cosa effettivamente è stato fatto da parte di Cima, concentrandomi poi sulla parte relativa alle vernici e alla verniciatura dell'assile 98331 e a che cosa è emerso dal dibattito.

Ora, noi dobbiamo partire ovviamente da quella che è la contestazione e l'obiettivo dei Pubblici Ministeri ovviamente era quello di dimostrare il contenuto della contestazione. E con riferimento alla specifica contestazione relativa allo stato dell'assile, noi avevamo una serie di elementi che sono cristallizzati nel capo di imputazione, con particolare riferimento a tre elementi costitutivi: l'omissione relativa all'osservanza e alla rilevazione dell'esistenza di un visivamente evidente stato di ossidazione nel colletto dell'assile; la presenza di una superficie butterata e bolle diffuse, osservabili anche senza l'ausilio di apposita strumentazione; e l'omissione della circostanza - circostanza definita notoria, come vedremo non lo è - che la zona di insorgenza di una cricca si colloca proprio nel colletto dell'assile, come evidenziato da manuali specialistici e dalla normativa tecnica di riferimento; e che questi elementi tutti questi tre elementi, dovevano essere un sicuro indicatore della verosimile presenza di una cricca. Queste sono le contestazioni contenute nel capo di imputazione e vedremo che nessuno di questi elementi è stato dimostrato dall'istruttoria dibattimentale che noi abbiamo fatto come elementi che possono essere ricondotti ad una responsabilità di Cima. Ora, noi dobbiamo partire da quello che è la storia di come si arriva al montaggio della sala 98331. Abbiamo un

documento da cui partire, che è un documento del settembre del 2008, un documento che poi allegheremo alla nostra memoria, ma successivamente vedremo anche, un documento in base al quale G.A.T.X. dà l'incarico, fornisce l'incarico a Cima di effettuare la revisione G4.8 sul carro oggetto poi dell'incidente. Quindi a settembre abbiamo la lettera di incarico, i carri vengono spediti e a gennaio abbiamo il documento di presa di possesso di questi carri oggetto di revisione. Come vedremo - e su questo credo che ci sia consenso da parte di tutti, anche dei Pubblici Ministeri, il dottor Giannino in sede di discussione l'ha confermato, e finalmente - sulle sale che sono arrivate, diciamo le prime sale, il controllo visivo è stato effettuato. Nessuno oramai lo mette più in dubbio, il dottor Giannino l'ha confermato nel corso della sua discussione, e quindi su questo io non torno più perché oramai abbiamo dimostrato, ed è servita un'istruttoria dibattimentale, ma c'era il documento che lo dimostrava, però l'istruttoria dibattimentale questo lo ha confermato, su tutte le sale diciamo arrivate da G.A.T.X. è stato fatto il controllo visivo. Nessuno oramai lo mette più in dubbio. Questo controllo visivo ha evidenziato che per tre sale, due oggetto di un carro e una oggetto di un altro carro, c'erano problemi relativi alle ruote. Questi problemi relativi alle ruote sono stati rappresentati a

G.A.T.X. attraverso una mail, anche questo documento acquisito - del gennaio del 2009, mail che una funzionaria di Cima invia a G.A.T.X. dicendo "guardate che c'è un problema su tre sale" e indica il numero delle sale. E questo è un elemento per me fondamentale, quella che è la risposta di G.A.T.X., perché vedremo che è un... si è fatto di tutta un'erba un fascio e si è fatto un certo... con una certa facilità si è detto che Cima ad un certo punto avrebbe dovuto scartar quella sala a fronte di quello stato che vedremo che poi non c'era di verniciatura.

Ora, Cima ha un rapporto contrattuale con G.A.T.X., quindi non è che gli può dire qualunque cosa. Gli può dire delle cose che devono essere anche dimostrate. E allora G.A.T.X., la risposta adesso la vedremo quando poi collegheremo il computer, G.A.T.X. gli chiede conto, gli dice "scusa, tu mi stai dicendo che io ti ho mandato delle cose che non vanno bene; chiaramente questo è oggetto della tua analisi, perché questo è quello che dovevi fare; mi spieghi perché devi smontare queste tre sale"? E giustamente Cima gli dice "guarda, le devo smontare semplicemente perché le ruote non sono più a norma e quindi c'è un profilo di ruote che non va più bene". Per fortuna abbiamo la documentazione che prova questo. E G.A.T.X. a fronte di questa giustificazione... adesso chiederei se è possibile collegare il computer.

PRESIDENTE - Prego.

AVV. F. GIARDA - Intanto vado avanti.

PRESIDENTE - Va bene.

AVV. F. GIARDA - A fronte di questa giustificazione G.A.T.X. dice "va bene, non ti preoccupare, ti manderò tre sale nuove, nuove, in sostituzione di quelle di cui mi hai detto esserci... in relazione alle quali tu mi hai detto esserci un problema di sfaccettatura delle ruote". Quindi abbiamo l'ordine con cui le sale vengono inviate da G.A.T.X. a Cima e l'ordine con cui entrano in Cima. Ora qui c'è un problema relativo a che cosa deve fare Cima quando riceve queste sale nuove. Secondo il Pubblico Ministero quello che ha fatto quando è arrivata... quando sono arrivati i carri con tutte le sale, è la stessa identica attività che dev'essere fatta sulle sale nuove. Secondo quella che è l'impostazione di Cima, ma secondo quello che è emerso dall'istruttoria dibattimentale, questa non è l'attività che deve fare Cima. E come giustamente vi ha già anticipato anche il collega Maserà, quello che noi abbiamo cercato di far emergere durante l'istruttoria dibattimentale, ma perché siamo fermamente convinti di questo elemento, è che nel momento in cui un soggetto riceve una sala nuova, quindi già oggetto di revisione, deve effettuare una serie di attività che sono diverse da quelle del controllo visivo. E non lo diciamo solo noi. Lo dice chi di lavoro fa questo mestiere,

esattamente come lo fa Cima, quindi è un soggetto terzo, e lo dice anche chi di questa attività si occupa quotidianamente. Io credo che l'esame dei testi Muhlberg e del teste Clerici, credo che risolva a monte tutto il problema relativo a questa contestazione di Cima, e che nell'ambito della discussione del Pubblico Ministero si ritorni ancora su questa tematica, così come si era ritornati all'udienza preliminare, e all'udienza preliminare aveva probabilmente un senso perché la discussione dell'udienza preliminare era sulla sostenibilità dell'accusa in giudizio, ma che si torni ancora adesso, pur avendo sentito chiaramente, a seguito di specifiche domande, qual era l'attività da fare su una sala revisionata e quindi nuova, io credo che sia un voler nascondersi dietro una contestazione che l'istruttoria dibattimentale ha sgretolato. P.M. Dottor Giannino. E' la trascrizione del 05 ottobre del 2015. Teste Muhlberg: "In questa procedura sono indicati i singoli dettagli di quello che è da fare prima del montaggio della sala". "Ecco, me li descrive? Quali erano i singoli dettagli da fare prima del montaggio della sala"? Esattamente la posizione di Cima. "Allora, primo: lo avevo già ricordato prima, riguarda se questa sala possa essere montata su un determinato carro o carrello". Quindi è una verifica di compatibilità. "Secondo: diametri delle ruote, se questi sono conformi, ci sono

diametri diversi perché quando su un carro si montano due sale ci può essere una divergenza massimale, ci può essere una determinata tolleranza massima da rispettare. Tre: scadenza entro la quale una determinata sala deve essere montata". Quindi verifica della scadenza. "Quarto elemento: verifica se la sala presenti determinati danni derivanti dal trasporto o dallo stoccaggio in magazzino. Si tratta in questo caso di un controllo visivo che viene fatto sulla sala. Una volta appurati questi elementi la sala può essere montata". Questo è quello che doveva fare Cima. Ditemi voi Pubblici Ministeri quale di queste attività Cima non ha fatto. E a specifica domanda al teste invece Clerici, che è il teste che è stato indicato da questa difesa come teste di riferimento riguardo all'attività svolta da Cima, il teste Clerici, che, ripeto, è un teste che ha un'attività esattamente identica a quella di Cima, svolge attività di revisione, a specifica domanda sempre del P.M. Dottor Giannino, e per questo - ribadisco - mi stupisco di quando poi i Pubblici Ministeri dicono cose diverse, il Pubblico Ministero gli chiede "quali sono i controlli che devono essere fatti quando giunge una sala revisionata"? E gli unici controlli che vanno fatti sono il controllo relativo alle ruote e il controllo relativo al fatto se la sala durante il trasporto ha avuto danni. "Io faccio il controllo al momento della ricezione, quindi se il

magazzino che spedisce ha fatto dei danni io lo posso rilevare al momento della ricezione". E il P.M. Giannino dice: "Ma come"? E il teste Clerici dice: "Visivamente. E' l'unico danno che posso controllare". Ma a specifica domanda dell'Avvocato Bagatti di Parte Civile il teste Clerici conferma che "per quanto riguarda una sala revisionata, quello che comanda è la data di revisione, cioè il controllo che io devo fare è un controllo relativo alla verifica se la sala è stata revisionata, è stata revisionata in modo corretto, e la data di revisione corrisponde alle date di revisione previste dai piani di revisione. Se me l'ha certificato un terzo, io ho solo un controllo visivo, che è sempre il discorso che ci faceva prima, cioè che durante il trasporto non abbia subito danni". Questo è quello che va fatto. E allora perché ho fatto questa premessa, e mi scuso con il collega Masera se ho debordato dagli accordi? Semplicemente perché...

(più voci fuori microfono)

AVV. F. GIARDA - Queste erano le mail a cui facevamo riferimento prima.

PRESIDENTE - Gennaio 2009?

AVV. F. GIARDA - Sì, esatto. C'era la richiesta e l'indicazione "per favore spiegateci, informateci urgentemente sul perché le tre sale dei carri sottocitati devono essere smontate". "Motivo dello smontaggio" - la

risposta è chiara "tutte e tre le sale hanno un profilo basso e la quota QR di tutte e tre a sei millimetri, fuori tolleranza. Cordiali saluti". E G.A.T.X. risponde dicendo "vi manderemo le sale che chiedete". Quindi G.A.T.X. non è che si accontenta dell'indicazione "abbiamo fatto la revisione, mandateci tre sale". Questo a riprova del fatto che, come vedremo poi successivamente, non è che solo una delle bolle avrebbero dovuto portare Cima - se bolle c'erano, come vedremo poi non c'erano - a scartare quella sala. E per fortuna non siamo solo noi a dirlo. E allora, dicevo, da dove partiamo? Perché ad un certo punto durante le indagini preliminari, voi ovviamente non eravate presenti, c'è stata l'attività di incidente probatorio e durante l'attività di incidente probatorio quello che era l'elemento forte nei confronti di Cima era l'esistenza di questa fascia cosiddetta, definita fascia ossidata, perché si diceva che quella fascia era una fascia che c'era fin dal montaggio da parte di Cima, e allora era evidente l'anomalia di questa fascia ed era evidente il sillogismo, se quella fascia c'era al momento del montaggio effettuato da Cima, questa era la prova più evidente che non era stata fatta la sabbiatura e la riverniciatura, quindi non era stata seguita la procedura prevista per l'IS2, e quindi Cima avrebbe dovuto avvedersi di questa fascia e questa fascia era la prova

del fatto che Cima consapevolmente, pur sapendo che la IS2, sebbene fosse stata identificata, come vedremo, nella punzonatura, questa IS2 non era stata fatta e quindi quel montaggio era stato fatto in modo del tutto irregolare. Ora, noi avevamo e abbiamo avuto la fortuna di essere assistiti durante tutta l'attività difensiva e durante l'istruttoria dibattimentale da un tecnico, che si chiama Gobbi Frattini, che avete potuto verificare e vedere anche davanti a voi perché si è sottoposto ad esame, e Gobbi Frattini ci diceva continuamente che quella fascia non era una fascia che c'era quando è stata montata la sala da parte di Cima, ma è una fascia che si era creata durante l'esercizio, una fascia che si era creata durante l'esercizio attraverso un meccanismo dovuto alla tiranteria del freno, meccanismo che evidentemente lui per esperienza ha visto miliardi di volte e che con ostinazione continuava a ripeterci, perché dovevamo identificare e dare questa indicazione ai periti, semplicemente perché lui era convinto, e per fortuna c'è stata un'attività peritale, per fortuna c'è stata un'istruttoria dibattimentale che ha confermato questo, che quando loro hanno montato quella sala la sala non aveva quella fascia ossidata intermedia. E allora siccome ad un certo punto in questa attività di istruttoria dibattimentale è emersa questa circostanza, e questo mi dispiace perché sinceramente l'attività svolta

dall'ispettore Laurino è stata un'attività intensa e molto preziosa per questo processo, ma su questo ha un po' peccato di presunzione, ad un certo punto è venuta fuori questa questione relativa alla fascetta ossidata e al fatto che questa fascetta e l'esistenza di questa fascetta era confermata la tesi di Cima. Allora nel momento in cui viene confermata la tesi di Cima crolla uno degli elementi costitutivi, cioè il fatto che la sala avesse quella caratteristica all'atto del montaggio. E allora, dovendo correre ai ripari, le ciambelle non sempre riescono col buco, l'identificare altre sale con lo stesso problema della fascetta intermedia avrebbe ovviamente smontato questa impostazione. Perché? Perché nell'impostazione accusatoria quella fascetta ce la doveva avere solo la sala montata, solo la sala montata e oggetto di incidente. E allora ad un certo punto nell'esame dei documenti oggetto della deposizione del teste Laurino viene fuori questa foto, foto che io ho mostrato al teste Laurino, foto in cui si dice chiaramente, tra parentesi, "cambiare foto". Il cambiare foto ha una evidenza nel fatto che questa indicazione avrebbe smontato in radice l'impostazione accusatoria principe del Pubblico Ministero e dell'ispettore Laurino. E allora questa domanda è stata posta all'ispettore Laurino: "Senta, non è che questo problema... di questo problema, cioè del fatto che la fascia non fosse un

problema, ve ne siete accorti e quindi il cambiare foto era giustificato da questo"? E il teste Laurino si trincerava dietro il fatto di non avere alterato nulla. Nessuno l'ha mai messa in dubbio l'alterazione. "Io questo"... E lì c'è scritto "cambiare foto". "Io questo non glielo so dire". "Eh, però la relazione è firmata "Ispettore Laurino", la relazione da cui io ho estratto quella foto". "Eh, ho capito, però io non glielo so proprio dire". E a un certo punto viene fuori un'ipotesi che lascia... lascio a voi commentare. "Ho capito cosa può significare, probabilmente avevamo trovato delle foto che potevano mostrare meglio il danno e via dicendo, e quindi si cambiava foto. Ma tutte quelle foto lì sono tutte depositate, dalla prima all'ultima". "Prendo atto della sua risposta". Questa è la risposta del teste Laurino quando viene messo di fronte alla circostanza oggetto di contestazione. E allora perché era importante quella fascia? Era importante perché era la prova più evidente del fatto che Cima aveva svolto male il suo compito, perché installare e montare una sala con quella fascia in mezzo all'atto del montaggio, primo avrebbe fatto capire che quella IS2 non era una IS2, perché non può arrivare una sala con quella fascia in mezzo, e secondo che consapevolmente si era bypassato questo dato di conoscenza di una revisione mal fatta. E allora per fortuna è intervenuto su questo punto l'incidente

probatorio, l'incidente probatorio che ha accertato in modo definitivo che quella fascia era dovuta... che quella fascia era dovuta alla tiranteria del freno. Le pagine sono 34 e 35. Volevo farvi vedere quello che è la tiranteria del freno e come si arriva a questa spiegazione. Ci sono i segni evidenti della vernice blu sulla tiranteria del freno e il fatto è che la fascia abrasa sia proprio dovuta alla tiranteria del freno. Quindi questo è stato accertato in modo inequivoco da parte dell'incidente probatorio e nessuno oramai lo mette più in discussione. E allora? E allora la posizione di Cima cambia. Noi avevamo l'idea che questo cambio e questo accertamento, che per noi era molto prezioso, perché ovviamente era un'indicazione proveniente da periti, da periti nominati nell'ambito di attività di indagine peritale, di accertamenti tecnici irripetibili, che poi sfociavano direttamente nel dibattito, quindi era una conferma preziosa per noi. E allora a quel punto i Pubblici Ministeri devono virare, devono virare su qualcos'altro. E allora su che cosa virano? Virano sullo stato della vernice nel colletto, stato della vernice nel colletto che a parere di questa difesa dall'istruttoria dibattimentale è emerso chiaramente lo stato in cui era il colletto e soprattutto che cosa poteva aver visto Cima di quel colletto.

Ora, noi partiamo... la discussione dei Pubblici

Ministeri parte da un presupposto che noi non possiamo dimostrare e sarà per sempre indimostrabile: com'era la sala al momento del montaggio. Noi abbiamo delle foto, non abbiamo ovviamente delle foto del montaggio, dello stato dell'assile all'atto del montaggio da parte di Cima, quindi nel febbraio del 2009; abbiamo delle foto della sala a luglio, giugno-luglio del 2009 e abbiamo delle foto... dell'incidente probatorio, e abbiamo delle foto quando la sala è stata oggetto di quella operazione che è avvenuta nel febbraio del 2010, cioè di inserimento in quella cassa che avrebbe dovuto... ha sicuramente protetto meglio la sala rispetto ai sette mesi precedenti. E dico questo perché sullo stato di conservazione della sala sicuramente hanno influito le prime attività che sono state svolte da chi è intervenuto sul posto e attività che ci sono state confermate dal teste Cremonesi. Il teste Cremonesi, che è stato ascoltato sulle prime manovre che sono state svolte sulla sala, ci ha confermato che l'attività è stata un'attività molto frenetica, dei primi minuti dopo l'incidente e ci ha confermato che nell'immediatezza, "proprio fino a che non arrivava il cellophane, ho cercato quello che ho trovato, che poteva essere un cartellone pubblicitario, un oggetto, perché non venisse l'acqua sulla frattura; poi appena è arrivato qualcosa di più consono" - e adesso vedremo qual è il qualcosa di più consono - "che poteva

essere un telo per coprirlo, abbiamo usato quello. Parlo nell'immediatezza, che poteva essere il 30 piuttosto che l'1, il 30 giugno o l'1 luglio, cioè non due mesi dopo, parlo proprio il giorno 30, appena arrivati". "Senta, noi abbiamo una fotografia dove c'è il cellophane sulle ruote e sulla boccola. Quando è intervenuta poi la termosaldatura"? E ci spiega che è intervenuta a febbraio del 2010, sette mesi dopo. E lo stesso teste Cremonesi ci conferma che "la protezione era stata messa solo sulla zona delle fratture, certo, delle due zone di frattura, quindi sono dei sacchetti in plastica con all'interno del silica gel". "E la restante parte dell'assile, delle fotografie che abbiamo visto stamattina, ci conferma che non era coperta"? E il teste Cremonesi conferma che non era coperta. Ma che non fosse coperta ce lo testimoniano chiaramente le foto di quel giorno. E' una copertura, come vedete, quella azzurra, una copertura di fortuna. E' una copertura che è stata presa quel giorno e però non copriva... questa è l'altra sala, eccola qua, questa è la sala il 04 luglio del 2010. Come potete vedere, la sala, anche per fare le foto, è stata completamente scoperta. E la fascia in mezzo, la vedete, vedete lo stato. Già rispetto al 29 di giugno è una fascia che già si è ossidata molto di più, ma come vedremo sette mesi dopo è completamente stravolta. E così si presenterà poi all'incidente probatorio. Quindi quello che è l'oggetto

della contestazione, cioè il fatto che ci fosse questa fascia ossidata o che ci fossero l'esistenza di un evidente e visivamente stato di ossidazione - e poi vedremo anche con riferimento al colletto - è una asserzione che non ha nessuna dimostrazione nell'ambito di questo procedimento. Come abbiamo visto lo stato di ossidazione ha avuto un'evoluzione vertiginosa, perché in quei sette mesi l'ossidazione ha avuto uno sviluppo incredibile, ma soprattutto occorre dire qual era lo stato della vernice al momento del montaggio da parte di Cima.

Ora, noi abbiamo un'indicazione ben precisa nell'ambito dell'assile, abbiamo un'indicazione che è quella della revisione IS2 effettuata l'11/08, novembre del 2008. Ma abbiamo anche un'altra indicazione, che secondo noi è molto preziosa: quel famoso V1D che secondo noi è la prova sia del fatto che la revisione sia stata fatta, e su questo non torno e non entro, perché non è una contestazione che riguarda noi, ma che è stata fatta in modo talmente approfondito che ha evidenziato l'esistenza di quei crateri di corrosione indicati dal V1D, tali da non comportare lo scarto. Anche su questo punto devo ammettere che il teste Laurino è stato parzialmente reticente - in buona fede, ovviamente - ed è stato da me rettificato, perché nella sua relazione aveva scritto una cosa che poi qui ha detto solo in parte. Ha parlato del

V1D e ha parlato degli alveoli di corrosione. E però detto così significa che all'atto della revisione, nel novembre del 2001... nel novembre del 2008, quegli alveoli di corrosione c'erano, e c'erano e sono stati lasciati lì. E invece no, perché nella relazione si parla di alveoli da corrosione tali da non comportare lo scarto, che è cosa ben diversa. E che l'ispettore Laurino questo lo avesse scritto chiaramente nella sua relazione e che poi durante l'istruttoria dibattimentale si fosse fermato a metà della frase, e che solo un intervento di chi vi parla ha potuto integrare questa frase, è un elemento che - lo dico onestamente - mi dispiace. Però il teste Laurino all'udienza dell'11 giugno del 2014 lo ha chiaramente confermato. Del resto anche lei, Presidente, lo ribadisce: non tali da determinare lo scarto. L'ha confermato. Quindi su questo punto credo che non ci siano dubbi, sul fatto che quegli alveoli di cui tanto si è parlato in questa istruttoria dibattimentale fossero degli alveoli tali da non comportare lo scarto della sala. E che questo elemento fosse un elemento fondamentale lo dice anche il consulente professor Toni. Quando ribadisce, a fronte del controesame svolto da parte della difesa di Cima, il professor Toni, a specifica contestazione, non può che evidenziare quali sono gli elementi che Cima aveva in quel momento. "Senta, riguardando la targhetta della revisione, è indicato il

livello di revisione"? "Sì, è indicato il livello di revisione, IS2, svolto nel novembre del 2008". "Perfetto. Con un'attestazione ulteriore che dice: sono presenti alveoli che non comportano lo scarto". "Esatto". "Quindi in questo contesto ricevo una sala revisionata, con gli alveoli di corrosione che non devono comportare lo scarto perché già è stato verificato da terzi, nel manuale V.P.I. esiste una prescrizione di rimandare indietro la sala"? La risposta è: "No". Non c'è una risposta "non lo so", "cioè". "No". Ed è il consulente tecnico del Pubblico Ministero, dottor Toni, professor Toni. Quindi questo era il momento in cui Cima vede la sala, vede la targhetta IS2, vede che questa è stata fatta nel novembre del 2008, quindi in modo compatibile con le tempistiche delle revisioni, vede che c'è una targhetta, un'indicazione V1D e sa perfettamente cosa vuol dire, non ce lo siamo inventati oggi, è scritto nel manuale V.P.I., vede che non ci sono danni da trasporto, vede che le ruote sono a posto rispetto a quelle per cui aveva effettuato lo scarto, vede che non ci sono altre incompatibilità al montaggio di quella sala sul carro, e quindi compila questo documento. Il documento è compilato con tutte le indicazioni, è un documento di entrata del 28 gennaio del 2009, ma è un documento riassuntivo di tutto quello che è stato fatto su tutte le sale; come potete vedere, le sale che sono indicate 5-6 e 7-8, la

24143 e la 35630, sono oggetto di scarto, sono alle righe all'entrata, la riga 3 e la riga 4; e nella riga all'uscita, la 19530 e la 8725 sono confermate; subentrano la 98331 e la 95890. L'indicazione è 1108 e luogo 104. E c'è anche l'indicazione del diametro delle ruote. Ora, questo è un elemento fondamentale, perché il diametro delle ruote Cima non se lo può inventare, il diametro delle ruote si rileva con quello che abbiamo detto essere l'esame visivo che va fatto in questa circostanza. E questo diametro, che è 8.80 e 8.82, Cima non se lo inventa, lo ricava dalla misurazione, tanto che questi due elementi non sono indicati nelle due sale che sono scartate semplicemente perché sono indicate nei documenti specifici delle sale. Eccoli qua. Qui sono indicate espressamente le ruote. Scusate, ve le... se riesco a girarle... sono indicate espressamente 8.58 e 8.64, che sono dati che non sono compatibili con un montaggio, tanto che poi comportano lo scarto delle due sale. Quindi questi sono gli elementi documentali in base ai quali quell'esame noi abbiamo la certezza che quegli esami che dovevano essere fatti sono stati fatti. E allora si è parlato tanto di documentazione, che tutti questi esami dovevano avere una documentazione, dovevano essere specificatamente indicati e oggetto di una relazione, tanto che poi il fatto che i Pubblici Ministeri questa relazione non la trovino è secondo loro

un indice del fatto che l'esame visivo non è stato fatto. Sempre il dottor Giannino dimentica un elemento, perché durante l'esame del teste Cantini... faccio prima a leggere... durante l'esame del teste Cantini: "Senta, per quanto riguarda l'esame visivo esiste una prescrizione ai sensi delle V.P.I. che richieda la certificazione di questo esame visivo, quindi la documentazione dell'esame visivo"? E' un elemento fondamentale per i Pubblici Ministeri. "Se ne è a conoscenza". "Senta, esiste nella versione attuale, perché fa riferimento al catalogo EVIC". Ricordiamo, il catalogo EVIC è entrato in vigore dopo l'incidente di Viareggio. "Non mi sembra che esistesse nel 2008". Quindi un altro degli elementi. E il Pubblico Ministero: "Senta, ai sensi del catalogo EVIC la sala l'avete catalogata"? Si cambia discorso, perché questo è un altro degli elementi che l'istruttoria dibattimentale ha smontato, dell'ipotesi accusatoria. E allora vediamo quali sono invece gli elementi con riferimento alla vernice, perché qui, sempre nel capo di imputazione, si fa riferimento alla presenza di una superficie butterata e di bolle diffuse, che sarebbero stati osservabili anche senza l'ausilio di apposita strumentazione. Ora, io capisco che quando gli elementi non sono utili per l'ipotesi accusatoria non vengono citati, questo mi sembra un gioco delle parti pacifico, ma che si ometta completamente l'esistenza di un

incidente probatorio, chiesto dalla Procura, in cui questi accertamenti sono stati fatti e hanno portato a dei risultati concreti, perché le affermazioni fatte dai periti, sebbene si sia tentato di farli passare come dei falsari, sono rimaste agli atti, sulla superficie dicono delle cose ben precise, dicono delle cose ben precise e basta leggere le conclusioni. Poi vedremo anche i passaggi in base ai quali arrivano a queste conclusioni. Ora, noi avevamo sempre quella famosa ipotesi della fascia ossidata di cui abbiamo parlato in partenza e vedremo che era oggetto di uno dei quesiti. Questa è la prova più evidente che la Procura ci teneva a far emergere che cos'era questa fascia. Ma c'era anche un quesito relativo alla differenziazione in relazione al trattamento di manutenzione e allo strato di vernice tra la sala oggetto dell'incidente, la 98331, e la sala cosiddetta gemella, cioè quella che abbiamo visto essere stata inviata insieme alla 98331 per sostituire le due scartate. E gli aspetti manutentivi che differenziano i due assili sono: la presenza sulla 98331 delle due fasce abrase, una relativa alla tiranteria e l'altra, adesso vedremo, relativa ad un altro problema che aveva avuto durante la revisione, che però non avrebbe assolutamente portato allo scarto; e il colore più scuro della vernice originale della sala 98331. Quindi nessuna differenza, se non queste due, ma vedremo che sono tutte e due

differenze assolutamente spiegabili e comunque non riconducibili a Cima, nessuna differenza tra la sala che è stata oggetto di incidente e la sala che non è stata oggetto di incidente. Questo a dimostrazione che la vernice nulla c'entra con l'incidente. E allora quali erano le due differenze? Le due differenze sono... una ne abbiamo già parlato, la fascia ossidata centrale che era stata oggetto della tiranteria e che quindi era stata... si era verificata durante l'esercizio e quindi non poteva essere ricondotta all'attività di Cima, perché è un problema che si è verificato dopo il montaggio da parte di Cima. E l'altra problematica era quella famosa spennellatura di cui ha parlato il Pubblico Ministero, e riporto le frasi oggetto della requisitoria del Pubblico Ministero, pennellatura che, anche qui è un po' non corretto far vedere delle foto dell'incidente probatorio come se quella fosse la sala montata da Cima; quella è una sala di due anni dopo, soprattutto dopo che è stata tolta tutta la vernice; e il problema che aveva avuto questa sala, relativo a questa ulteriore spennellatura, era un problema che aveva avuto durante l'ultima revisione, problema che era stato risolto e che secondo le conclusioni dell'incidente probatorio problema che si verifica un sacco di volte. Pagina 19 della perizia dell'incidente probatorio: "Una volta pulita a secco la superficie del corpo dell'assile, facendo attenzione a

non creare abrasioni, si osservava un rivestimento di colore blu-verde scuro e appariva evidente una fascia difficilmente visibile prima della pulizia, interessata dall'applicazione di uno strato di vernice sovrastante a quella originaria. Si evidenzia maggiormente la presunta ragione del ritocco, cioè una fascia di larghezza 20 millimetri circa, abrasa e ossidata, sottostante la vernice di ritocco. Tale operazione è prevista dalla prassi consolidata per le sale montate in esercizio che abbiano subito danneggiamenti minori". Quindi nulla si dice in relazione al fatto che è una colorazione diversa, al fatto che ci siano problemi, al fatto che non ci sia una prassi consolidata. E' una manovra che viene effettuata durante l'attività di revisione e che poi viene coperta dalla vernice successiva. E che questa copertura ci fosse lo dice chiaramente sempre la perizia nelle conclusioni: "Si può desumere" - ed è il quesito B4 - "si può quindi desumere che al momento del montaggio sotto al carro, unica responsabilità di Cima, la vernice potesse ricoprire interamente la superficie in questione senza che fossero evidenti tracce di ossido". Questo è quello di cui bisognava tenere conto, non tutte le idee sull'esistenza di tracce di ossidazione nel colletto o il fatto che ci fosse una superficie butterata e bolle diffuse. Sono ipotesi che vengono smontate nel momento in cui questo assile viene visto e viene visto con

strumentazione sicuramente non paragonabile a quella... non alla strumentazione che Cima sicuramente aveva, ma che in quel momento non doveva essere utilizzata perché l'incarico di Cima era tutt'altro.

E in questo processo noi abbiamo avuto anche un giallo sulle vernici, un giallo che è riconducibile all'esame del teste Rossetti. Il teste Rossetti è una circostanza che voi avete... sono emerse delle circostanze che voi ovviamente non avete vissuto di persona e avete acquisito attraverso l'acquisizione dell'incidente probatorio, e il teste Rossetti ci ha spiegato chiaramente come nasce il doppio report sulle vernici. Il teste Rossetti ci ha detto chiaramente che nel settembre del 2011 viene effettuata l'analisi presso il CSI di Bollate, analisi che seguiva ad un'ulteriore analisi che era stata effettuata presso l'Università di Trento, sicuramente molto più qualificata del CSI di Bollate, ma scartata semplicemente perché qualcuno aveva messo in giro la voce che - voce vera - Bonora era stato prima direttore di quell'istituto e che quindi - voce falsa - avrebbe potuto avere delle informazioni in anticipo rispetto all'esito di queste analisi. Non abbiamo assolutamente sollevato nessun problema e le analisi sono state fatte presso un altro dipartimento. Per noi non c'era nessun problema, mai avremmo detto al professor Bonora di avere in anticipo, in vantaggio, informazioni che tra l'altro sono

sulla base di analisi che vengono fatte da altri. Quindi anche se le avesse avute non avrebbe sicuramente influito su quello che era l'esito. Comunque le analisi sono state fatte e il teste Rossetti ha prodotto il report sottoscritto e firmato, settembre del 2011. Ad un certo punto i periti chiedono delucidazioni su una serie di punti, tra cui anche il punto relativo alle valutazioni oggetto dell'analisi del teste Rossetti. E stiamo parlando della pagina 10 del report, dove si parla di due strati di vernice. Al di sotto dei due strati di vernice è stata rilevata una parte ossidata del metallo, evidenziando ampie parti arrugginite. I periti chiedono conto di questi due strati di vernice. E allora il teste Rossetti risponde dicendo: "Guardi, i chiarimenti se vuole glieli posso fornire e le invio un report che può costituire un *draft*". Ora, io francamente non ho mai sentito parlare di una versione originale che è seguita da un *draft*. Io ho sempre sentito parlare di un *draft* che è seguito da una versione originale, cioè di appunti e di schemi che poi si cristallizzano in una versione originale. Ma che venga fuori poi un report che indica che la frase "al di sotto dei due strati di vernice" diventa "al di sotto della vernice" è un problema che qualcuno deve risolvere, e il teste Rossetti nell'ambito del suo esame non è stato neanche lui in grado di risolverlo, pur essendo lui il materiale esecutore di

questa modifica. Quello che è chiaro è che secondo...

PRESIDENTE - Avvocato...

AVV. F. GIARDA - Sì.

PRESIDENTE - ...un attimo soltanto, per la registrazione.
Prego.

AVV. F. GIARDA - Quello che è chiaro è che l'attività svolta da Bollate ha evidenziato quello che noi abbiamo sempre sostenuto, cioè che ci fosse uno strato di vernice sopra, che ci fosse l'altra vernice di colore blu e che quindi questa fosse la prova più evidente del fatto che la revisione IS2 fosse stata fatta in modo assolutamente corretto, in modo assolutamente corretto e che non ci fossero state alterazioni durante l'attività di revisione. Quello che i Pubblici Ministeri hanno voluto evidenziare è che ci fosse una commistione tra vernice blu e vernice blu scura, nera, chiamiamola nera, cioè che quando Cima ha montato quella sala questa sala fosse *multicolor*. E però non è così, perché se noi dovessimo ipotizzare una cosa del genere, allora dovremmo dire che anche quella era così. Peccato che questa è l'altra sala. E allora dovremmo dire anche che la sala quando è stata montata da Cima era in quello stato, con la piegatura. E ovviamente non è così. Che quella vernice blu sia affiorata dopo che ci sono stati... che sono state svolte le analisi durante l'incidente probatorio, ce l'hanno confermato tutti, tutti, il teste Cantini, il teste

Ghidini. "Lei nella sua deposizione della scorsa udienza" - trascrizione 25 febbraio del 2015 - "ha parlato di alcune zone ossidate che sarebbero comparse dopo la pulizia". "Sì, sì. Non sono comparse in seguito alla pulizia, sono comparse dopo che abbiamo asportato lo strato che ci impediva di guardare". "Quindi queste zone ossidate erano sotto lo strato che avete asportato". "Sì". "La zona di ossidazione era sotto lo strato che avete asportato". "Sì". "E identico discorso vale per la vernice blu che è comparsa. Dopo aver pulito" - è il teste Cantini - "la parte superficiale è emersa, è emersa, diciamo così, una vernice blu". "E la domanda è: questa vernice blu al controllo visivo che avete fatto prima della pulizia era o non era presente"? Il teste Cantini dice: "Non era evidente, no".

Quello che durante l'incidente probatorio era emerso in modo evidente era quella che viene indicata come "sfaccettatura della vernice nella zona del collarino". E il Pubblico Ministero dottor Giannino gli chiede: "In quella zona erano presenti anche degli strati di ossidazione o crateri di corrosione"? E la risposta è: "Dopo la pulizia abbiamo rilevato delle zone ossidate". E l'altra evidente zona che ha attirato l'attenzione era ovviamente la fascia al centro dell'assile, c'era una zona che era stata... la cui vernice si era asportata. "E ricorda in particolare se i colori erano diversi"? "Mi

ricordo che c'era una vernice apparentemente scura e poi dopo una pulitura veniva in evidenza un colore blu cobalto", colore che è quello che abbiamo visto poi dalle foto che vi ho mostrato precedentemente. Identiche considerazioni fa il teste Ghidini. A domanda dell'Avvocato Dalle Luche: "Diciamo che avendo studiato la fascia ossidata ci siamo limitati a capire dove c'era vernice e dove no e a capire soprattutto il meccanismo secondo cui il degrado della vernice è avvenuto". Avvocato Dalle Luche: "Mi riferivo in particolare se in quell'occasione verificaste una modalità di viraggio della vernice". La risposta è: "No, verificammo soltanto il colore visivo della vernice, che in superficie appariva nera; nel momento in cui veniva scalfita diventava blu". Quindi non c'è un mix di vernici, c'è una vernice blu... una vernice nera omogenea su tutta la superficie, che una volta scalfita, una volta rimossa dopo la pulizia, diventa blu, cioè "diventa"... ce n'è un'altra blu.

PRESIDENTE - Avvocato, poi a seconda dei suoi tempi poi organizziamo anche una pausa.

AVV. F. GIARDA - Sì, sì, sì, io...

PRESIDENTE - Non sappiamo ora lei quando...

AVV. F. GIARDA - ...cercherei di concludere...

PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci) questo passaggio.

AVV. F. GIARDA - Sì, sì, sì.

PRESIDENTE - Questo argomento.

AVV. F. GIARDA - Sì, sì, esatto.

PRESIDENTE - Perfetto.

AVV. F. GIARDA - E a specifica domanda del Pubblico Ministero dottor Amodeo, sempre il teste Ghidini, e su questo concludo perché mi sembra che l'argomento sia chiaro: "Allora, per quanto riguarda la fascia ossidata che era in mezzeria dell'assile, abbiamo eseguito una serie di accertamenti atti a capirne la natura. Questi accertamenti hanno messo sostanzialmente in evidenza tutto l'andamento della zona cosiddetta "con abrasioni", cioè questa zona ossidata centrale è una zona in cui abbiamo rilevato una serie di abrasioni dovute molto probabilmente alle interferenze di un componente meccanico sulla superficie dell'assile. Questa abrasione non è costante in larghezza ma è più incisa da un lato e più debordante dall'altro. Sostanzialmente questa zona è una zona dove la vernice precedentemente presente è stata asportata e abrasa, in alcuni punti totalmente, in altri mi pare solo parzialmente, da questa interferenza con questo componente meccanico che molto probabilmente ha attaccato la superficie centrale dell'asse". Quindi anche su questo il teste Ghidini conferma che quella abrasione nella zona centrale è dovuta alla tiranteria e quindi non era presente all'atto del montaggio da parte di Cima. Scusi, dottor Giannino... dottore, è possibile abbassare

la voce? Perché io sento... grazie.

Ora, questa è l'istruttoria dibattimentale e questo è quello che è emerso sulle vernici e sullo stato dell'assile quando è stato montato da Cima. Abbiamo un'attività che è stata svolta da Cima su incarico di G.A.T.X., un'attività che, ripeto, su cui oramai nessuno mette dubbio essere avvenuta, un'attività di esame visivo, esattamente come indicato, ISO. Questo esame visivo ha portato all'identificazione di due sale da scartare. Come abbiamo visto erano tre, ma quelle oggetto di questo procedimento sono due. Queste due sale sono state inviate a G.A.T.X. e G.A.T.X. ne ha fornite altre. Queste sale che sono state fornite erano sale nuove, sale revisionate. E seguo l'esempio che ha fatto il Pubblico Ministero sull'autovettura da portare in officina, che tanto è piaciuto al dottor Giannino. Quando io porto un'autovettura in autofficina e chiedo di cambiare dei pezzi, certo non vado a verificare che quei pezzi siano a regola d'arte. Ovviamente vengono montati dal soggetto che li monta sull'autovettura e faccio affidamento che quei pezzi siano perfetti, da montare, così come chi li monta anche non verifica che ci siano delle incompatibilità strutturali; verifica semplicemente che ci sia una compatibilità del pezzo con la parte che deve essere montata, che non ci siano stati danni durante il trasporto e soprattutto che non ci siano evidenti e

macroscopiche anomalie al montaggio. Ora, noi stiamo parlando di una anomalia che identifica una cricca di 11 millimetri, quindi un elemento... e su questo devo far onore ai Pubblici Ministeri che nella loro requisitoria hanno detto "noi non ci siamo mai sognati di dire che Cima doveva vedere quella cricca, perché il posto in cui era e la dimensione che aveva, in relazione all'esame che doveva essere fatto Cima non poteva vederla". E di questo ovviamente ringraziamo, perché è un elemento che noi abbiamo sempre evidenziato. La posizione in cui era quella cricca era una posizione per Cima impossibile da vedere. Ma se era impossibile la visione di quella cricca, era impossibile anche accorgersi dell'eventuale esistenza di problematiche relative alla vernice in quella posizione. E la riprometterò, ma l'avete vista, ve l'ha fatta vedere...

PRESIDENTE - Potete spegnere i telefoni, per favore?

AVV. F. GIARDA - ...ve l'ha fatta vedere il professor Nicoletto, quella è una zona praticamente impossibile da esplorare. Ma era una zona che non andava esplorata. Questo è quello che noi vogliamo che passi come messaggio. Semplicemente perché ripercorrendo quella che è l'analisi e la deposizione del teste Muhlberg, quello che doveva essere fatto sono quelle quattro cose di cui abbiamo parlato e che Cima ha fatto, ha fatto sicuramente, perché c'è prova documentale di questo e c'è

prova visiva di questo, semplicemente perché danni alla struttura, da trasporto, non ce n'erano, c'era la compatibilità al montaggio, le ruote erano compatibili perché c'è la misurazione in quel foglio che vi ho fatto vedere e la revisione era stata fatta sulla base di quello che era indicato nella targhetta che vi ho prima fatto vedere, in cui c'è l'indicazione 11/08. Queste sono le quattro cose che Cima doveva fare e che Cima ha sicuramente fatto, sicuramente. E quindi quello che viene identificato nel capo di imputazione sono degli elementi che non possono essere assolutamente addebitati a Cima, perché sono degli elementi che o sono emersi dopo il montaggio, ad esempio lo stato di ossidazione relativo alla fascia centrale, che è un elemento che è emerso semplicemente perché l'esercizio l'ha creato. Il fatto che ci fossero degli elementi di problematicità nella zona del colletto; abbiamo visto che era una zona che non doveva essere vista, non era visibile e non aveva comunque questo problema relativo allo stato di ossidazione, che è emerso dopo che sono state fatte le indagini dell'incidente probatorio, dopo che è stato completamente sverniciato l'assile, dopo che sono state trattate con determinati solventi e dopo che sono state visionate con il microscopio. Quindi è chiaro che tutti questi elementi non sono elementi che possono essere ricondotti al momento in cui Cima ha montato quella sala.

E allora ritorno a quello che dice il professor Toni, per concludere. Avvocato Masera: "Le faccio una domanda specifica. Le due sale oggetto del nostro procedimento sono arrivate in Cima già montate o non ancora montate? "Sono arrivate già montate" si intende per le boccole". "Sì, c'era solo da metterle sotto il carro al posto di quelle da sostituire". "Quindi è corretto dire che l'unica attività di Cima era il montaggio delle ruote sotto al carro"? "Direi di sì". Io penso che questo, che è il pensiero di tutti ed è il pensiero anche del consulente tecnico della Procura, concluda in relazione alla posizione come responsabile civile di Cima riguardo a tutte le posizioni degli imputati, sulla quale ovviamente mi associo alle conclusioni dell'Avvocato Masera. Se volete facciamo una pausa adesso. Io avrei solo dei profilo relativi alla...

PRESIDENTE - 231.

AVV. F. GIARDA - ...specificità responsabilità diciamo civile delle parti civili e poche battute sulla 231.

PRESIDENTE - Sì, facciamo una pausa.

AVV. F. GIARDA - Grazie.

PRESIDENTE - Dieci minuti secchi. Va bene?

- *Viene sospeso il procedimento alle ore 11:53.*

- *Viene ripreso il procedimento alle ore 12:08.*

PRESIDENTE - Allora, Avvocato Giarda.

AVV. DALLA CASA - Presidente, sono qua, sono l'Avvocato Dalla Casa, sono arrivato, per il verbale. Grazie.

PRESIDENTE - Ben arrivato. Buongiorno. L'Avvocato Scalise anche è arrivato.

AVV. SCALISE - Grazie (voce fuori microfono)

PRESIDENTE - Avvocato De Prete, lei?

AVV. DE PRETE - Buongiorno, in sostituzione del collega Cordaro. Grazie.

PRESIDENTE - E l'Avvocato Pedonese.

AVV. PEDONESE - Avvocato Pedonese, ero già arrivata prima.

PRESIDENTE - Allora, Avvocato Giarda prego. Responsabilità civile, ha detto?

AVV. F. GIARDA - Sì. Io vado a parlare di un aspetto su cui già ha parlato il collega Labruna e su questi rapporti con le parti civili che sono ad oggi rimaste. Ovviamente è una vicenda che ha avuto dei riflessi su una serie di soggetti per i quali noi abbiamo sempre avuto il massimo rispetto e comprensione, perché quello che è evidente è che dei danni ci sono stati. Su questo non possiamo assolutamente dire né ma né beh. E' una vicenda per cui io non posso che richiamarmi a quelle considerazioni che sono state fatte in relazione alle parti civili che oggi sono ancora costituite. Non andrò ad analizzarle una ad una perché l'esame che ha fatto l'Avvocato Labruna mi sembra più che significativo e più che esauriente, sia con riferimento alla legittimazione soggettiva...

passiva, da parte di alcuni soggetti, sia con riferimento a quelli che sono i danni quantificati o i danni derivanti da questo incidente. Quindi su questo punto mi richiamo integralmente, chiaramente affermando che nel momento in cui non ci siano, nell'ambito degli accordi intervenuti con le parti civili, determinate statuizioni in relazione al residuo del danno con riferimento alla posizione di Cima, questa difesa ovviamente intende approfittare delle transazioni intervenute con le altre parti. Quindi da questo punto di vista è l'unica considerazione che faccio, richiamandomi integralmente a quanto già affermato da chi mi ha preceduto.

Con riguardo agli aspetti relativi alla 231. Ora, io credo che la richiesta assolutoria che è intervenuta da parte del Pubblico Ministero nel corso della requisitoria fa capire lo stato diciamo della genericità della contestazione. La richiesta assolutoria sarebbe intervenuta sostanzialmente perché essendo intervenuta una richiesta assolutoria anche con riferimento alla posizione del soggetto apicale Pacchioni, questa richiesta dovrebbe, secondo i Pubblici Ministeri, discendere in automatico. Quello che noi abbiamo voluto mettere in luce e abbiamo messo in luce fin dall'attività svolta davanti al Giudice dell'Udienza Preliminare è che questa attività per la quale si contesta l'assenza, cioè l'esame visivo, è un'attività che nel momento in cui

viene effettuata da Cima rientra all'interno dell'attività di revisione, attività di revisione che ha determinati costi e in cui l'esame visivo è la non minima parte, ma infinitesima parte. Noi abbiamo depositato i documenti da cui risultano i costi di questo esame visivo. Stiamo parlando di 80-90 euro. E stiamo parlando invece di un esame visivo, che è quello che secondo noi Cima doveva fare, quindi l'esame... non chiamiamolo visivo, chiamiamolo esame, sulle sale revisionate, che è un esame, per quei quattro elementi che vi ho indicato prima, che ovviamente Cima non fa pagare, semplicemente perché sta nella diligenza di Cima effettuare quei quattro controlli. Quindi non rientra nell'ambito dell'attività di revisione, rientra nell'ambito della diligenza di Cima, che riceve delle sale revisionate, e quindi nuove, e quindi deve verificare che durante il trasporto non si siano lesionate, che abbiano... che siano compatibili al montaggio, che abbiano delle ruote compatibili con l'installazione sotto il carro e che quindi non ci siano sostanzialmente elementi, oltre alla revisione e all'indicazione dell'effettuazione della revisione, quindi non ci siano elementi ostativi al montaggio. E' chiaro che non è un esame che ha un costo, e quindi è impossibile identificare una responsabilità ex 231 di Cima con riferimento a quella attività, perché Cima non ha risparmiato un euro, se la prospettiva

accusatoria fosse fondata, perché quell'attività è un'attività che viene svolta, ripeto, sempre nell'ambito della diligenza di Cima, ma non ha alcun valore economico riconducibile a un risparmio, così come indicato nella contestazione dei Pubblici Ministeri. Si parla, nel capo 92, di "consistendo gli elementi ora indicati con riferimento ai capi di imputazione identificati nei confronti di Pacchioni, Gobbi Frattini, Pizzadini e Vighini, consistendo gli elementi ora indicati nell'evitare un impegno economico e/o finanziario sicuramente gravoso e rilevante, che sarebbe stato necessario sostenere per predisporre e/o realizzare le misure tecniche e di verifica della qualità dei lavori eseguiti, come indicato nelle imputazioni". Ora, partiamo dal presupposto che i Pubblici Ministeri non hanno assolutamente dimostrato, ma non ci hanno neanche provato, a identificare quale sarebbe stato questo gravoso e rilevante impegno economico e finanziario, come se la responsabilità ex 231 della Cima Riparazioni fosse una responsabilità oggettiva discendente dalla responsabilità penale dei soggetti identificati come soggetti apicali o soggetti dipendenti. Ebbene, questa resa diciamo dei Pubblici Ministeri è probabilmente dovuta alla documentazione che questa difesa ha depositato per verificare che questo impegno gravoso e rilevante era pari a zero. E questo è un elemento...

credo che sia stato alla base della richiesta di assoluzione.

Ora, oltre a questo elemento non si può non evidenziare il fatto che Cima fosse stata oggetto di una attività molto intensa nei giorni subito seguenti all'incidente. Ha avuto un provvedimento di revoca delle autorizzazioni, ha avuto un'ispezione della A.N.S.F. e ha avuto un'ispezione molto pesante, perché era chiaro che nel momento in cui si parlava - i primi giorni - dell'incidente, si parlava di chi aveva fatto la revisione, perché è chiaro che nel momento in cui si rompe un pezzo il responsabile viene sempre identificato giornalmisticamente come chi doveva fare la revisione. E chi in quel momento era stato identificato? Il soggetto che aveva fatto la revisione era Cima. Quindi nell'occhio del ciclone i primi giorni ci finisce Cima. E ci finisce Cima ma ci sparisce immediatamente, dal punto di vista organizzativo, perché le autorizzazioni vengono restituite, l'ispezione di A.N.S.F. si conclude con la relazione che noi abbiamo agli atti e con la identificazione da parte dell'ispettore Cammarata di qualche anomalia, ma non riconducibile all'attività di ispezione. Il teste Cammarata all'udienza del 29 aprile del 2015 ci conferma espressamente che nell'attività di audit non sono emerse significative carenze organizzative. E questo è ovviamente un elemento

fondamentale per la responsabilità 231, perché se la struttura organizzativa e la struttura organizzativa del lavoro di revisione è un'attività che ha avuto l'okay da parte dell'autorità che è preposta a questi controlli, è chiaro che non ci sono problemi nella predisposizione delle cosiddette procedure per poter effettuare l'attività di revisione. E quindi anche questo elemento, che era un elemento che ovviamente aveva attirato l'attenzione dei Pubblici Ministeri, è un elemento che è venuto meno, ma era venuto meno già sulla base della documentazione, ma la deposizione del teste Cammarata l'ha fatto venire meno definitivamente. E quindi anche questo elemento della cosiddetta colpa in organizzazione, come si chiama nell'ambito della responsabilità 231, è un elemento che viene meno. E quindi la combinazione di questi due dati, cioè il fatto che non ci fosse nessun sicuramente gravoso e rilevante impegno economico finanziario e che non ci fossero elementi per identificare una colpa in organizzazione, fa venir meno qualunque responsabilità ex 231 di Cima. E quindi anche su questo punto la richiesta assolutoria che il Pubblico Ministero ha fatto è una richiesta assolutoria che ovviamente questa difesa condivide per le considerazioni che ho testé indicato.

E vado quindi a tirare le somme di questa discussione, per quanto riguarda la parte relativa alla responsabilità

civile, alla responsabilità 231, lasciando poi la parola al professor Giarda per le conclusioni. Io credo che tutta l'istruttoria dibattimentale abbia dimostrato che vi è una differenza strutturale nei controlli tra sala in esercizio e sala che arriva dalla revisione. Ci sono dei controlli da sala da esercizio, che sono i controlli che Cima ha fatto, e come vi abbiamo dimostrato su questo nessuno... non c'è nessuna voce dissonante. Sono quei controlli che sono identificati in quel foglio che vi ho fatto vedere prima. E' il foglio relativo alle misurazioni di tutte le sale, con l'identificazione delle sale da scartare e l'identificazione delle misure delle ruote delle sale giunte nuove. E questi sono gli esami delle sale da esercizio, quelle nella colonna all'entrata. Nella colonna all'uscita sono i controlli, quelli evidenziati in giallo, delle sale da revisione. Le sale revisionate hanno dei controlli ben diversi, molto meno invasivi, e sicuramente non hanno quei controlli che sono identificati... che sono citati come controllo visivo, ma che spesso viene chiamato, vengono chiamati controlli visivi e si associano e si identificano come i controlli visivi e spesso vengono anche abbinati come identificazione, come dizione controlli visivi, perché sono dei controlli che si avvicinano molto a quello che è il contenuto del controllo visivo. Ma quello che è fondamentale identificare, come ci ha detto il teste

Muhlberg, è l'identificazione della misura delle ruote. Questo è un elemento che secondo noi è dirimente per dimostrare che quei controlli che continuamente il Pubblico Ministero dice che non sono stati fatti, sono stati fatti, e quei quattro elementi che noi abbiamo identificato e che tutti oramai identificano, perché anche il professor Toni, come abbiamo visto, li ha identificati come gli unici controlli che devono essere fatti su una sala che giunge revisionata, e quindi nuova, sono stati fatti da Cima. Quindi non c'è stata nessuna negligenza da parte di Cima in relazione ai controlli che doveva fare in relazione a delle sale che giungono revisionate, quindi considerate nuove, perché quei controlli che dovevano essere fatti sono documentalmente dimostrati da questo foglio. Quindi tutti gli elementi dell'istruttoria dibattimentale hanno dimostrato, e anche gli elementi relativi alla vernice, quella vernice color blu scuro, che era l'unica vernice che c'era sull'assile in forma omogenea rispetto all'assile, è una vernice che anche tutti i testi su questo punto hanno confermato e anche l'incidente probatorio ha confermato questi dati, e quella vernice era presente in modo assolutamente uniforme e integra all'atto dell'inserimento dell'assile sotto il carro e quindi non c'era nessun elemento che potesse essere identificato come elemento di sospetto, così l'ha definito il Pubblico Ministero, per poter

scartare la sala e non inserirla sotto il carro. Quindi concludo su questo punto per quanto riguarda la mia discussione e lascio poi le conclusioni a chi mi seguirà, le conclusioni definitive, diciamo. Grazie.

PRESIDENTE - Grazie, Avvocato. Quindi la parola al professor Giarda.

CONCLUSIONI DELLA DIFESA – AVVOCATO A. GIARDA

AVV. A. GIARDA - Mi metto qui.

PRESIDENTE - Prego.

AVV. A. GIARDA - Grazie.

PRESIDENTE - Avvocato Giarda, il microfono spegniamolo.

AVV. A. GIARDA - Sì. Signori del Tribunale, signor Pubblico Ministero, il ruolo che si svolge comporta anche delle spersonalizzazioni perché non è facile sentirsi dire dal proprio figlio "il professor Giarda", ma fa parte del gioco. Cosa avrò da dire ancora? Qualche considerazione di carattere generale, qualche richiamo ai profili di sistema, che non possono essere dimenticati. Innanzitutto anticipo quello che dirò poi alla fine, ma mi sembra che la prima cosa che spetta al difensore del dottor Pacchioni è di chiedere per il dottor Pacchioni la affermazione di non responsabilità nel caso di specie e quindi allineandomi a quello che ha chiesto già il signor Pubblico Ministero, almeno nella prospettiva del Decreto Legislativo 231. Ma forse è opportuno richiamare anche

qualche altro referente normativo. Quando nel silenzio della Camera di Consiglio l'Illustrissimo Tribunale dovrà decidere, dovrà fare i conti anche con almeno quattro norme fondamentali. L'articolo 113, che non ho sentito tanto richiamato in questa vicenda, perché è evidente che qui si è trattato di una pluralità di comportamenti colposi, così come sono stati contestati alle parti, che hanno determinato, nella forma della cooperazione colposa, che non è contestuale, ma insomma, che può identificare l'evento o gli eventi che sono venuti in considerazione. Ora, come mai non si è richiamato, direi in modo approfondito, da parte soprattutto dell'accusa pubblica, il principio della cooperazione del delitto colposo? Per cui bisognerà e bisognava che si provino tutti gli elementi costitutivi della norma dell'articolo 113. Quando l'evento è stato cagionato dalla cooperazione di più persone, quindi da più condotte, ciascuna deve soggiacere alle pene stabilite per il delitto stesso. Allora, io non ho letto, può darsi che sia dovuto alla mia scarsa diligenza, non ho letto una chiara considerazione della portata dell'articolo 113 del codice penale, perché è evidente che c'è qualcuno che ha fatto una revisione, che poi è risultata non completamente idonea ad evitare il risultato finale; c'è una contestazione a Cima di non aver tenuto un certo comportamento e c'è poi un fatto successivo e finale che

ha determinato la rottura del carro e quindi l'espansione del gas. Starei per ricordare quello che diceva Polibio, che c'è una *profasis*, cioè un'occasione, una *aitia*, che è una causa prossima, e una *archè*, che è una causa remota. E' stata provata tutta questa filiera di cause? E' stato espressamente guardato dal Pubblico Ministero quale di queste cause può essere considerata determinante, o tutte hanno un valore irrilevante? E' evidente che allora l'altra norma di cui bisognava parlare nella ricostruzione dei fatti è l'articolo 41 del codice penale, che va visto ovviamente in correlazione con l'articolo 113. "Il concorso di cause preesistenti o simultanee, o sopravvenute, anche se indipendenti dall'azione od omissione del colpevole, non esclude il rapporto di causalità fra l'azione od omissione e l'evento". E' stata fatta questa analisi, questa considerazione dei rapporti tra le singole cause che possono aver determinato in via autonoma o in via congiunta il risultato disastroso - ahimè, purtroppo - di quel tragico giorno? Anche questo personalmente non ho trovato che sia stato fatto. Eppure l'orsignori nella valutazione finale di tutti questi interventi, tutti di grande livello e soprattutto tutti capaci di capire il dramma delle persone che sono state coinvolte, deve essere fatto, soprattutto deve essere fatto nel momento in cui qualcuna delle difese dei vari settori hanno

puntato a dire che quel settore riferito non è causale rispetto all'evento. Noi abbiamo preso in considerazione il settore che si riferisce a Cima e il risultato a cui siamo arrivati è stato sintetizzato dall'Avvocato Fabio Giarda, il quale, insieme alla precisa indicazione dell'Avvocato Maserà, è arrivato a dire che non si è verificato nessun elemento di colpa. Ma se non si è verificato nessun elemento di colpa vuol dire allora che quel fattore causale va espunto dalla serie degli elementi costitutivi del risultato finale. Quindi come si colloca l'articolo 113 in collegamento con l'articolo 41 se uno degli elementi, dei fattori, uno degli elementi che possono aver determinato l'evento va espunto dalla seriazione causale? Questa è una valutazione che dovrà fare evidentemente l'Illustrissimo Tribunale. Ma noi ci volevamo soltanto ricordare da questo punto di vista che se, come noi abbiamo sempre sostenuto, e devo dire la verità che di fronte ad un dramma come quello che si è verificato quel giorno noi non fossimo stati in coscienza convinti che Cima non poteva essere chiamata in nessun modo a rispondere di quell'evento, non avremmo fatto questo esame, non avremmo fatto questa difesa così analitica, così dettagliata, così puntigliosa e così precisa, fino ad arrivare a dire che Cima non c'entra. Il signor Pubblico Ministero è arrivato già a pensare che Pacchioni non c'entra e questo per noi è già un punto di

riferimento importante. Pacchioni era l'amministratore, è l'amministratore delegato di Cima, che naturalmente aveva, secondo lo schema del trasferimento piramidale delle funzioni, delegato altri al controllo di tutta questa attività. Però è altrettanto sicuro che con la richiesta di assoluzione di Pacchioni, del dottor Pacchioni, viene meno anche il coinvolgimento di Cima come società, rilevabile ai fini del Decreto Legislativo 231. E allora questo non significa che qualche cosa nella ricostruzione granitica del Pubblico Ministero è venuto meno? Naturalmente, per poter arrivare a dire che Cima come tale non rileva nemmeno ai fini della responsabilità civile, bisogna arrivare - secondo noi, e il Tribunale lo dovrà fare - a dire che i soggetti a cui era stata delegata la funzione di controllo degli assili prima di inserirli sui carri non hanno tenuto una condotta che sia né negligente, né imperita, né in nessun modo violatrice delle norme di cautela. Allora, a noi pare, signori del Tribunale, che nell'intervento insistito del Pubblico Ministero, sia nell'intervento finale, sia nell'intervento che aveva fatto esaminando il responsabile di questa attività all'interno di Cima, ci sia stata una sorta di equivoco, equivoco funzionale naturalmente. Perché? Leggendo l'interrogatorio che è stato fatto del responsabile dell'attività di controllo all'interno di Cima, ci è parso - ci è parso,

naturalmente dico questo sempre con grande rispetto per l'opera dei nostri contraddittori istituzionali - che ci sia stata una sorta di equivoco tra esame ed ispezione visiva. Se noi guardiamo l'interrogatorio che è stato fatto di Gobbi Frattini da parte del Pubblico Ministero e il richiamo che è stato fatto sempre di più nell'intervento del Pubblico Ministero, ci sembra, ci sembra di capire, che si sia confuso l'esame con l'ispezione. Sono due cose diverse, totalmente diverse, perché l'esame è semplicemente una presa di visione della realtà. L'ispezione è una presa di visione più approfondita. Ora, è stato detto più volte, ma non voglio ripetere perché mi sembra che sia stato detto con estrema chiarezza, quando un assile non viene dall'esercizio, ma viene data a Cima o come nuova o nuova, non va fatta la ispezione, ma semmai solo un esame, cioè controllare, quando gli assili sono arrivati dalla Jungenthal, che non si fossero rovinati attraverso il trasporto. Non andava fatta un'ispezione in senso stretto, perché questo è quello che si deve fare sulle situazioni sugli assili che vengono dalla revisione, vengono dall'esercizio. E in effetti voi avete visto che con un'ispezione approfondita si è detto "questi assili sono da scartare" perché erano emersi degli elementi costitutivi di un possibile dubbio. Allora, se questa confusione c'è stata - ed io chiedo scusa, signori Pubblico Ministero, non vuole essere una

sottolineatura di carattere strettamente personale, ma di carattere funzionale - e allora vuol dire che Gobbi Frattini quando ha avuto delle incertezze, perché non capiva bene se gli veniva chiesto se era stato fatto un esame o se era stata fatta un'ispezione, quindi far leva su quelle incertezze per dire che "anche tu non hai saputo dire quello che hai potuto fare", allora vuol dire anche in qualche misura, sia pure involontariamente, utilizzare in forma non unilaterale e non quindi corretta l'uso dell'espressione per l'interrogatorio. Questo è un primo punto fondamentale, perché serve ad indicare, se è vero quello che stiamo sottolineando, che in effetti anche le risposte del Frattini non sono da prendere in considerazione come base per un'affermazione di responsabilità.

E qui si entra in un'altra considerazione, signori del Tribunale. E' una considerazione di carattere più strettamente sistematico, che non voglio naturalmente neanche lontanamente esaurire, ma voglio... però è importante sottolinearlo per una ragione che adesso vi dirò. Se, come abbiamo cercato di dimostrare, non esistono elementi di colpa nella condotta di tutti i funzionari della Cima, non esistono elementi di colpa vuol dire che non si è potuto provare - e questo toccava ai Pubblici Ministeri, non alle difese di carattere privatistico - non si è potuto provare che i funzionari

della Cima diversi dal dottor Pacchioni non hanno tenuto dei comportamenti riconducibili alla previsione dell'articolo 43 del Codice Penale. Quindi non c'è stata negligenza, imprudenza, imperizia, inosservanza di leggi e regolamenti, ordini o discipline. Non voglio ripetere quello che hanno detto così puntualmente sia l'Avvocato Masera che l'Avvocato Fabio Giarda, ma loro ricorderanno che una dottrina particolarmente autorevole, e mi riferisco soprattutto alla dottrina elaborata tempo fa dal professor Nuvolone, vi è stato un collegamento preciso tra la identificazione degli elementi di colpa e l'identificazione degli elementi causali. Cioè, la causalità va identificata anche in funzione della idoneità dell'azione a verificare l'evento. Se è vero, quindi la norma che riguarda la colpa e la norma che riguarda la causalità sono due elementi costitutivi di uno stesso concetto penalisticamente rilevante. Se escludiamo l'elemento costitutivo della colpa nelle forme previste dall'articolo 43, escludiamo anche gli elementi fattuali costitutivi del rapporto di causalità. E' una dottrina che ha avuto un suo momento di attualità qualche tempo fa, ma che sta riprendendosi anche nell'attuale momento storico. In parole povere, la causalità e la colpa sono correlate attraverso il concetto di idoneità dell'azione a verificare l'evento. Ora, se noi escludiamo la colpa, non solo nella persona del dottor Pacchioni,

che evidentemente è escluso per una serie di ragioni che riguardano più direttamente i concetti contenuti nel Decreto Legislativo 231, escludiamo la colpa per coloro che sono da considerarsi gli aspetti apicali della Cima, e la escludiamo nella forma che abbiamo esaminato, anzi che è stata esaminata, nello stesso momento in cui si esclude la colpa si esclude il rapporto di causalità con l'evento. E questa mi sembra una cosa direi particolarmente importante, soprattutto perché si tratta di una situazione per la quale la colpa ed i suoi elementi costitutivi ha formato oggetto di interventi del Pubblico Ministero, in modo particolarmente pugnace, come del resto era giusto che questo avvenisse. E' per questo che ci sembra di poter dire che dovendo fare i conti... partendo dall'articolo 113 per passare all'articolo 41 e per vedere sull'articolo 43, se noi abbiamo escluso la colpa nelle varie forme della colpa specifica e della colpa generica, abbiamo anche provato ad escludere il rapporto di causalità fra le condotte omissive dei soggetti apicali della Cima rispetto all'evento che si è verificato. E questo non mi sembra un dato irrilevante, soprattutto perché allora l'assoluzione va chiesta non soltanto per il dottor Pacchioni nella sua posizione specifica di amministratore delegato di Cima, ma va chiesta anche per tutti gli altri soggetti che erano stati delegati a controllare la posizione dell'assile che

era entrato.

In questa logica ci sembra, signori del Tribunale, che loro dovranno fare i conti anche con almeno altre due norme del Codice di Procedura Penale - dico questo perché forse, insomma, si è condizionati anche dal fare certi mestieri diversi dall'avvocato - due norme che non possono essere cancellate, e non possono essere cancellate nemmeno in questa situazione particolarmente drammatica, perché nessuno si è mai sognato di non considerare tutto quello che è avvenuto, però qui stiamo parlando di questioni di carattere strettamente giuridico e quindi quelle norme vanno richiamate, il secondo comma dell'articolo 530, che, è ovvio, può venire in considerazione anche per reati come quelli che sono stati contestati ai soggetti che sono da considerarsi apicali rispetto a Cima, ma soprattutto, signori del Tribunale, in una vicenda come questa qui, come in tante altre situazioni, bisogna tenere ben presente una norma, che qualcuno ha definito assolutamente inutile ma che qualcun altro ha detto essere un esempio estremo di civiltà giuridica, cioè l'articolo 533 del Codice di Procedura Penale. Perché dico che è importante? Perché noi ci trasciniamo, signori del Tribunale, ci trasciniamo una cultura che è ormai superata da tempo nella strumentazione sistematica della procedura penale, e cioè ci trasciniamo l'idea che non esista una presunzione di

innocenza. Purtroppo è vero perché quando fu scritto l'articolo 27 della Costituzione, nella parte in cui secondo taluni sarebbe codificata la presunzione di innocenza, si dice che in fondo quella norma non la prevede. Ed è vero, perché la norma dell'articolo 27 era il frutto di un compromesso, un po' come tutta la Costituzione del '47-'48. Ma la presunzione di innocenza non è legata alla norma costituzionale, ma alla norma del Trattato Internazionale sui Diritti dell'Uomo. Signori del Tribunale, noi non dobbiamo dimenticare, nessuno di noi può dimenticare. Adesso si fa tanto parlare nei mass-media di questa presunzione di innocenza, ma chi si è reso conto della modifica strutturale che è intervenuta nel 1° dicembre del 2009 sa che da allora la presunzione di innocenza è uno dei cardini fondamentali del processo penale, e non possiamo dimenticarlo. Per superare, per superare quella presunzione di innocenza, il Pubblico Ministero avrebbe dovuto documentare e dimostrare tutti gli elementi costitutivi dei fatti che sono stati contestati, magari richiamando anche nel capo di imputazione sia l'articolo 113 che l'articolo 41 del Codice Penale. Cosa dice allora, e lo sappiamo tutti, l'articolo 533 del Codice di Procedura Penale? "Il Giudice pronuncia sentenza di condanna solo quando abbia avuto la certezza della responsabilità al di là di ogni ragionevole dubbio". Vorrei sottolineare una cosa che

sicuramente sarà banale, ma non lo è da un certo punto di vista: il dubbio è correlato da due aggettivi: ogni e ragionevole. Quindi vuol dire che per arrivare ad una sentenza di condanna in una vicenda come questa, che è correlata da uno sfondo di drammaticità particolarmente elevata, occorre avere il coraggio, da un punto di vista proprio strettamente giuridico, di tener presente che una sentenza di condanna, in presenza di tutto quello che è stato detto dagli avvocati Maserà e Giarda Fabio, non può essere pronunciata come se fosse... come se fosse... come se non fosse residuo almeno un ragionevole dubbio, perché la condanna deve avvenire quando non ci siano ragionevoli dubbi, ma non ce ne sia nemmeno uno. Difatti si dice "ogni" ragionevole dubbio dev'essere... deve portare ad una sentenza di condanna. Allora, a me non pare che dopo tutta la ricostruzione che è stata fatta in ordine a quanto Cima, nella figura dell'amministratore delegato e nella figura di coloro che rappresentano la posizione apicale delegata per l'attività di controllo sugli assili, si possa dire che non esista almeno un ragionevole dubbio, prima di affermare una sentenza di condanna nella misura così pesante come quella richiesta dai Pubblici Ministeri. Io non entro sulla valutazione della misura, perché mi rendo ben conto che facendo il difensore da tanti anni, forse molto spesso non riusciamo a capire bene la logica delle richieste... la logica

funzionale intendo dire, delle richieste dei Pubblici Ministeri e quindi mi astengo bene dal fare delle richieste subordinate o minimali o gradate. Dico solo che per arrivare anche ad una sola affermazione di un giorno occorre aver superato ogni ragionevole dubbio. E qui i ragionevoli dubbi secondo me sussistono, anche se devo dire che da un punto di vista strettamente funzionale non solo non esistono dei dubbi, ma esistono le prove della inesistenza di qualunque riferimento colposo nel comportamento dei soggetti in posizione apicale delegata. E' per questo che, volevo non far perdere troppo tempo alla sensibilità e alla pazienza dei Giudici e del Pubblico Ministero, ma mi sembrava opportuno richiamare tutti questi riferimenti di carattere generale. I riferimenti di carattere generale sono importanti perché per ogni posizione, sia in base all'articolo 113 che in base all'articolo 41 del Codice Penale, bisogna avere la prova della causalità, e la prova della causalità secondo noi non esiste nel momento in cui si è provata la insussistenza di qualunque tipo di colpa, generica o specifica. E' per questo che bisogna arrivare ad una sentenza di assoluzione perché il fatto contestato non costituisce reato, o addirittura non sussiste, se dalla correlazione difetto di colpa/difetto di causalità si prova che non c'è stata nessuna riconducibilità alla condotta dei soggetti in posizione apicale, quindi o per

non avere commesso il fatto o perché il fatto non costituisce reato.

Voglio fare un'ultima considerazione che veramente faccio in punta di piedi e, ripeto, come si suol dire, col cappello in mano, per una ragione che è ovviamente comprensibile. Devo dire che Cima non ha ricevuto, da parte di nessuna delle parti civili, una richiesta di risarcimento del danno. Saremmo stati pronti anche ad intervenire sotto questo profilo, perché si sa, ed è una cosa che è abbastanza ovvia, che in certe situazioni il rischio d'impresa è oggetto sufficiente di una *causa petendi* al di là di un'affermazione di responsabilità anche colposa. Per cui concludo, signori del Tribunale, mantenendo la promessa, perché sia confermata l'assoluzione del dottor Pacchioni, in quanto non avrebbe commesso il fatto, ai sensi del 231; che sia esclusa la responsabilità di Cima nell'ottica del riferimento agli articoli 5, 6 e 7, e naturalmente in riferimento al reato presupposto ai sensi del 231, e nello stesso tempo che si tengano in considerazione tutti i riferimenti sistematici che mi sono permesso di poter... non suggerire ovviamente, ma ricordare nella mia esposizione, soprattutto con riguardo all'articolo 533 comma primo del Codice di Procedura Penale. Grazie.

PRESIDENTE - Grazie a lei, Avvocato. Allora, direi, è l'una meno dieci. In programma abbiamo l'Avvocato D'Apote e

l'Avvocato Giorgi. Possiamo vederci direttamente alle due? Va bene? La facciamo ora la pausa, così per le due cominciamo. Va bene? Allora a dopo.

- *Viene sospeso il procedimento alle ore 12:50.*

- *Viene ripreso il procedimento alle ore 14:05.*

PRESIDENTE - Allora, dobbiamo dare atto della presenza...

AVV. MANDUCHI - Grazie, Avvocato Manduchi in sostituzione dell'Avvocato Stile per le posizioni assistite.

PRESIDENTE - Poi ci sono i signori... Avvocato D'Apote, sono i suoi assistiti, il suo assistito? No, non è.

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - Costa, l'ingegner Costa. Allora, chi comincia? Avvocato D'Apote, siamo pronti? Prego.

| |
|---|
| CONCLUSIONI DELLA DIFESA – AVVOCATO A. D'APOTE |
|---|

AVV. D'APOTE - Signore e signori del Tribunale, signor Presidente, innanzitutto una premessa, intervengo come difensore del responsabile civile, come già si era detto, quantomeno in questa veste oggi, poi semmai vediamo, il quale responsabile civile è stato citato in quanto dovrebbe rispondere dell'operato di colui che, secondo il coro unanime di voci che abbiamo sentito dalla Procura e dal...

PRESIDENTE - Spegnete i telefoni.

AVV. D'APOTE - ...e dalla Parte Civile, deve essere ritenuto il vero responsabile di tutte le accuse che sono state

contestate in questo processo. Alla fin fine devo dire che anche la frattura dell'assile un po' lo riguarda. Perché? Perché ho sentito dire un paio di volte che la velocità, uno dei temi che ci riguardano, tutto sommato non è così aliena dall'eziologia della rottura dell'assile. Questo è stato detto un paio di volte dalla Procura, non so se per insinuare responsabilità diciamo di ferrovieri italiani anche a questo livello, però è stato detto. Quindi cercherò di affrontare con la maggiore sintesi possibile, però come dicevo, approfittando di questo ruolo, che tra l'altro è il ruolo che mi ha consentito di intervenire per primo in quasi tutta l'istruzione dibattimentale, il Tribunale ricorderà. Mi sono ripromesso anche di difendere oggi la posizione Galloni, dell'ingegner Galloni, però in considerazione dei tempi e di tutto, e visto che era previsto anche un intervento della collega che difende la Logistica in qualità di responsabile civile, io interverrei dopo, cioè nel senso che lascerei uno spazio alla collega per la difesa di F.S.L. come responsabile civile, per essere sicuri che quantomeno si chiude nella giornata, e poi mi riserverei mezz'ora, non di più, per la difesa Galloni, che presumibilmente è compatibile con il pomeriggio e altrimenti ruberò mezz'ora domani alla giornata della collega Giovene.

PRESIDENTE - Prego.

AVV. D'APOTE - Questo è. Devo dire che sono imbarazzato, sono in imbarazzo, non posso negarlo, perché per... e quindi non può essere alieno da critiche il mio intervento. Sono imbarazzato per la gestione abnorme che ha avuto l'Accusa in questa vicenda fin dall'inizio, in cui... ma, da ultimo devo dire si sono mistificati alcuni fatti e si sono lette male, talvolta probabilmente per omissioni, talvolta diciamo una lettura incompleta per perseguire lo scopo che l'accusa appunto persegue, molte norme. Non voglio rifare la storia delle indagini e non voglio nemmeno, come posso dire, limitare, quasi quasi svergognare, ottanta e oltre udienze in questo processo, che sono state seguite da questo Tribunale con un'attenzione e con - voglio dire - anche un intervento talvolta chiaro dal punto di vista dei pochi interventi ma veramente puntuali, che dimostravano estrema conoscenza del procedimento, non la voglio svilire come a mio avviso è stato fatto invece nella requisitoria, nella lunga, lunghissima requisitoria del Pubblico Ministero, che ancora una volta in questo processo ha inseguito un obiettivo difficile da perseguire, perché... perché chiedere la condanna di innocenti significa perseguire costruzioni difficili, non costruzioni semplici. Si è partiti con la storia del picchetto, che ha tenuto banco per anni. Ci si è accorti che non era sufficiente. Ci si è accorti che veniva smentita da un incidente probatorio

che ha comportato poi - lo sappiamo - indagini addirittura nei confronti dei periti, indagini che sono state azzerate da alcuni provvedimenti di un Giudice di Lucca. La bontà di quell'incidente probatorio era stata prima affermata, confermata nelle battute finali da un Giudice di Lucca. Vi sono state altre vicende collaterali, che hanno inquinato secondo me in parte questo processo, e anche queste, diciamo, definite da Giudici di Lucca, Giudici di Lucca che hanno per questo forse subito qualche angheria. Ma è accaduto. Io vorrei essere semplice, vorrei diciamo seguire quella che è stata un'indicazione in prima battuta del principale consulente dell'accusa, che all'inizio, quando non c'era ancora la necessità di trovare l'obiettivo a tutti i costi e di individuarlo in un uomo, soprattutto, con una serie di piroette fattuali e giuridiche, quando ancora si era alla ricerca di capire quello che è successo, il professor Toni scrisse... per semplicità questa, la pagina che leggo, è nel mio dossier che presentai all'udienza mi sembra dell'11 febbraio del 2015; era un dossier sul picchetto, però aveva la presunzione di una qualche - soprattutto nell'incipit - impostazione generale. In quell'allegato mio 1.2 leggo, leggo e sono parole del professor Toni: "Si conferma che il disastro di Viareggio non è imputabile ad un carrello mal progettato o con vizi nascosti, ma semplicemente" -

sottolineo questa parola perché vorrei che fosse veramente il leitmotiv di quello che dirò e chiedo, soprattutto ai colleghi che mi sono vicini, di richiamarmi se io non rispetto questo desiderio di semplificare - "ma semplicemente alla sala rottasi" - quella sì indebitamente - "per fatica alla flessione rotante". Qui siamo in presenza di conclusioni in cui ho sentito trattare un gruppo che è stato portato negli anni bui ai vertici mondiali di modernità, sicurezza, risanamento economico, tecnologie, e che costituisce un orgoglio italiano nel mondo, perché in poche cose al mondo noi siamo al vertice come nello sviluppo della tecnologia e della sicurezza ferroviaria, beh, l'ho sentito trattare come se fosse una sorta di associazione di... ma non voglio dire di gaglioffi, anche se qualcosa del genere è uscito, ma di squinternati, di cialtroni, di ferrovieri da salotto, di ferrovieri da operetta. Sempre il tutto per perseguire un obiettivo irraggiungibile, cioè quello di identificare in un uomo, cioè quello che ha portato a quei risultati di eccellenza, e ha portato a quei risultati di eccellenza perché ha saputo dare appunto un apporto nuovo, di modernità, di efficienza e soprattutto di coesione, di coesione entusiastica. Lo abbiamo sentito da alcuni testimoni: "Noi ci sentivamo parte di un progetto, c'era qualcuno che ci stimolava, ci coagulava". Mai nessuno era riuscito a farlo prima. E io

ho sentito la necessità di offuscare tutto questo per raggiungere quell'obiettivo, ripeto, irraggiungibile. Irraggiungibile perché? Perché, saltando, anzi anticipando, anticipando, saltando molte cose, anticipando quello che è lo schema generale di questo processo, saltando... è chiaro che ne parlerò, ma saltando anche il problema della valutazione del rischio, è chiaro che ne parlerò, il punto a cui si arriva è: dovevano essere messe in atto delle azioni correttive. Le azioni correttive in cosa consistevano? Picchetti, vedremo, ne parleranno, ne parlerò; barriere, itinerari, gronde. Ma soprattutto - qui ha stretto la requisitoria dei P.M., qui ha stretto - controlli sulla manutenzione, o meglio, valutazione della inidoneità delle norme nazionali e internazionali a garantire che controlli del genere fossero stati fatti da una parte, quindi, e questo è addebitabile a tutti, a Logistica, a Trenitalia, a R.F.I. e poi, perché no, all'imprenditore, al vertice, al vertice di una holding che ha nella sua pancia ottanta società, molte straniere, che deriva da un mammut, non mi ricordo come è stato chiamato, che aveva nella sua pancia addirittura una banca, che ha nella sua pancia società immobiliari, società di servizi, che - sembra paradossale dirlo ma lo dico - è fuori dal sistema ferroviario nazionale. Il sistema ferroviario nazionale, quello della 162, del Decreto 162/2007, è un sistema che è costituito

da gestore dell'infrastruttura e imprese ferroviarie, officine. La holding non c'entra. Poi può darsi che Moretti, che non è quello della birra, come ho sentito dire anche qui in maniera piuttosto volgare, che non è uno che gioca a tappini sul marciapiede, come ho sentito dire qui, Moretti non è neppure - perché quando si evocano responsabilità di vertice poi si deve arrivare a dire questo - non è neppure l'organizzatore di una piccola azienda di periferia che oltre a gestire i suoi operai ogni tanto va a stringere e allentare bulloni per dare una mano. Quindi, dicevamo, controllo della coerenza con le norme europee, delle regole di manutenzione, o meglio ancora, delle regole di interoperabilità da una parte, e mancata adozione di una limitazione di velocità che, lo si capisce proprio dalle primissime battute dell'intervento dei Pubblici Ministeri in questa sede, costituisce il vero mantra - direbbero loro - dell'accusa. Allora, a proposito di azioni correttive, non sto a parlare, le elenco solo, delle azioni correttive che invece sono state fatte, che vengono fatte, che costituiscono l'in sé della storia delle Ferrovie da quando nasce, perché la sicurezza dell'esercizio ferroviario è l'in sé delle Ferrovie, così come ovviamente l'in sé del trasporto aereo è il fatto che gli aerei stiano su. Quindi le azioni correttive fatte, di cui abbiamo parlato moltissimo in questo

processo, in cui si è detto del crollo dell'incidentalità, dell'aumento degli investimenti, della percentuale elevatissima, mi sembra che la Fiorani abbia parlato di un 50 per cento degli investimenti in sicurezza, tutto questo ha portato che in anni e anni, eh, non si tratta qui di censurare(?) o di fare il soldato, come è stato detto dal povero Genovesi, ma sono state portate avanti da Moretti, che l'ha voluto prima come ultimo direttore della vecchia F.S., della Direzione Infrastruttura, poi come R.F.I. e poi chiusa la vicenda R.F.I. con un ammodernamento straordinario della rete, come gestore della holding che organizza la coesione di questa ramificata - 80 società abbiamo detto - realtà. E cosa sono quelli? L'SCMT. Sappiamo tutti cos'è e non sto a tediarvi. L'RTB. Quando si dice "voi non avete avuto alcun insegnamento da Mississauga, noto in tutto il mondo quell'incidente". A parte il fatto che quell'incidente è noto in tutto il mondo per l'intervento di protezione civile, che è stato uno dei più straordinari nella storia diciamo evacuazione di città, ma a parte questo, come non abbiamo avuto insegnamenti da Mississauga? Da Mississauga abbiamo avuto l'insegnamento dell'RTB. A Mississauga non è successo quello che è successo qui, checché se ne dica. A Mississauga si è rotto un assile, sostanzialmente, perché si era surriscaldata una boccola, un fenomeno che esisteva e che noi abbiamo radicalmente eliminato con gli

RTB, i rilevatori di riscaldamento delle boccole. A proposito, faccio un'altra parentesi. Voi mi scuserete, preferisco, non avendo... preferisco fare parentesi a flash, che non servono per riportare l'attenzione vostra, ma per la mia. Si è evocato, non c'entra niente, ma si è evocato qui un incidente a Grosseto. Si dice "ah, identico a Viareggio, poteva succedere una strage come a Viareggio, questo dimostra anche, visto che è stata svalutata nella banca dati di sicurezza, dimostra anche che la banca dati di sicurezza, a cui voi vi riferite, è una schifezza, cioè non tiene conto"... eccetera, eccetera, eccetera, eccetera. Sarò estremamente sintetico, estremamente sintetico. L'agenzia, la A.N.S.F., fa un'indagine su questa cosa. Se volete vi dico dov'è. Nota A.N.S.F. depositata il 25/02/2015, numero di produzione complessivo 1366. Cosa dice? Dice che innanzitutto gli impianti RTB non hanno rilevato nessun valore di temperatura superiore ai limiti consentiti, ma soprattutto dice che "si trattava di un guasto che non si manifestava con continuità, non era rilevabile dal personale incaricato dell'effettuazione delle prove freno, che hanno tutte avuto esito regolare, e non vi sono stati rischi per la circolazione del veicolo, in quanto le ruote del carro erano ad alta resistenza termica, ovvero progettate per resistere ad elevatissime temperature"... "elevate temperature",

scusate. "Inoltre non si è manifestato nessun pericolo conseguente alla tipologia di merci trasportate". E questo... con questo ho chiuso rapidamente quello che poteva essere un intervento molto più lungo su questo... su questa sciocchezza contenuta nella requisitoria finale del Pubblico Ministero, su cui hanno battuto più volte durante l'escussione dibattimentale, dimenticando di leggerci quelle due parole scritte dall'Agenzia, che è stata costituita apposta per fare le indagini apposta su questo tipo di incidenti. Portali. Sappiamo cosa sono, non vi sto a tediare. Comunque, quando passa un carro di lì si capisce se è in sagoma, se è buono, se il peso è giusto e così via. Poi, poi SGS. Cioè, cosa ha voluto, cosa ha voluto l'ingegner Moretti per primo in Europa e quindi nel mondo? Perché è chiaro che l'Europa, lo sappiamo, nonostante i progressi enormi del Giappone, sappiamo... e nonostante... nonostante i progressi enormi del Giappone e conoscendo invece le arretratezze di Stati Uniti e Canada, in cui è vero che succedono tanti incidenti, ma non sono neanche da mettere, da paragonare le loro situazioni con le nostre, Moretti ha voluto per primo, prima nell'ambito della propria struttura, che ha diviso in due appositamente per avere un reciproco controllo, poi chiedendo una certificazione al TUV di Monaco, che è la più nota, più prestigiosa impresa mondiale in materia di certificazioni, e poi imponendo

alle altre, agli altri, un sistema di gestione della sicurezza, per primo in Europa ha impostato un qualcosa che si intravedeva nelle disposizioni comunitarie, ma era ancora lontano dall'essere attuato. Naturalmente dimenticavo invece, a livello di tecnologia, quello che è stato fatto sul controllo dell'infrastruttura, perché, vedete, in questo processo qualcuno disse, molto, molto, molto tempo fa, "si è rotto un asse, c'è stata una cricca all'asse, grazie" - dice - "abbiamo un'infrastruttura, uno stato dell'infrastruttura vergognoso". Probabilmente si tratta di quell'enorme congerie di cose che venivano dette per cercare di individuare, chissà perché, in Italia, nel ferroviere italiano, il responsabile di tutto questo. Chissà perché. Perché probabilmente dietro a questo ci stanno approcci non razionali, approcci irrazionali. Sono quindi approcci irrazionali che hanno probabilmente indotto la Procura a cercare di evitare di rivolgere contro di sé le grida della folla col non ascoltarle - scusate se cito un processo di trecento anni fa - o peggio ancora hanno intravisto il pericolo di essere considerati meno abili se scoprivano degli innocenti. E questo, ripeto, sulla base di approcci umorali, forse anche giustificati, forse anche giustificati dal punto di vista della persona, perché oltre a tutto quello che vi ho detto prima è indubbio che Moretti è un uomo duro. Su questo non ci sono dubbi. Una

frase che non è piaciuta? Ah, evidentemente questo conta in questo processo, se è vero - ne parlerò dopo, più tardi, domani, non lo so - se è vero che a Galloni, che non c'entra niente, come vedremo, gli si chiede la bellezza di dodici anni. Capisco i sedici anni di Moretti, sono quasi offensivi a questo punto. Gli si chiedono dodici anni perché in un'intervista televisiva ha detto che lui si occupava d'altro, praticamente, il che è vero.

Torniamo alle azioni correttive e a quello che è stato voluto. E' stato voluto un sistema di gestione della sicurezza, cioè è stato voluto un sistema che gestisse in maniera razionale quello che, come ho detto prima, è l'in sé della cultura ferroviaria. L'in sé della cultura ferroviaria è fare andare i treni e farli andare stando dentro le rotaie, senza incidenti. Il ferroviere vero fa questo. Il ferroviere vero, che pure è stato evocato a proposito di un altro personaggio, non è quello che Dio... il primo comandamento del ferroviere, cioè fare andare i treni, ed è quello che ferma un treno, non lo conduce, non si fa spostare dalla sua sedia, alla stazione di Bologna per un'ora, perché aveva una lamentela di tipo diciamo sindacale da portare avanti. Il ferroviere vero è quello che fa andare i treni. E' quello che...

PRESIDENTE - Per favore silenzio.

AVV. D'APOTE - No, ma non c'è dubbio che sarò...

PRESIDENTE - No, no, va beh, ma...

AVV. D'APOTE - Eh, su questo...

PRESIDENTE - Saremmo in un'aula...

AVV. D'APOTE - No, l'ho messo... l'ho messo in conto, l'ho messo in conto.

PRESIDENTE - Saremmo in un'aula di Tribunale, anche se al Polo Fieristico.

AVV. D'APOTE - Bene. Veniamo allora a - come si dice - *in medias res*. Dovevamo valutare il rischio dell'attraversamento di città. Attenzione, l'accusa non ha puntato, come pure avrebbe potuto fare, sulla singolarità di Viareggio, e ha correttamente, dal suo punto di vista, inserito il discorso in una valutazione complessiva, cioè valutazione di un rischio complessivo, anche perché si vuole in qualche maniera arrivare a chi? A chi? Questo rischio non doveva valutare, per i motivi che abbiamo detto e perché le valutazioni dei rischi della circolazione spettano all'impresa ferroviaria e al gestore dell'infrastruttura, ma comunque se si voleva arrivare lì si doveva forzare, e per forzare, in questo caso correttamente, ci si riferisce al rischio collettivo. C'è un rischio globale, complessivo, di tutta la rete, dei diciassettemila chilometri, dei diciassettemila chilometri della rete R.F.I., perché poi ce ne sono degli altri dove ne succedono di tutti i colori, che non è rete R.F.I. Quindi ci si deve

confrontare non con un provvedimento singolare, cosa che teoricamente si può anche fare, perché tutte le pagine che ho letto e tutte le parole che ho sentito, e le ore e ore che si sono spese sulla questione velocità, dicendo "ah, ma qui tu hai ridotto", "ah, ma lì in quella curva hai dato una disposizione", "ah, ma lì nell'entrata di quella stazione, dove c'è un buco di SCMT hai ridotto", non c'entrano nulla, non c'entrano assolutamente nulla. Quello che c'entra è una valutazione di ordine complessivo. Volevo parlarne dopo, ne parlo prima. Sul tema velocità, ripeto, ne sono state dette riduttivamente di tutti i colori. Riduttivamente perché? Perché le norme non si sono lette per intero. Parliamo un momento di velocità dei treni. Una legge del 1906, la legge 30 giugno numero 272 del 1906, dice "la velocità massima dei treni può giungere al limite massimo compatibile con le condizioni tecniche della linea, col tipo di materiale rotabile e coi mezzi di frenatura", cioè dice qualcosa che è compatibile con la visione dell'ingegnere, il quale ingegnere si occupa del suo campo e dice "quanto lo posso far andare questo treno"? "Considerando questo, questo e questo, lo posso far andare a tot". Questo è il suo mestiere, questa è la sua missione, questo è quello che gli dice la legge. La legge dice che il treno deve andare forte, più forte possibile. Nell'86 abbiamo l'ente Ferrovie dello Stato che giustifica in maniera chiara e

precisa quando ci possono essere riduzioni di velocità. "Le velocità" - lo dico ogni volta - "massime", perché di questo si occupa l'ingegnere, "possono essere ridotte"... eccetera, eccetera... una parola buona anche per i picchetti, "per la mancanza dei picchetti di riferimento" - bene, cioè può essere ridotta se mancano i picchetti di riferimento - "per lo stato del corpo stradale, per il tipo e le condizioni dell'armamento, per la idoneità delle opere d'arte, per le caratteristiche degli impianti elettrici". Possono essere ridotte. Possono essere ridotte solo in questo caso. Genovese ci ha detto "sì, però è chiaro che hanno il potere". L'ha detto, lo ha spiegato bene. Di fronte a situazioni singolari. Dice: "Ma allora come avete fatto a Viareggio? Perché avete ridotto a 50 a Viareggio"? Guardi, da bolognese potrei dire una cosa analoga che è successa a Bologna trentasei anni fa. Trentasei anni fa a Bologna ci fu una strage, una strage vera.

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - Per favore, per favore.

AVV. D'APOTE - Una strage...

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - Per favore, per favore, ma sono questioni tecniche, vi prego, vi prego.

AVV. D'APOTE - Allora, intervenendo un attimo su questo, qui io ho sentito dire, nei contorni di questo processo,

dire, scrivere, eccetera, "speriamo che questa strage" - perché lo è anche questa, ma di diverso tipo - "non faccia la fine delle varie stragi impunte in Italia", riferendosi all'Italicus, alla strage di Bologna, a Ustica e così via. Questo è vergognoso. Comunque, chiusa la parentesi. Cioè, è vergognoso parificare situazioni del genere. Chiusa la parentesi. A Bologna quella bomba ad altissimo potere deflagrante fermò un orologio della stazione, si fermò sulle ore 10:25, o 10:26, non mi ricordo. Quell'orologio è ancora fermo, in violazione di una norma ferroviaria che vuole che gli orologi siano sempre e assolutamente coerenti con l'orario dei treni, per evitare corse trafelate, incidenti alla salita dei treni e così via. Infatti ogni tanto qualcuno ci casca, magari qualche straniero. Quell'orologio è fermo. E' stato un omaggio, un omaggio, è stato un riconoscimento, è stata una presa d'atto nei confronti di una città ferita. Qui ci si dice "sì, ma a Viareggio allora avete ridotto a 50", dicevo, ho iniziato prima con questa frase. Certo. E' stato un riconoscimento, un riconoscimento a una città ferita. Ed è stato fatto violando una norma, quella che vi ho appena detto, dell'85. Cioè, violato una norma... diciamo che è stata fatta una furbata? Mi va bene anche detta così. Si è fatto finta che ci fosse una situazione singolare, un degrado della struttura, anche manifestazioni sono

previste in una regola generale. Quindi non ci si venga a dire che il potere di incidere in *minus* e in via generalizzata, perché è questo il punto, il punto è questo, sulla velocità... è inutile che mi si venga a parlare di punti singolari, il potere di incidere in via generalizzata sulla velocità è confermato da quell'intervento di cui non vi sto a parlare oltre perché abbiamo tutto. Abbiamo la lettera del sindaco, abbiamo la lettera, abbiamo il provvedimento dell'ingegner Costa, abbiamo la lettera dell'amministratore delegato di R.F.I. che scrive a A.N.S.F., abbiamo il silenzio-assenso di A.N.S.F. Quindi di questo non ne parliamo più. Continuiamo però a parlare di velocità. L'articolo 96 del DPR 753 - DPR 753 che poi richiamerò con una sorta, così, di fuoco d'artificio finale, se mi sarà consentito - dice che il direttore generale delle F.S. nulla quaestio sul fatto che arrivi giù, certamente non è Moretti, certamente non a Moretti che non fa parte della struttura disciplinata dal Decreto Legislativo 162/2007. Comunque diciamo pure, sulla base - vogliamo dire - di amministrazioni di fatto, situazioni più o meno prese per i capelli, ma diciamo Moretti emana la determinazione della velocità massima dei treni, e fin qui l'hanno detto, massima qui l'hanno detto perché l'hanno detto senza accorgersi di cosa significa, e delle locomotive, in relazione al tracciato delle linee o dei tratti di

linea interessata, al materiale rotabile, alla composizione dei convogli e alle condizioni di frenatura. Ancora una volta... ancora una volta abbiamo un lavoro da ingegneri, da tecnici, da gente che calcola, da gente che deve verificare al millimetro qual è la velocità di sicurezza. Cosa significa sicurezza? Ve l'ho detto all'inizio e ve lo ripeto: mantenere il treno dentro le rotaie. E' stato citata la disposizione 247 Dig3, Servizio di vigilanza sulle ferrovie del Ministero dei Trasporti. Anche lì, letto un po' e un po'. Articolo 3, Disposizioni e prescrizioni, lettera N: "Spetta alle Ferrovie dello Stato" - cosa? - "determinare la velocità massima dei treni" - non è finita - "in relazione al tracciato della linea, ai tratti di linea interessati, al materiale rotabile, alla composizione dei convogli e alle condizioni di frenatura".

Si potrebbe dire "sì, però ci sono delle norme che in qualche modo ci dicono che non è vietata una" - qui entriamo già nella colpa generica, quindi - "non è vietata una diminuzione della velocità per situazioni a dir la verità puntuali, a dir la verità puntuali, non generalizzate". Qualche norma europea, qualche norma di apprezzabilità mondiale, perché per esempio se penso al RIV penso che sono 186 Stati che vi aderiscono, non soltanto l'Unione Europea. E non solo... va beh, adesso quell'altra in questo momento non la trovo. E quindi... e

quindi un qualche spunto sul fatto che zone abitate, zone pericolose, rischi vari, possano essere presi in considerazione ai fini di una limitazione della velocità più o meno generalizzata, la norma parla di puntuale, però sappiamo che un paio di Stati - Stati, governi - europei rispetto a certe situazioni singolari hanno poi generalizzato. Una, l'Olanda, l'abbiamo sentito dire tante volte a proposito del trasporto del cloro; il governo olandese, forse con la finalità non del tutto nascosta di impedire il trasporto del cloro nel proprio Paese, ha creato, ha dato una limitazione di velocità, il governo olandese. Un altro non è ben chiaro se è generalizzato, se è in corso, se sta per essere attuato, se è già stato attuato, un altro esempio del genere ce l'abbiamo da parte del governo svizzero, il quale sta pensando, non so se ci ha già pensato, questo francamente, di limitare la velocità per il trasporto del cloro in una zona che credo sia quella del Lago di Lemano.

E allora vede che... vedete signori che arriviamo dritti, dritti al punto che doveva essere secondo me il punto finale di questa mia discussione, il che significa che sto saltando tutto. A chi compete questo? A chi compete? Chi è che deve valutare il rischio del trasporto di merci pericolose? Allora, innanzitutto ce lo dice una norma di legge. L'articolo 223, direi, del Testo Unico 81 del

2008, con riferimento all'articolo 221, che richiama espressamente il RID, non si applica, cioè la valutazione del rischio rispetto al trasporto di merci pericolose non si applica. Non si applica. In Italia non si applica, rispetto al trasporto di merci pericolose. Non c'entra niente questo con il fatto che si possa applicare ai singoli operatori; la movimentazione, la gestione di merci pericolose, quello sicuramente rientra nell'ambito del lavoro, su cui qualcosa dirò dopo, se mi viene e se ho tempo. Però il RID è fuori dal campo di applicazione della gestione. Cioè la gestione del rischio la fa il RID. Ma d'altra parte, RID o non RID, RID o non RID, ma scusate, ma anche toccando un altro tema che è quello delle barriere, dove ci si dice "qui con un'impostazione leggermente diversa da quella che è stata presa sulle velocità, mica noi vi diciamo che dobbiamo costruire migliaia di chilometri di barriere" - ci si dice da parte dell'accusa - "a noi bastava che ci costruissero barriere a Viareggio". Eh, ho capito, ma se la valutazione del rischio dev'essere complessiva, dev'essere riferita al trasporto di merci pericolose, deve impedire che eventi esterni alla gestione della circolazione ferroviaria, e cioè dell'esercizio, possano accadere, allora le barriere dovranno toccare non sedicimila chilometri, ma qualche migliaio sì. Perché, primo, perché l'Adriatica, che è mille chilometri, ottocento chilometri, quello che è,

l'ho evocata qualche volta in questo processo, io credo che non ci siano da Rimini a Lecce, non credo che ci siano tre chilometri disabitati, cioè... e per disabitati intendo con case che non sono a pochi metri dal binario. Questo per parlare dell'Adriatica. E le altre 2.200... quante sono... 2.286 è sul sito, sito che è stato richiamato più volte e poi essendo siti ufficiali, normativi, quello di R.F.I. e quello dell'Agenzia sono siti normativi, è come citare una legge. Quindi, diciamo, ci sono 2.286 stazioni in Italia. Le stazioni non è che sono fatte per portare in giro - e anche qui voglio parafrasare il dottor Amodeo - dei marziani. Sono fatte per portare le persone da centro a centro. Qualsiasi navigatore satellitare in cui... dice "dove vuoi andare"? A Lucca. "In che via"? Boh. Clicco "Lucca". Lui mi intende il centro. E dove mi porta? Alla stazione. La stazione è fisiologicamente il centro pulsante della vita di una città, perché fisiologicamente il nostro tempo è un tempo di movimento, di... muoversi poi costa, muoversi è pericoloso, muoversi è pericoloso; camminare non lo è tanto, salvo stare attenti alle gronde; andare in pattini, in bicicletta, in sci, in moto, in automobile, in treno, in aereo, è pericoloso, è pericoloso e siamo nell'ambito di un qualcosa che i giuristi conoscono. Si chiama "rischio consentito". Cioè, la società, non Moretti, non il ferroviere, non Elia, Soprano, Galloni o

che so io, la società, il Governo, il Parlamento, la società decide che determinate attività pericolose sono utili. Ne accetta il rischio. Lo calcola. Chi? Moretti? No. La società. Ne accetta il rischio. E fino a che punto lo accetta? Per non andare a definizioni troppo paludate, lo accetta fino al punto in cui i vantaggi portati per esempio dal traffico ferroviario sono considerati - non qui - globalmente, socialmente, universalmente, superiori al numero di incidenti che inevitabilmente accadranno. Quindi infilare migliaia di chilometri, vogliamo dire parecchie centinaia, ma diciamo migliaia di chilometri di barriere è un compito che innanzitutto non spetta alle Ferrovie per un motivo normativo, che si è cercato di scavalcare con ragionamenti francamente inaccettabili da parte della Procura. Il punto normativo è uno solo: l'articolo 36 del 753, che continua ad essere avallato anche da norme recenti, anche dal Decreto Legislativo 35 del 2010, dal 41 del '99, ma soprattutto dal 25 del 2010, che lo modifica, come vedremo fra un po'. Il DPR 753, quindi che è la Bibbia del ferroviario e della sicurezza ferroviaria, dice l'articolo 36, scusate, se ho detto 35 ho sbagliato, 35, lo citerò dopo, dice che le ferrovie possono separarsi dall'ambiente esterno a tutela propria. Si passa vicino alla fabbrica di esplosivi, per esempio. Separarsi liberamente. Questo liberamente, che pure è stato avallato dalla Corte Costituzionale ricordata dai

Pubblici Ministeri, non significa però che possono fare quello che gli pare rispetto alla tutela dell'ambiente, del paesaggio, del territorio e così via. Cioè, io, sempre a livello di valutazioni complessive, lo vorrei vedere il turista americano di fronte a un'Italia blindata da barriere e da muraglie cinesi di migliaia di chilometri. Se la società lo vuole fare, che lo faccia. Ma per farlo, come se non bastasse, non è che si possa fare così, cioè o esce il governo con un decreto di quelli ammazza tutti, si fa così punto e basta, e trova l'avallo del Parlamento, oppure bisognerà, come dico, confrontarsi con le esigenze locali, con le entità locali, no? Allora, qui a Viareggio, a proposito delle barriere antirumore, su cui continua ad esserci questa ambiguità... ad un certo punto in udienza leggo il Pubblico Ministero dice "ma noi quando mai abbiamo parlato di barriere antirumore"? Ma come "quando mai abbiamo parlato di barriere antirumore"? Abbiamo delegato un'indagine all'ispettore Zallocco, che è finita addirittura con una proposta di incriminazione di sindaco, Presidente della Regione e così via, sulle barriere antirumore... "quando mai noi abbiamo parlato di barriere antirumore"? Come... non parliamo di barriere antirumore. Parliamo di muri alti sei metri. Ma se per mettere barriere antirumore disciplinate dalla legge antirumore, credo che sia del 2001, pronti... R.F.I.

pronta a costruire, tutti gli strumenti già... in cinque anni non ci si è riusciti se non a seguito di un intervento, se vogliamo sopra le righe, se vogliamo sopra le righe, di Moretti a livello istituzionale, perché il suo mestiere è quello, tenere i rapporti con le istituzioni, dicendo "facciamo almeno queste barriere antirumore", figuriamoci per fare migliaia di chilometri di muri in Italia, ottenere 2.286 permessi da 2.286 sindaci per 2.286 commissioni edilizie e poi dalle Regioni per la valutazione della tutela dell'ambiente. Ma stiamo scherzando? Sulla velocità, questo argomento è ancora più forte. Poi veniamo al fuoco d'artificio e alla bomba. Ma perché è ancora più forte? Perché tutta Europa, decine e decine e decine di decisioni, di regolamenti, di direttive, ognuna delle quali con diversa tempistica di applicabilità, regolamenti, decisioni subito, le direttive solo se sono estremamente precise - ma non voglio mettermi sul diritto costituzionale europeo in questo momento - decine, decine, decine, parlano di necessità di coesione fra legislazioni statuali, parlano di interoperabilità. Ho sentito il Pubblico Ministero ad un certo punto dire, citando una norma del 2007, dice "ma quale interoperabilità"? Qui siamo nel 2007. Forse non ha visto che, a parte che se ne parla dal '96, ma la prima norma europea specifica sull'interoperabilità è del 2001. E abbiamo un Decreto Legislativo noi, del '99, il 41 del

'99, che precisamente si interessa di coesione delle norme europee in materia di trasporto di merci pericolose. Quindi venirmi a dire che noi possiamo singolarmente fare qualcosa sulla velocità, in questo momento per noi, non sto parlando di Ferrovie, non sto parlando di Moretti, per noi sto parlando dell'Italia, sia ben chiaro, è molto discutibile. Perché? Perché i riferimenti sono al RID del 2009 e a un'altra norma, che se trovo al volo vi cito e sennò... e sennò faccio senza. Mi sembra l'articolo 5 della 67 del 2008, mi sembra, ma non ne sono sicuro. Scusate un attimo solo, perché è importante. Articolo 5, articolo 5, articolo 5, non lo vedo... va beh... ah, ecco. E' la 68 del 2008. Okay.

Allora, parliamo del RID. Il RID è un qualcosa di sacrosanto, come cercherò di dimostrarvi tra un po'. Come il RIV, che sono due cose diverse. Il RIV è l'interoperabilità dei carri in quanto tali. Poi c'è il RIC che riguarda le carrozze. Il RID è il regolamento sul trasporto internazionale di merci pericolose che c'è da un secolo quasi. Cominciamo dal RID, perché è stato citato moltissime volte in questo processo il capitolo 1.9 del RID, dove dice che sono ammesse disposizioni supplementari non contenute nel RID, a condizioni particolari. L'1.9.2 si riferisce proprio a un'ipotesi, dice "per esempio velocità ridotta". I presupposti sono: primo, che quelle misure particolari risultino, figurino

pardon, nella legislazione nazionale, legislazione, non nelle prassi; cioè, nella legislazione nazionale ci deve essere scritto, ci deve essere una legge; inoltre, bisogna che l'autorità competente, poi vediamo chi è, perché ho sentito frottole sull'autorità competente in questa aula, frottole... l'applicazione delle disposizioni supplementari, eccetera, predispone che l'autorità competente dimostri la necessità delle misure. Si deve trattare di misure puntuali, su linee presentanti rischi particolari o locali, non una riduzione in tutta Italia, in tutta... e inoltre l'autorità competente, oltre a dimostrare la necessità delle misure, deve informare, in genere preventivamente, delle suddette disposizioni il segretario dell'OTIF, eccetera, eccetera, eccetera. Vediamo qui... L'articolo 5 della direttiva che ho appena richiamato, cioè la 68 del 2008...

PRESIDENTE - 68/2008.

AVV. D'APOTE - Si sente?

(più voci fuori microfono)

AVV. D'APOTE - Dice "gli Stati membri possono applicare per motivi inerenti la sicurezza durante il trasporto, norme più rigorose in materia di trasporto di merci pericolose, a eccezione delle prescrizioni che riguardano la costruzione, perché questo riguarda il RID"... eccetera, eccetera. "Devono dimostrare che è necessario intervenire e notificare alla commissione i provvedimenti che intende

adottare", alla commissione europea. Cos'è che mi fa dire - io vi ho già detto molto sul punto - che non può essere il tecnico, non può essere il ferroviere - ma poi vedremo che effettivamente la pensa così anche il legislatore - ad occuparsi di una cosa del genere? Perché, come dicevo, decine e decine di provvedimenti vogliono - vogliono - che ci sia omogeneità nella normativa, vogliono che il trasporto merci sia valorizzato per evitare che si sposti sulla strada. Abbiamo sentito dire da un testimone qui che l'associazione - non so più quale - dei trasportatori di prodotti petroliferi dice che il rapporto di incidenti fra la strada e la ferrovia è 0,006 per milioni di tonnellata per chilometro nelle ferrovie e 1,76 per strada. Da un semplice calcolo alla portata di tutti vuol dire trecento volte di più, trecento volte di più. Che la strada sia più pericolosa lo sappiamo. Lo sappiamo dei - purtroppo ancora oggi, o almeno qualche anno fa, quando ho fatto questa verifica - settanta morti alla settimana per la strada. Una volta, dieci anni fa, erano il doppio. Settanta morti alla settimana, di cui la stragrande maggioranza determinata dal traffico pesante. Quindi c'è un interesse dello Stato a occuparsi di questo. All'inizio parlavamo di valutazione del rischio. C'è un interesse di chi deve valutare il rischio globale, complessivo, determinato non soltanto dal singolo incidente, ma dall'inquinamento, dalla distruzione di

infrastrutture, dall'ambiente, dai danni indiretti, quelli ambientali. Adesso si parla moltissimo di amianto, fra vent'anni la strega non sarà più l'amianto ma saranno le polveri sottili. E verranno regolarmente condannati gli imprenditori che non hanno portato il livello di polveri sottili... perché i morti attesi sono fra vent'anni. Tutto questo se ne occupa lo Stato. Il rapporto, il dubbio che si crea fra gestione ferroviaria e gestione stradale, anche in una riduzione di velocità che comporta rallentamenti in ognuna delle 2.280 stazioni e così via, che comporta modificazioni delle tracce, che comporta modificazioni del traffico pendolare e così via, perché non si potranno più far solo viaggiare di notte a questo punto i treni merci, deve essere valutato dallo stato. Ma, ma, ma io devo dire che sono straordinariamente colpito dal fatto che il Pubblico Ministero, a proposito di queste deroghe di cui abbiamo parlato, RID e decisione, o direttiva, non mi ricordo più, europea, 68 del 2008, eh, abbia citato malamente, malamente, e non so fino a che punto con attenzione, certo che citandolo malamente quell'articolo - 4 comma 5, o 5 comma 4, adesso non mi ricordo, ve lo trovo se volete - del Decreto Legislativo 41 del '99, io non so se si è accorto di due cose. Il primo, la prima, che quell'articolo - aspetti che vediamo se è 4 comma 5 o 5 comma 4. 4 comma 5 - è stato modificato dal Decreto

Legislativo numero 113 del 2003. Dice una roba completamente diversa da quella che ci è stata riferita in udienza. Parla di competenze del Ministero. Parla di competenze tecniche, tecniche, siamo sempre lì, tecniche perché siamo degli ingegneri, sono, di Ferrovie, di R.F.I., del gestore dell'infrastruttura. Ma soprattutto, visto che il Pubblico Ministero ama il concetto di interpretazione autentica, soprattutto si è dimenticato, mi meraviglio che non sia uscito fuori, si è dimenticato l'articolo 35, modificato, sia chiaro, della 753, che a proposito... a proposito delle misure particolari, e noi abbiamo in testa la velocità, perché le misure particolari sono quelle, tra l'altro è anche indicata come esempio nel RID, quindi per misure particolari sono o la riduzione della velocità o i muri. Comma IV dell'articolo 35. Se volete la fonte, deve essere, se non ricordo male, l'articolo 7 del Decreto Legislativo numero 35 che ho ricordato prima, il cui articolo 6, tra l'altro, mi viene in mente adesso, guarda caso, si riferisce alla circolazione delle merci pericolose per la strada. E dice la stessa cosa. E dice la stessa cosa. Cioè, non è che la Società Autostrade dice: "Sapete cosa c'è di nuovo? Nella mia autostrada le merci pericolose invece che agli 80, come dice il codice della strada"... perché lì l'indicazione è il codice della strada, lì non c'è da nessuna parte scritto, in Italia, in Italia non

c'è scritto da nessuna parte "le automobili vanno alla massima velocità consentita dalla struttura"... perché? Perché le automobili hanno una serie di situazioni che il treno non può avere, perché il treno davanti a sé ha la via libera. Va beh. Comunque, chiusa questa parentesi. E' il legislatore che dice "no, quelli vanno agli 80". A parte il fatto che non fa distinzione tra merci pericolose e merci non pericolose, come il ferroviere non deve fare distinzioni fra merci pericolose e treni che portano molte, molte, molte centinaia di persone. E non mi si venga... capisco che sono un po'... faccio una serie di parentesi, ma non mi si venga a dire, perché è scandaloso, non mi si venga a dire... vedo che si ride, perché ci si aspettava questo mio intervento, non mi si venga a dire "ah, ma tu lì hai il rischio elettivo". Così come a proposito delle tragedie stradali, "ah, ma lì hai il rischio elettivo, non te l'ha mica detto nessuno di prendere l'automobile; lo sai che rischi di rientrare in quei settanta morti alla settimana". E' scandaloso. E' scandaloso.

Guardi, mi viene in mente, per cercare di alzare un attimo il tono di questa diatriba, la sentenza della Corte Costituzionale tedesca, che ha bocciato - una sentenza intrisa di spirito kantiano - che ha bocciato la legge che consentiva l'abbattimento di aerei dirottati e diretti su obiettivi sensibili da parte dei dirottatori

con i passeggeri dentro ovviamente, perché ha detto "il valore di una vita, cento vite, sono uguali". Sono uguali, chi ha scelto di andare in aereo non è che ha accettato il rischio di essere sequestrato dall'ISIS, o che so io. No, questo è importante perché questo fa parte però, è l'in sé della cultura europea. Allora, tornando a noi, perché ho perso... dopo tutte queste parentesi mi sono un po' perso e sicuramente ho tralasciato qualcosa; parlavo degli incidenti stradali, volevo a questo punto, giusto per mantenere alto il tono della polemica, ricordare che l'incidente più grave che si ricordi al mondo in materia di GPL, l'ho ricordato nel corso dell'istruzione dibattimentale, succede in Spagna, a Los Alfaques - non so se si pronuncia così, comunque così ci siamo capiti dal punto di vista della signora che deve scrivere - nel '78 un camion pieno di GPL, in una curva di una strada che è sopra il mare e fra la strada e il mare c'è un campeggio, si ribalta, la cisterna si rompe, credo contro un paracarro, una scintilla accende il gas dopo che nel frattempo ha invaso il campeggio dove c'erano centinaia di ragazzi e 280 persone muoiono. Ve ne volevo parlare a proposito della valutazione del rischio, ma lascio perdere. Diciamo che la valutazione del rischio che è stata fatta da quel trasportatore o dalla società da cui dipendeva sicuramente è stata una valutazione del rischio della struttura. L'autocarro deve stare in

strada. Non devono scoppiare le ruote, non deve succedere niente, perché la sua missione è quella. Se esce... ma cosa faccio io? Mi metto a scrivere che passando dalla zona, se si passa in estate, stai attento a guidare meglio? Stai attento a non sbandare perché potresti rovesciarti, perché si potrebbe rompere...? Ma comunque è una delle parentesi che amo. Non so se vi tengano... se vi tengano in attenzione o vi annoino, ma insomma, vi dovete... ma vi siete poi abituati già a questo stile da anni.

Allora, dicevo, il Decreto Legislativo 35 del 2010 all'articolo 6 dice per la strada quello che sto per leggervi a proposito del trasporto ferroviario. E dice... è di palmare evidenza che ci si riferisce al punto 1.9 del RID che ho indicato prima perché il DPR che fa la modifica e che non ho qui sotto lo dice esplicitamente, parla esplicitamente di misure derogatorie o qualcosa del genere. La norma del 753 modificata dice: "Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell'Interno, con il Ministro dell'Ambiente, con quello della Tutela del Territorio e del Mare, con il Ministro dello Sviluppo Economico" - quello del lavoro non c'è, non so perché - "con decreti, previamente notificati alla commissione europea, ai fini dell'autorizzazione, può prescrivere, esclusivamente per motivi inerenti la sicurezza durante il trasporto,

disposizioni più rigorose per la disciplina del trasporto nazionale di merci pericolose effettuato da veicoli ferroviari, purché non relative alla costruzione degli stessi. Ma io avrei già finito, cioè il mio intervento finirebbe qui. Ma di cosa parliamo? Parliamo di una situazione nell'ambito di certe strutture che ti dà dei poteri di fare il bello e il cattivo tempo? Parliamo in questo ambito della possibilità di brutalizzare quello che tu stesso hai voluto, cioè SGS separati, per metterli insieme e ordinare? Parliamo di una valutazione dei rischi che potrei fare? Bon, la faccio, non mi tocca ma la faccio. E all'esito della valutazione del rischio cosa faccio? Cosa faccio? Dico "rallentiamo la velocità", come mi si contesta in questa sede? Non posso farlo. Ma è giusto che io non lo possa fare, perché unilateralmente, anarchicamente, con una valutazione egoistica, centrale, riferita al proprio particolare, stravolgo, stravolgo un intero settore. Non lo posso fare. E tutto questo era ovvio, senza che fosse necessario normarlo ulteriormente. Voglio però ricordare - e in via definitiva - che la norma citata dal Pubblico Ministero all'udienza del 19 a pagina 96 era comunque già stata azzerata da un decreto, dal 113 del 2003. Vogliamo parlare... io non vi voglio tediare, perché non credo che io mi debba lasciare trasportare dalla logica che fino ad ora ha, diciamo, caratterizzato questa fase del processo. Io personalmente

la penso diversamente. Io penso che il processo si faccia nell'istruzione dibattimentale, e quello penso di averlo fatto, bene, male, non lo so, valuterete voi, e all'esito, e all'esito si tirano le somme. Non si prende tutto, si accantona, si dice "eh no, ma questo è un processo che non si fa mica sui testimoni, questo è un processo che si fa sui documenti". Leggeteli bene i documenti. Tra l'altro, ripeto, insomma, svilendo anche il vostro lavoro. Voi siete stati attenti per ottanta udienze o più, io non me lo ricordo, non le ho contate. Non conta niente. Potevate anche disinteressarvi. Tanto vi portava i documenti. Bah. Ma facciamo... quindi non voglio dirvi tutto quello che vi volevo dire, perché io credo di avere già detto qualcosa di risolutivo su uno dei temi. Poi ce ne sono altri.

Ma l'altro tema, mantra, è la manutenzione interoperabilità. Allora qui devo tornare alla citazione di Toni che ho fatto all'inizio. Questo è un fatto purtroppo tragicamente, tragicamente, drammaticamente semplice. Si è rotto un asse che non si doveva rompere. La domanda è: si poteva fare qualcosa perché non si rompesse? Allora, io sono convinto di non potere avere idee precise sulla catena delle responsabilità a monte. Non so se Kriebel avesse davanti a sé una cricca sopra o sotto i 2 o i 3 millimetri. Non lo so, non lo voglio sapere e non mi interessa. Però mi interessa una frase

che è stata detta: volete vedere che tutta la sicurezza europea è sulle spalle di Kriebel? Questo è un altro discorso. Sì, la risposta è sì. La risposta è sì. Così come sull'ultimo tecnico che verifica i rivetti o le viti che tengono l'ala dell'aereo che deve trasvolare l'oceano, tutta la responsabilità è sulle sue spalle, perché è l'ultimo. Ma così come più banalmente tutta la responsabilità della vostra sicurezza è nella attenzione con cui il gommista ha stretto la ruota dell'automobile con cui dovete fare un lungo viaggio. E' tutta sulle sue spalle. E' così. Il mondo è così. E come ha detto tra l'altro benissimo, a proposito di Cima, un suo consulente, non mi ricordo come si chiama... Tronchetto... no... bah...

PRESIDENTE - Consulente di Cima?

AVV. D'APOTE - Sì.

PRESIDENTE - Nicoletto?

AVV. D'APOTE - Nicoletto, Nicoletto, grazie Presidente, che ha tracciato con pochissime parole questo concetto, pochissime ma... se non ci si fida del lavoro a monte si ferma tutto, tutto. Ovviamente, ovviamente, se non ci sono elementi che ti possono far pensare il contrario. E su questo si è battuto in lungo e in largo il Pubblico Ministero, cercando di avallare tesi giuridiche sulla necessità che i controlli venissero comunque effettuati anche in Italia sulla base di una ricca esposizione quasi

sempre incompleta di norme dell'Agenzia, di R.F.I., di Trenitalia e così via, e da un punto di vista - diciamo così - teatrale, dicendo "ah, ma questo è un carro fantasma, questo è un carro che non doveva entrare". Perché? Perché? "Si poteva capire". Da cosa? I controlli, che siano controlli alla frontiera o che siano controlli interni, sono uguali. Quando il Pubblico Ministero dice "ah, ma questo era un carro che girava in Italia e non all'estero" si è dimenticato di un paio di direttive e di una decisione europea, e di una norma italiana, sempre il Decreto Legislativo 41 del '99, che prevedono l'applicazione in Italia delle norme del traffico internazionale. Le direttive dicono "bisogna applicare ai singoli Stati le stesse norme del traffico internazionale". Quindi lasciamo perdere questa storia, "ah, ma questo girava in Italia, quindi altre regole". Vedremo fra un po' quanto siano state citate male le varie norme a cui la Procura si riferisce. Ma tornando alla mia domanda, perché? Perché? La verifica alla partenza del treno, la cosiddetta verifica di origine, che assomiglia molto, è anche quasi uguale a quella che si fa alla frontiera, ma alla frontiera dove passano ogni anno 50.000 treni circa, di cui circa 20.000 con merci pericolose. Passano, entrano, escono, passano dalla Svizzera. Dopo vediamo la Svizzera. Ho chiesto a qualcuno che mi dicesse, quando m'è venuto il dubbio il 21

settembre, quanti ne circolano adesso in Italia. Cioè al 21 settembre ne circolavano 700. 700 treni vuol dire 8-9.000 carri, facciamo 10.000 se sono tutti composti come il nostro. 10.000 carri vuol dire 20.000 carrelli, vuol dire 40.000 assili. Tutti i giorni. Quel medesimo conto, non ve lo sto a fare perché sennò poi altrimenti si dice che esulo dalle mie competenze, comunque quello dei 20.000 carri con merci pericolose che entrano, girano, restano, escono dall'Italia, sono circa due milioni e mezzo di assili. Bisogna, è necessario, lo ha detto... lo hanno detto bene molti testi, in particolare lo ha detto in maniera molto bene il teste Paoletti. Sarebbe da leggere da questo punto di vista. Cassino. L'han detto altri, l'ha detto Genovese. E' necessario che ci sia un inizio, perché scatti il mio sospetto. A parte il fatto che si tratta di vedere se il sospetto è sufficiente per diventare colpa. Ma mettiamo pure, perché scatti il mio sospetto, sarà almeno necessario un qualcosa. Vediamo. Se trovo la mia sottocartella "sospetti" vi dico qualcosa, sennò tiro avanti. Dovevamo avere dei sospetti. Dunque, non possiamo pensare alla visibilità della cricca. Questo lo hanno detto tutti, quantomeno a noi e quantomeno a un'indagine che non fosse un'indagine di nuovo non distruttiva, con ultrasuoni, non si poteva vedere. Bah. Qualche altro sospetto? La visita tecnica di origine fatta da noi da un certo Pizzutoli,

Laurino ha detto che è stata fatta benissimo. Lo ha detto... lo ha scritto, lo ha scritto in una cosa che non so se è depositata, e poi lo ha detto all'udienza dell'11 giugno 2014. Non è che possiamo avere dei dubbi sul fatto che quella sala fosse al limite della sua percorrenza. Toni dice, citato dal Pubblico Ministero, "se non intervengono difetti di esercizio, una sala ben mantenuta e senza difetti può circolare per dodici anni con una percorrenza approssimata di 600.000 chilometri". Ma il fatto è che lì era uscita da tre mesi. E' successo qualcosa?

(più voci fuori microfono)

AVV. D'APOTE - Sì, voglio dire, nel caso nostro, nel caso nostro, lascio pure che si possa pensare, la rapidità nella propagazione della cricca, la velocità eccessiva, probabilmente i 60, o i 40, o i 20, perché poi alla fine i Pubblici Ministeri hanno tirato fuori 20 sapete perché? Perché hanno scoperto che è inossidabile la tesi che è stata prospettata e dimostrata da un nostro consulente, credo Giglio, che a 18 chilometri all'ora il carro sarebbe arrivato, con tutte le diavolerie pensate dalla Procura, comunque sulla zampa di lepre e si sarebbe comunque squarciato. Quindi bisogna che prima la velocità sia più bassa. Quindi bisogna andare a 20. A proposito della velocità, poi si tratta di vedere chi decide, perché il tecnico la fa facile. Dice "qui c'è la curva,

faccio i miei calcoli, le derivate, i seni e i coseni e dico "quel treno lì con quel rodiggio lì può fare al massimo quella curva gli 86"". E poi quindi manda la sua valutazione tecnica. Allora, io tecnico ti dico "quella curva, quel treno, messo così com'è, massimo può fare gli 86", che non è un potere sulla velocità, come dicono i Pubblici Ministeri, è una valutazione del tecnico, pagato per fare il tecnico. Bon. A chi si doveva demandare l'indicazione sulla riduzione di velocità? 80? 70? 60? 40? 30? 20? Ci fermiamo prima della stazione e prima di ogni centro abitato e andiamo a vista, a marcia a vista? Questo sempre per tornare al discorso che la valutazione dev'essere complessiva e non può essere la valutazione di un tecnico.

Comunque, tornando al discorso che stavo facendo, allora, abbiamo detto che se una sala è ben mantenuta, dice il Pubblico Ministero, e glielo riferisce il suo consulente, può circolare per dodici anni con una percorrenza approssimata di 600.000 chilometri. Di cos'è che stiamo parlando? Stiamo parlando di sospetti. Allora, io, qualcuno, non lo so, Logistica, Trenitalia, R.F.I., Moretti, dice "quanto ha fatto quella"? 24.000 chilometri. 24.000 chilometri? Da quanto tempo? Tre mesi. Beh, ancora sei anni secondo la legislazione italiana, dodici secondo quella tedesca, per andare avanti. Quindi quello non mi può dare un sospetto. Il sospetto lo

potrebbe dare quello di cui ha parlato lungamente questa mattina... hanno parlato lungamente i difensori di Cima, quella targhetta. A parte il fatto che è una targhetta che non si deve andare a vedere, non si deve andare a vedere; ma se la si andasse a vedere si scoprirebbe... si scoprirebbe che non tanto le V.P.I., che i Pubblici Ministeri dicono non essere conosciute, quanto l'istruzione verifica veicoli parte II, avallata con decreto dell'Agenzia, dell'A.N.S.F., del 2010, numero 10. Sapete cosa dice? Si parla degli assi: "Il corpo dell'asse di una sala montata non deve" - questo naturalmente è rivolto ai loro manutentori - "eccetera, eccetera, eccetera, presentare parti usurate, la cui profondità sia superiore a un millimetro". Allora fino a un millimetro si può, alveoli sicuramente di profondità inferiore al millimetro si può. Ma, abbiamo sentito, non è certo un mestiere mio, l'abbiamo già sentito, tutto questo è regolamentato, è ampiamente regolamentato e il fatto stesso che sulla base di quelle norme si legga un'etichetta vuol dire che è un'etichetta che significa che si è valutato. Non voglio parlarvi di questo, voglio soltanto dirvi che la decisione 861/2006 della CE, che i Pubblici Ministeri conoscono benissimo per averla più volte citata, anche se non fino in fondo, come vediamo fra un attimo, contiene un lunghissimo allegato, dove c'è un po' di tutto, per esempio c'è un po' di tutto su

quello che per questo difensore è sempre stata una passione fin dall'inizio: il cartiglio, i pittogrammi. Ne parla a lungo, ci vuole questo, questo, questo, questo, questo. E' quello che un teste ha detto essere il libretto del carro. Cioè, il libretto del carro è quello. C'è tutto, tutto: peso, portata, lunghezza, impianto frenante, ultima revisione, prossima revisione, chi l'ha fatta, quale officina l'ha fatta e così via. Il libretto. Perché questa è una notazione, se vogliamo, proprio di bassa lega che vi do. Non si saprebbe dove metterla la carta. Non c'è mica una cabina nel carro merci. Cioè, un dossier che contenga quelle stesse cose, normate con dei numeri che i verificatori conoscono per cui sanno che se c'è scritto 3 vuol dire, a parte RIV o RID, che può girare in tutta Europa e così via, come ci è stato detto pure, anche questo ci è stato detto in una udienza, 09 marzo 2016. Il libretto del carro è quello. Ma a proposito dei difetti, ma questa decisione della commissione su cui torneremo, su cui tornerò, la 861 del 2006, all'allegato M2.3 "Purezza dei materiali all'esame micrografico, integrità interna": "Gli assi devono essere esenti da difetti interni che producano eco" - qui si rivolge ai tecnici superiori - "eccetera, eccetera... ai fini del presente esame... per difetto si intende un foro a fondo piano del diametro di 3 millimetri. Cioè, siamo ancora in una paludata, lunga, complessa decisione della

Commissione Europea, del 2006. Cosa altro poteva indurmi in sospetto? Cosa doveva indurre quel sospetto che ha indotto a richiedere pene straordinariamente pesanti per tutta la catena di coloro che dovevano accorgersene? Francamente non lo so. Però si dice "ma, se tu applicavi bene le norme però"... Cioè, se tu applicavi bene le norme tu fermavi quel carro? Perché? "Ma, perché le norme dicono che devi avere l'immissione in servizio". L'immissione in servizio per legislazione europea e italiana blindata, è la prima, cioè quella che tu hai all'estero, se sei un carro estero, perché questo non è un carro fantasma, questo è un carro immatricolato presso la D.B., che si contende con noi il primato di essere la prima rete ferroviaria europea, dove noi siamo più forti sull'incidentalità, loro sono più forti sulla lunghezza delle linee. Quindi immatricolato dalla prima - vogliamo dire a pari merito? - agenzia ferroviaria europea. Con tanto di piano di manutenzione depositato presso l'ente che l'ha immatricolato. Ma vediamole, vediamo le citazioni che mi vengono fatte. Spero di non essere né pedante, né di perdermi, perdermi, rischio che invece è abbastanza elevato.

Parliamo proprio della decisione 861 del 2006 CE, citata dal Pubblico Ministero all'udienza del 15, pagina 184. Dice il Pubblico Ministero, leggendo il punto 2.4.3... no, 4.2.8, eccetera: "Se organismi diversi dall'impresa

ferroviaria che utilizza il materiale rotabile sono responsabili, eccetera, eccetera... l'impresa ferroviaria che utilizza il materiale rotabile deve accertarsi che tutte le procedure di manutenzione siano state effettivamente applicate". Questo dice il Pubblico Ministero. Sembra forte(?). "Ah, ma allora tu quei due milioni di assili li devi fermare". Eh. Il Pubblico Ministero non ha letto il punto 7.5.1 di quella decisione: "L'accordo RIV e gli strumenti COTIF" - che sappiamo vuol dire RID - "non sono soggetti all'obbligo di notifica". Perché tutto questo che leggeva il Pubblico Ministero comportava notifiche fra Stati. Non sono soggetti. E prima ancora, punto 7.4.1, dice: "La STI" - cioè la norma comune di manutenzione che disciplina - "non si applica al materiale rotabile esistente finché non è rinnovato o ristrutturato". Tra l'altro questo mi dovrebbe introdurre il discorso della valutazione del rischio, che già vi anticipo. Tutte le chiacchiere che sono state fatte sulla valutazione del rischio e tutti i documenti che sono stati citati riguardano tutti sistemi a venire, a venire. Lo dice... lo dice la disposizione R.F.I. pluricitata, lo dice la disposizione Cenelec EN 50156, o 126... 156, lo dice chiaramente, tutto a venire. Lo dice la disposizione 1/2003 di R.F.I. Va beh, comunque insomma... Quindi questo dice la decisione citata dal Pubblico Ministero. Quella decisione tra l'altro alle

spalle... alle spalle ha una decisione simile, avente lo stesso oggetto, che è del dicembre 2005, ma è censita nelle leggi europee... non nelle leggi, diciamo nel materiale normativo europeo, col numero 66/2006. Dice la stessa cosa. Dice la stessa cosa. In più dice: "Le autorizzazioni RIV restano valide". La stessa cosa dice la direttiva 57 del 2008, articolo 21, pagina 12: "Le autorizzazioni di messa in servizio, RIV e RIC, restano valide". Così dice la direttiva 110/2008, che tra l'altro... che tra l'altro dice una cosa nuova e interessante. Visto che qua si è detto "sì, però le CUU, le GCU, chiamatele come volete, è una roba fra privati", la direttiva 110 del 2008 le prevede esplicitamente - esplicitamente - nel momento in cui dice che le vecchie disposizioni RIV, sostanzialmente che autorizzano senza ulteriori indicazioni, senza ulteriori interventi, senza ulteriori procedure, i carri marcati RIV a girare in tutta Europa, a quelle stanno gradatamente subentrando le CUU. Ma d'altra parte, signori, l'han detto tutto, l'ha detto la La Spina, l'ha detto Laurino, l'ha detto Chiovelli, l'ha detto Laguzzi, mi sembra, l'han detto tutti: i carri marcati RIV possono girare in tutta Europa. La decisione 110 del 2011, d'accordo, è successiva, ma dimostra che non è che siamo in un momento di intermezzo, non è che siamo in un passaggio delicato, in cui il RIV non c'è più e ci sono... Dice, allegato

punto 4.1.11: "I carri RIV sono registrati come tali". E ancora l'altro giorno, la decisione 699/2014, al punto 8, a proposito delle regole uniformi, le famose STI, dice "queste regole uniformi" - il dottor Amodeo direbbe "udite udite" - "non riguardano i carri marcati RIV come prova di corrente conformità". "Marcati RIV come prova di corrente conformità".

P.M. DOTT. AMODEO - (voce fuori microfono)

PRESIDENTE - Ha detto "il dottor Amodeo direbbe "udite udite"".

(più voci fuori microfono)

AVV. D'APOTE - Questo... dovrebbe essere il Tribunale che mi dovrebbe riprendere. Non si sente? Non sentite quello che dico?

(più voci fuori microfono)

AVV. D'APOTE - Allora, vediamo un po'... RIV e RIC...

(più voci fuori microfono)

AVV. D'APOTE - Ah, io guardi, secondo me le cose importanti che dovevo dire le ho già dette. Qui avevo una serie di elementi per smentire quello che è stato detto, o detto in maniera parziale, certe volte... quello che è stato detto dal Pubblico Ministero. Però...

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - Non sul contenuto, sui tempi.

AVV. D'APOTE - Eh, non... Presidente, non ne ho idea, le giuro che non ho una scaletta, non ne ho idea. E se l'avevo

l'ho stravolta completamente.

PRESIDENTE - E' stata stravolta abbondantemente. Lei, Avvocato Giorgi?

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - Sì, sì, no, no, no, i tempi solo per...

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - Solo... Avvocato, solo per individuare... per individuare... silenzio, per favore...

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - Avvocato Scalise... per individuare una pausa, vogliamo sapere quando fare una pausa per poi passare all'Avvocato Giorgi. Tutto qui.

AVV. D'APOTE - Facciamo una pausa?

PRESIDENTE - No, no, ma... per poi passare all'Avvocato Giorgi. Vada tranquillo avanti, il tempo che ritiene.

AVV. D'APOTE - Se il Tribunale mi chiede una pausa io la faccio.

PRESIDENTE - No, no, siamo qui, siamo qui, proceda pure.

(più voci fuori microfono)

AVV. D'APOTE - Eh?

(più voci fuori microfono)

AVV. D'APOTE - No, no, no, ditemi.

P.M. DOTT. AMODEO - Era una battuta sull'acustica, Avvocato.

AVV. D'APOTE - Ah. Eh... A pagina 127 dell'udienza del 12, leggendo l'articolo 14 della direttiva 49/2004, non legge un inciso. La troviamo? Troppo disordine. Non legge un

inciso. Questa norma - pagina 127, udienza del 12 - dice... riguarda una serie di discipline, eccetera, cogenti, per gli Stati, eccetera, ma non legge che si riferisce a carri non del tutto disciplinati dalle STI. E abbiamo appena letto una serie di decisioni successive, che dicono che per le STI la marcatura RIV equivale a totale compatibilità. Quando sono... quando devo rientrare nell'ordine divento... entro in difficoltà, effettivamente. Quando all'udienza del 16 settembre, a pagine 60-61, ma anche prima all'udienza del 12, a pagine 168-169, a proposito di una disposizione di Trenitalia... legge una serie di disposizioni per la verifica dei carri, eccetera, non legge il punto 4.2.1 di quella disposizione numero 1 AD del 2004, dove c'è scritto "se si tratta di carri RIV già ammessi a circolare, in virtù della marcatura di cui sopra"... cioè la regola generale è la marcatura *facit de albo nigrum aequat quadrata rotundis*, non lo so, se vuole le faccio lo spelling. La marcatura RIV è il mantra di cui ha riferito la Procura. La marcatura RIV deve essere creduta. Io spero che altri intervengano su questo e intervengano sulle sciocchezze che sono state dette, per esempio sulla disposizione 23 del 2004 di R.F.I. La disposizione 23 del 2004 si riferisce a carri immatricolati in Italia. Se la trovassi ve la commenterei meglio. Voglio soltanto dirvi che l'Agenzia - l'Agenzia - con la sua prima nota, che è

quella sul quadro normativo, quella che tra l'altro dice che il cabotaggio è desueto, totalmente desueto, se volete ve la leggo, dice chiaramente "la 23 del 2004 si applica ai rotabili immatricolati in Italia". RIV o non RIV. Ahi, ahì, ahì. Ce n'è ancora eh, però... La decisione del 2014, la 699, ve l'ho già letta. Anche a proposito del PIR, Progetto Formativo della Rete, il Pubblico Ministero se la prende col PIR e dice "ah ecco, nel PIR c'è scritto tutto, c'è scritto che devi controllare tutto, che devi valutare tutto".

(più voci fuori microfono)

AVV. D'APOTE - Sì. Col PIR... sul PIR, dicevo, "lì c'è scritto che devi controllare tutto, devi valutare tutto, prima di mettere nelle tracce devi fare un'analisi specifica di ogni pezzo, di ogni bullone, di ogni assile e così via". Eh. Il punto 2.3.8 del PIR, che il Pubblico Ministero non ha letto, dice che "l'impresa può effettuare trasporti destinati al trasporto di merci pericolose, così come definite dal regolamento per il trasporto internazionale ferroviario delle merci pericolose, RID". Cioè in questo caso è il RID e non il RIV che disciplina autonomamente e autorizza autonomamente.

In definitiva cosa dovrei dire? Cosa dovrei dire? Dovrei dire che in questo momento un carro trainato da non so chi, con una quindicina... cioè un treno trainato da non so chi, con una quindicina di carri G.A.T.X., mettiamo

pieni di GPL, in questo momento, tra mezz'ora o mezz'ora fa, non lo so, domani, sta attraversando la Svizzera - perché come ha detto Zallocco a un'udienza, alla seconda udienza in cui veniva sentito, la maggior parte del traffico di petrolchimico arriva in Italia passando per la Svizzera - sta attraversando la Svizzera in rotaie irte di picchetti perché la Svizzera è tutta una curva, passando per zone densamente abitate perché la Svizzera è popolata in una maniera incredibile, molto superiore agli altri Paesi europei, senza detettore di svio, perché non è obbligatorio neanche in Svizzera, figuriamoci per i carri G.A.T.X., che sono comunque 140.000, e G.A.T.X. non è neppure la più grande... A proposito della polemica "perché non vi fate i carri vostri". L'economia ha fatto sì che sorgessero aziende che noleggiavano carri. Ce ne sono tante. Alcune, come la G.A.T.X. e (parola incomprensibile) ne hanno centinaia di migliaia. Cassino ci ha detto che ce ne sono 720.000 in Europa. Quindi sta attraversando la Svizzera, passa vicino a zone altamente abitate, barriere non se ne parla neanche, a 100 chilometri all'ora, ha appena superato una frontiera in cui nessuno ha detto niente, salvo andare a vedere uno per uno i cartigli, i pittogrammi. Fra un'ora o due passerà un'altra frontiera dove ci sarà un verificatore che con attenzione, con sicura attenzione, guarderà i cartigli, i pittogrammi di tutti i dieci o quindici

carri. Faranno la prova freno, se c'è stata una fermata e se non si è in uno di quei contratti di scambio per cui le verifiche si fanno prima, perché è pure possibile questo. Darà un'occhiata, approfondita però, come è stato fatto da Pizzutoli nel caso nostro, a tutti gli elementi del rodiggio, e lo lascerà andare. Noi secondo il Pubblico Ministero dovevamo fermare. Perché? E' questa la domanda: perché? Qualcuno di noi lo doveva fermare. Perché? E soprattutto chi è quel qualcuno? Moretti doveva firmare? Moretti in un coordinamento fra imprese doveva dire "no, noi i carri li fermiamo"? Saremmo stati cacciati dall'Europa il giorno dopo. A parte il fatto che sto dicendo un qualcosa di assolutamente sopra le righe.

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - Grazie.

AVV. D'APOTE - Sì, a parte il fatto che sto dicendo un qualcosa di assolutamente sopra le righe, perché è vero che di fronte alle tragedie non ci sono limiti per l'impegno, ma è altrettanto vero che prevedere nuovi controlli su milioni di pezzi, perché non ci sono mica solo gli assili, ma consideriamo anche solo quelli, non solo è assolutamente fuori luogo, ma è - ripeto - vietato. E infatti... e infatti gli stessi provvedimenti presi dall'Agenzia dopo questa tragedia sollevarono qualche subito sopita perplessità, perché di fronte alla tragedia si passò sopra, diciamo, alla normativa. Un po'

come è stato fatto per i 50 all'ora nella Stazione di Viareggio. Si passò sopra, devo dire anche su impegno di Moretti. Perché? Perché il Ministro Matteoli scrive a Moretti, non tanto - ne parlerò un'altra volta - in quello scambio di lettere dove ci fu una certa durezza di scontro, sicuramente sui picchetti, sicuramente perché con senso dello Stato, con il vero senso dello Stato che caratterizza queste persone che si sentono intimamente impiegati pubblici, ci fu uno scontro perché sulla faccenda dei picchetti effettivamente non si era convinti nell'ambito di R.F.I. e di F.S. e spendere centinaia, centinaia e centinaia di milioni, o miliardi, per un qualcosa che, come dimostrerà qualcun altro forse, no anzi senz'altro, vediamo se dico due parole io, direi di no, erano assolutamente... era assolutamente fuori luogo considerare in qualche modo responsabile di questo evento, e la reazione fu per senso dello Stato, non per timore. Ma quale timore? Timore di che? Di una mancata previsione... valutazione del rischio sui picchetti, quando i due migliori consulenti... migliori consulenti tecnici, rispettivamente dell'accusa privata e dell'accusa pubblica hanno detto "mai e poi mai avrei immaginato che un picchetto potesse essere pericoloso e potesse avere questa tipologia di pericolosità"? Sto parlando di Toni e di Boniardi. Boniardi tra l'altro rispondendo a me disse "Avvocato, le giuro che prima, se

qualcuno mi avesse chiesto qualcosa prima di questo incidente, io... non mi sarebbe passato neanche per la testa". Quindi per quello parlavo di senso dello Stato e non autodifesa rispetto a un processo che invano ha tentato solo - e questo è uno scandalo - di individuare una responsabilità per placare un'esigenza esterna. Comunque Matteoli scrive a Moretti dicendo che ci sono delle preoccupazioni che venga compromessa la competitività del trasporto ferroviario perché c'era stata, come dicevo, una sollevazione anche abbastanza forte, anche se un po' poi contenuta, sulle misure che sostanzialmente, insomma, in qualche modo incidevano sul traffico merci in Italia, per un periodo che non sappiamo quanto sarebbe stato lungo. E, insomma, in maniera... in maniera un po' così, diciamo, il Ministro dice "bah, peraltro non si può negare che le misure messe in atto dall'Agencia nazionale non sono configurabili come modifiche normative, bensì come misure cautelative, resesi necessarie, eccetera, eccetera, e quindi nel pieno convincimento che si debba ora completare il percorso a livello europeo" - questa è depositata dal Pubblico Ministero all'udienza 08/07/'15, allegato 7 - "le chiedo" - il Pubblico Ministero chiede a Moretti - "in particolare di supportare in qualità di presidente del CER" - che è l'Agencia europea di cui abbiamo sentito più volte parlare... l'Associazione, pardon, europea di cui

abbiamo sentito più volte parlare - "la proposta italiana di rendere obbligatori i provvedimenti individuati dalla *task force*". Quindi, insomma, la preoccupazione c'era, la preoccupazione c'era perché effettivamente le norme che abbiamo letto prima indicano che quantomeno un avvertimento a livello di commissione europea o a livello di comitato del RID doveva essere dato, "guardate che qui è successo questo", anche una mail, non lo so, "guardate che noi in via di urgenza intendiamo intervenire", con misure puntuali, particolari, non con misure generalizzate, perché quelle generalizzate tra l'altro prevedono, come vi ho dimostrato, un percorso molto, molto, molto più ampio.

Io interrompere, se il Tribunale me lo consente, per lasciare spazio alla collega che deve... Ah, naturalmente per quello che riguarda la mia posizione come responsabile civile, per la parte più specificamente, diciamo così, risarcitoria o monetaria, mi riporto integralmente alle considerazioni del collega Labruna. E' chiaro che chiedo il proscioglimento, l'assoluzione delle Ferrovie dello Stato, responsabile civile, dalle accuse contestate perché il fatto non è stato commesso.

Se il tempo lo consente e se la collega sarà generosa, interverrei dopo di lei per dire poche parole - avete visto che io non sono particolarmente facondo - poche parole sulla posizione Galloni, che io ritengo sia stata

trattata in maniera scandalosa, scandalosa, e lo ripeto e lo sottolineo.

(più voci fuori microfono)

AVV. GIORGI - (voce fuori microfono) la logica con cui ci vorremmo alternare in questi interventi. Siccome io parlerò di F.S. Logistica in generale, per così dire spersonalizzata, e allora poi l'Avvocato D'Apote interverrebbe in qualità di difensore del suo legale rappresentante e amministratore delegato, per chiudere, ecco.

PRESIDENTE - Va bene.

AVV. GIORGI - Per chiudere.

PRESIDENTE - Cinque minuti di sospensione e poi l'Avvocato Giorgi.

- Viene sospeso il procedimento alle ore 16:08.

- Viene ripreso il procedimento alle ore 16:25.

PRESIDENTE - Accomodatevi.

AVV. D'APOTE - Scusate signori, delle migliaia di cose che non ho detto, nelle migliaia di cose che non ho detto volevo solo un raccordo, anche per dare conto del parziale mio accordo con quanto ha detto Marzaduri, a proposito degli infortuni sul lavoro.

Una cosa sola. Allora, io amo riportarmi alle norme. L'articolo 589, comma 2, dice "se il fatto è commesso con violazione delle norme per la prevenzione degli infortuni sul lavoro". Quindi nulla quaestio sull'esempio che ha

fatto Marzaduri, sono assolutamente d'accordo con lui. Se l'imprenditore fa cadere una gru - come nell'esempio della sentenza che è stata citata da Marzaduri - e qualcuno fuori subisce dei danni, è evidente che il fatto è accaduto con violazione delle norme a tutela degli infortuni sul lavoro. C'è stata una norma antinfortunistica all'interno dell'azienda, che produce lavoro, che non è stata rispettata. Nulla quaestio. Non capisco perché su questo si debba... effettivamente si è fatta molta... se ne è parlato molto, anche in giurisprudenza. A mio avviso la giurisprudenza certe volte addirittura ha equivocato. Per esempio c'è una sentenza che dice che questo presuppone che l'estraneo all'ambiente di lavoro non sia... non sia entrato in maniera clandestina. Secondo me è sbagliato. Secondo me è più giusta l'impostazione Marzaduri, cioè se il ladro entra e si fulmina perché c'è l'impianto non a norma, io dico che il fatto, ladro o non ladro, buono o cattivo che sia, si è verificato perché è stata violata una norma che riguarda gli infortuni sul lavoro. Su questo siamo d'accordo. Non è vero il contrario. Cioè, non è vero che se muore un lavoratore e non è stata violata una norma antinfortunistica, quello sia un fatto aggravato dalla violazione delle norme che riguardano gli infortuni sul lavoro. Solo questo volevo dire. Poi ci sarebbe molto altro da dire, magari lo dirò quando parlo di altre

posizioni, e cioè che tutto l'81 del 2008 è da prendere con le molle rispetto al contesto ferroviario. E visto che qui sono state contestate norme o estranee alla 81/08 oppure, per quello che riguarda l'81 del 2008, più che altro riferite al picchetto, però non dimentichiamo - e con questo veramente chiudo e ringrazio - che per esempio l'articolo 62 del Decreto Legislativo 81/'08 esclude che i mezzi di trasporto - aerei, navi, treni - siano luogo di lavoro. Vi ho già ricordato l'articolo 221, che a proposito delle merci pericolose dichiara l'estraneità di quel Decreto Legislativo rispetto a quanto è contemplato dal RID e in particolare, quando dice "norme di questo capo" si riferisce al 223, che appunto riguarda la valutazione del rischio, ma questo ve l'ho già detto. Non volevo dire altro. Volevo semplicemente affermare. Poi se sarà necessario questa cosa, e se non sarà, come invece penso, approfondita da altri, vedrò di tornarci quando parlerò delle posizioni, soprattutto della società a cui è contestato l'articolo 25 *septies* e cioè con violazione delle norme che riguardano gli infortuni sul lavoro e che deve essere ancora... deve essere letta, secondo me, come norma ancora di più stretta interpretazione nel momento in cui riguarda... appunto la 231 riguarda la società. Bene. Grazie.

PRESIDENTE - Grazie a lei. Avvocato Giorgi.

CONCLUSIONI DELLA DIFESA – AVVOCATO L. GIORGI

AVV. GIORGI - Sì, Presidente, grazie. Signore e Signori del Tribunale, io parlo per F.S. Logistica in qualità di responsabile civile, in qualità di responsabile civile per i fatti contestati agli ingegneri Castaldo, Galloni e Soprano. E' evidente che, pur parlando come responsabile civile, non posso esimermi dal contestare la responsabilità penale di Galloni, Castaldo, Soprano, di Galloni, Castaldo, Soprano, nei ruoli apicali occupati all'interno della società F.S. Logistica. Faccio questa precisazione, dico subito, non solo perché ovviamente poi i difensori di Galloni, Castaldo, Soprano, provvederanno alla difesa delle singole posizioni personali, ma perché in effetti il Pubblico Ministero nella sua requisitoria ha teso, in quel tentativo assai difficile, arduo, come l'ha definito l'Avvocato D'Apote in un ricordo, di rinvenire una responsabilità penale in capo anche a F.S. Logistica, il Pubblico Ministero ha teso a confondere un attimo le acque, a confondere i ruoli, Trenitalia, F.S. Logistica, R.F.I., il Gruppo Ferrovie dello Stato, e un po' anche a confondere i piani, e lo vedremo: il piano del fatto, il piano dell'omissione e il piano della colpa. Come vedrete, io mi fermerò al piano dell'omissione, dell'omissione penalmente rilevante. Non ho la necessità di affrontare il piano della colpa. Non ho la necessità di affrontare il piano della colpa perché

qui manca, in capo a questi tre soggetti, nelle qualità indicate nel capo di imputazione, un obbligo giuridico di attivarsi adottando misure che abbiano un contenuto impeditivo rispetto all'evento. Questa è la logica a cui mi atterrò.

Cercherò di essere rigorosa, diversamente da quanto fatto secondo me dalla Procura della Repubblica. Cercherò di essere rigorosa e avrò come faro il capo di imputazione. Cosa mi si contesta? E perdonate quel "mi", ma tendo a immedesimarmi nel cliente. Cosa mi si contesta dunque? Direi che è il capo di imputazione di Galloni il più chiaro di tutti, laddove i fatti contestati a Soprano e Castaldo tendono a sovrapporre i ruoli. Mi si contesta di essere noleggiatario dalla società G.A.T.X. Rail Austria del carro, carro poi fornito, si dice nel capo di imputazione, a Trenitalia. In qualità di noleggiatario, ed anche in qualità di contraente con Trenitalia, a parere della Procura della Repubblica, proprio in ragione di detti rapporti contrattuali, nei miei confronti sarebbero esigibili dei doveri di protezione e tutela del bene primario della salute e dell'integrità fisica dei lavoratori addetti alle attività di trasporto ferroviario e dei terzi, obblighi che troverebbero il loro fondamento in tutta una serie di norme la cui violazione mi viene contestata. Dunque è la qualità di parte dei contratti di cui si è parlato che fonderebbe l'operatività delle norme

contestate, le quali avrebbero, a parere della Procura, un contenuto tale per cui se avessi tenuto la condotta doverosa prescritta da queste norme, l'evento sarebbe stato evitato. Allora bisognerà vedere se quelle norme sono norme a me riferibili, e quindi mi si applicano. Qual è il contenuto di queste norme, perché non basterebbe dire che delle norme di legge o di contratto mi si applicano, ma dovremmo andare a vedere qual è il contenuto. Se questo contenuto contempra obblighi di agire funzionali rispetto all'evento che in concreto si è realizzato. Vedrete che alla fine di questo ragionamento ci renderemo conto, ma banalmente, come in capo alla società F.S. Logistica e chi ha agito per conto della società F.S. Logistica non vi sia alcun obbligo giuridico di impedire questo evento.

Non parto dalle norme. Vi dico subito che non parto dalle norme. Non parto dalle norme, capovolgendo forse quella che potrebbe essere la logica: guardiamo le norme contestate, guardiamo il contenuto, guardiamo cosa ho fatto. Non parto dalle norme, ma parto invece dalle condotte. Il Pubblico Ministero vi ha detto: guardate i documenti. Ma ve lo dico anch'io: guardate i documenti, ma guardateli tutti, non solo quelli che la Procura tira fuori a spot o che la giornalista di Report esibisce a Galloni, e che consentono di fare i titoli sul giornale. Guardateli tutti i documenti che sono nel fascicolo del

dibattimento. E allora partiamo di qui, vediamo, cerchiamo di ristabilire quella verità delle condotte che nel fascicolo del dibattimento emerge direi in maniera assolutamente indiscutibile, laddove non si voglia prendere un foglio qui e un foglio là, leggere due righe di una norma piuttosto che leggerla per intero, perché ciò che diceva l'Avvocato D'Apote ora direi che è una costante di questo procedimento.

E allora partiamo da qual è stato il comportamento di F.S. Logistica, che noi sappiamo ha preso a nolo questo carro, e lo ha preso fin dal 2005. Innanzitutto che carro ha preso? L'Avvocato D'Apote ci ha detto: ha preso un carro marchiato RIV. Vero. Ha preso un carro marchiato RIV. E che carro ha preso? Perché anche qui in questa aula non abbiamo fatto altro che sentir parlare di un ammasso di ferraglia. L'ammasso di ferraglia però, ci ha fatto vedere l'Avvocato Ruggeri Laderchi mediante le produzioni che ha effettuato all'udienza del 16 dicembre 2015, quell'ammasso di ferraglia era stato immatricolato, all'esito di controlli documentati in quelle produzioni, che riguardavano tanto la sovrastruttura quanto la sottostruttura, ed era stato immatricolato conformemente ad un modello omologato. E' inutile che mi si venga a dire "eh, F.S. Logistica, tu avessi guardato che la sottostruttura di quel carro era fatta coi ferri vecchi, non lo avresti preso". E' un'affermazione appunto buona,

buona per uno spot. In verità noi sappiamo, ce l'hanno detto in questa aula, che il modello omologato prevedeva l'utilizzo, nella sottostruttura, di parti non necessariamente uscite dalla fonderia il giorno prima. Questo lo prevedeva il modello omologato. Il nostro carro rispettava esattamente le caratteristiche di quel modello omologato. Come esce dalla officina, dalla DEC? Esce con una scheda - che voi avete, è il documento 130 della Procura, del Pubblico Ministero, fra le produzioni del Pubblico Ministero - ed esce come un carro per nuova costruzione. Così, scheda carro per nuova costruzione. Così esce. E come arriva a Logistica? Perché qui si dice, si è detto che questo carro è un carro clandestino. Un carro clandestino. In verità basta guardare i documenti acquisiti a processo per capire che questo è un carro che arriva col passaporto. Non arriva clandestino, no. Arriva col passaporto. Voi avete - e questi sono i documenti 139 e 140 della Procura della Repubblica, documenti depositati all'udienza del 04 giugno 2014 - questo carro arriva dalla DEC alla Cargo Chemical s.r.l. il 03 gennaio 2005, arriva con una dichiarazione di uscita del carro. Io sarò molto - faccio un inciso - molto semplice e se volete molto scolastica, però questo è il fatto che è in quel fascicolo. Arriva con una dichiarazione di uscita del carro, che dice che questo carro ha fatto una revisione G4.0 e l'ha fatta il 23 dicembre 2004. Così

arriva il 03 gennaio, con questo arriva il 03 gennaio. Dice anche che la prossima revisione sarà nel dicembre 2008. Questo è il documento 140, dichiarazione di uscita del carro. Poi ne abbiamo un altro, sempre nella medesima data. E questo ha come destinatario Cargo Chemical, questo è il documento... il passaporto con cui arriva a Cargo Chemical. Denuncia di spedizione carro cisterna, documento 139, la data è il 03 gennaio 2005, mi si dice che l'ultima revisione di quel carro, di tipo G4.0, è del 23 dicembre 2004, e che la prossima revisione dovrà essere fatta a dicembre 2008. Altro che... altro che Logistica ha preso un carro con le bende sugli occhi. Non ha preso un carro con le bende sugli occhi. Ha preso un carro di cui sapeva esattamente - e questo è il documento 139 - le caratteristiche, il materiale che poteva trasportare, le portate, sempre documento 139, e sapeva esattamente quali erano le sue condizioni di manutenzione. Me lo dice la K.V.G., che poi voi sapete sostituita poi... a cui successivamente subentra la G.A.T.X. Questo carro dunque dal 2004... dal 2005, dal gennaio 2005 circola in Italia nell'esecuzione di un tragitto, un tragitto che io so va da Trecate a Gricignano e ritorno. Fa un numero di chilometri che rientra nel limite di chilometri per cui mi è stato locato e sempre quel tragitto fa, e sempre entro i 50.000 chilometri.

Successivamente cosa accade? Anche qui sono documenti che voi avete nel fascicolo del dibattimento. Perde le tracce Logistica di questo carro? Perché qui si esibisce questa lettera di Bombardi Furio, Bombardi Furio di Trenitalia, come se le società italiane, Logistica e Trenitalia, nulla sapessero di questo carro. In verità Logistica, che è la noleggiataria appunto di questo carro, conosce perfettamente quelle che sono le vicende di questo carro, sa che è entrato con quel passaporto, sa che tragitto fa, ma sa anche esattamente quando dovrà fare la prossima revisione. Anche qui, documento 861 del Pubblico Ministero, prodotto all'udienza del 29 ottobre 2014. Il mittente è la Società G.A.T.X. A chi è diretto? A un nome che ora io vi pronuncerò più volte, che non è Bombardi Furio di Trenitalia, è Cicognani Carlo di F.S. Logistica. Cosa dice la signora Taler (trascrizione fonetica) della G.A.T.X.? 11 settembre 2008. La revisione non è ancora scaduta, l'abbiamo visto, in quel passaporto c'è scritto che scade a dicembre. Qui siamo all'11 settembre. "Caro Carlo" - è un documento non tradotto, non tradotto ma è un inglese che immediatamente possiamo tradurre; documento 861 - "caro Carlo, attaccata a questa mail troverai una lettera in cui sono elencati i carri che devono essere sottoposti a revisione nel quarto trimestre del 2008. Ti chiediamo (we ask you) di mandare i vagoni in tempo e in condizioni perfette a tue spese" - a Carlo

Cicognani F.S. Logistica - "mandali alla Cima Riparazioni". Questa è la lettera che arriva a F.S. Logistica dalla G.A.T.X. e arriva l'11 settembre 2008. Ma nella stessa data, anzi un giorno prima vedo - documento 1035 - la G.A.T.X. manda analoga lettera alla Cima Riparazioni. Manda analoga lettera: "Ordine di revisione per il quarto trimestre 2008. Cara Cima, gentili signori e signore, vi trasmettiamo la lista dei carri". Documento 1035, 29 ottobre 2014. "Ti trasmettiamo la lista dei carri previsti per la revisione del telaio e/o della prova serbatoio, che vorremmo darvi in base ai nostri accordi di incarico. Per una trazione(?) regolare dei lavori devi rispettare le seguenti regole: il RID, le disposizioni tecniche G.A.T.X., il manuale V.P.I.". Nell'elenco dei carri c'è il carro 3380-781-8-210-6, che chiameremo 210-6 d'ora in avanti. Questo... queste due mail contestuali sono del settembre 2008. Dunque F.S. Logistica sa - sa - che questi carri devono andare a fare una revisione, che devono andarci in tempo, *in time* si dice, *in time*, perché io lo so quando va a scadere la precedente revisione, e devono andarci puliti e bonificati, *in cleaned conditions*. E infatti, di nuovo Carlo Cigognani, e questo è il documento 861 del Pubblico Ministero, il 21 novembre 2008, non è ancora scaduta, scrive a Trenitalia Cargo. Chi li porta i carri? Non noi. Li porta Trenitalia Cargo. Scrive a Trenitalia Cargo -

documento 861 del Pubblico Ministero, prodotto all'udienza 29 ottobre 2014 - e dice: "Oggi rientrano da Gricignano le ferrocisterne", e dà due numeri di cui uno è il nostro, 210-6. "Rientrano. "Devono fare la revisione, non vanno ricaricate, ma come da istruzioni allegate (lettera di vettura), vanno inviate al nostro" - di F.S. Logistica - "impianto di lavaggio di Pomezia". Contestualmente, lo stesso giorno, siamo al 21 novembre 2008 ed è sempre il documento 861 del Pubblico Ministero, lo stesso Cicognani scrive a Pomezia: "Vi arriveranno da Trecate le due ferrocisterne che sono state programmate per la revisione. Devono essere lavate e bonificate e quindi inviate alla Cima di Bozzolo". Noi sappiamo bene chi è la Cima. Oggi i difensori di Cima ce l'hanno detto, ma sappiamo bene, è emerso in questo processo, che la Cima è una società che opera da decenni sul mercato ferroviario ed è una società accreditata da Trenitalia. F.S. Logistica, su ordine di G.A.T.X., l'abbiamo visto nella lettera precedente, manda i carri a Cima, società che conosce perfettamente, le cui abilitazioni ben conosce. E dunque scrive, scrive "mandatele... mandatele a Pomezia". A Pomezia, sempre Logistica, perché questo certificato, questa dichiarazione di certificazione bonifica porta come intestataria Logistica (documento 1030 del Pubblico Ministero, udienza 29 ottobre 2014). Logistica fa la bonifica del carro e la certifica. E

scrive che la ferrocisterna verrà inoltrata alla Cima di Bozzolo. Alla Cima di Bozzolo verrà fatta la verifica da parte del Cesifer, la prova di tenuta del serbatoio da parte del Cesifer. Sappiamo poi cosa accade alla Cima di Bozzolo, ce lo hanno detto anche stamani. La Cima di Bozzolo trova due assili che devono essere scartati, scarta gli assili, gliene vengono rinviati altri due da parte di G.A.T.X., o meglio da Jungenthal per conto di G.A.T.X., esattamente... esattamente certificati come revisionati IS2. Cosa accade a quel punto? Accade che i carri, io so, e continuo a dire "io", F.S. Logistica sa perché ha ricevuto questi carri, li ha bonificati, li ha inviati alla Cima, sa che i carri sono pronti per uscire dopo la revisione. E infatti sempre il signor Cicognani, il documento è l'861... questa è una mail importante, ma è una mail importante proprio in ragione di quel documento che il Pubblico Ministero ha esibito. Il Pubblico Ministero ha esibito un documento - e vedremo - che è una certificazione di G.A.T.X., che è lo stesso documento che la trasmissione Report ha esibito a Galloni. Allora leggete cosa dice Cicognani Carlo - è il solito documento 861 - a tale Germana. "Cara Germana, in allegato trovi le istruzioni per la spedizione alla Sarpom di Trecate della ferrocisterna richiamata" - è la nostra, c'è scritto nell'oggetto, carro 210-6 - "in uscita da Cima dopo revisione. Restiamo in attesa di

ricevere copia del certificato con le nuove scadenze". Questo si chiede il 27 febbraio. In allegato la lettera di vettura con cui la ferrocisterna viene accompagnata - diciamo così - alla raffineria Sarpom.

Qual è il documento... quali sono i documenti che il 02 marzo, quando la ferrocisterna esce dalla Cima, di cui F.S. Logistica è in possesso e che accompagnano l'uscita del carro? Il Pubblico Ministero ci ha detto: guardate, il 02 marzo la G.A.T.X. emette un certificato che contempla la prossima revisione al 2008; questi pazzi di F.S. Logistica hanno dato a Trenitalia un treno con un documento che non dimostrava affatto l'avvenuta revisione, solo l'11 marzo hanno avuto il documento buono; l'hanno fatta circolare nove giorni col documento sbagliato. Allora, voi avete documentato in atti, sulla base di documenti che io vi ho dato, che F.S. Logistica non solo ha preso il carro col passaporto, ma di quella manutenzione attestata da quel passaporto come momento di scadenza si è occupata, perché è Logistica che l'ha mandata nel proprio stabilimento di Pomezia per essere lavata e bonificata, perché è Logistica che poi da Pomezia l'ha rimandata alla Cima per la revisione, perché è Logistica che se l'è ripresa in carico dopo la revisione.

Come esce questo carro dopo la revisione? Esce così. Documento 861, udienza del 29 ottobre 2014. Scrive la

Cima: "Buonasera a tutti, allego i documenti di uscita della ferrocisterna". Questo è l'avviso di spedizione la cui copia, con un errore, voi avete visto esibire a Galloni. Questo, che è il documento 861 del Pubblico Ministero, però non è sbagliato, è giusto. E ora capiremo perché. Chi lo emette questo? Lo emette Cima. Cima dice: Ho fatto la revisione, ho fatto la revisione G4.8 - io la sto narrando ma il certificato è un po' più crudo - il 23 dicembre 2008. La prossima revisione è il 15 dicembre 2012. Chi è il destinatario di questo documento, di questo avviso di spedizione? F.S. Logistica S.p.A. Business Unit Industria Chimica e Ambiente. Con questo documento esce. Non solo. Perché in questa data del 02 marzo nel fascicolo di documenti ce ne sono tre. Sono tre che dicono tutti e tre esattamente la stessa cosa: ho fatto la revisione G4.8, la prossima revisione è a dicembre 2008. Uno è questo, documento 861 acquisito all'udienza del 29 ottobre 2014. Altro documento, sempre a firma Cima, è Cima che attesta a me di aver fatto la revisione e quali sono le prossime date (documento 124, udienza 04 giugno 2014). E' in tedesco, ma sappiamo che è la comunicazione dei lavori effettuati/uscita carri privati. Quali sono i lavori che ha fatto Cima? Ce lo scrive. Dice: "Revisione datum" - la revisione fatta - "23 dicembre 2008, G4.8 + Z". Z è quella del serbatoio, G4.8, lo sappiamo, è quella complessiva del carro.

"Prossima revisione" - così è scritto - "15 dicembre 2012". Ma non basta. Ce n'è anche un terzo, perché noi siamo pieni di documenti. Un terzo, che è la comunicazione di uscita/avviso di spedizione, sempre del 02 marzo 2009. Mi dice che è stata fatta la revisione il 23 dicembre 2008. Vi ho detto che è il documento 124. Dice: "Motivo di entrata: G4.8 + Z. Lavori eseguiti: G4.8 + Z. Prossima prova: 15/12/2012. Prossima revisione W: 15/12/2012. Prossima prova di tenuta Z: 15/12/2012". Questi sono i documenti emessi da Cima, che accompagnano il carro all'uscita. Però voi vi ricordate che nella mail che vi ho or ora menzionato Cicognani di Logistica in adempimento di un contratto aveva detto: restiamo in attesa di ricevere copia del certificato con le nuove scadenze. Da G.A.T.X., dal detentore, giustamente. E il detentore cosa manda? Manda un certificato sbagliato. E' vero. Manda un certificato sbagliato. Manda il documento 859, che è stato prodotto dal Pubblico Ministero, che è quello che è stato esibito nella trasmissione report, e questo documento è sbagliato, perché pur essendo datato 02 marzo 2009 prevede una revisione che andrà a scadere nel dicembre 2008. E' la copia del documento precedente. Cosa fa Cicognani Carlo? Perché Cicognani Carlo/Logistica ha sotto controllo, lo sa, ha avuto tre documenti da Cima, lo sa, ce l'ha mandata lui a far la revisione, ce l'ha mandata lui alla bonifica. Scrive alla solita signor

Taler di cui parlavamo prima, che gli aveva detto "manda i carri a fare la revisione". Scrive e gli dice: "Guarda che mi hai mandato il certificato sbagliato". E la signora Taler gli risponde: "Caro Carlo, attaccato a questa mail trovi il nuovo certificato con le date corrette. Scusami per la confusione e grazie per la tua comprensione". E questo è il certificato giusto. I precedenti certificati sono emessi da Cima. Io li ho avuti. In forza di quei certificati e di tutta l'attività che ho svolto su quel carro, perché io l'ho mandato a fare la revisione, io l'ho mandato a fare la bonifica, io l'ho ripreso dopo la revisione, è evidente che dell'errore mi accorgo e gli dico a G.A.T.X., che è da un'altra parte, non è Cima che ha revisionato il carro: "Mandami il certificato giusto". E mi viene mandato il certificato giusto. Il Pubblico Ministero nella sua requisitoria dice "e poi l'Avvocato Giorgi tira fuori questo documento". E allora io mi permetto di dire che non è l'Avvocato Giorgi che solo perché l'ha proposto al dibattimento ha tirato fuori questo documento, perché l'Avvocato Giorgi si è limitata a tirar fuori, perché non era nel fascicolo del Pubblico Ministero, questo documento, che però il 29 ottobre 2009, e voi lo avete perché io ho prodotto la mail all'udienza del 29 ottobre '14... c'è un fax, il mittente è il dottor Galloni, è diretto alla dottoressa La Spina, e con questo fax il

dottor Galloni alla dottoressa La Spina invia esattamente questo nuovo certificato. "In allegato trasmettiamo la comunicazione di G.A.T.X. dell'11 marzo 2009 e il relativo allegato. Ci scusiamo per il contrattempo e restiamo a disposizione per ogni eventuale chiarimento". La ricevuta del fax è in atti. Dunque non è l'Avvocato Giorgi che tira fuori al dibattimento un documento, alla cui acquisizione peraltro ci si è anche opposti perché non si sapeva da dove venisse. Questo documento era stato prontamente inviato alla Procura della Repubblica, facendo presente che vi era stato un errore nel precedente. E allora è evidente che questo carro non è clandestino. Non ha niente di clandestino questo carro. Arriva, in forza di un contratto di noleggio, arriva a un detentore - F.S. Logistica - perfettamente consapevole delle condizioni certificate su quel carro, un detentore che sa quando dovrà essere effettuata la prossima revisione, un detentore che su ordine di G.A.T.X. - e questo non è poi irrilevante al fine di verificare se sussista o meno una posizione di garanzia - lo manda alla Cima, un detentore che lo riprende dalla Cima dopo avere effettuato la revisione. E' evidente quindi che questo carro è sempre stato, e la sua manutenzione è sempre stata sotto il nostro controllo. Il Pubblico Ministero dice che non l'ho fatto questo, perché se voi guardate il capo di imputazione il Pubblico Ministero mi dice che ho

omesso di far verificare l'avvenuta esecuzione dei controlli necessari a evitare la messa in esercizio di un prodotto gravemente difettoso. No, non li ho omessi questi controlli. Li ho effettuati. E vediamo poi se mi incombevano. Comunque li ho effettuati.

Ovviamente il Pubblico Ministero vorrebbe di più e dice che le norme indicate nel capo di imputazione impongono a me F.S. Logistica degli obblighi impeditivi ulteriori. Mi impongono di verificare - a parere della Procura - non solo se i controlli sono stati effettuati, ma se i controlli sull'assile 98331 sono stati adeguati; mi impongono, sempre a parere dell'accusa, di pretendere che nel contratto di noleggio io richieda standard di manutenzione diversi. Quindi a parere della Procura questi controlli, che comunque io ho fatto, non solo non li ho fatti, ma non sono sufficienti. E allora bisognerà vedere rigorosamente se le norme la cui violazione mi è contestata mi impongono un obbligo di attivarmi ulteriore, un obbligo giuridico ulteriore che sia causale rispetto all'evento che si è verificato. Allora, ora le norme le guardiamo, ma guardiamo prima chi è Logistica. E' un discorso che non piace all'Avvocato Dalla Casa... dov'è l'Avvocato Dalla Casa? Eccolo là. Non gli piace molto che io dica chi è Logistica. Più che altro lui si è arrovellato molto perché non gli piace il fatto che sia una società solo di logistica e giustamente ha tentato di

trovare un po' un appiglio per poter qualificare Logistica in una maniera diversa da una società di logistica. In verità è abbastanza arduo, a parte gli omini alla Sarpom, di cui parleremo. E' abbastanza arduo perché l'Avvocato Dalla Casa non ha fatto i conti con una cosa. Nella sua arringa ha detto "io parlo di Cargo Chemical, parlo di F.S. Cargo, parlo di Logistica, tanto sono tutte la stessa cosa". No, non sono tutte la stessa cosa. Non si è cambiata una denominazione restando fermo l'oggetto sociale. Voi avete dei documenti. Scusatemi se sono noiosa ma io i documenti ve li devo indicare e a verbale devono rimanere. Voi avete un documento che è il documento 83, produzioni della Procura, all'udienza del 04 giugno 2014 è stato prodotto. Questo è un documento che si chiama "Atto di fusione per incorporazione delle società". Allora, la società Cargo Chemical viene incorporata nella società F.S. Cargo S.p.A. Che società sono queste? E' facile vederlo, perché quando in questo atto si guarda qual è l'oggetto sociale di queste società, si vedrà bene che non è l'oggetto sociale di F.S. Logistica. Non lo è. Questo atto di fusione è del 17 aprile 2007. Allora si dice qual è l'oggetto di questa F.S. Cargo, in cui è incorporata Cargo Chemical. Premetto, è evidente, ma poi lo leggeremo, che sono entrambe imprese ferroviarie, sono entrambe società che si occupano di trasporto di merci. F.S. Cargo oggetto

sociale: "La società, che opera in Italia e all'estero, ha per oggetto" - ve lo leggo perché poi così apprezzate la differenza con l'oggetto sociale di Logistica - "ha per oggetto la organizzazione, la produzione, la gestione e la vendita dei servizi di trasporto delle merci e di logistica integrata. Si precisano poi questi servizi: a) lo studio, l'organizzazione e la gestione di tutti i servizi relativi ai trasporti ferroviari delle merci; b) lo studio, l'organizzazione, la produzione e la gestione di tutti i servizi relativi al trasporto delle merci con altre modalità di trasporto; c)" - ed eccoci - "la realizzazione, l'acquisto, la vendita e la gestione di strutture di logistica, sia pubbliche che private". Dunque la società F.S. Cargo, che è la società che esiste al momento in cui Trenitalia emana quella disposizione organizzativa numero 13, di cui poi parleremo e a cui l'Avvocato Dalla Casa si è riferito, è una società che si occupa di trasporto delle merci e di logistica integrata. Questa società il 03 ottobre 2007 muta nome, ma non è che si limita a mutare nome, non si può dire F.S. Cargo e F.S. Logistica identiche identiche, perché muta nome e muta anche l'oggetto sociale. E il trasporto sparisce. Perché se voi guardate - e questo è il documento 81 prodotto all'udienza del 04 giugno 2014 - se guardate qui l'oggetto, se guardate l'atto e poi l'oggetto sociale, vi renderete conto che sono due società diverse. "Delibera

di modificare la denominazione, di modificare l'attività costituente l'oggetto sociale con previsione dell'attività di logistica. Articolo 5, oggetto". E vedrete che l'oggetto copia l'altro, ma è sparita del tutto l'attività di trasporto. "Ha per oggetto lo studio, l'organizzazione in forma diretta o indiretta, la produzione, la gestione e la vendita di" - là c'era "servizi di trasporto di merci e di logistica integrata" e qui di - "servizi di logistica". E allora è evidente, piaccia o non piaccia, che F.S. Logistica è una società di logistica, è il famoso spedizioniere che ai sensi del codice civile stipula contratti in nome proprio, contratti di trasporto in nome proprio e per conto altrui. Poi vedremo anche cosa ci fanno gli omini e quali sono i compiti dei famosi caricatori che ci sono presso la Sarpom. Ma certo è che quando Trenitalia emana questa comunicazione interna numero 13 del 2007, dove si dice chi è l'organo di gestione nel raccordo Sarpom, quando la emana, e siamo al 14 marzo 2007, F.S. Logistica non esiste e Trenitalia ha in mente che esista F.S. Cargo. Eccolo l'organo di gestione, l'organo di gestione del raccordo Sarpom. Ha la rilevanza che ha, ma insomma lo vedremo, perché, come voi sapete, è inutile dirvelo, un'impresa ferroviaria, una società che si occupa di trasporto ha ovviamente un'organizzazione ed obblighi diversi da quelli che ha una società che si occupa di

logistica. Però questo per dire che questa comunicazione interna numero 13/2007 nulla mi dice, nulla mi dice perché quando parla dell'organo di gestione non parla di Logistica, parla di F.S. Cargo, impresa ferroviaria. Che Logistica non è una impresa ferroviaria ce l'hanno detto tutti, ce l'hanno detto però innanzitutto due importanti testi di accusa, che sono Laurino e Chiovelli, i quali tutti e due hanno escluso radicalmente che Logistica sia una impresa ferroviaria.

A questo punto, vista questa natura, e mettiamoci pure dentro anche gli omini che presso il polo logistico della Sarpom riempiono la cisterna e spostano le cisterne in modo tale da consentire il riempimento dell'una dopo l'altra, così ci è stato detto dal teste Vicino, allora però dobbiamo guardare se le norme la cui violazione mi è stata contestata operino o non operino. Proprio è questo che intendo quando dico che il Pubblico Ministero tende a confondere ruoli e responsabilità, e quindi a confondere in un tutt'uno questo Gruppo Ferrovie dello Stato. In verità ci sono società che si occupano di talune cose e società che si occupano di altre. E ai sensi della normativa sulla sicurezza nella circolazione ferroviaria questo cambia e cambia di molto.

Il Pubblico Ministero sostiene che il D.P.R. 753 dell'80 si applichi a F.S. Logistica e in particolare che si applichi l'articolo 8. L'articolo 8 è una norma molto

generale, ma va benissimo: "Nell'esercizio delle ferrovie si devono adottare le misure e le cautele suggerite dalla tecnica e dalla pratica atte ad evitare sinistri". La norma dice "nell'esercizio delle ferrovie". Qual è il ragionamento che fa il Pubblico Ministero? "Eh, ma quando è stato emanato questo D.P.R. c'era l'Azienda Autonoma Ferrovie dello Stato. Siccome l'Azienda Autonoma Ferrovie dello Stato faceva anche la logistica, quando poi invece l'Azienda Autonoma Ferrovie dello Stato si è disciolta e sono sorte società con oggetti sociali diversi, comunque questo D.P.R. continua ad applicarsi". Allora, il ragionamento non tiene. Il ragionamento non tiene e lo vediamo benissimo dal titolo e dalle norme. Il titolo del D.P.R. è "Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto". "Ferrovie e altri servizi di trasporto". Noi non esercitiamo ferrovie né alcun tipo di servizio di trasporto. Articolo 1: "Le presenti norme" - questa direi che evidenzia l'errore insito nel ragionamento del Pubblico Ministero - "si applicano alle ferrovie destinate al servizio pubblico per il trasporto di persone e di cose esercitate dall'Azienda Autonoma delle Ferrovie dello Stato". Allora, non è che si applicano all'Azienda Autonoma Ferrovie dello Stato. Queste norme si applicano alle "ferrovie destinate al servizio pubblico esercitate dall'Azienda Autonoma

Ferrovie dello Stato". Ma se l'Azienda Autonoma Ferrovie dello Stato avesse avuto un'attività commerciale in cui produceva divise da capotreno, queste norme non si applicavano, perché queste norme si applicano al "trasporto di persone e cose", e dunque alle "ferrovie destinate al trasporto di persone e cose esercitate dall'Azienda Autonoma Ferrovie dello Stato". Ecco perché il ragionamento del Pubblico Ministero non tiene. Diversamente la legge avrebbe detto "si applicano all'Azienda Autonoma Ferrovie dello Stato". No. Nell'ambito dell'attività dell'Azienda Autonoma Ferrovie dello Stato si applica alle ferrovie dalla stessa esercitate, nonché ad alcune ferrovie private. Poi vedremo che questo tipo di interpretazione, che a me mi pare dettata dalla lettera della norma, è un'interpretazione che comunque Chiovelli dà, perché poi chi esclude che F.S. Logistica abbia compiti di funzioni di sicurezza nel trasporto ferroviario è Chiovelli. Però Chiovelli si cita quando conviene e non si cita mai quando dice in dibattimento le cose che non tornano. Sempre l'Avvocato Dalla Casa dice "a me non mi convince" - no, come ci ha detto - "non mi convince, secondo me il Decreto Legislativo 10 agosto 2007 si applica anche a F.S. Logistica". "Perché" - dice l'Avvocato Dalla Casa - "si applica a F.S. Logistica e in particolare si applica la norma che il Pubblico Ministero ha contestato come

norma violata e cioè l'articolo 8 comma 2"? L'abbiamo sentita menzionare più volte questa norma. Il primo comma si occupa di gestore dell'infrastruttura e di impresa ferroviaria, il secondo comma - ne ha parlato anche il professor Padovani - il secondo comma dice "resta impregiudicata la responsabilità di ciascun fabbricante, fornitore di servizi di manutenzione, addetto alla manutenzione dei vagoni, fornitore di servizi o ente appaltante, di assicurare che il materiale rotabile, gli impianti, gli accessori e i materiali, nonché i servizi forniti, siano conformi ai requisiti richiesti e alle condizioni di impiego specificate". Mi rimetto a quello che ha già detto molto meglio di me il professor Padovani quando ha detto che evidentemente non può essere questa norma la fonte dell'obbligo, perché se questa è una norma che mi dice "resta impregiudicata" la fonte dell'obbligo dev'essere da qualche altra parte. Non mi pone un obbligo, mi dice solo che resta impregiudicata. Detto questo, questa norma cosa mi dice? Mi dice che ci sono i fornitori di servizi di manutenzione e che ci sono i fornitori di servizi. E' di tutta evidenza che F.S. Logistica dentro questa norma è il fornitore di servizi, di servizi di logistica, di servizi di carico e scarico cisterne, di servizi di movimentazione dentro la Sarpom, certo non di servizi di manutenzione. E rispetto a quei servizi che esercita, senz'altro deve garantire che una

volta che ha caricato la cisterna non perda e che la cisterna sia adeguata al materiale che è destinata ad accogliere. Quindi è senz'altro responsabile del fatto che i servizi forniti siano conformi ai requisiti richiesti e alle condizioni di impiego specificate. Ma stiamo parlando di sicurezza nella circolazione o stiamo parlando invece di una norma che affronta in generale la sicurezza ferroviaria? Perché guardate che quando poi Chiovelli viene a lungo interrogato sul ruolo di F.S. Logistica proprio perché ai difensori di parti civili non gli va giù che F.S. Logistica non abbia alcun obbligo di garanzia rispetto alla fonte di rischio assile, perché questo è il punto, allora giustamente le parti civili interrogano, interrogano Chiovelli, che qui in questa aula viene citato tante volte per le sue circolari, lettere, eccetera, però poi quando è stato sentito in esame e in controesame in questa aula viene citato molto meno. Io mi sto riferendo alla deposizione di Chiovelli resa il 24 giugno 2015. Allora, l'Avvocato Dalla Casa gli chiede: "Lei ha scritto una nota" - va beh, una delle solite note di Chiovelli, non so quante ce ne sono - "lei nota" - gli chiede l'Avvocato Dalla Casa - "nota che relativamente ai rapporti tra Trenitalia, F.S. Logistica e G.A.T.X. Austria lei evidenzia che non risulterebbe essere chiaro il rapporto intercorrente tra queste società in ordine alla sicurezza dell'esercizio

ferroviario". Chiovelli risponde in questo modo: "Dunque, innanzitutto da un punto di vista proprio dell'aspetto normativo i soggetti diciamo in capo ai quali c'erano compiti di garanzia della sicurezza sono le imprese ferroviarie" - poi si riferisce al detentore, poi dice - "e poi c'erano le officine. Punto. Altri soggetti rispetto alla catena della sicurezza non ve ne erano. Quindi i rapporti a cui quella lettera faceva riferimento, come per esempio F.S. Logistica, erano di natura prettamente commerciale". La domanda era qual era il ruolo delle tre società in ragione, in relazione alla sicurezza della circolazione ferroviaria. E Chiovelli risponde in questo modo: "Io in questa lettera parlavo di rapporti commerciali che volevo che fossero chiariti, ma altri soggetti rispetto alla catena della sicurezza non ve ne erano". E prosegue, e prosegue: "Quello che noi rilevavamo in quella lettera era il fatto che avevamo avuto" - va beh - "in merito a chi aveva il controllo... poi se la responsabilità fosse stata in capo a F.S. Logistica, per dire, sarebbe stato ben strano rispetto a quello che era l'assetto, perché i soggetti che si occupano della materia della sicurezza devono avere un certificato di sicurezza e devono essere riconosciuti, nel caso di specie, impresa ferroviaria o detentore del carro; F.S. Logistica non aveva nessuna di queste caratteristiche". E dunque il primo è Chiovelli che dice

"guardate che Logistica non ha alcun ruolo nella sicurezza dell'esercizio ferroviario". Però giustamente, dal suo punto di vista, l'Avvocato di Parte Civile non si arrende, non si arrende e va oltre, perché qui il Pubblico Ministero ovviamente, ciò che pretenderebbe quanto a contenuto dell'obbligo di garanzia non è semplicemente che io abbia sotto controllo le manutenzioni, come io vi ho detto di avere avuto sotto controllo, ma anche che io conosca, per ogni singolo componente di quel determinato carro, qual è la sua storia, e quindi mi sarei potuta accorgere, se avessi visto bene questo assile mi sarei accorta che questo assile che era stato sostituito proveniva da una precedente revisione dettata dalla necessità di riprofilare le ruote. Allora forse avrei visto IS2, ma avrei dovuto dire "o mamma, magari non basta IS2". Un po' questa è la logica. Per cui l'Avvocato Dalla Casa dice: "Ma esisteva una qualche disciplina normativa regolamentare o una prassi talché, a fronte della sostituzione di un componente di un materiale rotabile, questa sostituzione doveva essere segnalata all'Agenzia o a R.F.I."? Risponde Chiovelli: "Quello che doveva essere rispettato era il regime all'interno del quale questa sostituzione era fatta, RIV... o RIV o regime COTIF. Non erano previste comunicazioni o autorizzazioni". Ancora, l'Avvocato Dalla Casa continua e chiede: "Volevo però

sapere" - io sono a pagina 61 - "se a sua conoscenza esisteva un quadro normativo, nazionale o sovranazionale, che andasse a disciplinare in qualche maniera" - e qui si riferisce solo a me - "la interposizione di mediatori nel campo del noleggio di rotabili, perché, come sappiamo, la figura che noi abbiamo oggi è quella di una F.S. Logistica che prende a noleggio carri e poi li subnoleggia". Lasciamo perdere sul subnoleggia, ci arriviamo dopo. Ma insomma glielo chiede: è possibile che la normativa non la prenda in considerazione, la normativa sulla sicurezza della circolazione ferroviaria? E il teste Chiovelli risponde lapidario: "Ma guardi, dalle normative nazionali no". Allora Chiovelli ci dice evidentemente che le norme la cui violazione il Pubblico Ministero mi contesta, non si applicano a F.S. Logistica. E guardate cosa dice sul decreto numero 1. Ma poi lo leggiamo e risulta di palmare evidenza. Decreto numero 1, che è un'altra delle norme la cui violazione si contesta a F.S. Logistica. Chiovelli ne parla e dice "noi abbiamo fatto una ricognizione di tutta la normativa pregressa e con questo decreto individuammo una attribuzione di compiti agli operatori, operatori intendo dire impresa ferroviaria e gestori dell'infrastruttura; e sono stati fissati i requisiti degli operatori, singole persone che svolgono mansioni di sicurezza in ferrovia". Allora, questo decreto numero 1 noi lo prendiamo e quando leggete

il decreto numero 1 del 2009 vi rendete conto che c'è una caratteristica importante. Dunque, io prima avevo letto il Decreto Legislativo 2007/162, "resta impregiudicata". In questo "resta impregiudicata" inseriva all'articolo 8 comma 2: "Tanto i fornitori di servizi di manutenzione quanto i fornitori di servizi diversi dalla manutenzione". Cosa fa invece l'A.N.S.F. col decreto numero 1? Il decreto numero 1 ha un oggetto, "Attribuzioni in materia di sicurezza nella circolazione ferroviaria". In questo decreto, in parte, se non del tutto, si sa che è attuazione della norma di legge, e infatti mutua molte norme contenute nel Decreto Legislativo 162. Però quando arriva alle responsabilità dei fornitori di servizi... mi riferisco all'articolo 2.4. Il Pubblico Ministero mi contesta l'articolo 2.3, ma l'articolo 2.3 non c'entra nulla, perché l'articolo 2.3 si rivolge a R.F.I. e alle imprese ferroviarie. Allora guardate l'articolo 2.4, che non è altro che mutuato dall'articolo 8 del Decreto Legislativo 162. Voi lo leggete e vedrete che fra i soggetti che hanno attribuzioni in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria il fornitore di servizi tout-court scompare. Scompare perché Chiovelli lo sa quali sono i soggetti destinatari di obblighi di garanzia nella circolazione ferroviaria. E infatti l'articolo 2.4 dice: "Compiti di fabbricanti e fornitori di prodotti e servizi". Allora

voi lo leggete. Sembra identico all'articolo 8 del Decreto Legislativo 162, in verità ciascun fabbricante o fornitore di servizi di manutenzione addetto alla manutenzione dei rotabili o ente appaltante. Qui nel Decreto Legislativo 162 c'era "fornitore di servizi". Chiovelli lo toglie il fornitore di servizi, perché non ha niente a che vedere con la sicurezza nell'esercizio del trasporto ferroviario. E infatti non c'è. "Ciascun ente appaltante, fornitore di servizi di manutenzione, addetto alla manutenzione dei rotabili o ente appaltante, assicura che il materiale rotabile, gli impianti, gli accessori e i materiali nonché i servizi forniti di manutenzione siano conformi ai requisiti di impiego, eccetera, eccetera". La norma è identica, ma i fornitori di servizi sono giustamente spariti, coerentemente a quello che Chiovelli ha detto qui in aula quando ha detto "F.S. Logistica nella sicurezza della circolazione ferroviaria non c'entra niente".

E allora quali sono gli obblighi? Perché certo obblighi ce ne sono. E quali sono gli obblighi e da cosa sono disciplinati gli obblighi in capo a F.S. Logistica, tanto come società di logistica tanto nello specifico caso Sarpom? Perché il Pubblico Ministero cita sempre il RID, il RID, il RID e dice "a F.S. Logistica si applica il RID, dunque è responsabile". E allora andiamo a vedere il contenuto dell'obbligo, perché se quell'obbligo non

inerisce - voglio dire- alla... non è un obbligo di controllo sulla fonte di rischio che qui ci occupa, sarebbe un obbligo assolutamente eccentrico rispetto alla causazione dell'evento. Allora, il RID lo dice quali sono i compiti, ed è vero che si applica il RID, il RID che disciplina il trasporto di merci pericolose. E il RID disciplina precisamente gli obblighi di Logistica, tanto in quanto mittente. Il dottor Amodeo mi sembra che l'abbia chiamato "speditore". Ora, io la figura dello speditore non l'ho trovata. Ho trovato la spedizione, che altro non è che ciò che il mittente fa. Ma F.S. Logistica è dentro il RID mittente e alla Sarpom riempitore. E allora gli obblighi di F.S. Logistica sono nel RID. Cosa fa il mittente? Io non vi voglio... vi voglio solo dire guardate il punto 1.4.2.1, il capitolo 1.4., sono gli obblighi di sicurezza degli operatori. Fra questi operatori vi è il mittente. "Il mittente prepara i documenti di trasporto". E' vero, li avete visti, li avete in atti, li abbiamo preparati noi. "Il mittente garantisce che la cisterna sia adatta al trasporto e abbia i marchi prescritti dal RID". Ne abbiamo parlato e l'Avvocato Mittone vi ha prodotto anche i cartigli. "E abbia i marchi prescritti dal RID. Deve assicurare che anche le cisterne vuote e non degassificate abbiano i marchi previsti dal RID". Questo fa il mittente. Si occupa di garantire che quella cisterna sia col marchio

adeguato e quindi conforme a quella destinazione. Questo è il compito del mittente. Nessun compito e nessun ruolo con riguardo alla sottostruttura del carro, nessun ruolo. Del resto, del resto, se guardate quelli che sono i compiti del trasportatore nell'ambito del RID vi rendete conto che anche questi, che non fanno capo a Logistica ma al trasportatore, si esauriscono banalmente nel fatto che ci siano le etichette, "assicurarsi che siano apposte le etichette e le segnalazioni previste per i carri, assicurarsi che la data della prossima prova per i carri cisterna non sia stata superata, assicurarsi visivamente" - ne parlava prima l'Avvocato D'Apote - "che il carro e il carico non presentino difetti manifesti, perdite o fessure o mancanza di equipaggiamenti". Questi sono i compiti. Ovviamente poi io ho anche i compiti del riempitore, è vero, Avvocato Dalla Casa, ce l'ha detto il teste Vicino, io riempio le cisterne. Non ve li leggo, ve li leggete da voi, 1.4.3.3. Gli obblighi del riempitore sono evidentemente obblighi che riguardano alle modalità di riempimento della cisterna e quindi è necessario... e non è da prendere in giro il teste che dice "noi guardiamo che tutte le bocchette e che tutte le valvole siano chiuse". Certo, perché è esattamente questo che dobbiamo fare, dobbiamo assicurarci che la cisterna sia in una buona condizione, che non sia stata superata la prova. E io vi ho dato prova che noi abbiamo verificato

che non era stata superata la prova per i carri cisterna. Bisogna riempire le cisterne solo con le merci autorizzate. E infatti noi abbiamo la tabella delle portate che ci dice quali merci e in che misura, quali merci sono autorizzate e in che misura, eccetera, eccetera. Non ve le sto a leggere perché vi annoierei. Ma è evidente che quelli che sono i compiti di F.S. Logistica, non solo in quanto mittente ma anche in quanto riempitore, lì trovano la loro fonte. E allora, se qualcosa resta impregiudicato, è esattamente questo che resta impregiudicato. Allora è evidente che se il nostro evento si fosse verificato perché c'era una valvola della cisterna che perdeva, o perché era rimasto materiale infiammabile fuori dalla cisterna, beh, io qui ci starei a buon diritto. E allora dovrei spiegare come ciò si sia potuto verificare. Ma l'evento che si è verificato mica ha nulla a che vedere coi miei obblighi giuridici, eh no, quegli obblighi giuridici previsti per legge. L'evento in quanto frutto, in quanto causato dal rischio insito nella manutenzione di quell'assile, nulla ha a che vedere con quelli che sono i miei compiti.

Ma il Pubblico Ministero e il Difensore di Parte Civile probabilmente ne sono abbastanza consapevoli. E infatti rispetto a un'imputazione che gioca tutta sulle norme di legge violate, nella requisitoria e nell'arringa della Parte Civile si privilegia la fonte contrattuale. Si sono

dedicati direi per larga parte, per la quasi totalità della requisitoria e dell'arringa a dire "eh, ma la posizione di garanzia ti è derivata dal contratto". Allora anche qui però non potremo essere superficiali nell'affrontare questo argomento, perché non basta dire che io ho stipulato un contratto per dire "e dunque è una posizione di garanzia". Allora, intanto vediamo se colui con cui ho stipulato il contratto mi ha trasferito una posizione di garanzia. Poi vediamo quale sia il contenuto della posizione di garanzia trasferita. Poi vediamo se oltre che trasferirmela sulla carta mi ha trasferito però anche i poteri giuridici e di fatto per far fronte a quell'obbligo, no? Perché sennò voi mi insegnate che un trasferimento sulla carta a nulla funzionerebbe se io non ho il potere di fatto e di diritto di attivarmi al fine di far fronte agli obblighi scaturenti da quella posizione di garanzia. E lasciamo perdere che bisognerebbe sotto questo aspetto fare anche caso al fatto che i vizi siano meno manifesti od occulti, non c'è bisogno di arrivarci. Non c'è bisogno di arrivarci perché quello che noi dobbiamo vedere è se questi contratti mi abbiano trasferito una posizione di garanzia derivata, perché più o meno mi sembra che questa sia stata la logica tanto della Procura quanto del Difensore di Parte Civile. Una posizione di garanzia che abbia ad oggetto il rischio, la fonte di rischio assile, non altro, la fonte

di rischio assile.

Allora, di sicuro il contratto con Aversana Petroli non mi può aver trasferito posizioni di garanzia, perché di certo Aversana Petroli non aveva una propria posizione di garanzia da trasferire con riguardo alla fonte di rischio assile. Quindi è evidente, l'unica cosa che forse viene citata in questo contratto, ma è chiaro che è fonte di un'obbligazione puramente civilistica, è che io mi obbligo a mettere a disposizione 35 ferrocisterne idonee al trasporto e dedicate al trasporto, niente di più di quello che dice il RID, il mittente deve garantire al cliente di avere delle ferrocisterne idonee al trasporto e dedicate al trasporto. Allora, tanto il Pubblico Ministero quanto la Parte Civile si dedicano a sviscerare il contratto di noleggio, il contratto intercorso originariamente fra Cargo Chemical e KGV e poi successivamente fra G.A.T.X. Rail Austria e F.S. Logistica. Di questo contratto, voi rileggerete senz'altro la requisitoria, ma come, come ha già segnalato l'Avvocato D'Apote, ma come nel corso della requisitoria è successo più volte, si citano a spot o pezzetti di norme o pezzetti di lette. In questo caso pezzetti di norme. Dunque, in questo contratto il Pubblico Ministero e la Parte Civile fanno leva su un articolo. L'articolo sarebbe l'articolo 4. Voi ce l'avete, il contratto è stato... va beh, l'avete... è

stato acquisito non so quante volte, comunque anche all'udienza del 04 giugno 2014. Allora si dice "Conformità e condizioni del vagone", articolo 4: "Il locatore deve spedire il vagone in perfette condizioni". E già questo senz'altro a carico del locatore fonda una posizione di garanzia. "Il locatario deve accertarsi col suo pieno convincimento che il vagone sia in condizioni ineccepibili e in totale conformità con quanto fissato nel contratto, soprattutto per quanto attiene al serbatoio coi suoi impianti fissi e arredi, come pure appurare la conformità degli stessi alla destinazione d'uso". Dice il Pubblico Ministero: questa è la norma che ti trasferisce una posizione di garanzia con riguardo alla fonte di rischio assile. Allora però i contratti non si leggono a pezzetti. I contratti, come abbiamo studiato tutti, o no, si interpretano nella complessità delle norme di quel contratto. E allora voi vedrete che in questo contratto F.S. Logistica, con riguardo alla manutenzione del carro non ha alcuna autonomia decisionale e che quella clausola che mi impone di accertarmi col mio pieno convincimento che il vagone sia in condizioni ineccepibili e in totale conformità con quanto fissato nel contratto, non riguarda affatto, affatto, la manutenzione del carro, o meglio, il controllo sull'effettività - come dice il Pubblico Ministero - della manutenzione, della effettività, cioè

se Kriebel c'aveva le autorizzazioni, se la Jungenthal c'aveva le autorizzazioni. No, non mi ha trasferito questo. Guardate l'articolo 7, tanto per fare un esempio di questo contratto. Ma l'articolo 7 di questo contratto direi che è il più emblematico. "Manutenzione". Innanzitutto è dedicato alle manutenzioni. "Il locatore" - G.A.T.X. - "si fa carico di tutte le spese relative alle revisioni prescritte e programmate e/o alla ispezione generale, come pure alla manutenzione ordinaria del carro". Spese. "Il locatario deve condurre il carro con nolo prepagato ad un'officina all'uopo designata dal locatore". Ed è quello che è avvenuto, l'avete visto. G.A.T.X. mi dice: "Mandalò a Cima". Io prendo il carro e lo mando a Cima. La manutenzione, la manutenzione di quel carro resta, in forza di questo contratto, esclusivamente in capo a G.A.T.X. E io non ho alcuna possibilità di fare diversamente. Le officine deputate alla riparazione e alle ispezioni sono indicate dal locatore. E' il locatore che mi dice quando deve fare la manutenzione, dove deve fare la manutenzione.

Allora il Pubblico Ministero prova cercando altre norme che in qualche modo possano fondare questo trasferimento di obblighi di controllo, e trova che lo stesso articolo 7, quello dedicato alla manutenzione, dice: "Al locatario" - io - "in assenza di previi accordi col locatore e in ottemperanza alle specifiche dell'articolo

19 del CUU e dell'appendice 12, è concesso condurre in una delle officine autorizzate all'esecuzione dei lavori i vagoni che devono essere riparati a spese di una data impresa ferroviaria". Allora dice il Pubblico Ministero: vedi, però ce l'hai anche te, eh, questa possibilità di condurre il vagone nell'officina che pare a te, a spese dell'impresa ferroviaria. Il problema è che il Pubblico Ministero non... diciamo così, non approfondisce per intero cosa questa norma significa. L'articolo 7 ha un comma 1 dedicato alla manutenzione, un comma 4 deputato alle riparazioni, riparazioni, guasti, riparazioni. E lo volete sapere quand'è che il locatario - cioè io - senza accordo col locatore, posso condurre in una delle officine autorizzate per fare riparazioni? Solo ai sensi... solo quando accade qualcosa che sia previsto dall'articolo 19 del Contratto d'uso generale dell'Appendice 12, cioè quando si verifichi un'avaria, un guasto. Articolo 19 del CUU, "Trattamento delle avarie". Ecco a cosa si riferisce quella norma. Si riferisce alle avarie, non alla manutenzione. Perché l'impresa ferroviaria assicura la rimessa in circolazione del carro, ma lo può fare senza l'accordo del detentore, solo se il costo delle riparazioni non eccede 750 euro. Sennò, nell'ipotesi in cui ecceda 750 euro deve essere richiesto anticipatamente il consenso di G.A.T.X. Questo è il limite entro il quale l'impresa ferroviaria ha una

disponibilità, un'autonomia decisionale sul carro: le avarie, 750 euro. Allora è evidente che questo contratto in punto di manutenzione non mi ha passato alcun potere giuridico o di fatto sulla manutenzione. Non mi ha passato niente, è rimasto esattamente in capo a G.A.T.X.

Il Pubblico Ministero però cerca di trovare in questo contratto anche altre norme, e qui devo dire la verità però si potrebbe essere... Devo dire quello che ha già detto l'Avvocato D'Apote, devo dire quello che ha già detto l'Avvocato D'Apote perché anche qui si leggono le norme e se ne omette un pezzetto. E non va bene, perché poi le norme le leggiamo tutti e quel pezzetto lo leggiamo tutti. E allora quando si cita l'articolo 6 di questo contratto, che dice... che dice: "Il locatario" - io - "è responsabile per tutti i danni provocati a terzi dal carro o dal trasporto e solleva il locatore dall'obbligo di soddisfare i reclami di terzi". Il Pubblico Ministero, leggete la requisitoria, si ferma lì. Ma la norma non si ferma lì. La norma fa: "Nella misura in cui il locatore non ha colpa". E allora è ben diverso il significato che questa norma ha. E così il Pubblico Ministero cita anche l'articolo 6, comma 3, però ne prende solo le righe in fondo, non legge tutto il comma. E allora le righe in fondo, le ultime righe, l'ultimo periodo, dice: "Il locatario deve comunicare tempestivamente al locatore eventuali situazioni di non

conformità, che si verificano nei tempi che intercorrono fra le ispezioni e revisioni previste". Allora, voi leggete il comma 3, perché se leggete il comma 3 capite subito quali sono le situazioni di non conformità. Sono situazioni di non conformità normativa. Il comma 3 è dedicato tutto a eventuali mutamenti di normativa. Dice che il locatario - io - devo continuamente aggiornarmi su eventuali modifiche normative sopraggiunte, e sono tenuta a osservare la normativa in materia di costruzioni, attrezzature e immatricolazioni. E allora sì che devo comunicare tempestivamente se vi è una normativa interna nuova per cui il carro non sia conforme. Ma a questo si riferisce. Allora, quando si leggono le norme e quando si leggono i contratti, vanno letti nella loro interezza, perché sennò è evidente che leggere tre righe è pretestuoso. E il Pubblico Ministero cita anche l'articolo 8. E qui devo dire il modo in cui legge l'articolo 8 è abbastanza singolare. "Il locatario assume ogni rischio per il carro". "Per il carro", non sono i rischi e i danni provocati dal carro, è il rischio "per il carro", il danno al carro. Il Pubblico Ministero si ferma lì, dicendo "ogni rischio per il carro, è evidente che è responsabile Logistica, si assume ogni rischio per il carro". In primo luogo, si tratta di danni al carro. Ma guardate il quarto comma: "Il locatario è sollevato dalla responsabilità di perdite o danni recati al vagone,

qualora la colpa ricada direttamente sul locatore e dia tempestivamente notizia a quest'ultimo di eventuali danni che si sono verificati". E' esattamente ciò che è stato fatto. Allora è evidente, questo contratto è un contratto che basta leggerlo. Pensate che è vietato il subnoleggio, io non posso fare nulla. F.S. Logistica senza l'autorizzazione di G.A.T.X. non fa assolutamente niente. Che è vietato il subnoleggio rileva per quel che poi dirò sul contratto con Trenitalia. Ma sono vicina a chiudere. Questo è un contratto che basta leggerlo per capire che non vi è alcun... non è stato trasferito alcun potere giuridico, o di fatto, di controllo, che concerna la manutenzione, il controllo sulla manutenzione, sulla fonte di rischio rappresentata dall'assile. Questo contratto non ha trasferito nulla. Ma F.S. Logistica... Ah no, c'è un'altra cosa, che anche questa ne ha parlato prima l'Avvocato D'Apote ma lo voglio dire, perché pur di fondare una posizione di garanzia in capo a F.S. Logistica si cita un inadempimento contrattuale, se vogliamo banale, nel senso... banale... assolutamente eccentrico rispetto all'evento. Nel verificare questo contratto si dice... l'articolo 5 dice che "il canone di noleggio e il programma di manutenzione deve tener conto del tetto massimo di 50.000 chilometri". Ma noi lo sappiamo, è già risultato nel corso dell'istruttoria. "Qualora la percorrenza annuale dovesse superare tale

limite il locatore ne deve essere informato". Non l'ha mai superato quel limite e quindi non l'abbiamo mai informato. Ma la norma va oltre e dice: "Il locatario deve comunicare al locatore, con cadenza trimestrale, l'effettiva percorrenza del carro". Non l'abbiamo comunicato, no, anche se Trenitalia lo sapeva perfettamente, e intatti io avevo diritto di chiederlo a Trenitalia. Ed è Trenitalia che l'ha comunicato all'Autorità Giudiziaria. Ma noi sappiamo anche che quel carro dall'uscita di Cima fino alla data dell'incidente aveva percorso 22.525 chilometri e sappiamo anche che quell'assile, ci dice l'ispettore Laurino, poteva percorrere ancora 578.000 chilometri. Che io abbia comunicato la percorrenza o non l'abbia comunicata, è ovvio che si tratta di un inadempimento assolutamente ultroneo e irrilevante rispetto alla causazione... al fatto e alla causazione dell'evento. Cosa c'entra? C'entra col fatto che è difficile trovare un obbligo giuridico che concerne il controllo sulla manutenzione di quell'assile in capo a F.S. Logistica e quindi... e quindi ci si arrampica sugli specchi. Come ci si arrampica sugli specchi quando... quando si dice... e guardate che in questo... in questo dibattito è stato detto in continuazione: Logistica subnoleggia, subnoleggia, prende in locazione e dà in locazione. E il capo di imputazione... e lo stesso capo di imputazione è

equivoco, è equivoco perché dice... mi si imputa di aver noleggiato il predetto carro. Noleggiato perché l'ho preso a noleggio? Beh, di fatto sarebbe direi abbastanza irrilevante. O noleggiato perché l'ho dato a nolo? Se voi sentite Laurino, Landozzi, se ascoltate la requisitoria del Pubblico Ministero e l'arringa delle Parti Civili, è tutto un sub noleggiato. E' chiaro a cosa serve dire "hai subnoleggiato". Serve a rendere operativo l'articolo 23 del Decreto Legislativo dell'81. E' evidente. Il problema è che qui di subnoleggio non se ne può in assoluto parlare. Ma direi che anche qui risulta evidente da tutto quello che ci siamo detti in questi anni, perché io non ho subnoleggiato a Trenitalia, Trenitalia non mi ha pagato denaro perché io gli noleggiavo i carri di G.A.T.X. Sono io che ho pagato denaro a Trenitalia perché mi ha fornito un servizio di trazione. Dunque il detentore del carro ero io, Trenitalia lo trainava. Questo è lo schema. Io non ho subnoleggiato niente. Ma tutta l'impostazione del capo di imputazione è questa, ed è questa perché, se voi guardate ciò che mi si contesta, mi si contesta che io ero tenuto alla protezione e alla tutela del bene primario della salute e dell'integrità fisica dei lavoratori addetti alle attività di trasporto, di quelli di Trenitalia. Ma io a Trenitalia non ho subnoleggiato un bel nulla. L'articolo 23 nei limiti in cui - e ne ha già parlato l'Avvocato D'Apote e ne

riparlerà il professor Stile, ne ha già parlato il professor Padovani, ne parlerà il professor Stortoni e quindi io non me ne occupo perché professionisti molto più capaci di me ne parleranno - ma nei limiti in cui il Decreto Legislativo 81 si applicasse, di certo questo articolo 23 non mi riguarda. Non abbiamo subnoleggiato a nessuno.

E un po' se ne è resa conto anche - nonostante che si continui a parlare di subnoleggio, subnoleggio, subnoleggio - però di questo limite se ne è reso conto anche il Pubblico Ministero e la Parte Civile, perché ad un certo punto spunta l'accordo quadro Sarpom. L'accordo quadro Sarpom nel capo di imputazione non è mai citato. Io sono imputata perché sono contraente di tre contratti, la Sarpom non era minimamente considerata. E allora però, pur di trovare un fondamento a questa responsabilità, viene fuori l'accordo quadro Sarpom. Ora, prima di tutto diciamo subito che è un accordo quadro e non è un contratto. Non per nulla, se leggete l'accordo quadro, dice che è subordinato all'esistenza di ordini specifici. Se ci si è fatto un ordine specifico non lo sappiamo. Ma detto questo, in che misura si invoca l'accordo quadro Sarpom? Questo accordo quadro mi avrebbe trasferito una posizione di garanzia rispetto al rischio assile? Non credo proprio, perché la Sarpom non ce l'ha. E allora perché si valorizza l'accordo quadro? Si valorizza perché

si cambia il tiro all'imputazione. Se leggete il capo di imputazione né Galloni, né Castaldo, né Soprano, nella loro qualità, nelle posizioni apicali occupate in Logistica, sono stati tratti a giudizio quali datori di lavoro, ma solo quali noleggiatari. La qualifica di datore di lavoro per Castaldo e Soprano concerne soltanto le posizioni occupate in Trenitalia. E' evidente dunque che nella logica dell'accusa non si privilegiava minimamente il rapporto di lavoro con i lavoratori di F.S. Logistica presso Sarpom. Ora invece si cambia rotta e si privilegia questo, si privilegia questo e si dice "eh, ma l'accordo quadro Sarpom dice all'articolo 27 che l'appaltatore" - io - "dovrà tutelare la salute e la sicurezza dei propri dipendenti, quelli dei subappaltatori della società, del pubblico e di qualsiasi terzo" - da cosa? - "da qualsiasi pericolo connesso all'esecuzione dei servizi". Ed è giusto, è ovvio. Io in effetti lì sono datore di lavoro, nonostante che il Pubblico Ministero non gli abbia attribuito nell'imputazione alcuna rilevanza, mai menzionata la qualifica di datore di lavoro, mai menzionato l'articolo 18, mai. L'imputazione relativa a F.S. Logistica riguarda solo il 23: hai noleggiato un'attrezzatura di lavoro non correttamente mantenuta. Però ora si sterza e si va invece sull'articolo 18, si prova ad andare sull'articolo 18 e sulla qualifica di datore di lavoro. Benissimo.

Allora io devo tutelare i miei dipendenti subappaltatori e anche il terzo che giustamente si trovi a transitare alla Sarpom quando io sto riempiendo la cisterna e mi esce fuori magari il GPL, certo che devo tutelare quel terzo da qualsiasi pericolo connesso all'esecuzione dei servizi. Benissimo. E' vero. E vedremo anche che l'ho fatto. Vedremo anche che l'ho fatto, però prima volevo fare un accenno, perché il Pubblico Ministero per dare più forza agli obblighi derivanti dall'accordo contrattuale Sarpom, cita la disposizione di gruppo 113 a firma dell'ingegner Moretti, del 1° aprile 2008. E va benissimo, e va benissimo. E dice che ogni società del gruppo deve prestare particolare attenzione alla salute dei lavoratori, alla salubrità dell'ambiente di lavoro e anche dei rischi interferenziali. Vero, verissimo. E vedrete che io l'ho adempiuto. E' vero, c'è questa disposizione di gruppo. E senz'altro, come dice il Pubblico Ministero, F.S. Logistica fa parte di quel gruppo. Vero. E l'Avvocato Dalla Casa Invece valorizza questa famosa comunicazione interna numero 13 di Trenitalia, che, come vi ho già detto, essendo adottata il 14 maggio 2007, non ha come controparte F.S. Logistica; ha come controparte un'impresa ferroviaria che si occupa di trasporto di merci pericolose, ed è F.S. Cargo. Quindi attribuitele il valore che credete, ma ho la vaga idea che sia una disposizione di difficile

applicabilità. Ma poniamo che lo sia. Poniamo che lo sia e cosa dice questa disposizione di Trenitalia? Che F.S. Cargo è - anzi, lì c'era ancora scritto Cargo Chemical - l'organo di gestione e cioè che dirige la manovra, sorveglia la manovra, autorizza la manovra, comanda la manovra, esegue la manovra. Ma cosa c'entra? Quale connessione causale esiste fra l'evento, così come si è verificato, ed eventuali imprudenze nella manovra? No, perché senz'altro F.S. Logistica deve garantire salute e sicurezza dei lavoratori quando carica e scarica le cisterne e quando movimentata - usiamo un termine più giusto - movimentata i carri per riempirli, prima uno, poi l'altro, questo lo metto da parte, ne rimetto un altro lì sotto. Senz'altro. Ma come si può da questo inferire un obbligo di controllo sulla fonte di rischio assile?

Io vi dico - e questo anche qui i testi del Pubblico Ministero hanno giocato un po'... diciamo sono stati un po' poco diligenti - io vi dico che F.S. Logistica non è quell'azienda così cialtrona che il Pubblico Ministero ci ha voluto rappresentare, perché non è vero, non è vero, come dice Zallocco all'udienza del 16 luglio 2014, a domanda: "F.S. Logistica" - chiede il dottor Giannino - "ha effettuato una valutazione dei rischi relativa alla movimentazione dei carri, messa a disposizione dei suoi dipendenti per questa manovra"? La risposta di Zallocco è: "No". E Giannino chiede ancora: "Neanche F.S.

Logistica"? "No". Ecco. No. Non si va oltre. Landozzi diciamo che è un po' più preciso/impreciso al contempo. Landozzi il 29 ottobre 2014 dice: "Allora, a F.S. Logistica è stata richiesta la stessa documentazione che è stata richiesta a Trenitalia e R.F.I., quindi prima il documento di valutazione dei rischi, DVR, che è stato fornito e trasmesso". Allora c'è. "Sì" - dice - "ma nel DVR non c'è nessun tipo di rilievo che riguardi la prevenzione dei pericoli dell'attività svolta". Il problema è che poi se uno il DVR lo guarda, se uno il DVR lo guarda, DVR che è stato mandato a Zallocco e Landozzi da Galloni, e allora se uno guarda questo DVR firmato correttamente dal datore di lavoro, vede non solo che sono presi in considerazione i rischi inerenti l'attività di carico, scarico, movimentazione, ma anche il rischio interferenziale. E qui mi permetto un inciso, perché non si dica che l'attività di F.S. Logistica è un'attività pericolosa. Diventa pericolosa alla Sarpom, perché la Sarpom carica GPL. Ecco. E discende dall'interferenza tra l'attività di Logistica e quella della Sarpom. E Logistica la tiene in considerazione? Sì. Il documento di valutazione dei rischi ha un'Attività numero 1, Valutazione dei rischi: scambi, manovre e condotte locomotori. Attività numero 2: carico/scarico merci. Allora vediamo un po' cosa dice, velocemente. Ma siccome il Pubblico Ministero dice che io il rischio

interferenziale non ne tengo conto, e allora invece ricostruiamo un attimo quella che è la verità delle cose, perché quando io vado, fra i vari pericoli, al pericolo numero 2, agenti chimici - agenti chimici - qui si dice: "Per la valutazione del rischio chimico proprio degli stabilimenti in cui operano le unità operative, viene recepito il documento di valutazione dei rischi Sarpom, o sua sintesi esaustiva ricevuta dalla committente in occasione di inizio attività". Quindi non solo si identificano i pericoli e le misure dell'attività di scambio, manovre, condotta, carico e scarico delle merci, ma laddove c'è un'interferenza con un'attività pericolosa come quella della Sarpom, si dice è un rischio non moderato e io recepisco nel mio documento di valutazione dei rischi il documento di valutazione dei rischi della Sarpom. Allora non si dica che per quanto riguarda la tutela della sicurezza dei propri dipendenti, o anche di terzi subappaltatori o terzi che transitano presso la Sarpom, F.S. Logistica non ha adeguatamente valutato il rischio. Il rischio è adeguatamente valutato.

E allora concludo, concludo per dire che non esiste - e torno all'inizio - vi ho detto che io non volevo affrontarlo neanche il problema della colpa, in questo momento non mi interessa il problema della colpa, a me mi interessa il fatto che non esiste... non è un caso - faccio un inciso - che il Pubblico Ministero abbia

impostato quasi tutto sulla colpa e non sull'obbligo giuridico e sulla fonte dell'obbligo. Allora, io invece mi fermo qui, perché voi, per condannare Castaldo, Soprano e Galloni come figure apicali e che rispondono nei loro ruoli di F.S. Logistica, dovete trovare necessariamente un obbligo giuridico su di loro incombente, di fonte normativa o di fonte contrattuale, o comunque funzionale, che abbia un contenuto a carattere impeditivo dell'evento che si è verificato e che gli stessi abbiano violato. Intanto questo è il primo step. Poi potrete affrontare il problema della colpa. Ma senz'altro già ponendovi in questa logica non riuscirete a trovare un fondamento che... un fondamento a una posizione di garanzia di questi tre soggetti. E' inutile citare la sentenza sul disastro di Stava come si è citata in questa aula. La sentenza sul disastro di Stava riguarda una fattispecie che qui non c'entra nulla. C'è una successione in posizioni di garanzia inosservanti, tutte inosservanti. Ciascuna ha aggravato il rischio di verificazione dell'evento. Questa è la sentenza sul disastro di Stava. Ciascuno ha violato un suo specifico obbligo giuridico, creando un rischio o aggravando un rischio. F.S. Logistica sotto questo profilo non ha aggravato in alcun modo alcun rischio, ma perché non aveva un obbligo giuridico di prevenire quel rischio. Questo per quanto riguarda il fondamento della richiesta

ovviamente di assoluzione dei tre imputati in quella veste.

Per quanto riguarda le richieste risarcitorie, anch'io mi richiamo, con una premessa però, mi richiamo a quello che ha detto l'Avvocato Labruna; mi riservo però prima delle repliche di depositare comunque una memoria sulle singole posizioni delle parti civili, in modo tale da consentire alle parti civili di replicare ad essa. Grazie.

PRESIDENTE - Grazie, Avvocato Giorgi. Sono le sei. Avvocato D'Apote? Ci vediamo domani? Ci vediamo domani.

AVV. D'APOTE - (voce fuori microfono)

PRESIDENTE - Va bene. A domattina allora, 09:30.

Il presente verbale, prima dell'upload a Portale Giustizia per la documentazione e certificazione finale del computo dei caratteri, risulta composto da un numero parziale di caratteri incluso gli spazi pari a: 295085

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

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

Il redattore: SPADON SIG.RA MIRELLA - Trascrittrice

SPADON SIG.RA MIRELLA - Trascrittrice

Ticket Udienza n° 72881

ID Procedimento n° 239773