



**TRIBUNALE DI LUCCA
RITO COLLEGIALE 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. 118

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

A CARICO DI: ANDRONICO SALVATORE + 40

UDIENZA DEL 08/11/2016

LU0010 POLO FIERISTICO

Esito: RINVIO AL 10 NOVEMBRE 2016 ORE 09.30

Caratteri: 174848

INDICE ANALITICO PROGRESSIVO

CONCLUSIONI.....	3
Difesa Galloni, Ferrovie dello Stato S.p.A. e Moretti – Avvocato D’Apote	3

**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 08/11/2016**

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 -

PRESIDENTE - Allora, il programma prevedeva l'intervento dell'Avvocato Giovene ma un'appendice dell'Avvocato D'Apote in prosecuzione della discussione di ieri. Avvocato D'Apote, prego.

CONCLUSIONI

Difesa Galloni, Ferrovie dello Stato S.p.A. e Moretti -

Avvocato D'Apote

Signori e Signore, Giudici. Galloni. Quando qualcuno cerca rispose Siddharta: "Allora accade facilmente che il suo occhio perda la capacità di vedere ogni altra cosa fuori di quella che cerca e che egli non riesca a trovare nulla, non possa assorbire nulla in sé perché pensa solo unicamente a ciò che cerca perché ha uno scopo, perché è

posseduto dal suo scopo". In termini leggermente diversi anche Popper aveva detto una cosa del genere dicendo: "Chi cerca conferme le trova sempre". La conferma su Galloni è stata cercata non nelle carte, nei documenti così cari alla Procura ma in un'intervista televisiva e nell'atteggiamento imbarazzato del dottor Galloni. Questa è una vicenda in cui gli atteggiamenti che non piacciono si valorizzano, si valorizzano molto. La posizione di Galloni è emblematica, del taglio umorale con cui sono state avanzate le richieste in questo processo. Infatti proprio a causa di quell'apparizione televisiva non è stato riservato al dottor Galloni il trattamento o la logica che sta dietro al trattamento che invece la Procura ha ritenuto dovesse essere il *leitmotiv* delle proprie richieste. Leggo: "Presidente - dice la Procura all'udienza del 14 settembre a pagina 97 - noi durante questa requisitoria ci siamo... anche sforzando quando parliamo di imputati cerchiamo di attaccare subito agli imputati le mansioni concretamente svolte e quelle per le quali sono formulate le imputazioni", così la Procura a proposito di una richiesta di proscioglimento. In questo caso cioè nel caso Galloni devo dire che la Procura si è sforzata molto poco di attaccare agli imputati le mansioni concretamente svolte e non si è letta nessuna delle carte che pure la Procura al proposito ha depositato più volte. Allora devo premettere per quello

che riguarda "Logistica" che sottoscrivo tutte le... sottoscrivo per cui non ripeto - perché ho promesso un intervento molto stringato - tutte le argomentazioni spese dall'Avvocato Giorgi sull'opposizione, sul ruolo, sulle prerogative, sulle missioni di "Logistica". Non... Voglio dire molto di più ma visto che riguarda specificamente Galloni a proposito di quel documento, irrilevante nella logica generale del processo che è stato sottoposto a Galloni in quell'intervista televisiva, che non è il documento con cui è uscito il carro ed ha girato il carro per sette/otto giorni come dice la Procura per vari motivi: il primo fondamentale, ne ho parlato diffusamente ieri, è perché i documenti del carro non sono documenti cartacei ma sono le scritte che appaiono lungo i longheroni del carro e delle cisterne, dove c'è scritto tutto. Ho richiamato anche qualche decisione europea che allarga, ribadisce, specifica quali sono i numeri, le sigle, le lettere da cui si sa tutto, per prima cosa l'ultima e la prossima revisione, l'officina che l'ha fatta e così via. Solo per completezza e per completare appunto quello che è stato detto - sarò un po' noioso nell'indicazione di documenti in questo... comunque è tutto trascritto credo proprio per questo, quindi... - la comunicazione di uscita del carro dalla Cima di Bozzolo verso Trecate fa parte di un'ottima produzione di documenti delle Parti Civili che

congiuntamente hanno presentato una serie, un elenco all'udienza del 19 marzo del 2014 ed in particolare mi riferisco i documenti numero 9.4 e 9.5, in entrambi è scritto chiaramente "ultima revisione: 23/12/2008; prossima revisione: 15/12/2012". Ancora il carro che è stato consegnato all'impresa di trasporto, all'impresa che dava la trazione per essere portato alla "Sarpom" di Trecate con lettera di vettura intestata a "F.S. Logistica S.p.A. BU (business unit) Industria Chimica e Ambiente", sottolineo perché fra un attimo ne parlo, sia pure sinteticamente. E questo lo troviamo alle ultime due pagine dell'allegato 1) della nota La Spina 18 marzo 2010 depositata dal P.M. all'udienza 29/10/2014. Ancora abbiamo la e-mail di Paolo Lodi Rizzini che è depositata anch'essa dal Pubblico Ministero all'udienza del 29/10/14, allegato 1) a nota La Spina 9 febbraio 2010 che scrive: "Buonasera a tutti, allego i documenti di uscita della ferrocisterna in oggetto". Diciamo che con un po' più di attenzione forse si sarebbe evitato di tacciare di cialtroneria e se c'è stato un errore di trasmissione di un documento amministrativo da parte di GATX a "F.S. Logistica" ma quanti errori di questo tipo se non peggiori sono contenuti nella quantità infinita di carte che sono state prodotte dalla Procura? Diciamo che questo errore amministrativo di una trasmissione di carte da GATX a "Logistica" non può certamente fondare un

rimprovero nei confronti del dottor Galloni che è stato spiazzato in un'intervista in cui viene coinvolto su qualcosa che - è questo il punto - effettivamente non conosce perché non l'ha gestita, perché non era suo compito gestirla neppure a livello di controllo di vertice. Questo risulta in modo trasparente ed immediato da tutta la documentazione acquisita agli atti ed ecco perché lo spunto polemico iniziale. Voglio chiarire e concludere poi con un elenco di carte quello che ho detto a proposito di non voler vedere quello che non è coerente con un obiettivo che ci si è prefissi. Spero di non essere personalmente responsabile di questa abnorme richiesta nei confronti del dottor Galloni, non vorrei che dipendesse dal fatto che lo si è in qualche modo accomunato alla Difesa del vertice della holding. Quindi concludo dicendo: A) il dottor Galloni non è e non è mai stato il responsabile della "Business Unit Industria Chimica ed Ambiente", per la trascrizione possiamo scrivere B.U.I.C.A. così facilitiamo; B) la "Business Unit Industria Chimica ed Ambiente" è un asset autonomo di "F.S. Logistica", deriva dalla fusione della precedente "Cargo Chimica ed Ambiente S.r.l.", è un ramo di azienda retto da chi ha ricevuto una specifica procura per gestirlo; C) Galloni non è datore di lavoro. Qui la questione "datore di lavoro" è stata talmente enfatizzata che ricordo quasi sorridendo un passaggio dell'ingegner

Zallocco a proposito del RID di cui abbiamo parlato ieri e del punto 1.9 del RID dove si dice che gli Stati in via eccezionale possono mettere misure particolari di complessa realizzazione e dove Zallocco esplicitamente dice: "Sì, i datori di lavoro sono gli Stati". Magnifico, magnifico. Quindi dicevo non è datore di lavoro della B.U.I.C.A. ed il DVR (Documento di Valutazione dei Rischi) di quella B.U.I.C.A. è stato realizzato e sottoscritto dal datore di lavoro di quella medesima Business Unit. D): Galloni non ha sottoscritto il contratto fra GATX e "Logistica Business Unit Industria Chimica ed Ambiente" del 14/11/2008 e tantomeno ha sottoscritto i contratti precedenti che invece e per l'appunto sono stati firmati e, soprattutto l'ultimo, che è quello che ci riguarda, con tanto di timbro da "F.S. Logistica Business Unit Industria Chimica ed Ambiente" e Galloni non ha firmato il contratto fra "Aversana Petroli" e "F.S. Logistica Business Unit Industria Chimica ed Ambiente" del 3 novembre 2008 e tantomeno ha firmato i contratti precedenti. F): Galloni non ha mai sottoscritto un accordo quadro con la "Sarpom" per le operazioni da svolgersi da parte di "F.S. Logistica Business Unit Industria Chimica ed Ambiente" (già "Cargo Chemical") con riferimento allo stabilimento di Trecate. Ripeto, le Business Unit hanno una loro autonomia, sono state oggetto di successive acquisizioni da parte di

"Logistica", hanno una loro autonomia gestionale, operativa, economica, sono rette da manager dotati di procure che conferiscono loro poteri, risorse, uomini, mezzi e che come ho appena detto sono datori di lavoro, a conferma della indipendenza. Ecco, il datore di lavoro punta su questo: dell'indipendenza anche per le tipologie di lavoro che vengono svolte dalle varie Business Unit: diversità di settori operativi e quindi necessità di DVR diversi e così via. G) - ultima - Galloni viene chiamato in "F.S. Logistica" per gestire un asset immobiliare talmente importante, talmente assorbente da - adesso poi vediamo i documenti - da imporre o comunque consigliare la nomina di un esperto del settore che viene da fuori come amministratore delegato - ed abbiamo un verbale del CdA che fra un po' Vi cito al proposito - e tanto da richiamare... Era talmente importante questo asset immobiliare che ha richiamato l'attenzione ed anche un rimbrotto della Commissione Europea che scrive alla Mogherini, al Ministro Mogherini dicendo: "bah, com'è che qui ci sono degli aiuti di Stato a favore di Logistica?" - "In che senso aiuti di Stato?" dice il Ministro. Aiuti di Stato perché vengono trasferiti a Logistica centinaia e centinaia di milioni di valori immobiliari che vengono da altre società del gruppo F.S. ed in particolare da RFI; si tratta non di stazioni, non di binari cioè non di attività che costituiscono il cuore del gestore

dell'infrastruttura ma di capannoni, aree industriali, il tutto che deriva dal "Moloch" - azienda autonoma Ferrovie dello Stato - di altri tempi, che aveva di tutto come Vi dicevo: banche, immobili, centinaia e centinaia e centinaia di abitazioni, interi quartieri destinati alle abitazioni dei ferrovieri e così via, no? Quindi dice la Mogherini: "Guardate che qui non ha niente a che fare: 1) è una eredità del Moloch che nell'ambito della gestione di una nuova struttura di una holding viene redistribuito fra le società; 2) non ha niente a che fare con l'attività tipica del gestore dell'infrastruttura". Documenti. I documenti Ve li devo purtroppo elencare. Cioè tutte le affermazioni che ho fatto (A, B, C, D, E, F, G) dicevo sono supportate da documentazione depositata dalle Parti Civili e dalla Procura in ripetute occasioni. Adesso faccio genericamente riferimento alle udienze: dalle Parti Civili udienza del 19/03/2014; dalla Procura all'udienza del 16/07/2014 e poi del 29/10/2014. Segnalo in particolare per la descrizione dell'assetto societario allegato 6) relazione La Spina 25 settembre 2009... Per semplicità indico solo il deposito del Pubblico Ministero del 29/10/2014 dove fra l'altro si legge: "Ciascuna Business Unit è dotata di piena autonomia funzionale ed operativa e sovrintende a tutte le fasi di fornitura dei servizi offerti; lo stesso modello organizzativo sottende la struttura Gestione e Sviluppo Asset" che è quella di

Galloni, come Vi dimostro fra un po'. In particolare per la "Industria Chimica ed Ambiente"... Ah, ancora in generale: "I dirigenti Responsabili delle Business Unit hanno ricevuto apposita procura notarile, essi hanno piena competenza su tutti i processi di business". Per quello che riguarda il Business Unit ci sono parecchie pagine, diciamo che quelle che interessano non sto a citarVi le affogliazioni comunque rispetto al documento che ho appena citato rilevano le pagine 2, 3 e da 4 in poi ma soprattutto 9. Sinteticamente la 9... Chiedo alla collega quando ha voglia di interrompermi lo faccia pure. Leggevo la pagina 9 si riferisce esplicitamente alla B.U.I.C.A.: "I datori di lavoro sono responsabili di Business Unit, tali strutture aziendali sono quelle connotate da effettiva autonomia tecnico funzionale e di spesa" e poi allega. Questo in via generale. Per quello che riguarda la procura speciale che ho richiamato del 23 giugno 2008 è affogliata in vari faldoni, più volte citata, quella che si legge più chiaramente è il documento 1112 del riepilogo generale che è stato cortesemente depositato infine dalla Procura dove c'è un riepilogo generale con i numeri dei documenti. Per quello che riguarda il contratto di noleggio delle ferrocisterne anche questo è stato prodotto dalle Parti Civili, anche questo è stato prodotto dalla Procura comunque indico il numero generale della produzione Procura 717; per quello

che riguarda il contratto di trasporto dallo stabilimento "Sarpom" di Trecate a Gricignano del 3 novembre 2008 fra "Aversana Petroli" ed "F.S.L. Business Unit Industria Chimica ed Ambiente" è stato depositato varie volte comunque in particolare a proposito sempre dell'indicazione con i numeri generali messi a disposizione della Procura con il numero generale 410 ed un'altra volta con il numero 718. Infine il verbale CdA con cui si nomina Galloni del 29/09/2008 a cui ho fatto riferimento è stato prodotto anche questo varie volte, questo si legge sempre molto male, devo dire molto male tanto è vero che ce l'ho ma faccio fatica, probabilmente sul computer si legge meglio che sulla stampa, con i numeri di riferimento generali: 71, 85 e 399. Allora non ci voleva molto a dare un'occhiata e cogliere il contenuto a quelle carte prodotte più volte, non nascoste in qualche sottoproduzione da parte della Procura se non si fosse stati accecati da quella sindrome che ha descritto così bene Herman Hesse che Vi ho letto all'inizio e cioè che non si vede nulla quando si cerca dell'altro, quella conferma che invece la Procura ha trovato in un paio di minuti di filmato.

Avrei finito però devo aggiungere due cose per completare il discorso che egregiamente ha impostato ieri la collega Giorgi riguardo all'assenza in capo a Ferrovie... a "F.S. Logistica" di una qualsivoglia posizione di garanzia

rispetto al controllo della meccanica e della stessa circolazione del carro preso a noleggio da GATX. Allora, il ruolo di Ferrovie dello Stato, "Logistica", "F.S.L. Logistica" è stato confermato da tutti coloro che sono stati citati ieri dalla collega Giorgi. Devo aggiungere quanto ha scritto e detto icasticamente la dottoressa La Spina. Allora, la dottoressa La Spina a foglio 090046 dice: *"Ma F.S. Logica S.p.A. non essendo impresa ferroviaria nel nostro ordinamento non costituisce - le parole hanno un peso - un soggetto al quale siano normativamente riconducibili obblighi generali in materia di sicurezza ed obblighi specifici in tema di manutenzione del materiale rotabile"*. Tanto in generale ed a prescindere da questa, quella, quell'altra Business Unit, tanto in generale doveva essere ritenuto sufficiente. Lasciamo perdere in questo momento la questione: "hai sbagliato obiettivo", questo in generale. La medesima dottoressa La Spina, ispettore La Spina all'udienza del 29/10/2014 a domanda del Pubblico Ministero Dottor Amodeo risponde: *"No, F.S. Logistica non è un'impresa ferroviaria, è uno spedizioniere"*. Vi tralascio i tentennamenti dell'ingegner Zallocco che pure sarei pronto a citare sul punto, se volete potete leggerli all'udienza del 9 luglio 2014, pagine 186 e seguenti. Ed una seconda ultima, veramente ultima integrazione rispetto a quello che è stato detto ieri

dalla collega Giorgi è questa ed è importante perché è di tipo normativo: anche la normativa che ha introdotto successivamente la figura del detentore responsabile della manutenzione, tracciabilità etc., tracciabilità che non è qualcosa di nuovo a dir la verità, il detentore, il keeper c'era già nel COTIF del 1999, comunque questa normativa ha inteso - diciamo così - digitalizzare, ecco, computerizzare l'indicazione dei vari responsabili della manutenzione a cui ci si può rivolgere se c'è un dubbio, dice: ma chi è il responsabile della manutenzione di questo carro? Andiamo a vedere sul computer, è Tizio, aspetta che gli telefono e gli chiedo conferma - non lo so - del fatto che i pittogrammi siano buoni perché mi sembrano scritti così e così, non si leggono più; del fatto che il responsabile della manutenzione sia lui ma l'incartamento della manutenzione sia presso l'impresa ferroviaria che ha immatricolato il carro, nel caso nostro la Germania, la DB. Dicevo ieri siamo a pari merito, la DB è la più grossa del mondo come numero di linee, noi siamo i più grossi del mondo come sicurezza e come tecnologie, comunque siamo lì. Allora quel fascicolo chi ce l'ha? Se uno ha un dubbio adesso c'è il computer per chiederglielo. Io non credo che sia ancora stato del tutto attuata a livello di interconnessione soprattutto con l'Agenzia Europea che è la prima referente comunque è disciplinata dalla legge non solo dalle solite norme

comunitarie che talvolta ho visto essere viste con sospetto dalla Procura, sembra quasi... insomma l'Europa, boh, è un po' lontana da qui, ma da leggi italiane. Vediamo bene, vediamo bene. Il decreto legislativo famoso, noto, richiamato mille volte 162 del 2007 che al punto 8) dice che ciascun gestore dell'infrastruttura è responsabile per le proprie... che le imprese ferroviarie sono responsabili per le proprie cose etc. etc. etc. nel comma 2) è stato modificato - non è una gran modifica detto tra di noi - nel senso che sono state cambiate le parole "addetto alla manutenzione dei vagoni" con la parola "detentore", il famoso *keeper*, con il decreto legislativo 24 marzo 2011 numero 43). Il decreto numero 43 oltre a chiarire il concetto di detentore che è stato introdotto dalla COTIF nel '99 etc. etc. etc. dice che gli adempimenti di manutenzione possono essere verificati da parte della IF interessata attraverso un procedimento formale che è più o meno quello che Vi dicevo io prima cioè con la consultazione del registro istituito... - Signori, Vi assicuro che non sto... la sto prendendo apparentemente alla larga ma arrivo subito al punto - dal registro istituito dall'Art. 33 del decreto legislativo 191 del 2010.

Cosa c'entra in quello che mi interessa e cioè che mi interessa per "Logistica"? È molto chiaro, se noi lo leggiamo e lo dobbiamo leggere l'Art. 33 che istituisce

il registro nazionale dei veicoli - è chiaro che non Ve lo leggo tutto - dice che deve essere consultabile etc. etc. etc., l'ERA, le imprese ferroviarie, i gestori dell'infrastruttura... Dice: può essere consultato ed è accessibile - anzi, la parola è accessibile più che... - alle autorità preposte alla sicurezza; agli organismi investigativi comunitari nonché per qualsiasi legittima richiesta agli organismi di regolamentazione di cui all'Art. 30 della direttiva CE 14 del 2001 del Parlamento nonché dall'ERA, dalle imprese ferroviarie, dai gestori dell'infrastruttura ed alle persone od organizzazioni che immatricolano veicoli e che figurano nel registro perché la novità dal 2008 in poi è che l'immatricolazione può avvenire non solo, come nel caso nostro, nel caso dei carri di cui ci occupiamo, da parte dell'impresa ferroviaria nel caso nostro DB ma adesso anche da parte di altre imprese. Perché sono stato così petulante nel citarVi questo Art. 33? Perché "F.S. Logistica" non c'è, non ci può essere, non c'entra nulla. Ho finito. È escluso quindi un ruolo di "F.S." nella filiera della manutenzione e del controllo del carro che prende a noleggio come spedizioniere. Punto. Ancora una volta qui si conferma... Non sto facendo una distinzione di responsabilità all'interno anche se il mio dovere difensivo mi obbligava a mettere i puntini sulle "i", la responsabilità per tali aspetti era e rimane solo quella

peraltro nel caso nostro contrattualmente stabilita - come Vi è già stato detto ieri dall'Avvocato Giorgi - avallata prima dal RIV e poi dalle CUU (o GCU come le vogliamo chiamare) del proprietario, del detentore e semmai dell'impresa ferroviaria che ha immatricolato il carro nel proprio parco macchine ed in questo processo chissà perché non abbiamo mai visto. No, perché la logica forse ci poteva mettere dentro anche la DB così avevamo un processo ancora più importante, più vasto, più esteso anche soggettivamente. Ho finito, ho finito. Posizione Galloni e per quelle due puntualizzazioni che ho appena fatto più in generale "Logistica" il discorso a mio avviso è chiuso, quindi chiedo che il Tribunale voglia assolvere il dottor Galloni dall'imputazione ascrittagli perché il fatto non sussiste. Grazie.

PRESIDENTE - Grazie Avvocato D'Apote. Avvocato Giovene, prego.

Difesa Di Marco, Di Venuta e Testa - Avvocato Giovene

Grazie Presidente. Signor Presidente, Signori del Tribunale, prendo la parola - come il Tribunale ben sa - per l'ingegner Calogero Di Venuta, l'ingegner Mario Testa e l'ingegner Giorgio Di Marco. Complicato, Presidente, assistere tre posizioni che evidentemente hanno una dislocazione nell'organigramma e nel panorama di Ferrovie dello Stato Italiane molto diverse, sono un po' tre

processi. Per cercare di aiutare me e Voi in questo percorso ho ritenuto di seguire questo schema, uno schema che anticipo al Tribunale anche per consentire al Tribunale, spero, di meglio seguirmi nel mio intervento. È evidente che partirò dai capi d'imputazione, partirò dalla posizione dell'ingegner Calogero Di Venuta e sarà necessario per il Tribunale diciamo seguire con me un percorso a tratti anche un po' noioso perché ci siamo un po' divisi i compiti, non spetterà a me trattare in maniera attenta, colta il tema della colpa; non spetterà a me trattare l'81 del 2008, compiti per i quali sono designate competenze ben diverse che sono quelle ovviamente del Professor Stile, Stortoni, Sgubbi; il mio compito è un compito molto rognoso, se permettete, e cioè quello di aver fatto, aver condotto un'analisi dei documenti, dei documenti prodotti dal Pubblico Ministero in modo elefantico nel corso del dibattimento, confrontare questi documenti con le risultanze del dibattimento e cercare di dare al Tribunale l'evidenza di quello che rimane filtrato a favore o contro dei miei assistiti.

Un compito complesso, non difficile Presidente però un compito complesso perché devo dire che raramente mi sono trovata in processi di questo genere ed anche più complessi di questo ad affrontare una lettura così necessaria, meticolosa ma faticosa di una produzione

documentale elefantiaca, una produzione documentale che... ed io mi riporterò alle pagine di questi documenti in maniera abbastanza rapida per non appesantire la discussione ma perché è mia intenzione depositare una nota ragionata di deposito di questi documenti in modo tale da evitare anche al Tribunale evidentemente di doverli andare a cercare successivamente, una nota ragionata e di deposito che più o meno avrà la mole dei fascicoli che vedete qui sul mio tavolo; una nota ragionata e di deposito che Vi condurrà passo passo nella lettura di atti che il Pubblico Ministero ha prodotto, di risultanze processuali dal punto di vista dibattimentale e che Vi consentirà - spero - un chiarimento fondamentale rispetto alle posizioni degli ingegneri che assistito. Non dimentichiamo che a questo dibattimento si è verificata anche una cosa molto singolare, anche qui c'è una singolarità procedimentale che francamente mi ha lasciata abbastanza disorientata: una produzione di atti attraverso un'attività integrativa d'indagine, i famosi 430 a cui inutilmente a volte ci siamo opposti, inutilmente dico Presidente, perché poi capisco che in processi di questo tipo è necessario incamerare quello che la Procura produce tranne ovviamente situazioni che il Codice vieta però è singolare che nel corso di anni di dibattimento i Pubblici Ministeri si siano sentiti caricati del dovere di svolgere un'attività integrativa

d'indagine in un processo già mastodontico quanto ad attività d'indagine preliminare. Questo incalzare del Pubblico Ministero devo dire ha un po' stupito questa Difesa e non solo evidentemente anche me e quindi sono andata a vedere anche quegli atti, tutti Presidente, tutti, perfino quelli che riguardano l'accordo tra l'ingegner Moretti e l'onorevole Brambilla per far salire gli animali sui treni, tutti li ho visti in modo tale da capire se in quelle pagine, dietro quelle pieghe di carte si nascondessero dei temi che a me fossero sfuggiti. Ma al di là di questo ed al di là delle mie fatiche, Presidente, quello che veramente mi lascia disorientata è questa necessità, questa necessità continua, ossessiva, compulsiva di introdurre all'interno di questo processo, all'interno di questo dibattito alla Vostra attenzione continue attività integrative d'indagine, 20 ce ne sono. Devo essere sincera - è il mio giudizio evidentemente, non me le voglia il Dottor Giannino qui presente in aula - inutili cioè io non ho trovato niente di decisivo al loro interno, anzi, ho trovato degli elementi decisivi a mio favore ma sarà evidentemente la mia lettura distorta e troppo convinta dell'estraneità ai fatti dei miei assistiti. C'è stata poi ovviamente quella mole di produzione che abbiamo condiviso e cioè le consulenze. Devo dire che bene ha detto l'Avvocato Nicoletti richiamando quello che diceva l'Avvocato Dalla Casa che

siamo stati un po' prigionieri dei consulenti, c'è stata anche un po' sicuramente da parte mia una sindrome di Stoccolma perché è evidente che rispetto a competenze di tanto elevato spessore mi sono sentita anche in dovere di avvicinarmi con prudenza alla comprensione di fatti che poi sono risultati decisivi. Dico subito, Signor Presidente, che nel corso della mia discussione tratterò gli aspetti consulenziali per quello che servono: molto circoscritti, molto limitati, in particolare farò riferimento alla consulenza del professor Giglio perché ritengo che l'analisi degli elementi finiti sia distruttiva dell'ipotesi dell'Accusa e le tratterò evidentemente in maniera coerente con quelli che sono i capi d'imputazione che mi riguardano però un po' prigionieri delle consulenze e dei consulenti lo siamo stati, forse a volte anche un po' - come dire - trascinati da certe competenze, ovviamente parlo anche del professor Toni, certamente non parlo soltanto dei nostri; un po' coinvolti da quelli che sono degli approfondimenti tecnici tanto estranei al nostro mondo giuridico ma tanto decisivi per comprendere le rilevanze delle responsabilità, delle colpe in questa vicenda. E quindi me ne sono un pochino allontanata ed ho voluto vedere se in quelle produzioni documentali, in quelle attività integrative d'indagine, in un arco dibattimentale così esteso accantonando per un attimo le

consulenze rimanesse qualcosa attraverso un filtro che potesse essere considerato decisivo o comunque rilevante o comunque da contestare per assistere l'ingegner Di Venuta, Testa e Di Marco. Questo in linea di massima, tanto per dare al Tribunale un po' la comprensione di quello che è stato il lavoro svolto. Non ci saranno grandi produzioni di slide nel senso che l'Avvocato Moscardini mi ha aiutato come l'Avvocato Ferro in questo faticosissimo lavoro ed abbiamo redatto scegliendo soltanto alcuni temi che devono essere proiettati alla Vostra attenzione, primo tra tutti i capi d'imputazione, gli organigrammi, i ruoli, i compiti perché in questa produzione di atti, di carte, documenti, filmati, interviste televisive e non una cosa è mancata, Signori, è mancata un'attenzione specifica ai ruoli di ciascuno, alle competenze di ciascuno, a cosa facevano, a dov'erano, dov'erano in questo panorama, in questo organigramma delle Ferrovie dello Stato Italiane, cosa facevano e cosa si poteva loro rimproverare di non aver fatto; non basta la lettura dei capi d'imputazione per capire questo, anzi, la lettura dei capi d'imputazione in un caso specifico - quello dell'ingegner Di Venuta - è fuorviante. Allora questa analisi che ci imponiamo di fare evidentemente deve partire proprio dai capi d'imputazione. Non me ne vorrà il Tribunale se sarò così elementare dal leggere il capo d'imputazione. Leggo il

capo d'imputazione perché il capo d'imputazione è ciò che introduce una persona all'interno di un processo ed è il paradigma, quella che Cordero chiama la "fattispecie giudiziaria" con la quale ci dobbiamo confrontare, è questo il binario su cui dobbiamo stare e per prima cosa dobbiamo capire se questo capo d'imputazione è coerente con ciò che effettivamente in questo caso l'ingegner Calogero Di Venuta svolgeva all'interno del ruolo che è stato ritagliato in questo processo nei suoi confronti. L'ingegner Di Venuta svolge la funzione di direttore della Direzione Compartimentale Infrastruttura di Firenze dal 24 aprile 2008 al 29 giugno 2009, quantomeno evidentemente la data dell'incidente ha segnato questo momento così in cui si è reciso evidentemente l'evidenza della sua condotta nella contestazione. 24 aprile 2008 però è una data che dobbiamo ricordare perché entra nella Direzione Infrastruttura Compartimentale di Firenze che per brevità noi chiamiamo DCI - lo so che al Dottor Amodeo non piacevano tanto le però le sigle a volte aiutano anche a districarsi in organigrammi complessi - ecco, entra nella Direzione Compartimentale Infrastruttura Firenze il 24 aprile 2008, svolge funzioni di garanzia evidentemente, sì, non svolgesse funzioni di garanzia non sarebbe stato trascinato in questo processo e sono indicati i doveri, ecco, i doveri di proporre per la definizione "le norme e gli standard di sicurezza

della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario al Ministero ai sensi e per gli effetti - li vediamo tra un attimo - emanare le disposizioni ed istruzioni e le prescrizioni in materia di sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario; definire congiuntamente con la Direzione Manutenzione le caratteristiche di affidabilità, disponibilità, manutenibilità, sicurezza del sistema infrastrutturale; assicurare lo studio e lo sviluppo di innovazioni tecniche e tecnologiche degli impianti ferroviari; eseguire l'ispettorato al fine di verificare, controllare il rispetto di leggi; presidiare la normativa di settore; emanare la normativa tecnica e gli standard organizzativi; garantire l'elaborazione del piano annuale di sicurezza".

Allora, in questo contesto in cui sono enumerati, in cui sono elencati i doveri che incombono all'ingegner Di Venuta con quelle funzioni di garanzia evidentemente segue nella impostazione della Procura quali siano in maniera più esplicitata sulla base di queste indicazioni le cose che non hanno fatto, le cose che non ha fatto in questo caso l'ingegner Calogero Di Venuta ma ricordiamo che condivide la posizione anche con l'ingegner Pezzati per tempi di direzione diversi. Allora mi chiedo se il Pubblico Ministero abbia ben inquadrato il ruolo dell'ingegner Di Venuta e me lo chiedo leggendo

soprattutto le pagine 68 e seguenti dell'udienza del 20 settembre del 2016, quelle in cui il Pubblico Ministero conclude sulle posizioni soggettive perché a me pare che il punto di riferimento, che penso sia necessario anche per il Tribunale dovendo individuare delle responsabilità personali, perché questo non è un processo al sistema, non dovrebbe esserlo almeno, bisognerebbe anche comprendere quali sono partitamente, singolarmente e specificamente le condotte che consentono al Pubblico Ministero di chiedere una condanna a 5 anni. Beh, queste pagine 68 e seguenti sono di facile lettura perché sono una pedissequa ripetizione, quasi un "copia e incolla" di quello che ho appena letto e cioè evidentemente dei capi d'imputazione che ex se consentono al Pubblico Ministero di chiedere 5 anni di reclusione perché ex se il Pubblico Ministero ritiene che queste funzioni di garanzia, questi doveri che aveva l'ingegner Di Venuta evidentemente sono stati traditi. C'è qualcosa di più nel fascicolo personale? Come sapete all'udienza del 12 novembre del 2014 i Pubblici Ministeri hanno depositato i fascicoli personali, appunto i fascicoli soggettivi, le posizioni individuali. No, non c'è niente di diverso perché c'è esattamente questo stesso elenco. Vediamo di capire un po' meglio dove sta l'ingegner Di Venuta in un organigramma che è contenuto, in quello che ritengo sia un po' la Vostra guida in questa vicenda, io almeno ne ho

fatto la mia guida, posso immaginare Voi che tante posizioni dovete valutare e cioè la produzione di Rete Ferroviaria Italiana la numero 448... Mi riferisco sempre a quell'elenco di produzioni documentali del Pubblico Ministero che è un elenco infinito che evidentemente va fino a millesettecento qualche cosa e che però consente di avere anche una guida più agile di riferimento. Questa produzione Rete Ferroviaria Italiana - ripeto, 448 produzione P.M. - datata 29 giugno 2009 è l'articolazione organizzativa e missioni e responsabilità, quindi diciamo deve essere un po' il breviario attraverso il quale noi riusciamo ad individuare i ruoli e le competenze di ciascuno. L'organigramma della posizione dell'ingegner Di Venuta è di facile lettura, sono le pagine 100.043 e seguenti, l'amministratore delegato e cioè il vertice ha sotto di sé le direzioni, investimenti commerciali e movimento manutenzione - che è quella che ci interessa - e tecnica ed al di sotto della direzione manutenzione ci sono tutta una serie di strutture organizzative, in particolare ci sono anche delle strutture organizzative territoriali che sono 15 e sono le strutture organizzative territoriali che si chiamano Direzione Compartimentale Infrastruttura cioè la DCI a cui appartiene - diciamo così - anche l'ingegner Di Venuta perché la dirige dal - abbiamo detto - 24 aprile 2008. Consideriamo questo aspetto, non lo dobbiamo dimenticare

mai, è sotto la Direzione Manutenzione che per fortuna il Pubblico Ministero ha ritenuto estranea ai fatti, come è e come lo è anche per i miei assistiti e per tutti gli assistiti di questo processo sul fronte ferroviario almeno, ebbene, la Direzione Compartimentale Infrastruttura di Firenze si occupa del territorio della Toscana, Voi leggerete ovviamente le altre 14 Direzioni Compartimentali Infrastruttura che sono sparse sul territorio e che evidentemente sono competenti per altre sedi. Perché questa lunga premessa, Presidente? Perché non dimentichiamo che quando noi leggiamo quello che io chiamo il breviario, le missioni, le competenze, il mansionario - come lo vogliamo chiamare - di Rete Ferroviaria Italiana, bene, la prima cosa che bisogna fare è confrontare se le imputazioni che sono state in questo addebitate all'ingegner Di Venuta sono quelle che sono espresse all'interno di questo mansionario in cui si individua esattamente il compito delle Direzioni Compartimentali. Peccato - peccato Presidente e questa non mi pare che sia una svista da poco - che l'elenco di queste competenze è sfuggito totalmente al Pubblico Ministero. L'elenco di queste competenze è diverso, basta leggere le pagine 100 e 101 di questa... - le vedete anche in slide - di questo elenco, la Direzione Compartimentale Infrastruttura si occupa di altro. E di che cosa si occupa la Direzione Compartimentale

Infrastruttura? Non Vi sembrava anche un po' strano che essendo una competenza territoriale, una competenza frazionata sul territorio avesse quelle competenze verticistiche che si attribuiscono in questo caso all'ingegner Di Venuta? Non Vi sembrava un po' strano proporre per la definizione norme, standard di sicurezza, emanare, definire...

Non era un po' lontano da quello che dovrebbe essere il ruolo meramente esecutivo della Direzione Compartimentale Infrastruttura? Non è un po' singolare? Ci ha fatto venire il sospetto - e questo devo dire è anche merito dell'attenzione che l'Avvocato Moscardini ha dato a questa parte del processo, delle carte - e, beh, abbiamo scoperto che queste competenze non sono della Direzione Compartimentale Infrastruttura, queste sono le competenze della Direzione Tecnica, ne parleremo quando tratterò ovviamente della posizione dell'ingegner Di Marco; queste sono le competenze della Direzione Tecnica, quelle contenute nel capo d'imputazione non appartengono all'ingegner Di Venuta. Che cosa fa l'ingegner Di Venuta? "Rende disponibile al migliore livello di qualità ed efficienza nel rispetto degli obiettivi convenuti con il direttore compartimentale movimento le infrastrutture e gli impianti ferroviari per la circolazione dei treni; definisce il piano di manutenzione ordinaria e straordinaria delle infrastrutture e degli impianti

ferroviari contrattando i vincoli operativi con il direttore compartimentale movimento..." Capite subito che questa relazione con il direttore compartimentale movimento è necessitata dal ruolo dell'ingegner Di Venuta. "Attuare - attuare, non definire, attuare; non proporre, attuare - i programmi della manutenzione e del rinnovo e del potenziamento dell'infrastruttura; partecipare al processo di selezione del personale; gestire le risorse umane per quanto di competenza; curarne lo sviluppo con la struttura organizzativa coordinamento territoriale di riferimento; gestire sulla base degli indirizzi della direzione personale ed organizzazione le relazioni sindacali - diciamo che forse questo ci interessa un po' meno - gestire con l'assistenza della struttura organizzativa coordinamento territoriale le relazioni sindacali; collaborare con la struttura organizzativa comunicazione interna nell'aggiornamento dell'intranet aziendale; sovrintendere l'attività svolta e garantire la sicurezza del lavoro e la sicurezza ambientale - e su questo "ambientale" il Pubblico Ministero ha insistito fino all'ossessione persino quando gli sfuggiva una lettura adeguata di quello che è evidentemente il documento principale che individua il ruolo dell'ingegner Di Venuta e cioè il documento per la valutazione del rischio, ne parleremo tra un attimo - partecipare al processo di definizione

degli investimenti; coordinare la progettazione e gestione dei lavori di rinnovamento e ripotenziamento della infrastruttura; svolgere le funzioni di referente di progetto; espletare le attività e funzioni proprie dell'ufficio territoriale per le espropriazioni; assicurare le funzioni tipiche del proprietario per gli asset funzionali all'esercizio ferroviario di competenza garantendone la tutela e la custodia, gestione tecnica in coerenza con il piano di produzione; definire gli asset funzionali all'esercizio ferroviario predisponendo le proposte di non strumentalità per il patrimonio di competenza da dismettere d'intesa con la direzione movimento(?)" . Allora, il raffronto tra le competenze dell'ingegner Di Venuta ma in particolare della Direzione Compartimentale Infrastruttura con il capo d'imputazione peccato dicevo - e su questo peccato ci si potrebbe intrattenere a lungo ma non voglio fare sterili polemiche - beh, peccato che non appartengano all'ingegner Di Venuta quelle condotte, quei doveri che in funzione di garanzia il Pubblico Ministero gli ha attribuito. E se Voi fate un raffronto - lo metteremo alla Vostra attenzione anche cartaceo - se fate un raffronto fra le aree di responsabilità della Direzione Tecnica e le aree di responsabilità della Direzione Compartimentale Infrastruttura noterete con facilità l'esatto, il pedissequo... la pedissequa riproposizione, il "copia e

incolla" di quelle che sono le competenze della Direzione Tecnica, non tutte ovviamente perché ne sono state estrapolate soltanto alcune. Come il Pubblico Ministero sia arrivato a costruire un capo d'imputazione in questo modo ci sfugge ma non spetta a noi dare evidentemente delle spiegazioni agli errori del Pubblico Ministero. Ci spiace molto, ci spiace molto anche perché Voi vi trovate a valutare le responsabilità a titolo di colpa pretese nei confronti dell'ingegner Di Venuta avendo di fronte un capo d'imputazione che non lo riguarda, dovete uscirne, dovete uscirne anche dal punto di vista processuale evidentemente, non credo che sia un errore materiale, eh, minimamente neanche ci deve sfiorare il dubbio che si tratti di un errore materiale e ne do anche la prova, se proprio è necessario - come dire - condurre un'analisi un po' becera di questo tipo, mi passi l'espressione Presidente. All'interno delle posizioni soggettive e di quelle posizioni individuali anche per l'ingegner Di Venuta sono contenuti alcuni degli ordini di servizio organizzativi che sono quelli richiamati nel famoso mansionario per ciascuna struttura. Questi ordini di servizio organizzativi dovrebbero guidare almeno i Pubblici Ministeri a comprendere meglio quelle che sono le ragioni per le quali sono individuate quelle aree di responsabilità. In questo caso è fallito anche questo confronto, non credo che si tratti di una svista, è

proprio stato ignorato questo tema perché quei pochi ordini di servizio organizzativi che fanno parte delle posizioni sono individuali... E sono pochi, Presidente, anche qui io non capisco la ragione per cui in questo profluvio di documenti la Procura non abbia sentito l'esigenza di acquisire tutti gli ordini di servizio organizzativi che sono richiamati nel mansionario perché è quella la guida da cui Rete Ferroviaria Italiana trae evidentemente l'individuazione delle competenze e quindi se avessero voluto fare un confronto adeguato tra le competenze di Tizio o l'area di responsabilità che lo riguardava l'ordine di servizio avrebbe potuto evidentemente individuare le competenze corrette. Alcuni di questi ci sono anche per l'ingegner Di Venuta, peccato che non hanno nulla a che vedere con il capo d'imputazione. Ed allora ho cercato di capire e dico: ma cosa residua? Perché, è vero, la mia analisi e la mia critica, la mia censura non è solo di mera forma, è evidente, no? E quindi è evidente che questo chiamiamolo errore - perché tale evidentemente devo considerarlo - questo errore avrebbe condotto il Pubblico Ministero alla più circostanziata descrizione della condotta attribuita all'ingegner Di Venuta successivamente all'elenco, al mero elenco dei doveri riportati in modo tale da - come dire - cercare di valorizzare dal suo punto di vista qual è il confine dell'accusa. E mi spiego meglio.

È un po' singolare, ed anche questo diciamo l'espressione "singolare" è un po' benevola, che, come dire, all'esito di questo elenco - non Vi sto evidentemente a leggerVi quella che è la parte centrale che fa riferimento al solito tema della specifica tecnica, al solito tema dei lavori deliberati che è il tema, diciamo così, *gipsy* per capirci, per individuarlo ma ne parlerò più tardi - si introduce quello che si ritiene essere la condotta colpevole dell'ingegner Di Venuta così descritta: *"pur non essendo mai stato valutato tale aspetto in tutta Rete Ferroviaria Italiana Di Venuta non valutava né segnalava in Rete Ferroviaria Italiana l'eventuale opportunità della sostituzione della picchettazione tradizionale per motivi di sicurezza..."* etc. etc. e poi: *"non si attivava nell'esercizio dei suoi doveri e poteri denunciando - ascoltate bene, Signori del Tribunale - denunciando e sanzionando le palesi omesse valutazioni dei rischi in generale nonché omettendo di denunciare e sanzionare le ulteriori violazioni da parte del gestore delle norme riportate da..."* e le vediamo tra un attimo. Cioè ciò che si rimprovera all'ingegner Di Venuta è il fatto di non aver valutato, segnalato, denunciato, sanzionato. Sanzionato! L'ingegner Di Venuta, non so, cosa interpreta: la Direzione Generale delle investigazioni ferroviarie del Ministero? L'agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria? È assunto a questo ruolo di *deus*

ex machina della sicurezza dell'intera rete ferroviaria italiana che in relazione ai compiti, che sono poi successivamente descritti a carico del gestore dell'infrastruttura, a carico del gestore dell'infrastruttura i suoi doveri, i suoi compiti, il suo ruolo, l'omessa valutazione da parte di Rete Ferroviaria Italiana di quel ruolo conduce dal punto di vista del Pubblico Ministero a ritenere l'ingegner Di Venuta responsabile - evidentemente per colpa, non credo che l'abbia voluto, evidentemente per colpa - di che cosa? Di non aver denunciato e sanzionato Rete Ferroviaria Italiana, per cosa? Per quello che Rete Ferroviaria Italiana deve fare come gestore di un'infrastruttura. Ma siamo al paradosso! Cioè non solo, permettetemi, c'è un errore palese, marchiano nella descrizione dei ruoli che si pretendono essere i doveri da parte dell'ingegner Di Venuta ma c'è un fuor d'opera - voglio essere gentile - un fuor d'opera perché si ritiene che quello che avrebbe comunque dovuto fare l'ingegnere era denunciare e sanzionare Rete Ferroviaria Italiana per quello che non ha fatto e che avrebbe dovuto fare istituzionalmente, ai sensi di cosa? Ai sensi del solito D.P.R. 753 dell'80 in quanto il gestore dell'infrastruttura cos'è che non ha fatto? Non ha dismesso i picchetti metallici. Ai sensi del decreto del Ministero, il solito decreto 247 VIG del 22 maggio del 2000 perché il gestore dell'infrastruttura

non ha definito gli standard tecnici ed i criteri costruttivi - stiamo sempre parlando dei picchetti naturalmente - ovviamente avrebbe dovuto denunciare Rete Ferroviaria Italiana anche ai sensi del decreto numero 1 del 6 aprile 2009 di ANSF perché il gestore dell'infrastruttura non ha emanato prescrizioni di esercizio e poi il decreto 188 del 2003 perché il gestore dell'infrastruttura non ha dismesso i picchetti metallici e poi - perché non è finito - il decreto legislativo 162/2007 che tanta parte ha avuto nel nostro processo perché il gestore non ha garantito il funzionamento sicuro della propria parte di sistema. Allora io, che sono una fastidiosa scrupolosa ed a volte anche precisina, sono andata anche a leggerle queste norme, sono andata anche a rileggerle per la centesima volta perché dico: ma forse mi sfugge qualche cosa. E Ve le produrrò, Presidente, anche questo forse è un mio fuor d'opera questo, Ve le produrrò perché forse è bene richiamare alla comune valutazione che il ruolo che è stato attribuito all'ingegner Di Venuta è un ruolo che esula talmente tanto perfino da quei doveri di garanzia che erroneamente il Pubblico Ministero ha individuato da imporgli un dovere sanzionatorio che nel sistema di Rete Ferroviaria Italiana non ha nessuno: l'audit. Non lo so, correndo con la fantasia posso arrivare dovunque però purtroppo una richiesta di 5 anni non è fantasia,

Presidente. E quindi se leggiamo ciò che dice il 247 VIG del Ministero dei Trasporti e della Navigazione e leggiamo esattamente gli articoli richiamati dal Pubblico Ministero nel capo d'imputazione vediamo che il soggetto è *"il gestore dell'infrastruttura definisce: standard tecnici..."* certamente non Ve lo sto a ripetere. Sempre se leggiamo l'articolo richiamato nel capo d'imputazione: *"al gestore infrastruttura spettano..."* e tutta una serie ovviamente di doveri che ben conosciamo. Quindi c'è, come dire, un doppio salto mortale ad un certo punto, nel senso che non solo all'ingegner Di Venuta si contestano ruoli, competenze, doveri, pretese garanzie che non può avere, non deve avere e non ha mai avuto perché sono di altri ma sulla scorta di questi pretesi doveri gli si rimprovera di non aver fatto qualche cosa che è addirittura una denuncia nei confronti del gestore dell'infrastruttura per non aver il gestore adempiuto a ciò che Vi ho appena letto. E forse queste contraddizioni in qualche maniera sono giunte al capolinea, mi passi l'espressione, Presidente. Perché se leggiamo la requisitoria del Dottor Giannino in questo caso ed andiamo all'udienza del 16 settembre del 2016 dove il Dottor Giannino commenta - e lo fa in maniera molto articolata - la famosa comunicazione organizzativa 185 dell'amministratore delegato di Rete Ferroviaria Italiana del 30 luglio 2008 fa un'osservazione che io penso di

condividere pienamente e dice: "nel sistema del trasporto ferroviario, ce l'ha detto Landozzi e ce l'ha riferito La Spina anche con alcuni casi concreti, è impossibile scindere il trasporto ferroviario in tante realtà produttive locali, la scelta del treno non la fa il direttore di Firenze, di Belluno o di Campobasso, il datore di lavoro dell'unità fiorentina - cioè Di Venuta - avrebbe potuto mettere una sbarra all'ingresso della regione Toscana, dire: fermi tutti, il treno si ferma qui perché io sono il datore di lavoro, io organizzo la mia impresa, si continua con quest'altro treno, ci si ferma al confine con il Lazio e nel Lazio poi si vedrà quale treno va avanti". Queste sono parole del Dottor Giannino perché giustamente fa una riflessione questa sì di sistema corretta.

Stiamo trattando della Direzione Compartimentale Infrastruttura di Firenze, una delle 15 che stanno sul territorio nazionale, una delle 15 che dipendono dalla Direzione Manutenzione che dipendono dall'amministratore delegato. Vogliamo chiedere all'ingegner Di Venuta di... come dire, di svolgere un ruolo di datore di lavoro sulla propria impresa, come dice giustamente il Pubblico Ministero, tale da consentirgli delle iniziative autonome un po' autoreferenziali, di fare delle cose che poi al confine con il Lazio evidentemente troveranno un altro direttore compartimentale di infrastruttura che può

pensarla in maniera diversa? Ma certamente no, ma questo è un errore che sarebbe - come dire - veramente al di là di ogni pensabile attribuzione di responsabilità pensare che l'ingegner Di Venuta possa mai aver fatto questo. Però questo è un sintomo, questo è un po' un sintomo perché è evidente che rileggendo le carte, ragionando come bene ha fatto il Dottor Giannino in tanti mesi di studio di qualcosa concretamente si è accorto parlando della DCI di Firenze e si è accorto che questa attribuzione anche del ruolo di datore di lavoro, questo ruolo per il quale evidentemente l'ingegner Di Venuta viene trascinato in questa vicenda anche con quelle contestazioni del centot... non me lo ricorderò mai del datore di lavoro... 81? Ecco, perché la detesto e quindi evidentemente non me la ricordo! 81 del 2008, queste attribuzioni, che sono comunque riportate nelle singole contestazioni in calce al capo d'imputazione ebbene evidentemente lasciano riflettere il Dottor Giannino sull'effettivo ruolo di quello che una Direzione Compartimentale Infrastruttura fa e cioè si preoccupa del proprio territorio nei limiti attuativi di iniziative di altri, come dice esattamente l'area di responsabilità della Direzione Compartimentale Infrastruttura e come dice esattamente il famoso mansionario. Dice ancora il Dottor Giannino: "L'unità produttiva - sempre alla stessa udienza - dovrebbe avere un prodotto finito che nasce, si

sviluppa e muore in quell'unità produttiva, quindi un prodotto come il trasporto che va da nord a sud non mi sembra che abbia una sua unità circoscritta alla singola unità territoriale". Parole sante che condividiamo totalmente e che danno anche un po' l'evidenza di quello che è non tanto e non solo l'errore di attribuzione di compiti che non gli spettano ma soprattutto di quello che è anche questa parte di sistema, questa Direzione Compartimentale - "compartimentale" e la parola stessa lo dovrebbe dire - che evidentemente si occupa di una parte del sistema sul territorio con ruoli meramente esecutivi e che giustamente il Pubblico Ministero non si sente di... come dire, di trasferire in... di tradurre, per meglio dire, sempre richiamando il famoso 81 del 2008 attribuendo al datore di lavoro Di Venuta dei ruoli che effettivamente non può porre in essere perché il sistema ferroviario italiano evidentemente - ma questo lo dirà da par suo benissimo il Professor Stile - è evidente che fa un po' a pugni, permettete, con l'81 del 2008 anche e non solo - ma questa è una goccia nel mare - in relazione proprio alle parole che il Dottor Giannino ha espresso. Dicevo le altre contestazioni. Ecco, le altre contestazioni che certamente non dobbiamo dimenticare sono quelle contenute per la sola posizione dell'ingegner Di Venuta a pagina 254 del decreto che dispone il giudizio e sono... non sto certamente a leggerle tutte ma

sono proprio quelle relative al datore di lavoro e quindi qui c'è un'elencazione articolata dei vari commi dell'Art. 15 e dell'Art. 17 e 18 del decreto legislativo 81 del 2008 che individuerebbero, individuerebbero ma in questo il Dottor Giannino evidentemente cade in una palese contraddizione se rimaniamo ancorati alle sue stesse parole in requisitoria, ebbene che contraddicono un po' l'effettività poi delle competenze dell'ingegner Di Venuta. Ma guardiamole per un attimo solo di sfuggita perché non voglio poi appesantirVi su questa prima parte del mio intervento però se leggiamo queste pretese attribuzioni di non aver fatto qualche cosa all'ingegner Di Venuta, leggendo questi articoli individuiamo sempre un solo tema e cioè: non aver dismesso i picchetti metallici; non aver tenuto conto della pericolosità dei picchetti; non ha eliminato il pericolo; non ha programmato la sostituzione; non ha preso provvedimenti in relazione a provvedimenti che potevano consistere nelle misure già citate nelle lettere precedenti... Insomma una valutazione di rischio in merito alla pericolosità del picchetto. Tutto evidentemente, anche questa parte in cui non entro dal punto di vista dogmatico/giuridico perché è un tema che mi trascinerrebbe altrove e poi, ripeto, molto meglio di me lo saprà fare chi mi seguirà, ma dobbiamo prestare un attimo però di attenzione anche a queste parole. Cioè le contestazioni

dell'81 del 2008 sono tutte trascinate dalla pretesa pericolosità del picchetto, quindi è evidente che è incentrato sull'ingegner Di Venuta ma non solo, perché poi in quel passo che non ho letto della contestazione si annidano altri trabocchetti che però tratterò subito dopo. Bene, per l'ingegner Di Venuta devo dire che poi il ruolo centrale ce l'ha evidentemente l'attribuzione della pericolosità al picchetto.

Ignoriamo per un attimo che sia il picchetto la causa dello squarcio, in questo momento devo dire mi astraggo da quello che è un tema fondamentale dibattuto e risolto e risolto a favore di Ferrovie dello Stato Italiane ma non mi interessa cioè provo a seguire anche il Pubblico Ministero su questo percorso e seguendolo con molta attenzione anche rispetto a quelle stesse cose che il Pubblico Ministero ha detto evidentemente mi scontro un po' con quello che è la funzione o per meglio dire i compiti, il ruolo dell'ingegner Di Venuta all'interno della Direzione Compartimentale tanto che... Ed anche qui una lettura attenta del capo d'imputazione non deve mai sfuggire perché è vero che io sono una Corderiana di ferro e sono innamorata evidentemente di questa impostazione processuale che Cordero ha dato una lettura del nostro Codice però dal capo d'imputazione dobbiamo partire evidentemente anche per la Vostra decisione ed oltre a quello che ho già detto è sintomatico che alla

conclusione di questo capo d'imputazione a pagina 255 e seguenti, richiamando anche qui il ruolo dell'ingegner Pezzati, si dica: *"non ha provveduto né dato disposizioni o direttive - tutte cose che non deve fare - omettendo di far rispettare la normativa..."* Anche qui vedete come ricade necessariamente in questa trappola che si è creato da solo il Pubblico Ministero? *"...normativa di carattere generale e preliminare alle valutazioni dei rischi specifici e delle singole articolazioni e delle imprese ferroviarie - quasi che l'ingegner Di Venuta dovesse dare anche un'occhiata a Trenitalia - in quanto alcune tipologie di rischi come quelle del transito delle merci pericolose nei centri abitati possono essere valutate soltanto attraverso una visione d'insieme che permetta di giungere alla determinazione di misure cautelative generali e di indirizzo a livello necessariamente dell'intero sistema nazionale"*. Ah, ma allora era già qui quello che il Pubblico Ministero poi più esplicitamente ci ha detto sia sul datore di lavoro in rapporto all'impresa circoscritta alla Toscana o pretesa tale e quell'obbligo di denuncia, di sanzione che gli viene attribuito. Qui tradisce il Pubblico Ministero il suo reale pensiero. Cioè non dimentichiamo mai che anche se stiamo trattando questo circoscritto panorama territoriale, beh, è la visione d'insieme che permette di giungere alla determinazione di misure cautelative

generali e di indirizzo. "A livello necessariamente dell'intero sistema nazionale". Sfugge al Pubblico Ministero una cosa: che il sistema nazionale non basta perché se guardiamo un attimo oltre frontiera - l'accennava prima l'Avvocato D'Apote giustamente - siamo un po' rigidi su questo in questa vicenda processuale, siamo un po' cauti nel non andare mai a vedere in modo adeguato quello che è un sistema di interoperabilità, quello che è un sistema in cui necessariamente queste parole del Dottor Giannino e del Dottor Amodeo contenute nel capo d'imputazione debbono essere travasate anche al di là dei nostri confini perché il treno non si può fermare al Brennero così come non si può fermare a Grosseto, è la stessa cosa. Perché evidentemente dobbiamo ragionare in termini non solo di interoperabilità ma di metodi comuni di sicurezza su cui devo dire in quel profluvio di carte che sono state prodotte alla nostra comune attenzione la chiave d'interpretazione c'è, basta leggerla. Non vado sui capi 83 ed 84 perché per espressa ammissione del Pubblico Ministero sono le stesse condotte sub 82, quelle che Vi ho letto. Allora mi potrei fermare qua, no? Adesso con un po' di presunzione potrei dire: Signori, basta una lettura attenta non orientata in maniera pregiudicata del capo d'imputazione che ci fa comprendere evidentemente la totale estraneità dell'ingegner Di Venuta a ciò che gli è stato

erroneamente attribuito però non arretriamo, non arretriamo perché è evidente che non solo per dovere difensivo, non solo per scrupolo professionale bisogna andare un po' oltre, bisogna andare un po' oltre perché trascinare l'ingegner Calogero Di Venuta in questa drammatica vicenda processuale, questa tragedia che è stata vissuta prima ovviamente da chi ha vissuto quello che io in punta di piedi mi astraggo dal toccare ma è una tragedia, Presidente, mi consenta, anche un percorso processuale così difficile, in cui ci si sente responsabili - perché questo dice il Pubblico Ministero - di 32 vittime, è drammatico vivere questa esperienza da parte di chi ritiene di aver fatto solo e soltanto esclusivamente il proprio dovere. E giustamente dice l'ingegner Di Venuta in un appunto che mi ha lasciato: "non avevo attribuzioni per emanare prescrizioni in materia di circolazione dei treni, il mio compito era quello di garantire gli standard di efficienza dell'infrastruttura su cui circolano i treni: i binari, il corpo stradale, le gallerie, i ponti". E quindi è nel limite di queste attribuzioni che devo mantenere l'infrastruttura allo scopo di garantire la sicurezza e la regolarità dell'esercizio ferroviario. Definire la velocità dei convogli non era certo competenza della Direzione Compartimentale Infrastruttura, gli unici momenti in cui avrei potuto imporre - e l'ho fatto - una

riduzione di velocità sono in caso di lavori al binario perché i lavori al binario sappiamo possono essere effettuati anche in regime di interruzione della circolazione ferroviaria oppure in un caso di improvviso degrado alle infrastrutture in cui evidentemente c'è una frana, uno smottamento... Purtroppo ciò che ci circonda ci fa ben intuire che cosa possa accadere anche sull'infrastruttura in casi drammatici anche di terremoti, per cui non solo una interruzione della circolazione ma evidentemente la necessità di dover individuare dei limiti di velocità che possono essere adeguati a quel danno che l'infrastruttura ha patito a causa di eventi esterni. Chiusa questa prima parte vediamo molto rapidamente che cosa... chi è, anzi, più che cosa, chi è l'ingegner Calogero Di Venuta e vediamo anche di capire quelli che poi sono gli atti che sono a sua firma e che sono stati travasati in questo processo e vedere se questi atti corrispondono... Evidentemente noi siamo viziati da questo errore di partenze, Presidente, perché noi dobbiamo confrontare gli atti che raccogliamo con quel mansionario errato che conosciamo però proprio per non arretrare di fronte alla necessità di - come dire - affondare la lama in quelle che sono le emergenze processuali, ebbene, io ritengo che sia doveroso anche leggere con attenzione quei compiti corretti, i veri compiti in modo tale da poter capire che semmai fossero

stati anche correttamente espressi nel capo d'imputazione l'ingegner Di Venuta avesse qualche possibile responsabilità. Ricordiamo una cosa: che da quando assume... È un ingegnere civile, l'ingegner Di Venuta ha conseguito una laurea al Politecnico di Torino, un percorso importante all'interno delle Ferrovie dello Stato, allora azienda Ferrovie dello Stato, ci entra nel 1977 ed il suo percorso lo porta poi a dirigere la DCI di Firenze che, ricordiamo, ha un'estensione di linee ferroviarie di 1700 km. ed ha il supporto di circa 1800 unità. Non dimentichiamo mai anche i numeri perché dobbiamo anche renderci conto di quale sia la complessa attività che viene gestita sul territorio. Non dimentichiamo mai questo passaggio su cui io mi ostino in maniera, se volete, anche un po' petulante: la DCI ha una funzione meramente esecutiva, la funzione esecutiva sul territorio nei termini che Vi ho letto prima e non sto a ripetere. Cosa c'è all'interno degli atti che tanto ci può interessare per comprendere quello che l'ingegner Di Venuta ha fatto in questo suo percorso nella DCI? Abbiamo sostanzialmente tre cose, almeno queste io le ritengo quelle più importanti: abbiamo il piano integrato della sicurezza del 2009 della Direzione Compartimentale Infrastruttura di Firenze che evidentemente firma il 28 settembre del 2008 l'ingegner Di Venuta, è una produzione 994 del Pubblico Ministero e necessariamente il piano

integrato della sicurezza della DCI di Firenze non può che inquadarsi nel piano più generale che è emesso nel sistema integrato gestione della sicurezza da parte di Rete Ferroviaria Italiana. C'è una cosa che a me preme sottolineare perché a volte sfuggono i particolari quando si parla di visione d'insieme e quando queste visioni d'insieme trascinano un po' in maniera anomala, ecco, un po' tutti e cioè se scendiamo un attimo sul territorio e leggiamo il piano integrato della sicurezza di Di Venuta capiamo subito quello che fa al di là di queste indicazioni che sono a volte anche un po' noiose - no? - da leggere e da ripetere. "Il gestore infrastruttura - lo si legge a foglio 5 di questo documento - il gestore di infrastruttura individua delle criticità". È ovvio che se individua delle criticità non è che le individui a Pisa, le individua in maniera generale e trasferisce alle singole unità territoriali queste criticità in modo tale da poter indicare delle necessità di possibile verifica operative sul territorio in modo tale da dare loro delle indicazioni che possono essere di qualche utilità. Per ogni criticità vengono individuate a cura della DCI di Firenze le azioni atte a ridurla; queste azioni costituiscono le SOP, le Schede Operative di Progetto. Allora se ci leggiamo queste schede operative di progetto ma basta leggere - come dire - questa pagina del piano integrato di sicurezza a firma di Di Venuta, tra

queste... Perché ovviamente le ho lette perché dico: non basta dire che fa questo, vediamo cosa fa nel concreto. Ad esempio per quello che ci è più vicino nell'impostazione dei Pubblici Ministeri: "effettuazione di analisi dei rischi che consentano di valutare lo stato di sicurezza del sistema ferroviario", tema grandissimo, è evidente e Rete Ferroviaria si fa scrupolo, è evidente, di dare queste indicazioni localmente. Queste schede operative di progetto sono indicate specificamente all'interno di questo piano integrato della sicurezza della DCI con dei numeri che richiamano esattamente ciò che è stato fatto per rispondere alle criticità segnalate da Rete Ferroviaria Italiana. Ne prendo una tanto per capirci di che cosa stiamo parlando. A volte è un po' noioso, mi rendo conto, entrare nel dettaglio tecnico, non siamo ingegnere ed a volte mi sembra anche di esserlo un po' diventata però bisogna un po' entrare anche un attimo nel capire cosa tutti i giorni l'ingegner Di Venuta in questo caso fa. Ebbene, se prendiamo una di queste schede operative di progetto proprio nel limite cioè, per meglio dire, nell'indicazione di quella criticità che è evidenziata all'interno di questo piano che egli ha firmato c'è scritto: "interventi derivanti dal processo di individuazione dei pericoli e valutazione dei rischi; irregolarità della geometria del binario; anormalità dei deviatori; mancato accertamento di regolare

posizione del deviatoio; interventi di miglioramento; adeguamento agli indirizzi aziendali". Non Vi leggo tutto il resto perché poi evidentemente segue a questo perché insomma Rete Ferroviaria come Ferrovie dello Stato Italiano sanno fare quello che fanno. Segue anche la necessità, ove del caso, di una attività di formazione ovviamente delle unità produttive locali rispetto a delle iniziative che in questo caso la Direzione Compartimentale Firenze prende sul singolo territorio. È chiaro che poi se si fa qualche cosa sul territorio e questo qualcosa è un po' diverso da quello che si è fatto fino a quel momento bisogna formare anche gli operai per consentire loro di comprendere cosa è stato fatto ma non voglio indulgere oltre. Una cosa interessante sempre da considerare è quello che... è uno - come dire - dei *leitmotiv* di questa vicenda processuale molto distorta, molto mal interpretata, molto orientata, un po' disturbata devo dire nell'impostazione critica che il Pubblico Ministero ha voluto dare. Se si legge un'altra di queste schede operative di progetto si capisce che cosa si intende per quella "tutela ambientale".

Che si intende per "tutela ambientale"? Perché qui si è sentito dire un po' tutto. Io sto parlando di queste schede operative di progetto che ovviamente appartengono a questo piano integrato firmato dall'ingegner Di Venuta, non sono nell'astrazione pura ma cerco di leggere quando

si parla di "tutela ambientale" - perché questo ci è scritto nel DVR - concretamente che cosa si fa: gestione rifiuti; detenzione ed utilizzo sostanze pericolose; controllo e bonifica dei manufatti contenenti amianto; scarichi idrici; impianti termici; rumore; emissioni in atmosfera; campi elettromagnetici etc.. Ecco, quindi non è necessario - come dire - trascinare la parola "ambiente" nell'iperuranio per portarci dentro l'81 del 2008 e quant'altro e tornare sulla comunicazione organizzativa 185 che dicevamo prima, no, basta leggere quello che concretamente poi si fa per applicare quello che è una garanzia di sicurezza anche sotto il profilo della tutela ambientale, basta leggerle le cose. Ma veniamo al DVR perché il DVR è sicuramente un documento importante che è firmato da Di Venuta il 23 dicembre del 2008 ed è un documento che evidentemente fa parte delle produzioni del Pubblico Ministero dove scorro alcuni temi, li scorro perché voglio dire basta una lettura di questo documento non pregiudicata tale da orientare diversamente certe interpretazioni per capire in che cosa consiste il DVR ed in che cosa l'ingegner Di Venuta è stato così scrupoloso da inserire, da dettagliare nell'ambito evidentemente di un sistema di sicurezza nazionale. Quando si parla di "indagini ambientali" nel DVR si fa riferimento a: rumori; vibrazioni; amianto; piombo; radon; campi elettromagnetici; radiazioni non

ionizzanti; radiazioni ionizzanti; polveri; fumi; illuminazione; microclima. Allora qui ci spieghiamo perché nelle schede operative di progetto quando si parla di sistema di sicurezza in quella genericità che indica come elemento possibilmente critico il gestore dell'infrastruttura quelle schede operative poi parlano di dettagli nel senso che Vi ho letto prima perché è nel DVR che c'è questo paradigma di riferimento corretto, corretto evidentemente, se conosciamo bene come sono fatti i DVR. La prevenzione degli incendi viene ovviamente tutelata in maniera analoga; quelli che sono i... come dire, le sfumature attraverso le quali si vuol far passare il tema datoriale attraverso un percorso che tuteli terzi, il pubblico e l'ambiente inteso come ambiente umano, così dice il Dottor Amodeo: "non dimentichiamoci dell'uomo nell'ambiente". È vero, ha ragione, non dimentichiamoci dell'uomo ma non dimentichiamoci neanche dell'ingegner Di Venuta perché se crediamo che l'ingegner Di Venuta all'interno del DVR quando parla dell'ambiente parla dell'uomo evidentemente stiamo facendo un discorso sociologico, non stiamo entrando all'interno di quelle che sono le mansioni specifiche dell'ingegner Di Venuta. E mi spiace essere così - come dire - critica nei confronti dell'impostazione della Procura che tanto stimo e tanta parte ha avuto in questa vicenda faticosissima da

sostenere ma non si può non leggere il DVR quando si capisce chi è un lavoratore, che cosa serve il DVR, qual è il concetto di "ambiente". Devo dire che basta scorrere il DVR, se uno leggesse questo documento di valutazione del rischio con occhio un pochino obiettivo capirebbe anche quanto è fatto bene, quanto sia impegnato l'ingegner Di Venuta nell'ambito ovviamente di quelle che sono le direttive di carattere generale di un documento di valutazione dei rischi a dettagliare il più possibile quali sono gli strumenti di tutela e di garanzia della sicurezza. Si parla anche ovviamente di esplosivi, non si può non parlare di esplosivi nel documento di valutazione dei rischi. Anche qui porrò alla Vostra attenzione senza leggerVelo in questo momento quelli che sono dei passi a mio giudizio importanti anche rispetto a certi temi che possono essere considerati affini a quelli che ci riguardano, affini dal punto di vista etimologico, dal punto di vista delle definizioni non dal punto di vista del contenuto e della sostanza di quello che deve fare un ingegner Di Venuta all'interno della Direzione Compartimentale.

E poi quando si parla di tutto il tema relativo alle schede di elaborazione anche lì si riparla ovviamente di quello che è la tutela ambientale, beh, bisognerebbe capire quali sono gli strumenti di tutela del lavoratore, come sono indicati, come sono collocati all'interno del

sistema. E veniamo ad una... come dire, ad un dettaglio che a me ha dato particolarmente fastidio per l'equivoco che può sorgere nell'interpretazione di questo passaggio: la gestione della sicurezza - è sempre all'interno del DVR - nelle attività con più soggetti interferenti. Allora, non vorrei che si pensasse - ma questo lo dico proprio con la massima onestà intellettuale perché troppe cose ho sentito in quest'aula - che i soggetti interferenti sono quelli che interferiscono con l'esercizio ferroviario e quindi sono i soggetti che possono essere anche esterni ovviamente al sedime ferroviario, i soggetti che possono interferire, interferire inteso come comunicare con un territorio interno, all'interno del quale si svolge l'esercizio ferroviario e che possono essere oggetto di tutela all'interno del documento di valutazione dei rischi. Non è così, chiariamolo subito. Sarà un errore di sistema? Non lo so, non spetta a me valutarlo ma non spetta neanche al Pubblico Ministero valutarlo trascinando il rischio di interferenze come un rischio che attiene a quel presupposto di causalità della colpa rispetto alla drammatica vicenda che stiamo vivendo, per meglio dire, scusate, non la stiamo vivendo affatto, che stiamo osservando. Ebbene, all'interno di questo paragrafo sui soggetti interferenti si capisce subito quali sono i rischi principali all'interno dell'ambiente di Ferrovie

dello Stato che sono evidentemente attinenti ai soggetti che interferiscono con le lavorazioni all'interno dell'esercizio ferroviario, all'interno, all'interno, all'interno. Non sto a leggerli, Presidente, perché sono anche facilmente intuitivi. Veniamo ad un altro passaggio ancora più specifico che è il documento di valutazione dei rischi che riguarda evidentemente Viareggio cioè la relazione di impianto che riguarda esattamente quel territorio che è contenuto nel DVR principale ed a cui è necessario fare riferimento per capire esattamente questo documento di valutazione dei rischi se interferisca evidentemente con quelle condotte che ritengono i Pubblici Ministeri essere causali di responsabilità nell'incendio, disastro ed omicidi. È del 23 dicembre del 2008.

Allora, non disturbi quello che sto per leggere perché è l'ovvio che bisogna leggere ma è un ovvio purtroppo che deve essere anche capito ed interpretato all'interno della funzione di questo documento di valutazione: "emergenza incendi: basso" e certo che è bassa l'emergenza incendi, stiamo parlando di quello che è un documento di valutazione dei rischi in relazione all'impianto di Viareggio rispetto al quale documento tutto quello che viene valutato per questa valutazione è: le possibilità di innesco; possibilità di propagazione e sviluppo; scenari incidentali; situazione di pericolo per

l'uomo, beni e l'ambiente. E non torniamo sul tema ambiente anche se c'è il Dottor Amodeo e lo vorrei riprendere, non foss'altro per averlo come interlocutore. Buongiorno Dottor Amodeo. Lo lascio un attimo da parte. "Emergenza incendio, eventi naturali, emergenze sanitarie" è contenuto in un ulteriore documento: il piano delle emergenze interne - che non firma l'ingegner Di Venuta ma in questo caso poco ci interessa - che evidentemente dettaglia quelle che sono le emergenze critiche rispetto all'emergenza incendi e cioè la prevenzione delle situazioni di emergenza relative all'impianto che sono tutte quelle cose che noi conosciamo benissimo e che in questo caso doloroso, dolorosissimo hanno funzionato: il piano di emergenza, di evacuazione della stazione di Viareggio, gli allarmi, i megafoni che segnalano la situazione e quindi evidentemente invitano ad evacuare la zona... Non sto a dire di più. "Manuale del sistema integrato di gestione per la sicurezza della circolazione dei treni ed esercizio ferroviario" anche questo lo firma l'ingegner Di Venuta, lo firma con una doppia revisione il 20 giugno del 2008 ed il 22 gennaio del 2009, anche questo è una produzione documentale del Pubblico Ministero all'interno del quale c'è un utile organigramma di riferimento più dettagliato di quello che Vi ho fatto vedere prima perché evidentemente è contenuto all'interno del sistema

territoriale. Ebbene, la lettura - lettura che non Vi infliggo - però all'interno di questo documento, di questo manuale per meglio dire, "Manuale del sistema integrato e gestione della sicurezza e circolazione dei treni" diciamo c'è un elenco pacifico di quello che un manuale di questo tipo deve indicare tra cui - lo ripeto fino all'ossessione - il manuale... mi scusi, minimizzare gli impianti ambientali negativi perché - non voglio tornarci più - impatti ambientali negativi è quello che ho detto fino a questo momento e che è dimostrato anche dalle schede operative di progetto. Ebbene, *"in circostanze particolari - si dice in questo manuale - dovute ad esempio all'imprevisto manifestarsi di situazioni di degrado dei livelli di sicurezza causate da fattori tecnici, organizzativi o gestionali contingenti è previsto che la DCI adotti iniziative a carattere eccezionale"*. Perché leggo questo, Presidente? Perché questo è l'unico passaggio contenuto in questo manuale in cui la Direzione Compartimentale si stacca - diciamo così - in una previsione in cui in maniera più autoreferenziale debba contribuire a prendere le iniziative rispetto a circostanze particolari e quindi queste iniziative siano iniziative di carattere eccezionale che evidentemente non costituiscono la normalità della loro attività ma si inseriscono in una eccezionalità di intervento legato alla eccezionalità ad

esempio di una situazione di degrado. Lo ripeto perché anche qui questo margine di autonomia da parte della Direzione Compartimentale Firenze ed in particolare della Direzione Compartimentale Infrastruttura che è poi attribuita all'ingegner Di Venuta al di là dell'errore di indicazione del capo d'imputazione, ebbene, questo - come dire - eccesso di attribuzioni di iniziative si scontra perfino con un paradigma di riferimento normale, naturale che in qualsiasi manuale di sicurezza, di gestione della sicurezza evidentemente deve essere contenuto: all'eccezionalità si risponde con l'eccezionalità ed evidentemente non rientra questa eccezionalità in nessun paradigma di condotta causale rispetto alla nostra vicenda. Un passo avanti con altri documenti che sono stati introdotti nel processo in relazione alla posizione dell'ingegner Di Venuta. Li cito semplicemente per darne evidenza ma non sono documenti a firma dell'ingegnere, sono documenti che possono essere richiamati all'interno di quei documenti firmati dall'ingegner Di Venuta o essere allo stesso collegati da un punto di vista evidentemente di una pianificazione generale ma che sono documenti che possono avere un rilievo - lo dico per il Tribunale - in modo tale da poter inquadrare meglio i limiti di questo ruolo. Allora, faccio riferimento ad un'acquisizione dell'8 ottobre 2014, il piano di emergenza della stazione di Viareggio. Mi ha anche un po'

stupito devo dire, no? Perché se quei documenti che Vi ho letto prima sempre nell'ambito della gestione della sicurezza sono documenti che poi non possono non essere coordinati con altri documenti che dagli stessi sono richiamati e che lavorano evidentemente in sinergia poi dal punto di vista operativo sul territorio benché di competenza di altre strutture, sono un po' stupita che soltanto all'8 ottobre del 2014 la Procura della Repubblica, come dire, stimoli la Polizia Ferroviaria per acquisire questi documenti ma ne prendo atto. Quel che è certo è che la pianificazione e gestione delle emergenze - e non sto adesso a leggerVi una serie di dettagli interni di questi atti - non è di competenza della DCI, è di competenza della Direzione Strategia Qualità e Sistemi ed in particolare il piano generale dell'emergenza della stazione di Viareggio appartiene alla Direzione Movimento ed alla Direzione Compartimentale Movimento cioè non c'entra nulla la Direzione Compartimentale Infrastruttura. Questo non lo dico perché evidentemente siano altri i soggetti che debbano essere considerati ed attenzionati - diciamo così - dalla Procura, non c'entra nulla, semplicemente bisogna anche individuare bene nell'ambito delle proprie competenze anche qui quali sono i documenti a firma dell'ingegner Di Venuta in relazione esattamente ai ruoli dallo stesso svolti. Che sia formalmente un datore di lavoro questo è un documento che

è agli atti ed è una retrodatazione del ruolo di datore di lavoro che è una comunicazione organizzativa, la 207 del 13 maggio 2009, all'interno della quale comunicazione organizzativa si fa riferimento anche in relazione a questa Direzione Compartimentale si fa riferimento al provvedimento di nomina dei dirigenti e responsabili delle strutture indicati come "datore di lavoro".

Il dato, come dire, di rilievo per Voi semplicemente per inquadrare in maniera corretta l'aspetto cronologico è che questa indicazione del ruolo datoriale fa data dal momento della nomina, quindi - ripeto - questo documento è del 13 maggio 2009, 1 mese prima dell'incidente e quindi della conclusione del percorso indicato nell'imputazione però soltanto al 13 maggio 2009 la comunicazione organizzativa indica specificamente questo ruolo. Per, come dire, chiudere questa parte non posso sottrarmi ad un confronto con la comunicazione organizzativa 185 del 30 luglio 2008 che già richiamavo prima e che è una comunicazione organizzativa su cui il Pubblico Ministero ha particolarmente insistito. E forse è bene anche capire, visto che con grande dovizia di particolari la Procura anche in requisitoria ha cercato di sottolineare che proprio sulla base della 185 del 2008 vi siano degli elementi utili per la comprensione di questa tutela ambientale su cui tanto si è insistito, beh, io credo che basti leggere gli adempimenti che

vengono indicati per il datore di lavoro responsabile dell'unità produttiva, adempimenti che poi - come si leggono in questo documento - sono anche delegabili tanto che insomma viene anche il sospetto che non siano materie di particolare, particolarissimo rilievo se possono essere anche oggetto di deleghe su soggetti dipendenti. Ebbene basti leggere questo documento - non Ve lo infliggo però si parla dalla nomina del medico competente alle istruzioni ai lavoratori in caso di pericolo grave, immediato, inevitabile e che abbandonino quindi il posto di lavoro, la zona pericolosa - e si comprende che i provvedimenti che vengono adottati sono finalizzati ad *"evitare che le misure tecniche adottate possano causare rischi per la salute della popolazione o deteriorare l'ambiente esterno verificando periodicamente la perdurante assenza di rischio"*, si parlerà poi della gestione del infortuni e delle malattie professionali. Perché dico questo, Presidente? Per, come dire, abbandonare poi definitivamente il tema. Perché sennò si dice: eh, beh, l'Avvocato Giovane non ha parlato della 185, certo, faceva comodo non parlare della 185. No, l'ho letta la 185, l'ho letta anche con una certa attenzione e mi sono anche - come dire - fatta scrupolo di capire se ci fossero nelle maglie di questi dettagli argomentativi anche degli allegati qualche cosa che possa ricondurre in qualche maniera il Pubblico Ministero a giustificare

quello che ha detto. No, no, perché quando si dice "causare rischi di salute per la popolazione o deteriorare l'ambiente esterno" non si fa certamente riferimento a situazioni emergenziali sotto il profilo incidentale che causino drammatici danni all'esterno dell'ambiente ferroviario, si fa riferimento a ciò che quotidianamente viene svolto in ambito ferroviario che operativamente viene svolto in questo caso sul territorio e quali siano eventuali misure tecniche da adottare quando questa attività possa comportare dei rischi per la popolazione. Vogliamo fare riferimento ad un tema tanto ribadito all'interno del documento di valutazione dei rischi: l'elettrocuzione, perché è un tema che evidentemente può portare, se non adeguatamente monitorato, controllato, messo in sicurezza, danni alla popolazione circostante ed evidentemente debbono essere adottate delle misure tecniche di tutela nell'ambito di un esercizio lavorativo quotidiano, non nell'ambito dell'eccezionalità, drammaticità di un evento incidentale. Non sfugga, vabbè, lo dico semplicemente per chiudere questo tema, che questo piano di emergenza della stazione di Viareggio è datato 2006, quindi è risalente anche a molto prima che l'ingegner Di Venuta entrasse in Compartimentale Infrastruttura, non attiene minimamente alla manutenzione perché attiene al movimento e non deve sfuggire che questi piani delle emergenze - questo di

Viareggio come evidentemente quelli di tutte le stazioni ferroviarie - sono fatti in accordo anche con gli enti locali ed ovviamente anche con i Vigili del Fuoco. Allora, veniamo ad un altro tema che a me sta particolarmente a cuore ma che anche questo è oggetto di... Eh? Sì, cioè è un po' un ampliamento dice l'Avvocato Moscardini nel senso che: ma perché ti interessi di quello che sto per dire quando in realtà... Scusate ma vengo da una tracheite devastante, psicologica secondo me cioè mi è venuta la tracheite perché non volevo ovviamente parlare oggi ma questi sono problemi di carattere psicologico e mentale che mi tengo tutti per me. No, perché devo andare anche a sfiorare diciamo?

(Viene data una caramella da parte del Pubblico Ministero Dottor Amodeo)

AVV. GIOVENE - No, che gentile! Posso fare un piccolo inciso? Oltre a ringraziare formalmente il Dottor Amodeo per le caramelline posso dire una cosa un attimo prima di...? Eh? Non a verbale? Ah, anche a verbale. Eh? No, tanto per - come dire - interrompere un attimo il percorso delle mie parole. La prima discussione importante che ho fatto, che ero appena procuratore, l'ho fatta a Reggio Calabria in un narcotraffico di quelli che stanno soltanto a Reggio Calabria, che ormai stanno anche da altre parti ma allora - parlo dell'84 - stava a Reggio... Sì, ci siamo portati anche un po' avanti però insomma ero a Reggio

Calabria, io ero giovanissima ed ero procuratore e soltanto grazie alla cortesia del Presidente - che allora non si poteva patrocinare fuori distretto, no? - che era tra l'altro il Presidente Cordova, mi fu consentito con un... come dire, un impiccio processuale, diciamo così, sostituendo un Avvocato locale e giurando che non si sarebbe mai sollevata nessuna nullità mi fu consentito di discutere la posizione di uno di questi signori per i quali avevano chiesto 24 anni, insomma quelle pene lì. E mi alzo e mi parte la voce cioè completamente sparita, afona e si alza - mi fa piacere ricordarlo - l'Avvocato Giurato, forse l'Avvocato Scalise che ha frequentato quegli ambienti se lo ricorda, che era il decano degli Avvocati di Reggio Calabria che sedeva nel banco davanti a me che in maniera molto carina, come ha fatto oggi il Dottor Amodeo pur essendo praticamente il quasi figlio dell'Avvocato Giurato, mi porge questa caramellina e mi dice: "Stai tranquilla, stai tranquilla, adesso passa" quindi con la caramellina è passato.

PRESIDENTE - A questo punto facciamo 5 minuti di interruzione perché così la caramellina la prendiamo tutti!

AVV. GIOVENE - La prendete anche Voi? Va bene, grazie.

- Viene momentaneamente sospeso il processo alle ore 11:40.

- Si riprende il processo alle ore 12:00.

PRESIDENTE - Avvocato Giovene, possiamo riprendere?

AVV. GIOVENE - Sì, grazie Presidente. Allora, cerco di

concludere la posizione di Di Venuta, ho ancora tre temi.

PRESIDENTE - Silenzio, silenzio per favore. Accomodatevi.

AVV. GIOVENE - Allora, dicevo prima delle caramelline che è necessario in qualche maniera, come dire, allargare gli spazi entro i quali è collocato l'ingegner Di Venuta perché questo purtroppo lo fa, sia pure in maniera allusiva, il capo d'imputazione. Lo dico quindi soltanto per uno scrupolo, ritengo che sia doveroso, anche perché il tema è stato trattato sia dal Pubblico Ministero che dalle Parti Civili, dare evidenza anche di alcune indirette - se mi permette, Presidente, questa espressione - indirette contestazioni la cui collocazione però all'interno del capo d'imputazione di Di Venuta giocano un ruolo allusivo, suggestivo e per alcune delle Parti Civili anche determinante e quindi non posso farne a meno. Allora, il primo tema è quello relativo al cosiddetto rinnovo dell'infrastruttura. Questo è un tema che non riguarda soltanto l'ingegner Di Venuta ma riguarderà anche altre posizioni però è interessante richiamarlo, poi lo tratterò meglio successivamente per altri, ma capire il modo come è stato richiamato all'interno del capo d'imputazione. In quel paragrafo che prima non ho letto e che è contenuto a pagina 253 del decreto si fa riferimento a tutta una serie di cose che non sono state fatte da parte dell'ingegner Di Venuta

richiamando ovviamente il contenuto della specifica tecnica del 2001 che ben conosciamo ritenendo che avrebbe dovuto l'ingegnere porre in essere tutta una serie di comportamenti - siamo sempre nell'ambito della pericolosità del picchetto - in ragione del ruolo rivestito proprio perché conoscendo la specifica tecnica del 2001 evidentemente doveva avere un po' un quadro di riferimento che gli consentiva in qualche maniera di allertarsi rispetto all'indicazione della specifica tecnica, cosa che non ha fatto - e questo secondo me è il passaggio importante - *"nonostante in data 9 ottobre 2007 con delibera 143 fosse stato autorizzato dall'amministratore delegato di RFI l'ulteriore finanziamento di euro 950 mila in aggiunta ai 4 milioni per lo stesso progetto stanziati con sottoscrizione del precedente AD"*. Un po' fumosa questa frase ma sostanzialmente si vuol dire questo: tu, Di Venuta, conoscevi bene quelli che erano i rischi o per meglio dire la pericolosità del picchetto in relazione al trasporto delle merci pericolose, lo conoscevi così bene perché evidentemente la specifica tecnica, il contenuto di quella specifica tecnica del 2001 non poteva non sfuggirti e poi in ogni caso sapevi perfettamente che il 9 ottobre del 2007 era stato autorizzato con una certa delibera un finanziamento di 950 mila euro in aggiunta ai 4 milioni che erano già stati erogati. Per fare cosa?

Questa delibera e questo finanziamento - sul quale ci soffermeremo dopo, ripeto, ma che comunque va tenuto presente nel nostro caso - ha un rilievo... Si tratta di due delibere che riguardano appunto uno i 4 milioni prima e poi dopo i 950 mila euro relativi al rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria, non stiamo parlando da Viareggio ma stiamo parlando di quello che poi a pagina successiva, a pagina 254 si dice in maniera più esplicita. Ricordate tutto quel contesto di "non ha denunciato", "non ha sanzionato", "non ha sollecitato", "non ha suggerito" anche in relazione al decreto legislativo 188 del 2003 e non lo ha fatto - si dice in quest'altro passaggio del capo d'imputazione - in quanto *"il gestore dell'infrastruttura avrebbe dovuto, in occasione del rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria sul piano tecnico, dismettere i picchetti metallici"*. Insomma il ragionamento è un po' questo. Il parametro di riferimento è il decreto legislativo 188 del 2003 almeno qui nella parte in cui in occasione del rinnovo il gestore non ha fatto qualcosa e cioè non ha ovviamente installato la base assoluta rimuovendo i picchetti metallici.

Si parla di "rinnovo" dell'infrastruttura ferroviaria e questo tema è legato a quello che Vi leggevo poc'anzi perché quelle delibere 142 - e poi ci sarà la 191 - quelle dei 4 milioni e dei 950 mila euro proprio di

rinnovo trattano. Allora non entro nel merito delle delibere, ripeto, ne parlerò dopo perché questo è un tema importante, anzi, ritenuto molto rilevante tant'è che nei capi d'imputazione vi si dà particolare rilievo. Quello che mi interessa in questo momento solo evidenziare è che arriva l'ingegner Di Venuta in DCI il 24 aprile 2008, ricordiamo, mentre questi lavori vengono conclusi - e questa è una produzione documentale integrativa che ha fatto il Pubblico Ministero il 18 giugno del 2014... Quando mi riferisco alle date sono le date delle udienze all'interno delle quali sono stati comunicati gli avvisi di deposito, comunque sono le date a cui si fa riferimento nell'indice del 430 - dicevo all'interno di questo documento depositato dal Pubblico Ministero nel 2014 si dà pacifica evidenza della data in cui sono finiti i lavori che è una data molto antecedente all'ingresso di Di Venuta nella DCI, in particolare faccio riferimento ai lavori... Io non prendo neanche in esame la data della delibera, prendo in esame la data di conclusione dei lavori proprio così per utilizzare un metro ancora più ampio. I lavori sono stati finiti i primi il 16 gennaio del 2005 ed i secondi il 9 maggio del 2007 e poi c'è stato il varo dei deviatori in relazione a questa attività lavorativa, varo dei deviatori che è stato fatto in relazione ai lavori finiti per prima ad ottobre del 2005. Perché dico questo? Perché evidentemente questo

tema, che è - come dire - lontano dalla posizione dell'ingegner Di Venuta ma purtroppo richiamata come mancata denuncia, mancata sanzione in relazione ai compiti del gestore infrastrutture in occasione del rinnovo dei binari, delle lavorazioni sui binari, bene, questo tema - come dire - aveva poca consistenza all'inizio se addirittura ciò che documenta l'esecuzione di quei lavori è stato introdotto dal Pubblico Ministero a distanza di 5 anni dall'incidente ferroviario; una produzione che tra l'altro viene reiterata dal Pubblico Ministero il 26 giugno del 2014 dove si fa un'espressa richiesta tramite la Polizia Ferroviaria proprio alla DCI di Firenze per avere documentazione rispetto ai lavori in esame. Ripeto, questi lavori si sono conclusi - gli ultimi - almeno 1 anno prima del ingresso dell'ingegner Di Venuta in DCI. Veniamo ad un tema, come dire, che io trovo particolarmente importante da trattare non perché sia importante ma perché importante è stato ritenuto all'interno di questo processo. Faccio riferimento anche qui ad un tema che nel capo d'imputazione entra un po' di sfuggita sempre tramite questo addebito che l'ingegnere avrebbe dovuto muovere a Rete Ferroviaria Italiana perché nel passaggio a pagina 253, nel passaggio conclusivo di quel paragrafo che stavo leggendo prima si fa riferimento al *"non valutare né segnalare - etc. etc. - in presenza di lavoratori, utenti e popolazione circostante non*

adeguatamente protetta". Ci chiediamo che cosa si intenda "non adeguatamente protetta", non ce lo dovremmo chiedere più perché tutto il capo d'imputazione è infarcito di questa espressione: "non separata", "non protetta" perché non ha tenuto conto - questo faccio riferimento alla sola posizione di Di Venuta a pagina 254 in relazione al decreto legislativo 81/2008 - "non avendo tenuto conto anche in relazione a fattori ambientali quali il passaggio delle linee adibite a trasporto di merci pericolose all'interno dell'abitato ed a pochi metri delle abitazioni", un tema che viene ripreso anche nell'Art. 18 lettera Q): "transito veloce di convogli trasportanti merci pericolose all'interno di un centro abitato non separato dai binari" e viene ripreso anche in quella espressione conclusiva nell'indicazione di questa condotta attribuita all'ingegner Di Venuta laddove a pagina 256 dice: "in presenza del pericolo costituito dalla permanenza dei picchetti soprattutto negli attraversamenti urbani densamente abitati e non separati o protetti dall'adiacente rete ferroviaria". Allora, il tema "barriere antirumore" adesso non vorrei, come dire, enfatizzarlo troppo perché è stato, permettetemi, già demolito all'interno della nostra storia processuale però merita attenzione, merita attenzione per una serie di ragioni che adesso vado ad esporre. Anzitutto vediamo quale può essere la risposta dell'ingegner Di Venuta ad

una possibile attribuzione di responsabilità rispetto alla mancata installazione delle barriere antirumore. Beh, una ovvia considerazione è che se avesse dovuto installare queste barriere antirumore per se non 1700 km. di linea che erano quelli di sua competenza quantomeno in relazione ai centri più densamente abitati basti pensare che quel maledetto treno ha percorso anche un po' prima la linea di Genova e quindi evidentemente sulla linea di Genova dire che ha incrociato centri abitati è dire poco perché attraversa praticamente la città. Quindi quello che viene considerato utile ai fini di un contenimento della diffusione del gas al di fuori del sedime ferroviario è, intesa come barriera antirumore, che evidentemente se fosse presa in considerazione rispetto a questa funzione dovrebbe evidentemente attraversare l'intero territorio nazionale essendo un territorio fortemente abitato lungo la linea ferroviaria.

Certamente non si può pensare ad un'azione mitigativa della barriera antirumore nel senso che è stato prospettato all'inizio diciamo di questa vicenda processuale, un tema che è stato già disinnescato molto prima ma che proprio all'inizio - ricorderete - del nostro dibattito sono intervenuti vari testimoni tra cui l'ingegner Romano che faceva riferimento rispetto ad una domanda proprio dell'Avvocato Dalla Casa - faccio riferimento all'udienza del 14 maggio 2014, foglio 224 -

faceva riferimento alla necessaria imprevedibilità dello spostamento della nube del gas, alla necessità imprevedibilità di quelle che possono essere le condizioni meteorologiche che possono spingere col vento in una direzione piuttosto che nell'altra e quindi evidentemente in qualche maniera già anticipava quelle che poi saranno le conclusioni della consulenza tecnica molto articolata fatta dai Consulenti del Pubblico Ministero Carcassi, Chiavacci, Marotta e Mossa Verre che descriveranno in maniera molto precisa, tecnicamente molto puntuale quelli che possono essere gli effetti mitigativi delle barriere antirumore e cioè nessuno, lo dicono in maniera chiara al foglio 78 della consulenza nelle loro conclusioni ad un quesito aggiuntivo. In questo quesito si faceva riferimento ad un'alternativa giusta da valutare e cioè: ma se non parliamo più di barriere... Perché resisi conto che le barriere sono, come dire, inconsistenti dal punto di vista della mitigazione, beh, allora vogliamo prendere in esame quelli che si possono definire "muri di contenimento"? Perché il muro di contenimento evidentemente può avere un diverso tipo di effetto, un diverso tipo di impatto. Adesso non sto a rileggere tutte le conclusioni della consulenza tecnica della Procura però rimane un dato, rimane un dato in relazione anche alla imprevedibilità rispetto ai muri pieni che certo possono avere un valore

di contenimento successivo e cioè rispetto all'innesco dell'incendio ma non si riesce a prevedere in maniera adeguata quello che può essere l'effetto domino di una concentrazione di gas all'interno del sedime ferroviario che evidentemente può contagiare - diciamo così - in maniera impropria le cisterne, le altre cisterne che in quel momento non hanno preso fuoco e che sono contenute in maniera concentrata all'interno di un ambito molto ristretto all'interno del quale si concentra la nube gassosa. Detto meglio significa che barriere a parte abbiamo capito che le barriere rispetto a questo effetto a nulla servono perché le barriere di contenimento si chiamano "barriere antirumore" e questo già di per sé definisce il loro ruolo. Come dire, il passo in più che la Procura ha tentato di fare è stato smentito dalla stessa loro consulenza: *"bisogna osservare che la nube di gas si sarebbe potuta evolvere interessando altre parti di territorio con effetti di difficile quantificazione"*. Quindi due i danni possibili di muri di contenimento, muri pieni evidentemente di contenimento: il primo è il fatto che evidentemente a seconda di quelle che sono le condizioni climatiche questa nube che è un po' instradata dai muri di contenimento può sfociare in altri luoghi con effetti evidentemente imprevedibili; secondo è che l'esplosione, l'innesco e l'esplosione del gas contenuto così in maniera più concentrata in questo ambito può

provocare degli effetti molto più rilevanti, molto più dannosi e molto più devastanti perché prendono fuoco anche le cisterne che evidentemente, come nel nostro caso, nella nostra vicenda, non sono state contaminate, non sono state coinvolte, ecco. Allora si deve partire da un'altra posizione, da un'altra premessa per meglio dire. A che cosa servono queste barriere antirumore? Non me ne voglia il Tribunale se faccio questo percorso ma questo percorso è necessario perché purtroppo questo percorso è stato molto malinteso nella nostra storia processuale ed è stato anche oggetto di polemiche assolutamente inaccettabili e purtroppo le polemiche un po', Presidente, bisogna rispondere se queste polemiche travolgono la integrità di chi assisto. Allora: barriere antirumore, legge quadro di inquinamento acustico, la 447 del '95 individua esattamente quello che è la legge quadro sull'inquinamento acustico che è fondamentale - certamente non la richiamo ma la porterò alla Vostra attenzione nella mia produzione tanto per avere un elemento di riferimento - è fondamentale per comprendere in maniera più appropriata quale sia lo svolgersi del procedimento in relazione all'eventuale installazione delle barriere antirumore. Stiamo parlando evidentemente di inquinamento acustico. Richiamo anche la legge regionale della Regione Toscana, la 89 del '98 e gli Artt. 4 e 5 fanno riferimento al piano comunale di

classificazione acustica e spiegano delle cose molto chiare, molto precise che poi sono state oggetto di adempimenti precisi anche da parte della Regione e cioè: il piano comunale di classificazione acustica appartiene ai Comuni che hanno un termine perentorio evidentemente per approvarlo ed in base al quale poi viene suddiviso tutto il territorio nazionale. All'Art. 5 sempre in relazione a questo piano di classificazione acustica si fa riferimento alla necessità per il Comune di adottare un progetto di piano di classificazione acustica con tutta una serie di scansioni temporali e di iniziative che evidentemente il Comune deve prendere entro termini molto precisi sia per la sua approvazione sia evidentemente per l'accessibilità di questo piano a terzi soggetti che possono essere interessati ad interloquire. Decreto ministeriale ambiente, che è l'altro sfondo, l'altro contesto all'interno del quale si colloca quello che sto dicendo.

Decreto ministeriale ambiente 29 novembre 2000. Nel decreto ministeriale ambiente - ministeriale, ripeto, quindi si tratta di un decreto che ha una valenza diciamo imperativa rispetto ai canoni di riferimento da richiamare per i piani di classificazione acustica - stabilisce i criteri tecnici, stabilisce ciò che Comune, Provincia e gestioni hanno l'obbligo di fare - stiamo parlando 29 dicembre del 2000 - determina il contributo

specifico delle infrastrutture al superamento dei limiti di immissione, vengono evidentemente presentate secondo determinate modalità ma dice una cosa d'interesse che viene ripetuta per ciascuno dei paragrafi che vengono esposti all'interno di questo Art. 2: *"La Regione può, d'intesa con le autonomie locali in considerazione della complessità degli interventi da realizzare, dell'entità del superamento dei limiti e dell'eventuale esigenza di delocalizzazione di insediamenti ed edifici, fissare termini diversi"*. Questo "fissare termini diversi" ha una... come dire, è di competenza esplicita, chiara, ben definita da parte della Regione, lo dice il Ministero e dice anche che *"la Regione o l'autorità da essa indicata può stabilire d'intesa con i Comuni interessati - non ci sfugga questo passaggio - un ordine di priorità degli interventi che prescindendo dall'indice di priorità di cui al comma 1)"* come dire: sono ammesse deroghe, sono ammesse deroghe in relazione a quelle che sono le priorità che vengono stabilite; queste deroghe sono di competenza della Regione e d'intesa con i Comuni ed è esplicitato questo potere in capo alla Regione; il Ministro dell'Ambiente poi approverà evidentemente i piani ed evidentemente ripartirà gli accantonamenti e gli oneri su base regionale perché evidentemente i soldi vengono da lì. Mi piace ricordare - non me ne voglia l'Avvocato D'Apote se faccio una piccola incursione

sull'ingegner Moretti - però mi piace ricordare in questo percorso, perché si tratta di un elemento che deve essere ricordato proprio per l'attenzione che è stata prestata da parte della società nel tempo in cui l'ingegner Moretti era amministratore delegato di Rete Ferroviaria Italiana, è stata prestata così tanta attenzione a quel decreto ministeriale che in una comunicazione che viene firmata dall'ingegner Moretti si fa riferimento proprio ad un'indicazione immediata che viene data alle strutture perché si individuino i livelli sonori immessi nelle aree circostanti le infrastrutture ferroviarie e si sollecita un'interlocuzione con le Amministrazioni in modo tale da dare massima accelerazione, evidenza, consistenza a quelle indicazioni che già il Ministero dell'Ambiente aveva dato che viene espressamente richiamato quel decreto ministeriale all'interno di questa comunicazione, un confronto con le Amministrazioni, un confronto con le Amministrazioni necessitato da quelli che sono i parametri normativi di riferimento perché sullo scenario ci sono, rispetto a questi temi, non tanto Rete Ferroviaria Italiana che si deve evidentemente preoccupare di conoscere quali sono i limiti di immissione in relazione all'esercizio ferroviario evidentemente per le sue competenze ma è evidentemente necessaria un'interlocuzione sul territorio Comune e Regione perché sono i singoli Comuni che hanno evidenza

di quelli che possono essere dei fastidi per le aree circostanti, per la popolazione circostante e quindi questa interlocuzione è necessaria per portare a termine quel piano di risanamento acustico che era stato avviato. Allora, su questo tema molte sono le produzioni documentali, devo dire che sono anche un po' stupita di tutte queste produzioni, sono costretta a richiamarle però ci sono, vedo di scorrere rapidamente però - come dire - non si stupisca il Tribunale che io tratti questo tema se non nella misura in cui devo dare conto di una serie di produzioni insistenti da parte... insistenti da parte della Procura su questo tema che a me sembrava totalmente ovvio, totalmente ovvio proprio in ragione anche di quello che gli stessi consulenti della Procura hanno detto in quest'aula. Questa corrispondenza è una corrispondenza che inizia... siamo già un pochino più in là, è stato dato corso ovviamente a queste interlocuzioni con le Amministrazioni, dal 2000 stiamo parlando, non è colpa di Rete Ferroviaria Italiana se c'è una burocrazia nel nostro sistema nazionale. Diciamo che qualcosa è stato fatto, sicuramente nel 2008 si è arrivati ad una prima conclusione di queste iniziative perché ricordiamo che il piano di classificazione acustico ha un tempo di realizzazione di 15 anni ma non è che si realizza tra 15 anni perché anche su questo una battuta del Pubblico Ministero nella requisitoria l'ho notata. Non è che la

burocrazia impone che da oggi a 15 anni si faccia... si dia esecuzione a quel piano, il piano è quindicennale per la realizzazione completa di quello che è stato programmato ma ogni 4 anni si stabiliscono quelli che sono gli interventi da effettuare sul territorio secondo quel criterio di priorità che Vi dicevo prima eventualmente derogato dalla Regione.

Allora c'è una lunga, come dire, fase di corrispondenza tra la Regione Toscana ed i sindaci dei Comuni in cui la Regione Toscana - questo è un allegato all'informativa Zallocco/Landozzi e comunque una produzione documentale in cui la Regione Toscana giustifica se stessa sostanzialmente spiegando quali sono stati e perché le modifiche dell'ordine di priorità stabilite dal piano di classificazione acustica, perché sono stati stabiliti questi criteri di priorità e perché sono stati posticipati - posticipati - gli interventi previsti nel Comune di San Giovanni Valdarno e nei Comuni di Viareggio, Pietrasanta e Seravezza che erano stati inseriti al quarto anno del piano di RFI. Ricordate la lettera dell'ingegner Moretti del 2000? Cioè subito si è iniziato a dare corso alla necessaria interlocuzione fra Rete Ferroviaria Italiana - Comuni - Regioni - Ministero, subito. Resisterò per la tracheite? Non lo so. Scusate. Questo è un tema che mi esaspera, per questo la voce va via e l'Avvocato Maffei sa perché mi esaspero. Se mi

vedete accasciare sapete la ragione! Allora, scusate ma questo è un tema delicato che ha anche un pochino, come dire, a vedere con certi travisamenti, ecco, certi travisamenti che sono stati purtroppo compiuti in questo processo. Cosa dice la Regione? Che quel piano dei quattro anni in cui bisognava dare esecuzione agli interventi in una serie di Comuni toscani che non Vi sto a leggere, quel piano ha avuto una deroga - lo dice la Regione - in particolare anche per Viareggio e quindi in quei quattro anni, all'esito di quei quattro anni Viareggio non è inserito nella prima trince di applicazione del piano di risanamento acustico. Rete Ferroviaria Italiana sui cambiamenti che aveva apportato la Regione ha chiesto un pronunciamento del Ministero dell'Ambiente, il Ministero dell'Ambiente è stato zitto, poi il 12 dicembre del 2007 ha convocato in modo generico - dice la Regione Toscana - i Comuni interessati e la Regione cioè ha creato una specie di... una Conferenza di servizi - chiamiamola impropriamente così - in cui il Ministero, come dire, un po' in ritardo convoca la Regione ed i Comuni su questo tema. All'esito di questo percorso raccontato dalla Regione la Regione convoca tutti i Comuni interessati dal piano di RFI *"limitato agli interventi programmati nei primi quattro anni al fine di giungere ad una soluzione per l'attuazione del piano"*. Mi sembra una cosa molto concreta cioè: abbiamo

stabilito un ordine di priorità? Questo ordine di priorità impone di dare esecuzione a questo piano rispetto a X Comuni interessati? Viareggio è stato posticipato? Ebbene, si invitano i Comuni interessati rispetto all'esecuzione del piano di approvazione dei primi quattro anni ad ovviamente interloquire con la Regione. Nell'interlocuzione successiva - è una trasmissione della Regione Toscana della documentazione richiesta dalla Procura il 25 gennaio del 2010 - si fa riferimento a questa riunione del 12 febbraio 2008 e si dice una cosa di particolare rilievo perché sta parlando sempre la Regione: *"lo stralcio di piano relativo ai primi quattro anni è stato approvato in conferenza unificata Stato/Regioni nel luglio 2004; successivamente la Regione ha deliberato esprimendosi su tale stralcio con tre delibere cambiando l'ordine di priorità di RFI - ricordiamolo che era stato dato un ordine di priorità da RFI che la Regione ha cambiato - in modo tale da dare priorità agli interventi in Comuni con piano comunale di classificazione acustica approvato in via definitiva. Per permettere ai Comuni interessati di mettersi in regola la Regione ha approvato il piano di RFI addirittura con tre successive delibere: nel 2004-5 e 6; RFI ha ribadito che la Regione può cambiare le priorità del piano ma ci deve l'accordo con i Comuni interessati e la Regione dice che nessuno ha mai detto nulla contro la legittimità delle*

delibere del Consiglio Regionale né RFI né il Ministero né soprattutto i Comuni". Cosa ribadisce qui la Regione Toscana? Noi abbiamo fatto le deroghe, abbiamo convocato i Comuni, il Ministero ne è informato, RFI diceva: "mi raccomando Regione, convoca i Comuni interessati necessaria quel posticipo che tu hai indicato, qualcuno può avere ovviamente delle osservazioni da svolgere" e qualcuno queste osservazioni non le ha mai svolte. Perché viene eliminato Viareggio o, per meglio dire, viene posticipato? "Perché - lo dice in una comunicazione all'ingegner Zallocco questo dottor Casini della Regione Toscana - Viareggio è stato tolto dal primo stralcio di piano di RFI riguardante i primi quattro anni dei quindici di durata del piano semplicemente - parola sottolineata - perché non aveva il piano di classificazione acustica approvato come lei sa e con i protocolli non c'entra niente. Precisamente l'intervento relativo a Via Ponchielli era previsto al quarto anno del piano di RFI; con il nostro intervento, le delibere di cui sopra, tale intervento non c'era più". Allora in maniera molto esplicita la Regione non fa altro che dire: signori, noi l'abbiamo posticipato, volete sapere perché l'abbiamo posticipato e non l'abbiamo realizzato negli anni in cui sono stati realizzati poi per altri Comuni? È semplicemente perché il piano di classificazione acustica che Viareggio, il Comune di Viareggio avrebbe dovuto

approvare nei termini così come è stato fatto da altri Comuni non c'era e quindi, proprio in ragione del decreto del Ministro dell'Ambiente e della legge quadro sull'inquinamento acustico, noi abbiamo ritenuto di derogare ad un regime di priorità indicato dalla stessa Rete Ferroviaria Italiana - che non mi pare abbia alcuna responsabilità in questo caso - bene, abbiamo derogato perché? Perché mancava il piano di classificazione acustico approvato dal Comune di Viareggio. E che il Comune non fosse in regola con l'approvazione del piano comunale di classificazione acustica è dato anche da altre produzioni documentali - perché ce n'è un profluvio - perché c'è la trasmissione dalla Regione Toscana del documento "Piani degli interventi di contenimento ed abbattimento del rumore" presentato da RFI ai sensi del decreto ministeriale del 2000 la situazione ed in questa situazione che viene raccontata in maniera molto dettagliata si ribadisce che *"Viareggio non è stato incluso perché al momento dell'approvazione dello stralcio 2006/2007 con delibera del... non era in regola con l'approvazione del proprio piano comunale di classificazione; l'applicazione della normativa regionale ha modificato l'elenco delle priorità, posticipando gli interventi nei Comuni di Seravezza, Pietrasanta, Viareggio e San Giovanni Valdarno e facendo così subentrare i Comuni di Pisa, Chiusi e Reggello"*. C'è

anche in questo documento, tanto per essere precisi, a che punto stanno i piani... la realizzazione di questi piani di classificazione acustica, queste famose barriere antirumore negli altri Comuni che evidentemente sono stati interessati dalla prima trincea di intervento: alcuni sono stati realizzati, altri ancora sono in corso di attuazione.

Allora, devo leggerVi questo passaggio perché questo passaggio secondo me è significativo di molte cose, le barriere antirumore sono una cartina tornasole di molte, molte cose di questo processo ed io Ve le offro cercando di non commentarle perché è troppo forte il mio desiderio di - come dire - affondare la lama. Cosa dice l'ingegner Zallocco nelle conclusioni della sua informativa? (tossisce) Non ce la farò. Ho lo sciroppo.

PRESIDENTE - Avvocato, ci dica come aiutarla, ce lo dica lei. Certo, certo. Allora 5 minuti di tempo? 5 minuti di sospensione e poi valuti cosa fare.

- Viene momentaneamente sospeso il processo alle ore 12:30.

Si riprende il processo alle ore 12:35.

AVV. GIOVENE - Sì Presidente, io chiedo scusa ma purtroppo sono in una situazione un po' compromessa, vedo però di portare a termine intanto questa prima posizione. Allora, forse la ragione per cui mi va via la voce è anche un po' quella di più di trent'anni fa, non lo so, non voglio indagare questi aspetti però ritengo sia molto grave

quello che sto per dire e quindi mi sembra doveroso da parte mia cercare, come dicevo prima, di commentare il meno possibile. Nella produzione dell'informativa 19 gennaio 2010 Zallocco e Landozzi, che è stato l'Avvocato Scalise a produrre all'udienza del 9 luglio del 2004 per tutte le Difese, si svolgono le considerazioni finali, le violazioni rilevate all'interno dell'informativa ed i soggetti potenzialmente responsabili. Detto in poche parole ed estrapolando i passaggi conclusivi di questo documento si dice: *"Il ritardo nella redazione del piano comunale di classificazione acustica fa sì che tali lavori vengano posticipati a favore di altri Comuni - come abbiamo detto - il ritardo è stato causato dalla mancata presentazione dei piani di classificazione acustica nei termini richiesti dalla legge regionale da parte del Comune di Viareggio ed, in sostituzione di esso - perché è previsto un'attività diciamo supplente nel caso in cui il Comune di Viareggio non approvi - dalla Provincia di Lucca"*. Come concludono Zallocco e Landozzi? *"Soggetti potenzialmente responsabili: il sindaco di Viareggio, il Presidente della Provincia di Lucca"*, quelli stessi soggetti che si sono costituiti Parte Civile nei nostri confronti. Non commento, troppo forte questo desiderio però capisce l'amarezza, Presidente, di tutto questo. Questa è un'informativa, è un'informativa che è in atti, che la Procura ben conosce e di cui

evidentemente ha ritenuto di ignorare le conclusioni perché se le conclusioni di Zallocco e Landozzi sono nei termini che Vi ho letto - e sono i termini precisi delle loro conclusioni - forse in quest'aula dovevano starci anche altre persone, dico "anche", eh, non dico "solo", quelle stesse che si sono costituite Parte Civile. Quello che a me interessa evidenziare è che proprio per tutto questo percorso normativo, argomentativo, amministrativo e se volete burocratico che però non lascia adito a dubbi rispetto a chi dovesse fare e cosa vede Rete Ferroviaria Italiana come principale protagonista e promotrice dell'applicazione del decreto ministeriale; vede la Regione che prende atto dell'inerzia del Comune; Zallocco e Landozzi che indicano nel sindaco e nella Provincia di Lucca i principali responsabili e l'ingegner Di Venuta cosa avrebbe potuto o dovuto fare? (tossisce) Presidente, io devo chiederLe una sospensione perché... Chiamerò il mio medico e sento che cosa posso fare perché sono effettivamente in difficoltà.

PRESIDENTE - Assolutamente sì.

AVV. GIOVENE - Scusatemi.

PRESIDENTE - No, non si preoccupi.

AVV. GIOVENE - No, ho forzato un po' la mano per discutere oggi, evidentemente era un po' presto per discutere.

PRESIDENTE - Dato per scontato che facciamo il rinvio al pomeriggio e quindi sospendiamo chiedevo ai colleghi che

dovrebbero intervenire successivamente se avessero intenzione di sostituirsi in maniera...

AVV. GIOVENE - No, io vediamo che cosa posso fare.

PRESIDENTE - Intanto suspend... Due meno un quarto? Mi dica lei, Avvocato.

AVV. GIOVENE - Un'ora?

PRESIDENTE - Va bene.

AVV. GIOVENE - Un'ora, grazie. Scusatemi ancora.

PRESIDENTE - Alle due cominciamo, va bene?

AVV. GIOVENE - Va bene, grazie.

PRESIDENTE - A dopo.

- Viene momentaneamente sospeso il processo alle ore 12:40.

- Si riprende il processo alle ore 14:10.

PRESIDENTE - Allora Avvocato Giovene, quando vuole...

AVV. GIOVENE - Grazie. Grazie Presidente e mi scuso.

PRESIDENTE - Non si scusi.

AVV. GIOVENE - Provo a proseguire. Allora, ci siamo interrotti all'esito della trattazione del tema "barriere antirumore" ma non tanto il tema tecnico "barriere antirumore" quanto il tema relativo alla responsabilità della mancata installazione del barriere antirumore condivise da parte di Rete Ferroviaria anche con gli enti di competenza - Ministero innanzitutto - in ragione di una espressa responsabilità da parte del Comune di Viareggio e supplente - ricordo - da parte della Provincia di Lucca per la mancata approvazione del piano

di classificazione acustica. Allora, ricordo questo perché il tema relativo alle barriere... Non vorrei suscitare, come dire, inevitabili reazioni perché dice: l'Avvocato Giovane ci parla del tema delle barriere antirumore quando è sfumato all'interno della responsabilità dell'ingegner Di Venuta e quando soprattutto non essendoci una contestazione espressa gli stessi Pubblici Ministeri ripercorrendo in maniera pedissequa l'imputazione l'hanno trattato in maniera incidentale e questo è vero. Lo scrupolo di questa Difesa è uno scrupolo legato soprattutto ad un dato sensibile, diciamo così, di questo processo e cioè la vicenda relativa alla famosa lettera degli abitanti di Via Ponchielli che non per parte mia ma soprattutto per parte dell'Avvocato Maffei come Parte Civile è stata molto valorizzata all'interno di questa vicenda processuale anche con toni piuttosto enfatici. Quindi mi preme trattare questo tema anche perché ritengo doveroso che chi ha riposto tanta fiducia nell'esito di questa lettera sappia evidentemente come sono andate le cose quantomeno per quelle che sono le risultanze processuali introdotte dal Pubblico Ministero. Allora brevemente un riassunto... Chiedo scusa se sto con la sciarpa ma non posso fare altrimenti. Introduco allora un po' il percorso di questa lettera degli abitanti di Via Ponchielli per come l'ho compresa ovviamente dalle risultanze processuali e devo

dire che a questa lettera è stato dato molto spazio anche da parte degli investigatori perché Zallocco e Landozzi, sempre molto puntuali, reperiscono in rete questa lettera, la reperiscono in rete ed ovviamente mostrano attenzione verso questa lettera spedita dai cittadini di Via Ponchielli. La trovano e la mettono a disposizione dell'autorità giudiziaria. È sempre l'informativa... Faccio riferimento ovviamente ad una produzione processuale, un'informativa del 19 giugno del 2010 che è stata prodotta all'udienza del 9 luglio '14 sempre dall'Avvocato Scalise. Questa lettera è l'allegato 490 delle produzioni del P.M., il contenuto di questa lettera lo conosciamo molto bene ed è una lettera firmata da un numero cospicuo di abitanti di Via Ponchielli, diretta alle "Ferrovie dello Stato - questa è l'espressione generica - Piazza dell'Unità Italiana, Firenze" ipoteticamente credo ritenendo che l'interlocutore naturale fosse la Direzione Compartimentale Infrastruttura quella per l'appunto dell'ingegner Di Venuta ma siamo al 17 ottobre del 2001, quindi siamo in un momento molto risalente in cui in maniera esplicita l'ingegner Di Venuta non c'entra nulla evidentemente nella contestualità di questa comunicazione però gli abitanti di Via Ponchielli e zone limitrofe dicono: "Considerato che il transito dei numerosi convogli nell'arco delle 24 ore crea un rumore notevole, stante la

breve distanza fra le abitazioni e la strada ferrata, chiede l'adozione di barriere architettoniche antirumore per risolvere questo problema". Un tema chiaro, esplicito, devo dire senza possibilità di equivoci. Seguono questo testo le firme e gli indirizzi degli abitanti di Via Ponchielli. Si sono generati tanti equivoci su questa storia se ci fossero o meno gli indirizzi...

Cioè un equivoco che io vorrei sgombrare il campo da qualsiasi dubbio e si risolve facilmente. Il teste Rolando Pellegrini, sentito all'udienza del 28 maggio 2014, spiega molto bene quello che è accaduto e lo ripercorre in maniera precisa ricordando che anzitutto i firmatari sono 76, la lettera è del 17 ottobre del 2001 e poi nell'interlocuzione con la Polizia Giudiziaria la Polizia Giudiziaria chiede al signor Pellegrini di indicare in maniera più precisa i nomi ed i cognomi accanto a quelle firme perché evidentemente le firme erano poco leggibili dal punto di vista grafico, c'era sì l'indirizzo ma non si comprendevano bene i nomi. E questo viene fatto, tant'è dice il teste Pellegrini: *"Con l'aggiunta di quello che l'ispettore Pasquinelli in più riprese mi ha chiesto, con il nome e cognome precisi..."* quindi "disconosce" diciamo così che la lettera che è stata inviata inizialmente da parte... questa qui che vediamo sullo schermo sia quella che lui evidentemente ha

corretto, dice: "questa è la lettera che abbiamo mandato, quella che io ho corretto l'ho corretta ormai nel 2010 quando l'ispettore Pasquinelli mi ha chiesto di precisare i nomi delle persone che erano difficilmente leggibili in calce alla lettera" e dice: "Questa non è quella che è andata alle Ferrovie ma solo quella della Polizia di Stato", una precisazione doverosa nel senso che ha contribuito - diciamo così - ad un chiarimento dinanzi alla Polizia Giudiziaria e di questo chiarimento ci dà evidenza durante il dibattimento. Anche dopo ad alcune precisazioni con un intervento in controesame del professor Stortoni si ribadisce questo tema e sostanzialmente poi il Presidente conclude: "Il Tribunale dispone l'acquisizione delle due lettere indicate dal teste Pellegrini" perché, vedete, le lettere sono obiettivamente due. Quali sono queste due lettere? Sono quelle che sono state acquisite per l'appunto all'udienza del teste Pellegrini 28 maggio 2014 e si risolve l'arcano rispetto ad indirizzi/non indirizzi, gli indirizzi c'erano, i nomi erano pomeriggio leggibili e basta il confronto fra queste due lettere per comprendere che la stessa grafia a penna è quella relativa all'indicazione dei nomi e cognomi semmai ci fossero del dubbi rispetto alle modalità diciamo di integrazione da parte del teste Pellegrini di questa lettera. Allora, qui diciamo che ci potremmo fermare nel senso che se compariamo la storia

amministrativa che Vi dicevo poc'anzi con la storia di questa lettera, una lettera inviata - Vi ricordo - sempre ad ottobre del 2001 diciamo che questa lettera intreccia una parte del percorso che Vi ho enunciato prima rispetto alla data del decreto ministeriale del 2000, all'intervento anche di quella lettera dell'ingegner Moretti e comunque al percorso diciamo di condivisione dell'approvazione del piano da parte di alcuni Comuni sì ed altri no e la posizione della Regione. Diciamo che in questo percorso una cosa deve essere molto chiara subito e cioè che anche indipendentemente dal dato che si sia risposto o meno a questa lettera per una serie di ragioni, la prima delle quali balza agli occhi è il fatto che evidentemente il percorso relativo alle barriere antirumore era già avviato, quindi sarebbe stato un atto diciamo di cortesia rispondere a questa lettera, dovuta o non dovuta questa cortesia sicuramente nel 2001 questa risposta non pare sia stata data, dico io - ma lo dico sommessamente - anche perché la decifrazione di quei nomi era evidentemente difficile alla stessa Polizia Giudiziaria come 9 anni dopo è stato dimostrato dalla testimonianza del signor Pellegrini. Però al di là di questo tema è altro quello che ci interessa, Presidente, perché come dicevo all'inizio questa storia delle barriere antirumore dal punto di vista tecnico dovrebbe essere già ampiamente risolta perfino vista dal punto di

vista consulenziale della Procura; quello che non è risolto è la posizione di una delle Parti Civili, in particolare dell'Avvocato Maffei, su questo tema.

E qui chiedo un po' di pazienza al Tribunale perché l'enfasi con la quale l'Avvocato Maffei ha affrontato il tema partendo proprio dalla testimonianza del signor Pellegrini costituisce una pagina a mio giudizio estremamente triste di questo dibattimento. Voglio usare il termine "triste" perché Voi potete comprendere come si sia sentito aggredito l'ingegner Di Venuta che con il nome e cognome è stato introdotto nella discussione dell'Avvocato Maffei proprio in relazione ad una comunicazione che fa parte degli atti di questo processo che vedremo tra un attimo. Diciamo che le parole dell'Avvocato Maffei non consentono interpretazioni alternative, a parte un errore marchiano ma ampiamente perdonabile rispetto numero dei soggetti che hanno firmato che non sono 34 o 35 come insistentemente dice l'Avvocato Maffei ma sono nella lettera in atti 56 e quella prodotta poi definitivamente in udienza 76. Non mi interessa, potevano essere anche 3 firme ma l'Avvocato dice una cosa che francamente mi ha lasciato molto stupita perché sono parole che pesano: *"Il documento credo che sia tranciante perché incarna la dimostrazione che non ammette prova contraria, di un'inerzia assoluta pure in presenza di una conoscenza diretta, esaustiva e*

documentata di ciò che si aveva il dovere di fronteggiare. Questa lettera non arrivò mai alla sede romana perché noi siamo venuti in possesso, producendola, di una lettera l'8, forse è gennaio 2010 a firma dell'ingegnere Calogero Di Venuta, direttore etc., nella quale si scrive questo...". Ciò che viene preso in esame dall'Avvocato Maffei è il testo della lettera dell'8 gennaio del 2010, una lettera che doverosamente viene scritta dall'ingegner Di Venuta all'Avvocato Gradilone della direzione legale di RFI in cui si comunica, a richiesta iniziale della Polizia Giudiziaria e della Procura, si comunica che cosa è accaduto rispetto a quella iniziale lettera trovata in rete. Verremo poi un attimo a trattare del contenuto di questa lettera a firma dell'ingegner Di Venuta e della dottoressa Sirmi. Quello che mi è difficile capire e condividere è quello che l'Avvocato Maffei commenta rispetto al contenuto di questa lettera: *"Io Vi sto leggendo uno dei documenti fondamentali di questo processo"*. Perché? Perché è fondamentale? Perché è una lettera che avrebbe già potuto dimostrare che nel 2001 qualcuno non ha risposto? Mi chiedo cosa c'entri l'ingegner Di Venuta. O è proprio la risposta dell'ingegner Di Venuta a dare ingresso a questa affermazione cioè è la risposta dell'ingegner Di Venuta ad essere uno dei documenti fondamentali di questo processo? *"Questo documento...* Mi spiace ripetere queste

parole, Presidente, perché sono parole offensive nei confronti dell'ingegner Di Venuta ma anche nei confronti di questa Difesa che lo assiste, sono parole gravemente offensive, inutilmente offensive ma devo ripeterle perché probabilmente mi andrà via la voce anche per questo motivo ma sicuramente l'Avvocato Maffei merita una risposta. *"Questo documento ha la stessa valenza sul piano della sfacciataggine, dell'arroganza e della capacità di mentire che sono vergognose espressioni di quanto di peggio l'animo umano, abdicando ad un minimo di dignità anche nella disgrazia di essere imputato di 32 omicidi, il portatore di quell'animo non può dimenticare"*. Saggiunge: *"Non fu dato riscontro alla lettera in mancanza di alcun riferimento a cui inoltrare un'eventuale risposta"* e così riporta il contenuto di una parte di quella lettera a cui si riferisce l'Avvocato Maffei ed è quella *"eventuale risposta"* che mi indigna, l'eventuale risposta che non fu data perché mancava alcun riferimento a cui inoltrarla. *"Mi fate venire in mente il minotauro di Dürrenmatt ed era un mostro e non sapeva di esserlo ma voi siete ancora più mostruosi perché non siete nati e vissuti nel labirinto di specchi ma siete vissuti in mezzo alla gente ed il Ministro ha detto che siete portatori di cultura, di esperienza e di capacità, quindi che vi siede affinati e siete mostri che negano l'eventuale risposta perché non c'era l'indirizzo"*.

"Mostri", mhm? L'espressione "mostri" sia pure con il finissimo richiamo di Dürrenmatt non è giustificabile per nessuna ragione. Non è giustificabile perché è evidente che è una speculazione quella dell'Avvocato Maffei, una speculazione sull'etimo, sulle definizioni, sulla sintassi? Non so, dice che l'espressione eventuale denoterebbe un animo indegno perché fa presupporre che quella lettera non meritasse una risposta, questa è l'interpretazione che dà l'Avvocato Maffei e non meritava una risposta nell'animo dell'ingegner Di Venuta che risponde alla direzione legale ripercorrendo in maniera molto corretta la storia di quella vicenda amministrativa. Come dire eventuale: "Se fosse stato per me - questa è l'interpretazione che tristemente viene data - se fosse stato per me io neanche avrei risposto". Eventuale perché? Questa è la distorta interpretazione che ne vuole dare la Parte Civile, forse si dimentica - e questo credo che sia un fattore comune che condividiamo tutti - si dimentica che l'espressione "eventuale" avvicinata alla risposta indica proprio quella prudenza che forse ciascun funzionario, dirigente, impiegato pone nel momento stesso in cui non ha evidenza di una risposta, non ce l'ha, è un fatto di 9 anni prima e prudentemente dice: eventuale risposta che eventualmente sia stata data rispetto a quella lettera, eventuale, voglio essere prudente. È una prudenza che doverosamente

l'ingegner Di Venuta ha espresso. Ma ciò che ancor più dispiace che in questo insistente commento diretto in maniera ossessiva, compulsiva, aggressiva, offensiva nei confronti dell'ingegner Di Venuta si continua a dire "mostri", "in questo modo scoprite, state scoprendo che l'atto più impegnativo ed importante con il quale alla fine dell'indagine l'ufficio del Pubblico Ministero esperisce l'azione penale ed il decreto dispositivo del giudizio erano già stati scritti nel 2001. E quando si scrivono queste note spudorate le condanne a morte sono state eseguite da poco tempo. Io dico che se è infame - sono parole dell'Avvocato Maffei - se è infame trascurare per 8 anni questa condizione, è infamia peggiore scrivere quello che abbiamo letto. Questa è gente totalmente compromessa sul piano della dignità umana". Non voglio leggere altro perché mi indigna continuare a leggere questa inutile polemica gratuita e falsa. Falsa perché stiamo ragionando su una cosa che è innocua nel percorso processuale, è innocua sotto il profilo delle contestazioni, è strumentale ad un'aggressione indegna dell'Avvocato Maffei perché conosco l'Avvocato Maffei e so quanto vale ed è indegna dell'Avvocato Maffei. E mi spiace dover intervenire su un tema che è diventato così pesante.

L'Avvocato Maffei vuole insinuare che Rete Ferroviaria Italiana sapesse e sapesse grazie a quella lettera della

necessità di costruire barriere antirumore e non l'ha fatto e la mancata installazione delle barriere antirumore contro la consulenza tecnica della Procura, la mancata installazione è causa di un effetto dell'incidente che ha determinato 32 morti. Io mi rifiuto che l'Avvocato Maffei pensi veramente questo perché oltre al fatto che non è vero e che è smentito dalla consulenza della Procura - ed insisto su questo - è un artificio, un artificio retorico? Si possono fare tutti gli artifici retorici che vogliamo all'interno di un processo, sappiamo quanto spazio venga dato alle discussioni giustamente ed alla contrapposizione dei temi tra le Parti di questo processo ma non si può offendere gratuitamente l'ingegner Calogero Di Venuta per quello che è innocuo dal punto di vista processuale; non si può ritenere questa lettera un documento fondamentale tranciante del processo a meno di non voler fare una suggestione, una strumentalizzazione di quella lettera per fini che francamente mi sfuggono e questo rende ancora più gratuito, ancora più gratuita l'offesa. Aggiungo che in realtà in atti la lettera dell'8 gennaio 2010 non è la sola, forse anche questo è sfuggito all'Avvocato Maffei. C'è un'altra lettera che è quella che è stata acquisita dalla Procura a firma dell'ingegner Di Venuta e della dottoressa Sirmi, è la produzione 493, che è un po' diversa. Io non sto dicendo che quella

lettera è falsa, eh, per carità, è una lettera che è in atti... Però io ho rivisto tutte le produzioni della Procura e nelle produzioni della Procura rilevo al 493 quella lettera che è di quattro giorni dopo, 12 gennaio 2010, protocollata da Ferrovie dello Stato, dove si dicono più o meno le stesse cose in maniera un po' diversa. Forse all'Avvocato Maffei questa lettera non piaceva, non l'ha citata perché non c'è più l'aggettivo "eventuale", non c'è più, eh? Non c'è più perché è stata costruita in maniera un po' diversa nel raccontare che cosa è accaduto da quel decreto ministeriale del 2000 in poi, qual è stato il ruolo di RFI attivo, qual è stata l'inerzia per la quale l'operazione barriera non è andata a buon fine ed è una ricostruzione a posteriori fatta correttamente dall'ingegner Di Venuta con una forma un po' diversa, scompare l'aggettivo "eventuale" e su questo forse merita una riflessione anche da parte dell'Avvocato Maffei. Mi dispiace un po' anche questa citazione del mostro di Dürrenmatt, adesso non voglio anch'io scivolare nell'artificio retorico, mi dispiace perché forse leggendo bene Dürrenmatt il mostro è una vittima, mhm? Il mostro è una vittima non di se stesso, è una vittima di chi l'ha concepito e patisce il fatto di essere vittima ed è prigioniero di questo ruolo ed è considerato colpevole al momento del concepimento, è considerato colpevole da innocente, questo dice Dürrenmatt che non

credeva né nella verità né nella giustizia e questo l'Avvocato Maffei lo sa, lo sa da par suo perché è un uomo colto ed è un uomo che studia, che analizza. Gli è sfuggito anche questo nell'enfasi di voler a tutti i costi etichettare l'ingegnere Di Venuta in maniera così gratuita. Forse è veramente il mostro di Dürrenmatt, non un mostro; forse veramente anche l'ingegner Di Venuta patisce di essere stato concepito come imputato in questo processo senza essere colpevole, sapendo dall'inizio che era innocente. E forse una citazione, ecco, l'unica che mi piace fare su questo tema introdotto capziosamente dall'Avvocato Maffei, questo tema dei mostri, è una citazione un po' diversa perché *"chi lotta contro i mostri rischia di diventare egli stesso un mostro e chi scruta l'abisso alla fine rischia che sia l'abisso a scrutare te"*. Forse è questo abisso che sta scrutando l'Avvocato Maffei, incolpevole? Non credo, incolpevole di quello che ha detto? Inconsapevole di quello che ha detto? Non penso. C'è un altro tema con il quale io vorrei concludere la posizione dell'ingegner Di Venuta, anche questo è un tema sfuggente, sfuggente ma serio, molto serio perché qui le Parti Civili, forse in un ruolo di supplenza alla Pubblica Accusa, comprendendo che i Pubblici Ministeri fossero sopraffatti da un processo molto complesso, beh, qui le Parti Civili hanno annotato delle ragioni in più rispetto a quelle che emergevano

dalle contestazioni. Mi riferisco alla distanza dei fabbricati, i famosi 30 metri dal sedime ferroviario. Allora, io su questo tema posso essere anche veloce perché mi interessa trattarlo perché anche qui nella contestazione nei confronti dell'ingegner Di Venuta ci sono sfumature di responsabilità nel capo d'imputazione che non sto a rileggere e che ormai avete visto più volte: il "separati", il "vicine" sono tutte espressioni che lasciano intendere che Ferrovie dello Stato avrebbe dovuto porre in essere un'attività attenta di cautela rispetto ad abitazioni troppo adiacenti alla zona di esercizio ferroviario e su questo c'è un decreto del Presidente della Repubblica molto noto, molto ribadito e ripetuto in atti che è il 753 dell'80 che è un decreto che tratta evidentemente anche questo tema perché sono le "Nuove norme in materia di Polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri mezzi di trasporto". Già l'espressione "regolarità e sicurezza dell'esercizio ferroviario" dovrebbe darci il binario su cui stare ma ci sono degli articoli specifici, chiari su questo tema. *"Lungo i tracciati delle linee ferroviarie - dice l'Art. 49 - è vietato costruire, ricostruire o ampliare edifici o manufatti di qualsiasi specie ad una distanza da misurarsi in proiezione orizzontale minore di metri 30 dal limite della zona di occupazione della più vicina rotaia"*, non sto a leggere tutto ma questo diciamo

è l'argomento principale. Non facciamo, come dire, la storia di questi 30 metri che parte da 6 metri e poi nel corso del tempo evidentemente si è ritenuto di ampliare questa zona franca anche - ritengo - in ragione della maggiore velocità dei treni dell'Alta Velocità per l'appunto ma qualunque sia la ragione tecnica diciamo che è molto comprensibile questo Art. 49. Ma il tema ulteriore è: e che succede rispetto al passato anzitutto? E poi: è possibile ridurla questa zona per qualsiasi ragione? E su questo questo Art. 60 e l'Art. 61 insiste anche una consulenza molto articolata da parte delle Parti Civili, mi riferisco a quella che viene definita una memoria - ma sappiamo tutti che è una consulenza - dell'Avvocato Raffaello Cecchetti che è stata depositata il 20 settembre del 2016 in discussione, una consulenza travisata da memoria ma insomma tanto è un tema su cui non voglio tornare sennò farei altre polemiche inutili. Art. 60. Su questo Art. 60 si è costruito un mondo di responsabilità: *"quando la sicurezza pubblica, la conservazione delle ferrovie, la natura dei terreni e le particolari circostanze locali lo consentano possono essere autorizzate dagli uffici lavori compartimentali delle Ferrovie - la Motorizzazione Civile la teniamo un attimo da parte - riduzioni alle distanze prescritte dagli Articoli dal 49 al 56"*. Quindi riduciamo pure questa distanza dei 30 metri ma quando? Ecco, sono queste

condizioni che devono essere ben chiare e non sfugge al Tribunale che l'espressione "sicurezza pubblica" ha consentito all'Avvocato Cecchetti ma anche ad altre Parti Civili di, come dire, orientare la lettura di questo articolo in modo tale da far capire che: ma vedete, vedete che la sicurezza pubblica è importante? È così importante che è la condizione principale nel caso in cui si vogliano ridurre le distanze dalla ultima rotaia, le distanze che ovviamente consentono alle abitazioni di poter essere erette in zone percorse dalla ferrovia. E la sicurezza pubblica che altri significati ha se non quello della pubblica sicurezza, se non quello della tutela pubblica, se non quello del fatto che ci siano dei soggetti che vivono - e l'Italia ed il percorso dei nostri binari lo racconta a tutti - che vivono in zone limitrofe al percorso ferroviario fatalmente per certe anche situazioni orografiche del nostro territorio. Ebbene, la concessione che viene data - concessione non in senso urbanistico - la concessione che viene data di ridurre a chi lo desidera queste distanze prescritte passa evidentemente attraverso queste condizioni che vengono individuate in più passaggi. Se però noi leghiamo la sicurezza pubblica alla conservazione delle ferrovie, alla natura dei terreni, alle particolari circostanze locali che lo consentano capiamo tutti che non stiamo parlando di quell'espressione tanto cara ai Pubblici

Ministeri che sono "i terzi", "il pubblico" e "l'ambiente". "Il pubblico".

Badate che tra "pubblico" e "sicurezza pubblica" c'è un po' di differenza. Purtroppo questo articolo si comprende, nella direzione che io sto indicando, se si legge l'Art. 61 perché nell'Art. 61 che completa evidentemente questo quadro dice: *"Per tutte le situazioni esistenti non conformi alla data di entrata in vigore delle presenti norme, alle disposizioni dei precedenti Artt. 49 e seguenti gli uffici, i lavori compartimentali delle Ferrovie dello Stato su proposta delle aziende esercenti per le Ferrovie in concessione potranno richiedere l'adeguamento alle disposizioni stesse quando ciò sia ritenuto necessario per la sicurezza dell'esercizio"*. Allora, certo questo D.P.R. doveva anche considerare: *quid iuris* rispetto alle situazioni esistenti? Tante situazioni esistenti e rispetto alle quali da 70 anni e forse anche di più le Ferrovie corrono lungo i centri abitati, dentro i centri abitati? Cosa può... Qual è il rimedio per le situazioni già esistenti che non sono conformi alle disposizioni dell'Art. 49? Tutto quello che bisogna considerare rispetto alle situazioni preesistenti e rispetto alle eventuali modifiche da apportare sono relative alla sicurezza dell'esercizio. È l'esercizio che deve essere sicuro. Questo è un tema che non entra nella testa di

nessuno dei Pubblici Ministeri e delle Parti Civili di questo processo. Dispiace forse ritenere che al centro di tutto ci sia la sicurezza dell'esercizio ferroviario e non il pubblico, i terzi e l'esterno? Può dispiacere, mi rendo conto. A valle di questa tragedia certo che dispiace, dispiace a tutti perché sarebbe anche da parte di questa Difesa il primo pensiero: ma perché quelle case erano lì così vicine? Ma non traiamo dagli Artt. 60 e 61 l'argomento per dire: Ferrovie avrebbe dovuto individuare questo limite inferiore ai 30 metri ed in qualche modo sanarlo perché questo è ipocrita. Non dobbiamo pensare che sia questa la soluzione del problema perché se questa è la soluzione del problema siamo tutti colpevoli. Non è questa la soluzione e non è questo che dice l'Art. 61. Vogliamo ritenere che al centro di questo D.P.R. - ma non voglio adesso portare il Tribunale alla lettura di altre disposizioni normative contenute all'interno di questo D.P.R. - ma il coordinamento di una *ratio* comune consente di dire che al centro di tutto ci sia la sicurezza dell'esercizio ferroviario, non l'incolumità dei terzi. Allora può essere...

Due cose possono essere contemperate e devono essere contemperate, devono essere contemperate ma non possono attraverso l'Art. 60 e 61 e 49 che si può arrivare ad una soluzione che sia giuridicamente apprezzabile, forse il tema è altrove, forse il tema è *de iure condendo*, non lo

so ma non è qui, non è in queste norme. E dispiace che questo tema relativo alla distanza dei fabbricati sia usato - non voglio dire strumentalizzato, è una parola di cui ho troppo abusato - ma sia usato dall'Avvocato Cecchetti in una parte di questa sua consulenza/memoria. Se Voi leggete una parte centrale che in maniera molto precisa individua le cosiddette "fasce di rispetto", rifacendone pure la puntuale storia, utilizza come argomento a proposito dell'Art. 60 una giurisprudenza consolidata che a parere di chi scrive questa memoria porta l'interprete nella direzione di dover ritenere quella pubblica sicurezza, quel pubblico esercizio altro rispetto a quello che è scritto.

Dice l'Avvocato Cecchetti: *"giurisprudenza ormai consolidata dice... - etc. etc. - è prevista specificamente ai fini di sicurezza da intendersi in senso ampio"*. I fini di sicurezza da intendersi in senso ampio... Perché poi, voglio dire, le espressioni hanno un peso nel senso che se veramente il senso ampio è quello che la giurisprudenza ha dato a questo concetto di sicurezza pubblica, a questo concetto di sicurezza dell'esercizio nella direzione che viene proposta da questa memoria, beh, evidentemente le colpe in questo Paese sono a carico di molti più soggetti che non siano il solo ingegner Calogero Di Venuta, siamo tutti colpevoli perché sappiamo perfettamente dove insistono le

abitazioni lungo il percorso ferroviario. Ma non voglio - come dire - sfumare in questa direzione, mi chiedo se sia vero che la giurisprudenza consolidata ha fatto di questo D.P.R. una bandiera di tutela dei terzi che sono esterni al sedime ferroviario. E leggo un po' di giurisprudenza, anche quella citata dall'Avvocato Cecchetti, e trovo altro, perché anche la giurisprudenza va un attimo letta senza pregiudizio. Allora, questo è il TAR Toscana 4 ottobre 2010 - poi la produrrò all'attenzione del Tribunale - dove si tratta esattamente del nostro tema perché viene trattato un ricorso che è relativo alla linea Grosseto... Grosseto - Pisa e Vi leggo solo questo passaggio: *"La distanza minima di 30 metri dalla linea ferroviaria prescritta dall'Art. 49 è stabilita per ragioni di sicurezza derogabili su autorizzazione delle Ferrovie solo quando, secondo una valutazione tecnico-discrezionale la concreta situazione in relazione alla natura dei terreni ed alle particolari circostanze che caratterizzano il luogo lo consenta, garantendo comunque la sicurezza e la conservazione della ferrovia"*. Allora, se l'interpretazione... Tant'è che questo ricorso poi verrà rigettato. Se la *ratio* normativa di questo Art. 49, che è quello poi richiamato dagli Artt. 60 e 61, è nella direzione offerta da questa - ma ce ne sono evidentemente altre di sentenze del Tribunale Amministrativo Regionale, faccio riferimento in

particolare alla Toscana perché ovviamente faccio riferimento ad un territorio più vicino possibile a Viareggio - una cosa deve essere chiara: garantire la sicurezza e la conservazione della ferrovia significa garantire la sicurezza dell'esercizio ferroviario. Forse, non so, dovremmo essere un pochino più attenti nella lettura delle norme e non utilizzarle strumentalmente rispetto ad un fine preordinato. Diciamo che non è qui il problema, anche se è qui che è stato sollevato il problema ed il riferimento a questo D.P.R.. Voglio dare anche un altro contributo che è sempre in atti perché l'articolo... scusate, la sentenza della Corte Costituzionale dell'ottobre 1988, del 12 ottobre '88 in un conflitto per attribuzione... scusate, in un giudizio per conflitto di attribuzione tra enti entra in questo tema. È una produzione della Procura fatta come attività integrativa d'indagine, questo per tornare un attimo, così, alla mia censura diciamo sulle iniziative un po' eccessive da parte della Procura che in attività integrativa producono anche documenti come questo e cioè evidentemente delle sentenze. Però al di là di questo ci è utile questa sentenza perché questa sentenza... Anche queste insomma sono sentenze che vanno lette per esteso, non soltanto la massima e bisogna capire che cosa... qual è il tema che viene affrontato all'interno di questa sentenza, ovviamente non Vi offro questa premessa però si

tratta espressamente della determinazione di distanze minime. *"La competenza in contestazione..."* Qui era relativo alla Provincia Autonoma di Trento e Bolzano, quindi si stava trattando specificamente questo tema però si indica espressamente quella che è la *ratio* di questa normativa e si dice: *"La competenza in contestazione rientra nella materia della Polizia Amministrativa relativa alla sicurezza ed alla regolarità dell'esercizio ferroviario e non già nell'urbanistica pur se interferisce inevitabilmente con quest'ultima"*. Allora sicurezza e regolarità dell'esercizio ferroviario mi sembra che banalmente sia la conclusione che dobbiamo tenere sempre presente anche in un argomento così diciamo distonico rispetto ai capi d'imputazione dell'ingegner Di Venuta ma purtroppo considerato rilevante dalle Parti Civili che sono entrate anche su questo tema. Io a questo punto rispetto alla posizione dell'ingegner Di Venuta non posso che concludere. Riprenderò alcuni temi in maniera specifica e faccio riferimento evidentemente al tema centrale, al tema del picchetto, non posso non riprendere questi temi soprattutto per le altre posizioni che assisto e cioè l'ingegner Di Marco e l'ingegner Testa. Ovviamente concludo per l'ingegner Di Venuta per una richiesta assolutoria per non aver commesso il fatto. Ho un dubbio, Presidente, e questo dubbio lo offro al Collegio perché devo dire anche qui si impara sempre...

dopo 35 anni devo imparare anche questa: mi sono posta un dubbio rispetto alla erroneità della contestazione perché se noi vogliamo partire da una valutazione rispetto alla non correttezza del capo d'imputazione l'attribuzione, l'esito - diciamo così - della pronuncia assolutoria potrebbe essere diverso perché quel fatto che è attribuito all'ingegner Di Venuta non sussiste. Quindi io lascio al Tribunale questa valutazione aperta, mi sembrava più coerente il "non aver commesso il fatto" però io offro alternativamente: "fatto non sussiste e non aver commesso il fatto", questo per la particolarità proprio della posizione dell'ingegnere in relazione a quel capo d'imputazione. Ecco, a questo punto...

PRESIDENTE - [Fuori microfono - (inc.)]

AVV. GIOVENE - Sembra normale, mhm. No, a me piacerebbe esaurire la posizione dell'ingegner Testa, se poi vengo presa da un eccesso di tosse il Tribunale sarà ancora una volta comprensivo e troveremo una soluzione diversa per i miei interventi. Una cosa voglio dire subito: io non credo di riuscire ad esaurire, anche se vado "bene", esaurire la posizione dell'ingegner Di Marco. L'ingegner Di Marco è una posizione piuttosto complessa che richiede evidentemente anche - come dire - un po' di attenzione e freschezza da parte mia che in questa situazione insomma sono sempre un pochino in bilico, quindi io provo a trattare la posizione dell'ingegner Testa ed a vedere

dove in realtà posso arrivare. Diciamo che l'Avvocato Maffei si è salvato dalla mia invettiva grazie al mio calo di voce, diciamo così. Mi sarebbe piaciuto alzare i toni ma può darsi anche che sia totalmente fuori luogo, meglio così.

Allora, l'ingegner Mario Testa. Ecco, ci spostiamo totalmente. Cioè io purtroppo ho avuto - o per fortuna, non lo so - la attribuzione di questi compiti difensivi un po' eterogenei tra loro, no? Nel senso che eterogenee le posizioni, questo mi ha dato la possibilità di spaziare molto negli atti del processo e di capire più cose. Per carità, da questo punto di vista è sicuramente stato molto utile, peccato che però ha richiesto, come dire, uno sforzo maggiore rispetto alla definizione delle competenze e dei limiti di queste competenze perché ogni volta bisogna entrare in un contesto nuovo. Allora, anzitutto chi è l'ingegner Mario Testa? Adesso non voglio tessere lodi sperticate come ha fatto il Professor Padovani nei confronti del suo consulente Frediani di cui ha parlato a lungo e molto bene, come sappiamo, però mi piacerebbe anche ricordare al Tribunale che questi ingegneri di cui parlo...

PRESIDENTE - Per favore, un po' di silenzio altrimenti...

AVV. GIOVENE - Questi ingegneri di cui parlo hanno un *curriculum vitae* di altissima qualità, un curriculum di tutto rispetto che forse sarebbe utile anche portare alla

Vostra attenzione proprio nel dettaglio per capire come questa storia del loro ingresso e del loro percorso in Ferrovie o comunque in Rete Ferroviaria - mi riferisco a Ferrovie per parlare del Gruppo - beh, è stato un percorso molto qualificante. L'ingegner Testa, che ha una particolare competenza - ovviamente ricordo che nella nostra vicenda è responsabile della struttura organizzativa armamento - ha una storia di studi, aggiornamenti, perfezionamenti ed attività svolte ed ovviamente percorsi anche di analisi di studi e di ricerche che lascia basiti anche ad un lettore distratto non perché numericamente l'elenco offre tanti... così, offre la possibilità di spaziare tra tanti interventi e partecipazioni sul piano internazionale a contributi condivisi anche in Europa ed oltre ma perché evidentemente le capacità e le competenze dell'ingegner Testa devono costituire sempre un parametro di riferimento rispetto alle attribuzioni di pretese responsabilità rispetto evidentemente ad un ruolo che evidentemente sarebbe stato sconcertante egli svolgesse nei termini in cui il Pubblico Ministero vuole attribuirgli. Ma veniamo all'ordine di servizio 47 del 24 luglio 2008 che statuisce l'ingresso dell'ingegner Testa - è una produzione del Pubblico Ministero, è uno dei pochi ordini di servizio che troviamo negli atti - che attribuisce all'ingegner Testa la titolarità della

struttura organizzativa armamento. Dal 24 luglio del 2008 fino alla pensione l'ingegner Testa è in armamento fino al 2015, a dicembre del 2015. La procura che è in atti - non ne ho fatto menzione per l'ingegner Di Venuta ma comunque è pacifico che sta all'interno dei fascicoli individuali - fa riferimento ad un dato che deve essere sottolineato per quanto tangente ai nostri temi e cioè che appunto questo ruolo di responsabile della struttura organizzativa armamento consenta all'ingegner Testa di *"stipulare, contrattare etc. per importi non superiori ad euro 2 milioni e che comunque trovino copertura negli stanziamenti in conto esercizio assegnati al centro di costo associato alla struttura di cui ciascuno di essi è responsabile"*. Capite tutti quindi che si tratta di una situazione piuttosto contenuta rispetto alle disponibilità, essendo fissato questo tetto di 2 milioni. Una cosa è certa: che Testa non è datore di lavoro e mi riesce anche difficile capire da quali elementi sia stata tratta questa valutazione di un suo ruolo di datore di lavoro; non è mai stato nominato referente di progetto; non ha mai ricevuto uno specifico budget di spesa in relazione ad uno specifico progetto. (tossisce) Mi sa che non concludo. (tossisce)

PRESIDENTE - Avvocato, ovviamente...

AVV. GIOVENE - Proviamo.

PRESIDENTE - No, ma noi non vogliamo mica costringerla in

queste condizioni, deve essere una sua scelta assolutamente libera...

AVV. GIOVENE - No, io la faccio la scelta...

PRESIDENTE - Senza condizionamenti. Se vogliamo rinviarlo...

AVV. GIOVENE - No, vabbè, via...

PRESIDENTE - Ce lo dica lei, ce lo dica lei perché...

AVV. GIOVENE - Diciamo sì, dice l'Avvocato Moscardini Testa lo merita (inc. per sovrapposiz. voci)

PRESIDENTE - Vuole una sospensione di 5 minuti?

AVV. GIOVENE - No, non voglio darVi questo... Insomma questi interventi a singhiozzo perché devo dire che si perde anche un po' il filo - immagino, no? - di una omogeneità della discussione. (tossisce) Certamente è sulle mie forze perché sento che non riuscirei a concludere.

PRESIDENTE - Non ce la fa. Va bene.

AVV. GIOVENE - Secondo me no.

PRESIDENTE - Allora...

AVV. GIOVENE - Vogliamo fermarci qua un attimo o fermarci proprio?

PRESIDENTE - Non lo so, non lo sappiamo, è lei che ci deve...

AVV. GIOVENE - Mi spiace dare questa immagine così... No? Però... (tossisce) ...evidentemente è più forte di me.

PRESIDENTE - Ci dica lei, se se la sente interrompiamo e troveremo il modo...

AVV. GIOVENE - No, me la sento col cuore ma evidentemente non con il fisico perché il fisico mi sta abbandonando.

PRESIDENTE - E va bene, allora... Va bene, non si avvertiva.

AVV. GIOVENE - No? Vero?! Appena appena! Lo so, mi spiace.

PRESIDENTE - Allora troviamo una soluzione...

AVV. GIOVENE - Troviamo una soluzione, sì, anche perché non voglio creare altri problemi.

PRESIDENTE - Nel senso di individuare un calendario integrato.

AVV. GIOVENE - Una soluzione... Allora, io rappresento - come dire - un intervento che non dura meno di tre ore e mezzo tra Testa ovviamente e Di Marco.

PRESIDENTE - Allora, lei ha bisogno di tre ore/tre ore e mezzo.

AVV. GIOVENE - Mhm.

PRESIDENTE - Allora... Avvocato Scalise, il 10 novembre sarebbe troppo presto, dice l'Avvocato Giovene... Ci sarebbe... Io ribadisco ci sarebbe o l'11 novembre in cui c'è solo l'Avvocato Stile, peraltro come 231 e Responsabile Civile, che dovrebbe occupare l'intera giornata, a me sembra...

AVV. MANDUCHI - Presidente, per quanto riguarda l'intervento del Professor Stile di venerdì penso che durerà 5 ore circa, per quanto queste programmazioni possano avere un senso, però 5 ore le dura sicuro.

PRESIDENTE - Quindi se cominciamo alle nove alle due ha finito.

AVV. MANDUCHI - (Fuori microfono) ...non spegniamo il

microfono insomma se va oltre le 5 ore.

PRESIDENTE - Altrimenti, per dare anche tempo all'Avvocato Giovene di recuperare, abbiamo Avvocato Stortoni... Avvocato Stortoni il 14 novembre ed Avvocato Mittone, potrebbe essere anche quella una strada. L'Avvocato Piazza è il martedì...

(Intervento fuori microfono)

PRESIDENTE - Ah, ditecelo allora no, ditecelo. Cioè quindi come...? Cioè parlerà prima lei e poi Stortoni?

(Intervento fuori microfono)

PRESIDENTE - Ah, prima lei e poi Mittone, quindi lei va a lunedì, lei lunedì pomeriggio. Quindi Avvocato Piazza va... Ed Avvocato Mittone va al 15.

AVV. MITTONE(?) - Esatto.

PRESIDENTE - Avvocato come va venerdì a seguire... intanto a seguire l'Avvocato Stile?

AVV. GIOVENE - Io immagino che la discussione dell'Avvocato Stile sarà una discussione complessa e molto impegnativa anche per Voi. Cioè 5 ore sono tante, quindi farete delle interruzioni immagino. Io posso rendermi disponibile...

PRESIDENTE - Siamo allenati!

AVV. GIOVENE - Siete allenati, lo so, però mi piacerebbe anche che, insomma, sulle posizioni soggettive ci sia la massima attenzione ovviamente in una situazione anche di freschezza, diciamo così. È venerdì, è venerdì pomeriggio, io mi rendo disponibile, Presidente, per

carità, il Tribunale sta già facendo un atto di cortesia, quindi...

PRESIDENTE - No, ma non è un...

AVV. GIOVENE - Cioè mi rendo disponibile... Adesso non voglio spacchettare troppo i miei interventi ma casomai posso fare l'ingegner Testa ed andare con l'ingegner Di Marco... Non lo so, non voglio fare il filo rosso di questo processo però visto che sono posizioni molto diverse tra loro potrei anche dividerle.

PRESIDENTE - Ecco. E quindi come potremmo dividere per esempio? Venerdì l'ingegner Testa?

AVV. GIOVENE - Venerdì il Testa, venerdì il Testa.

PRESIDENTE - E lunedì possiamo inserire...

AVV. GIOVENE - E lunedì chi c'è?

PRESIDENTE - Le resta... Di Marco le resta. Ah, no, no, chi c'è? C'è l'Avvocato Stortoni e l'Avvocato Piazza.

AVV. BARRO - Presidente, mi scusi, Stortoni la mattina la prenderà però.

PRESIDENTE - Ecco, solo la mattina.

AVV. BARRO - Presumibilmente, teniamo... Ha tre posizioni anche il professore.

PRESIDENTE - Sì, sì...

AVV. BARRO - Quindi...

PRESIDENTE - Tutta la mattina ce l'ha sicuramente, poi c'è un eventuale al pomeriggio insieme all'Avvocato Piazza.

AVV. GIOVENE - No, l'Avvocato Piazza mi dice che prenderà tre

ore.

PRESIDENTE - Avvocato, cominciamo... Intanto cominciamo venerdì con questa seconda parte.

AVV. GIOVENE - Accendiamo...

PRESIDENTE - Eh? Intanto incameriamo questa sua disponibilità.

AVV. GIOVENE - Sì. Se poi mi rendessi conto, non so, che anche il Professor Stile può contenere... Non lo so, adesso non voglio fare ipotesi, mi rendo disponibile visto che è un problema mio questo e non del Tribunale.

PRESIDENTE - Allora inseriamo lei per venerdì pomeriggio.

AVV. GIOVENE - Va bene.

PRESIDENTE - Vediamo quante posizioni riusciamo ad affrontare.

AVV. GIOVENE - Va bene. Grazie Presidente.

PRESIDENTE - Intanto ora si riguardi e si riposi, questa è la cosa... Allora Avvocato Scalise, ci vediamo giovedì? Vuole cominciare ora, ci chiedono le colleghe? No.

AVV. SCALISE - Presidente, se l'avessi saputo prima mi sarei potuto... Non ho carte, non ho assolutamente nulla per affrontare una discussione.

PRESIDENTE - Va bene. Allora ci vediamo... Va bene per tutti ci vediamo giovedì mattina?

AVV. SCALISE - Va bene. Grazie Presidente.

PRESIDENTE - Va bene. Allora l'udienza è tolta. A giovedì.

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: 174848

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

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

Il redattore: CANCEMI SIG.RA EVA - Trascrittrice

CANCEMI SIG.RA EVA - Trascrittrice

Ticket Udienza n° 72882

ID Procedimento n° 239920