



**TRIBUNALE DI LUCCA
RITO COLLEGALE SEZIONE PENALE**

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

DOTT. AMODEO GIUSEPPE DOTT. GIANNINO SALVATORE
Pubblico Ministero

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

VERBALE DI UDIENZA REDATTO DA FONOREGISTRAZIONE

PAGINE VERBALE: n. 174

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

A CARICO DI: ANDRONICO SALVATORE + 40

UDIENZA DEL 11/11/2016

LU0010 POLO FIERISTICO

Esito: RINVIO AL 14 NOVEMBRE 2016 ORE 09.30

Caratteri: 259276

INDICE ANALITICO PROGRESSIVO

APPELLO E QUESTIONI PRELIMINARI.....	3
CONCLUSIONI DELLA DIFESA – AVVOCATO MANDUCHI.....	3
CONCLUSIONI DELLA DIFESA – AVVOCATO A.M. STILE.....	85

**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 11/11/2016**

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

DOTT. AMODEO GIUSEPPE DOTT. GIANNINO SALVATORE Pubblico
Ministero

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

PROCEDIMENTO A CARICO DI - ANDRONICO SALVATORE + 40 -

APPELLO E QUESTIONI PRELIMINARI

PRESIDENTE - Allora, parlavamo con l'Avvocato Giovane dei programmi, Pubblico Ministero e Parti Civili, se ci sono, sì qualcuno c'è, dei programmi sul calendario dovuti allo slittamento a causa della tracheite dell'Avvocato Giovane. Cominciamo.

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - Anche quello devo dire che aveva fatto la sua parte. *(Il Presidente fa l'appello)*. Allora, siamo... Avvocato Manduchi e Avvocato Stile, siamo pronti.

CONCLUSIONI DELLA DIFESA - AVVOCATO MANDUCHI

AVV. MANDUCHI - (Audio insufficiente, parole incomprensibili)... sorpresa di stamattina, abbiamo scoperto (audio insufficiente, parole incomprensibili) al

proiettore...

(più voci fuori microfono)

AVV. MANDUCHI - Ecco. Eccoci qua. Dicevo chiedo scusa, ma l'abbiamo scoperto stamattina che purtroppo il nuovo computer non si collega al proiettore, quindi ne abbiamo preso in prestito uno dall'Avvocato Moscardini, ma l'Avvocato Petella si lamenta un po' perché non ha l'effetto zoom che aveva... Nel prendere la parola stamattina devo innanzitutto un ringraziamento sentito al mio maestro, che io anche se siamo in questa aula continuo a chiamare professor Stile, che mi ha dato questa per me importantissima opportunità di partecipare a questo processo, che sicuramente è uno dei più importanti che ho seguito, e mi ha anche dato l'onore di lasciarmi una parte della discussione. Quindi sotto questo profilo lo vorrei ringraziare e spero che non abbia a pentirsene alla fine. Intervengo - così è stata effettuata la nostra ripartizione - per la posizione del responsabile civile Rete Ferroviaria Italiana, responsabile civile e quindi diciamo come contraltare, si far per dire, avrei le parti civili costituite nel presente procedimento. Noi sappiamo che le parti civili persone fisiche ne sono rimaste poche costituite, perché la gran parte ha revocato la costituzione. Come ha ben ricordato l'Avvocato Labruna, alla cui discussione io faccio integrale richiamo, in effetti è stato messo in

atto da parte di Generali uno sforzo enorme per cercare di risarcire il numero maggiore di parti costituite, in una vera e propria gara di solidarietà. E anche grazie alla pressione esercitata da tutte le società coinvolte in questo procedimento, gara di solidarietà dovuta e doverosa, rispetto a una tragedia così immane, che però ovviamente prescinde dai profili di responsabilità. Rimangono costituite alcune persone fisiche, nei confronti delle quali sono stati effettuati degli anticipi, o comunque proposte delle offerte reali. Le ragioni per cui sono state rifiutate sono umanamente comprensibili.

Mi preme anche - prima di tracciare le linee di questa difesa, esprimere una personale... una personale... un personale omaggio di solidarietà umana rispetto a tutte le vittime di questa tragedia, che sono state chiamate ad affrontare un dolore che credo sia al di sopra di ogni umana sopportazione, un dolore che - come diceva l'Avvocato Scalise - è un dolore che è di tutti noi e che pesa su tutti noi. Però evidentemente qui noi siamo chiamati ad effettuare un lavoro a difesa dei vivi, come ricordava l'Avvocato Scalise, che si vedono accusati di tragedie, di dolori e di perdite così gravi. Vorrei personalmente esprimere una mia particolare solidarietà, ma non perché gli altri non la meritano, ma perché mi tocca più da vicino, nei confronti di Marco Piagentini, i

cui bambini Lorenzo e Luca avevano la stessa età dei miei figli, sono nati gli stessi anni e quasi negli stessi mesi, e si chiamano quasi come i miei figli, per cui la testimonianza di Marco Piagentini rimarrà impressa nel mio cuore e veramente mi dispiace moltissimo per quello che gli è capitato. E comprendo anche che un dolore così grande, così sopra ogni possibilità umana, debba trovare delle strade di sublimazione per essere sopportato, e queste strade di sublimazione comprendo ed è comprensibile che passino anche per la rabbia e per la ricerca di un colpevole. Questo lo capisco sul piano umano. Noi però siamo in un'aula giudiziaria, in un'aula giudiziaria in Italia, che è stata la patria, la culla del diritto rigoroso, del diritto romano, che purtroppo nel Medioevo è stato offuscato dai processi ordalici, dalle ordalie, che però devono rimanere e confidiamo che rimangano fuori da questa aula, che invece deve improntare il suo orientamento a un rigore tanto più necessario quanto più sono elevate le richieste sanzionatorie che sono state avanzate dalla Procura della Repubblica in questa sede.

Rimangono costituiti anche una serie di enti e associazioni, per la verità in un numero davvero incredibile, che quasi fa pensare a uno sciacallaggio giudiziario, perché lo sciacallaggio non c'è soltanto nei terremoti, c'è in tutte le tragedie e purtroppo sta

diventando una vera e propria moda. Questo io lo dissi inizialmente, anche nelle eccezioni preliminari sulle costituzioni di parti civili. Per cui ci sono una serie di associazioni oggi costituite in questa aula che oramai utilizzano questo strumento della costituzione di parte civile in maniera professionale, perché si costituiscono in tutti i processi che abbiano a che fare con tragedie, quasi come se fossero i detentori e, come dire, i sacerdoti delle *class action* in Italia. Poi vedremo, esamineremo le richieste che hanno avanzato, le richieste risarcitorie che hanno avanzato questi enti. Ad ogni modo all'interno di tutta la difesa di Rete Ferroviaria Italiana si è cercato di dare un ordine, di fare una ripartizione di temi, in modo da evitare di sovrapporsi e di tediare, insomma in modo che sia comodo sia per noi, ma anche per chi ascolta. Quindi ci siamo interrogati su quale fosse il taglio da dare all'intervento del responsabile civile Rete Ferroviaria Italiana, che risponde ed è chiamata a rispondere per la condotta di ben tredici dipendenti. E quindi abbiamo ritenuto di affrontare un tema che li riguarda tutti, un tema trasversale a tutti gli imputati di Rete Ferroviaria Italiana, che è quello delle competenze, che in qualche modo è stato anticipato, e sotto questo profilo viene bene in una continuità, rispetto alla conclusione dell'Avvocato Scalise di ieri sera, che ha introdotto il

tema in rapporto all'ingegner Marzilli, ma oggi cercheremo di affrontarlo in termini più ampi e con riferimento a tutti i tredici imputati.

Il problema delle competenze è un problema su cui naturalmente si è dovuta confrontare anche l'accusa, perché è un tema molto importante. Devo dire però che tanto l'accusa pubblica come l'accusa privata hanno mostrato di non fare applicazione di quel principio famoso del *distingue frequenter* e invece hanno cercato di commassare e confondere in qualche modo competenze e attribuzioni, prescindendo completamente da quello che dicono le norme, norme che sono state in molti casi del tutto non considerate e in alcuni casi - come vedremo - addirittura sono state considerate delle formulazioni delle norme abrogate già da diversi anni. E ce ne sono diverse. Adesso le esamineremo infatti nel mio intervento e in parte negli interventi successivi, tanto da chiedersi: come mai il Pubblico Ministero fa questo errore così mastodontico, che non si accorge di citare articoli che sono stati abrogati o modificati già da anni? Verrebbe una battuta, a questo punto, richiamando quello che ha detto l'Avvocato Scalise ieri: avete fatto fare il capo di imputazione agli ingegneri, ma non è che gli avete fatto cercare pure le norme agli ingegneri, visto che alcune norme proprio non esistono più? Questo per quanto riguarda il Pubblico Ministero. Certo, il

dubbio rimane anche per l'Avvocato Maffei, perché anche l'Avvocato Maffei ha citato e ha fatto riferimento a norme abrogate. Il dubbio per l'Avvocato Maffei ci rimarrà. Ad ogni modo, già dall'esame dei capi di imputazione si evince che il tema della competenza è un tema ben presente, perché i capi di imputazione sono formulati nei termini "per non aver segnalato, proposto, evidenziato". Già da come sono formulati è implicito il riferimento al fatto che coloro ai quali si contesta di non aver proposto, segnalato, evidenziato, evidentemente non erano competenti a fare qualcosa, perché è chiaro che l'evidenziazione, la segnalazione, la proposta, presuppone che ci sia un destinatario, lui sì competente. Quindi diciamo che è immanente, è immanente questa problematica della competenza, è immanente e non è risolta dai capi di imputazione.

Bisogna dire che si è assistito in questo processo - come accennavo prima - a una sorta di rimozione collettiva, cioè si fa finta, da parte dell'accusa pubblica e privata, attraverso acrobazie interpretative, esperte omissioni e sapienti manipolazioni, si fa finta che dal 2007 in poi non sia successo nulla, ma ancor prima, dall'inizio degli anni Duemila non sia successo, non sia stato - come dire - approvato il Decreto Legislativo 162 del 2007, non ci siano state le direttive comunitarie e si cerca di ricostruire sul piano normativo tutte le

competenze, col senno del prima, in questo caso, come se l'A.N.S.F. non fosse mai stata istituita, come se abbiamo sentito al Ministero dei Trasporti spetti una competenza così, di facciata, perché la vera competenza, quella vera, sarebbe in capo a Rete Ferroviaria Italiana, come se la rivoluzione copernicana impressa e voluta dall'Europa rispetto ai sistemi ferroviari dei singoli Stati membri, non fosse mai stata operata. Abbiamo sentito l'Avvocato Maffei, io non l'ho sentito, non ero presente, quindi probabilmente quei rigurgiti di rabbia che ho sentito giustamente nell'Avvocato Giovane non mi hanno colpito così pesantemente perché dalla lettura delle trascrizioni non è così... di impatto così emozionale, però certo devo dire che rileggerlo è stato pesantissimo, perché ho dovuto rileggere ben quaranta pagine dell'intervento dell'Avvocato Maffei sul sistema ferroviario degli anni Ottanta, degli anni Ottanta-Novanta, cioè quaranta pagine di trascrizioni. Si resta in altre parole attaccati a un'idea di F.S. azienda di Stato che non esiste più, si resta attaccati all'idea di un ferroviere uomo dello Stato, che tutto può e tutto deve, che non corrisponde più alla realtà, perché non è più così. Eppure l'Avvocato Maffei aveva ascoltato in aula la professoressa Torchia, che ha approfondito con una dovizia di dettagli e di particolari aggiornati tutti i passaggi, i passaggi normativi, però l'ha ritenuta una

signora sorridente, l'ha così definita. "Abbiamo sentito lady sorriso", ha detto l'Avvocato Maffei. Beh, purtroppo non c'è l'Avvocato Maffei perché la professoressa Torchia mi ha chiesto di rivolgergli un saluto e chiedergli a quali tipi di donne è abituato l'Avvocato Maffei, fuori e dentro l'aula giudiziaria. Si è chiesta, ma questo me lo chiedeva prima delle elezioni presidenziali statunitensi, si è chiesta se per caso l'Avvocato Maffei non sia amico di Trump. Diciamo che poi la battuta è stata in qualche modo inondata dalle elezioni, dai risultati delle elezioni di qualche giorno fa.

Ad ogni modo, per entrare *in medias res* e vedere i singoli temi che vengono contestati agli uomini di Rete Ferroviaria Italiana, non si può non partire dal picchetto di tracciamento, su cui sarò brevissima perché ieri si è intrattenuto a lungo e benissimo, in maniera magnifica l'Avvocato Scalise, per cui non posso aggiungere nulla. E' chiaramente il taglio che io devo dare all'intervento, come ho premesso, sotto il profilo della competenza. Beh, i picchetti di tracciamento forse sono l'unica cosa, forse sono l'unico tema su cui non si può dire nulla quanto a competenza a Rete... al gestore dell'infrastruttura. Sicuramente sui picchetti di tracciamento la competenza è certamente di Rete Ferroviaria Italiana, sia pure nell'ambito delle prescrizioni dell'A.N.S.F. - e ce ne sono state numerose,

le ha prodotte l'Avvocato Giovene, tutti gli audit sui picchetti emessi dall'A.N.S.F. - in cui veniva criticata R.F.I. perché in alcune curve mancavano certi picchetti, e naturalmente nell'ambito e sotto il controllo, e soprattutto il finanziamento, del Ministero dei Trasporti. Però direi che sui picchetti vorrei andare veloce, perché in questo caso, riprendendo un'affermazione dell'Avvocato Maffei, il picchetto è il più futile dei falsi problemi. Così abbiamo sentito dire in discussione da parte dell'Avvocato Maffei, dopo che per due anni ci siamo intrattenuti con scontri scientifici, diciamo a dispetto dell'ottusità, mi sia consentito di dire, dell'ottusità con cui è stato perseguito questo tema dall'incidente probatorio in poi. Bene. Andiamo oltre.

L'altra tematica che in qualche modo sulla quale vorrei anche qui sorvolare abbastanza, perché chiaramente è una tematica che non attiene neanche latamente a Rete Ferroviaria Italiana, è quella relativa al detettore di svio. Come tutti oramai sappiamo, il detettore di svio, in una delle edizioni, certamente è pacifico che nel 2009 non esistesse il detettore di svio che avrebbe potuto evitare l'incidente, questo è pacifico - ma in ogni caso è un dispositivo che si applica sul materiale rotabile. E sappiamo anche che il gestore dell'infrastruttura non ha competenze sul materiale rotabile già dal 2008. Ma adesso

ci si intratterrà subito dopo in maniera approfondita sul passaggio di competenze da Rete Ferroviaria all'A.N.S.F. Certo è che il detettore di svio non è applicato ancora oggi in maniera obbligatoria da nessuno degli Stati europei, neanche dalla Svizzera, perché in Svizzera il detettore di svio non è obbligatorio, è facoltativo e certamente i carri italiani senza dispositivo di svio devono circolare anche in Svizzera. La Svizzera non può impedire la circolazione degli altri carri europei, tutti senza detettore di svio, sul suo territorio. Ma sul problema detettore di svio la tematica e la competenza trascende addirittura l'Italia e arriva agli organi sovranazionali, perché l'imposizione del detettore di svio, quindi di un meccanismo sul materiale rotabile, attiene alle cosiddette "specifiche tecniche di interoperabilità", per cui è un tema caro e dibattuto all'interno degli organi sovranazionali, primo fra tutto l'ERA, l'Agenzia europea, che si è pronunciata diverse volte, ma per quel che rileva in questa sede ci interessa la pronuncia dell'11 maggio 2009, che è qui a video. Si è pronunciata in senso contrario all'adozione del dispositivo. Abbiamo questa pronuncia dell'11 maggio 2009, in cui l'ERA ha scelto di rivolgere la seguente raccomandazione alla Commissione. "Il provvedimento circa i dispositivi di rilevamento di deragliamenti proposto dal comitato di esperti del RID non deve essere

adottato". Quindi abbiamo una competenza sovranazionale, l'organo sovranazionale, l'organo sovranazionale dice "non lo dovete adottare". Questa... questa posizione è ribadita sempre e costantemente dall'ERA fino al 2016. Addirittura dice espressamente l'ERA: anche nelle ipotesi in cui volesse applicare il dispositivo di svio qualcuno degli Stati membri non potrete mai vietare l'ingresso e la circolazione di un carro di un altro Stato estero che non obbliga il... che non richiede il dispositivo di svio. E' inutile ricordare che il carro in questione non era italiano, perché lo sappiamo tutti. Ma questa posizione ci è stata ribadita anche dall'ingegner Chiovelli qui a dibattimento, all'udienza del 24 giugno a pagina 143. Ci ha detto: "Lì l'Agenzia, e anche in Italia, presero una posizione favorevole all'adozione obbligatoria delle specifiche tecniche di interoperabilità". Cioè l'Agenzia nazionale italiana per il tramite dell'ingegner Chiovelli si è pronunciata, ha preso una posizione favorevole all'adozione di questo dispositivo, che naturalmente non significava una sostituzione tout-court di tutti, un'introduzione di tutti i dispositivi, ma purtroppo non è passata in sede europea. Questa posizione l'ingegner Chiovelli l'ha ribadita nell'audizione al Senato dell'08 giugno 2010. Si tratta di una produzione di questa difesa del 24 giugno 2015. Cioè, anche in Senato Chiovelli ha detto "sì, sì,

io ci sto provando a far passare questo concetto nell'ambito dell'ERA, ma non passa". Quindi è un tema di cui si sta discutendo e guardate un po', il direttore dell'Agenzia nazionale di sicurezza ferroviaria italiana ritiene di non poterlo fare lui, perché lo deve... va e combatte a livello europeo per farlo... per - come dire - fare accogliere questa posizione. Ma non ci riesce. Ma allora a chi bisognava proporre cosa, visto che il tema era gestito dall'ingegner Chiovelli, dal direttore dell'A.N.S.F., in tutte le sedi, soprattutto a livello sovranazionale? Ha ritenuto quindi l'Agenzia italiana, competente ormai sui materiali rotabili già dal 2008, di svolgere, di portare avanti questa posizione in sede europea, ritenendo di non poter farlo da sola, nella necessità di richiedere un preventivo assenso da parte dei competenti organismi europei, incontrando tali obiezioni da indurre la stessa A.N.S.F. a non disporre alcuna direttiva in tal senso in Italia ancora oggi. Ancora, sempre l'ingegner Chiovelli a dibattito in questa aula sul punto ha ribadito, pagina 227 delle sue dichiarazioni: "Sui detettori di svio, non è un provvedimento che può essere preso direttamente a livello nazionale, perché trattandosi di una caratteristica costruttiva di materiale rotabile, può essere assunto solo con una specifica tecnica di interoperabilità europea, quindi ci deve essere l'accordo della

maggioranza degli Stati membri". Mi sembra che sul punto competenze in materia di detettori di svio possiamo chiudere qui, perché è pacifico che non fosse di competenza di Rete Ferroviaria Italiana, che era in capo all'A.N.S.F. la problematica, che l'A.N.S.F. se la stesse gestendo anche a livello sovranazionale e che incontrasse delle obiezioni dagli organismi deputati a decidere sul punto. Quindi direi che il tema detettori di svio in rapporto alle competenze di Rete Ferroviaria Italiana lo possiamo liquidare altrettanto rapidamente di come abbiamo liquidato il picchetto di tracciamento.

Arriviamo poi a un altro tema. Il tema è stato ampiamente sviluppato dall'Avvocato Giovene, quindi ci torno se non per dei flash sulle barriere, le barriere che sono in primis le barriere antirumore. Abbiamo letto sul consueto giornalismo di provincia, già citato ieri abbondantemente, che l'Avvocato Giovene se lo sarebbe sognato questo tema delle barriere antirumore. Ma quando mai i capi di imputazione hanno previsto delle barriere antirumore, hanno richiesto delle barriere antirumore? Beh, forse non ci sarà scritto espressamente "barriere antirumore", ma noi sappiamo e la giurisprudenza agli avvocati dice "se voi avete un capo di imputazione che è un po' generico dovete un po' andare a vedere quali sono gli atti di indagine". E gli atti di indagine sono proprio sulle barriere antirumore. Mi dispiace che non

piaccia al giornalismo di provincia, ma così è. Abbiamo una serie di informative della P.G. che sono state acquisite - adesso le mostreremo - abbiamo una serie di informative e abbiamo addirittura una consulenza tecnica. Abbiamo sentito qui i professori Chiavacci, Mossa Verre, Carcassi, eccetera. Di che si sono occupati? Delle barriere antirumore. Non se l'è sognato l'Avvocato Giovene. E attenzione, anche sotto il profilo delle responsabilità e delle competenze, per l'appunto, erano state ben individuate quali erano le competenze, perché l'iter di approvazione delle barriere antirumore abbiamo visto che ha visto sempre una posizione favorevole di Rete Ferroviaria Italiana, per quello che era di sua competenza. Ma non spettava a lei la parola, spettava agli organi territoriali regionali. Ed ecco le conclusioni, visto che forse non tutti se le ricordano, allora siccome c'è stato questo riferimento anche giornalistico mostriamole le conclusioni dell'informativa giudiziaria, perché a firma degli ingegneri Zallocco e Landozzi si conclude il punto "soggetti a carico dei quali possa la Signoria Vostra valutare se si ipotizzano le condotte omissive sopra menzionate: il sindaco di Viareggio al momento della scadenza della presentazione del PCAA". Il PCAA per i non addetti ai lavori è proprio l'intervento nell'ambito della... come dire, della procedura di installazione di determinazioni quali

fossero gli interventi di barriere antirumore. Quindi si sta parlando proprio delle barriere antirumore. Quindi si ipotizza la responsabilità, da parte di Zallocco e Landozzi, del sindaco di Viareggio pro tempore, Marcucci Marco, e del presidente della Provincia di Lucca nel periodo sopracitato, Tagliasacchi Andrea. Quindi la competenza fuoriesce da Rete Ferroviaria Italiana e si sta parlando proprio di quello. Poi le altre competenze ancora una volta non spettano a Rete Ferroviaria Italiana, l'ha ricordato molto bene l'Avvocato D'Apote nel suo intervento dell'altro giorno. Dice: ma che cosa volete, che alziamo muri su tutta la rete ferroviaria? I muri, li dobbiamo alzare noi i muri? O magari se lo deve porre il problema l'ente locale? Nell'unico caso in cui l'ingegner Zallocco ha ricordato che ci sono dei muri di contenimento, l'ha ricordato l'ingegner Zallocco, si tratta della Raffineria di Ravenna, mi sembra Ravenna, di Falconara. Beh, l'ingegner Zallocco è stato costretto a precisare che nella Raffineria di Falconara mica li ha alzati R.F.I. i muri; li ha alzati la Raffineria, che si voleva proteggere dalla ferrovia, e non il contrario. Anche sotto questo profilo, anche la ricostruzione che c'è stata a Viareggio dimostra che la competenza è multidisciplinare e attiene prevalentemente alle autorità locali e non quindi... per cui è intervenuto il Comune, ha espropriato alcuni terreni, quindi la competenza è del

Comune. Poi non torno su molti temi che immagino verranno sviluppati anche dai difensori successivamente, ma sotto il profilo di Via Ponchielli è agli atti, perché è stata acquisita ed è stata prodotta mi sembra sempre dall'Avvocato Scalise, un'altra informativa di cui il Pubblico Ministero si dimentica, le famose esperte omissioni. Aveva dato un mandato di andare a vedere come fossero state costruite le case di Via Ponchielli nel periodo... in periodi in cui si potessero applicare le varie norme previste. Ebbene, ha trovato che non c'era il nulla... in alcuni casi, nei pochi casi in cui era stato chiesto il nulla osta a Rete Ferroviaria Italiana non è stato concesso a Rete Ferroviaria, all'epoca non era Rete Ferroviaria. Nella maggior parte dei casi non era mai stato chiesto. In un caso addirittura era stato negato e ciononostante si era costruito. Mi pare che si trattasse della proprietà Germani. Quindi direi che anche sul tema delle barriere, delle separazioni, possiamo concludere che non c'è competenza di Rete Ferroviaria Italiana.

Allora, veniamo un attimo a noi. Il picchetto è il più futile dei falsi problemi, le barriere si è cambiato rotta: no, ma quando mai vi abbiamo contestato le barriere antirumore? Il detettore di svio pacificamente è una questione direi risolta dall'ingegner Chiovelli.

E allora che facciamo? E allora sai che facciamo? Cambiamo il capo di imputazione perché in discussione vi

è stata proposta una nuova contestazione di fatto, una nuova contestazione che noi tutti abbiamo ascoltato per la prima volta in sede della requisitoria del Pubblico Ministero. Cioè, se l'abbiamo capita bene, perché ripeto, questa sicuramente non è scritta nei capi di imputazione, si contesta a Rete Ferroviaria Italiana, dice "tu" - in particolare proprio l'ingegner Elia - "hai firmato una procedura, la procedura numero 23 del 2004" - eccola qua - "la procedura 23 del 2004 in cui chiedi una serie di cose alle imprese ferroviarie in rapporto alla manutenzione del materiale rotabile". Stiamo parlando del 2004, quindi prima dell'A.N.S.F. "E quindi tu hai fatto... sapevi che cosa bisognava fare, poi non hai controllato e non hai controllato". Quindi... però ci si continua a chiedere: ma insomma, ma che cosa doveva fare Rete Ferroviaria Italiana? Qual è la condotta specifica che contesti a Rete Ferroviaria Italiana? L'abbiamo sentito in discussione. In discussione il Pubblico Ministero ci ha detto "dovevi revocare il certificato di sicurezza a Trenitalia perché non veniva rispettata la procedura 23/2004". Questa è la nuova contestazione. Sull'ammissibilità io non dico nulla, perché insomma, mi pare pacifico che non ci sia nel capo di imputazione. Però per curiosità andiamo a vedere nel merito, perché ci offre lo spunto di approfondire, nello specifico, proprio il passaggio di competenze da Rete Ferroviaria

all'A.N.S.F. in materia di materiale rotabile, registro di immatricolazione e via di seguito. Ora, bisogna dire che sul passaggio delle competenze da R.F.I. all'A.N.S.F. qualche sorriso è venuto a rileggere la requisitoria del Pubblico Ministero, e a rileggere anche le memorie che ci aveva depositato a giugno il Pubblico Ministero, perché sul punto passaggio di competenze R.F.I./A.N.S.F. qualche confusione il Pubblico Ministero ce l'ha, perché quando si tratta di dire quando è diventata operativa l'Agenzia, cambia idea, cambia idea, basta leggere la memoria. In tre pagine, pagina 12, pagina 13 e pagina 14 della memoria abbiamo indicazioni diverse. Cioè ci dice "no, ma non è vero che c'era l'Agenzia, questo Decreto Legislativo del 2007 a che serve, tutto sommato, è irrilevante, perché comunque l'Agenzia non era competente, assume le competenze nel 2010". Quindi prima ci dice che è il 2010. Poi ci dice "no, le competenze... il personale non era passato, le competenze le assume il 29 dicembre del 2009". Questa è la seconda formulazione. Poi ce n'è una terza. Dice "no, le competenze sul registro di immatricolazione le assume l'Agenzia il 17 agosto del 2009". Naturalmente individua tutte date successive all'incidente. Quindi questa confusione è voluta, è manipolativa, non lo so. Certo la confusione c'è. E poi un altro riferimento che c'è scritto a un certo punto, non mi ricordo in quale delle memorie, dice

"del resto l'Agencia non poteva proprio entrare in funzione prima del 25 maggio del 2009 perché dovevano essere provati una serie di decreti attuativi che non sono stati approvati e che comunque dalla cui approvazione dovevano decorrere tre mesi". Quindi si fa questo calcoletto e si arriva a questo 25 maggio 2009. Insomma, c'è un po' di confusione su queste date. In realtà nella prassi - e ce l'hanno detto qui a dibattimento in maniera precisa l'ingegner Chiovelli, che l'ha vissuta in prima persona, la professoressa Torchia, che l'ha analizzata sul piano normativo e regolamentare, il teste Pozzi, che come capo del personale di Rete Ferroviaria Italiana l'ha vissuta... è a firma di lui, li ha vissuti lui, li ha visti lui i passaggi di competenza - non c'è stata nessuna confusione, è stato tutto svolto secondo una tranquilla regolarità e pacificità di passaggio di competenze che si doveva svolgere, per disposizione normativa, in tre scaglioni. Ma non è che i tre scaglioni vuol dire che bisogna aspettare il terzo scaglione perché l'A.N.S.F. diventi operativa. L'A.N.S.F. diventa operativa nella pienezza dei poteri fin dal primo scaglione, sui temi che passano evidentemente nel 2008. Noi sappiamo infatti che, appunto per citare, ma a grandi linee, rimando sul tema alla consulenza della professoressa Torchia, che c'è stata questa rivoluzione nell'ambito della vecchia azienda di Stato Ferrovie dello

Stato dalla fine degli anni Novanta, quindi c'è stato un primo intervento dell'08 luglio '98, numero 277, in cui si sono cominciati a separare i compiti e i ruoli del gestore dell'infrastruttura da un lato, delle imprese ferroviarie dall'altro, si è cominciato a disciplinare attraverso il Decreto ministeriale 138T del 31 ottobre del 2000 le attività di R.F.I. attraverso l'atto di concessione e il contratto di programma; poi col Decreto Legislativo 08 luglio 2003 numero 188 è stata data la competenza a Rete Ferroviaria Italiana a rilasciare il certificato di sicurezza alle imprese ferroviarie; fino ad arrivare al Decreto Legislativo - come dicevamo prima, a tutti noto oramai - 162 del 2007, il decreto che istituisce l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie, che è pienamente indipendente sia dalle imprese ferroviarie che dal gestore dell'infrastruttura, ed è sottoposta, ai sensi dell'articolo 4, comma 4, ai poteri di indirizzo e di vigilanza del Ministero dei Trasporti, che non è un fantasma che sta là, c'ha proprio delle competenze specifiche e c'ha dei poteri di vigilanza e controllo anche sull'Agenzia. E all'A.N.S.F. vengono assegnati una serie di compiti, senza... li cito insomma velocemente, su questo non vorrei tediare. Emanava le norme tecniche e gli standard di sicurezza e vigila sulla loro applicazione, autorizza la messa in servizio di sottosistemi di natura sottostrutturale del materiale

rotabile, emette il certificato di omologazione dei prodotti, applicazioni e componenti, rilascia il certificato di sicurezza alle imprese ferroviarie e l'autorizzazione di sicurezza ai gestori dell'infrastruttura, istituisce e aggiorna il registro di immatricolazione nazionale del materiale rotabile autorizzato, svolge attività di studio, ricerca e approfondimento in materia di sicurezza del trasporto ferroviario, collabora con l'ERA, qualifica i verificatori indipendenti, vigila sull'accesso alle strutture di formazione per i macchinisti, eccetera, eccetera, eccetera. A R.F.I. rimane la competenza a emanare le prescrizioni di esercizio, che devono essere conformi alle norme regolamentari dettate dal Ministero dei Trasporti e poi anche alle indicazioni dell'A.N.S.F. Per quanto riguarda il passaggio di competenze, la tempistica di attuazione delle suddette disposizioni, bisogna dire che il 21 maggio del 2008 il Ministero dei Trasporti, l'A.N.S.F. e F.S. sottoscrivono una convenzione per assicurare il funzionamento dell'Agenzia e definire le procedure per l'utilizzazione di personale tecnico ai sensi dell'articolo 4, eccetera, eccetera. In tale convenzione si dice per l'appunto - la convenzione è stata prodotta all'udienza del 16 luglio 2014: "L'assunzione delle attribuzioni in materia di sicurezza del trasporto ferroviario da parte dell'Agenzia avverrà

in uno o più scaglioni" - come dicevamo - "concordati tramite verbale tra le parti sottoscrittenti. In sede di prima applicazione del Decreto Legislativo" - c'è anche la norma transitoria - "l'Agenzia assicura l'esercizio delle attribuzioni che assume attraverso l'utilizzo di personale appartenente al Ministero dei Trasporti e a società del gruppo F.S. o ad altre società ed enti". Cioè, quindi è pacifico che il passaggio deve essere immediato. Non è che è rimandato e prima o poi diventa operativa. L'assunzione delle competenze è immediata. E a questa convenzione infatti segue un verbale, il verbale numero 1, sottoscritto il 06 giugno del 2008, anche questo prodotto all'udienza del 16 luglio. Questo verbale è sottoscritto dalle parti firmatarie della citata convenzione e ci dice quali competenze passano col primo scaglione. Le competenze sono: "Emanazione di norme e standard di sicurezza della circolazione ferroviaria; omologazione di materiale rotabile o di sue parti per gli aspetti connessi con la sicurezza della circolazione; rilascio, rinnovo, modifica e revoca del certificato di sicurezza alle imprese ferroviarie, ivi comprese le attività relative ai sistemi di gestione della sicurezza; le attività di ispezione e di audit, nonché di monitoraggio sull'attività delle imprese ferroviarie sono attribuiti all'Agenzia, che per tali ambiti e per tale attività diviene l'interlocutore diretto delle imprese

ferroviarie". Al verbale c'è allegato l'allegato 2, che è stato mostrato ieri dall'Avvocato Scalise, in cui per ciascuna di queste tematiche indica puntualmente quali temi passano, quali competenze passano nello specifico, tra cui registro immatricolazione del materiale rotabile, piani di manutenzione, controlli sulla manutenzione, eccetera, eccetera, eccetera. Ora, qual è l'argomento che usa il Pubblico Ministero per dire che questo passaggio non è stato effettivo? Dice: mah, perché ci sono delle lettere che testimoniano che c'è stata, come dire, una resistenza di Rete Ferroviaria al passaggio di personale all'Agenzia. Ma non è così. Non è così e ce l'ha detto il teste Pozzi, udienza 06 aprile 2016, pagina 148, ma lo vedremo poi nei documenti che esamineremo, anche. "Passano immediatamente dal 10 giugno del 2008, 103 unità da R.F.I. all'A.N.S.F., 103 unità, 4 dirigenti e 99 unità. E diventano, alcune strutture, si trattava di strutture della Direzione tecnica, che vengono a dipendere funzionalmente in maniera esclusiva dal direttore dell'Agenzia. Passano in particolare la Struttura organizzativa Sistema di gestione sicurezza circolazione treni ed esercizio ferroviario e la sottoposta Struttura organizzativa Ispettorato e controllo. Passa la Struttura organizzativa Certificazione e sicurezza imprese ferroviarie e la sottoposta S.O. Norme e procedure, e passa infine la

Struttura organizzativa Norme e standard di circolazione e le sottoposte Regolamenti e standard di condotta e analisi, interoperabilità e formazione". Questi dipendenti vengono presi, queste strutture vengono prese e passate all'A.N.S.F., funzionalmente, immediatamente, il 10 giugno del 2008, in via esclusiva divengono funzionalmente competenti dall'A.N.S.F. Continuavano a prendere lo stipendio da R.F.I., ma per una ragione molto semplice, che bisognava inquadrarle. Siccome era tutto nuovo, bisognava fargli un nuovo contratto, e allora bisognava capire in quale contratto collettivo inquadrare queste risorse, perché non poteva più essere utilizzato quello di R.F.I. Quindi momentaneamente continuano a percepire lo stipendio da Rete Ferroviaria Italiana, la quale Rete Ferroviaria Italiana però viene in qualche modo ripagata dal Ministero dei Trasporti, cioè alla fine questi stipendi vengono pagati dal Ministero dei Trasporti. Questo fino al 17 settembre 2012, quando finalmente si individua il contratto collettivo di riferimento, che è quello ENAV, che è analogo diciamo, per quanto riguarda le competenze, rispetto all'A.N.S.F. E come che ci ha detto il teste Pozzi, pagina 149 delle sue dichiarazioni, non c'è stata una specifica selezione del personale per il passaggio, ma sono passate... sono state prese le persone che sono passate. Addirittura ci ha detto Pozzi che dalla mattina alla sera... dalla sera

alla mattina hanno alzato i muri a Piazza della Croce Rossa. Dice "quali sono le strutture organizzative che passano in A.N.S.F.? Queste quattro? Alzano i muri. E sono state ambientalmente separate da R.F.I. le strutture che passano in A.N.S.F., appunto, perché l'A.N.S.F. deve essere indipendente e autonoma rispetto al gestore e alle imprese ferroviarie. Poi ci sono i passaggi successivi. C'è il verbale, il famoso verbale del dicembre 2009, che però riguarda altre competenze, e il verbale del novembre 2011. Con questi tre blocchi l'Agencia acquisisce tutto il personale. Però nei due blocchi successivi non passa solo personale di R.F.I., ma arriva personale nuovo, personale dal Ministero dei Trasporti, personale dalle imprese ferroviarie. E nel passaggio del secondo e terzo blocco ci sono state effettivamente delle difficoltà per individuare i soggetti di riferimento. Ma queste difficoltà col primo blocco non ci sono state, per la semplice ragione che sono state individuate le quattro strutture, la competenza non è più di R.F.I., è di A.N.S.F., queste quattro passano. Quindi non c'è stato nessun problema. Passa anche il Cesifer. Poi sul Cesifer ci intratterremo più a lungo. Anche il Cesifer passa il 10 giugno del 2008, rimanendo in capo a R.F.I. una piccola porzione relativa ai collaudi, che quindi esula da ciò che riguarda questo processo. Ma attenzione, perché voi capite che... più o meno tutti abbiamo a che

vedere con dipendenti più o meno similpubblici che dall'oggi al domani questi dipendenti si vedono passati, non sono più Ferrovie, non sono più Rete Ferroviaria ma diventano A.N.S.F. Quindi qualche malcontento ci sarà pure stato, che ne dite? Essendo abituati noi un po' a come funziona questo mondo. E allora vediamo se è a questo che si riferisce il Pubblico Ministero, a questo carteggio che è stato prodotto da questa difesa l'08 giugno del 2016, all'udienza dell'08 giugno 2016. Beh, questo carteggio riguarda... mi viene quasi da ridere perché riguarda due persone, cioè in particolare il signor Claudio Gliottone e il signor Marco Restante, i quali dicono "noi non ci vogliamo stare in A.N.S.F., vogliamo rimanere in Rete Ferroviaria". Stiamo parlando di due persone. Per cui si intavola tutto questo carteggio tra A.N.S.F. e Rete Ferroviaria, e l'A.N.S.F. dice a Rete Ferroviaria: guarda che Gliottone e Restante vogliono tornare da voi; noi non abbiamo nulla in contrario, però non ve li mandiamo per ora, fino a che non definiamo tutte le competenze. Quindi c'è un carteggio, che se vogliamo possiamo mostrare, ecco qui, comunicazione dell'A.N.S.F. a Claudio Gliottone e a R.F.I.: "Passaggio del personale ad A.N.S.F. Con la presente"... sempre perché l'A.N.S.F. non era operativa, l'08 maggio del 2009 era inoperativa l'A.N.S.F. Scrive l'A.N.S.F. a Rete Ferroviaria: "Con la presente, nel

prendere atto della richiesta evidenziata a margine, rivolta ad ottenere il mantenimento del rapporto di lavoro con la società R.F.I. si comunica che nulla osta da parte dell'Agenzia all'accoglimento dell'istanza. Tuttavia, al fine di garantire l'operatività di questa Agenzia" - che secondo il Pubblico Ministero a maggio del 2009 non era operativa - "continua ad operare alle nostre dipendenze". Poi c'è il povero Gliottone, che scrive: "Io non sono interessato al passaggio a codesta Agenzia, voglio continuare a lavorare per F.S.". Ugualmente Marco Restante dichiara - sono tutti documenti prodotti, come ricordavo, l'08 luglio del 2016 - di non voler transitare nei ruoli dell'A.N.S.F. e pertanto chiede di rimanere in R.F.I. Anche per lui l'A.N.S.F. scrive: okay, prendo atto, nulla osta ma intanto rimani qua. Allora gli scrive l'ingegner Elia. Dice: come facciamo ad avere una permanenza in utilizzo esclusivo presso codesta Agenzia? Non può essere mantenuta e in presenza di volontà contraria dei dipendenti espressa formalmente ed in via definitiva. Dice: come facciamo? Questi non ci vogliono proprio stare all'Agenzia. Al che l'A.N.S.F. gli risponde, è la lettera successiva, senti cara R.F.I., passaggio di personale: è vero che voi mi avete passato 103 unità - qui glielo dice, ne avete passate 103, lo dice l'Agenzia, ecco il documento - però avete disposto la cessazione dell'utilizzo di due unità di personale da

parte di questa Agenzia nonostante il parere negativo dello scrivente. Come la vogliamo risolvere? E gli risponde l'ingegner Elia, il 28 maggio del 2009 e dice: senti, le storie sono andate così, ti abbiamo passato 103 persone, questi due vogliono tornare da noi, che vogliamo fare? Comunque secondo me devono tornare, però tutto ciò premesso e nel segno della costante collaborazione che questa società ha fornito a codesta Agenzia da sempre, siamo comunque disponibili a sospendere momentaneamente il rientro delle due risorse e a concordare una tempistica sufficiente a permettere all'Agenzia di reperire le adeguate sostituzioni. Questo... questo era il problema? Cioè, l'A.N.S.F. non era operativa perché questi due soggetti volevano ritornare in R.F.I.? Ma di questo stiamo parlando, Pubblico Ministero? E' chiaro però che se, per dire, per sostenere che l'A.N.S.F. era inoperativa il Pubblico Ministero dice... però deve sostenere che non è... il passaggio del personale non c'è stato, l'argomento già di per sé risulta debole. Poi lo andiamo vedere nel dettaglio e infatti ci accorgiamo che riguarda due unità. Il verbale numero 1, sempre per il passaggio... per l'effettività del passaggio, è stato reso operativo in data 10 giugno 2008, con decreto dirigenziale numero 2043 emesso dal direttore generale del trasporto ferroviario del Dipartimento per i trasporti intermodali del Ministero dei Trasporti,

appunto il 10 giugno del 2008, ed è stato prodotto anche questo da lungo tempo, forse gli è sfuggito perché era una delle prime udienze, è stato prodotto il 04 giugno del 2014, quindi il personale è passato subito. Cioè, situare il passaggio di personale al 29 dicembre del 2009 non ha alcun senso. Quindi ci sono state delle discrepanze per due unità, ma tutto il resto sono passate ed era... ed era operativa. Ma tutto questo ce l'hanno detto, ce l'hanno detto al dibattimento. Non solo c'era la produzione di questo decreto dirigenziale dal giugno del 2014, ma ce l'ha detto l'ingegner Chiovelli, pagina 65: "In realtà il passaggio delle competenze è avvenuto gradualmente, nel tempo, nel senso che l'Agenzia a giugno del 2008 ha acquisito da Rete Ferroviaria Italiana le competenze in materia di impresa ferroviaria, quindi di vigilanza sulle imprese ferroviarie". La vigilanza sulle imprese ferroviarie, ce lo dice Chiovelli, passa a giugno del 2008. "E solo a dicembre del 2010, mi pare, anzi 2009, scusate, invece le competenze in materia di vigilanza sul gestore dell'infrastruttura". Quindi lo ribadisce Chiovelli, pagina 65. Ma ancora sempre Chiovelli a pagina 178: "E poi il trasferimento di personale in prima battuta fu un automatismo, perché era il personale che si occupava già delle stesse funzioni in ambito R.F.I. Fu la seconda fase quella un po' più difficile, cioè quella dove bisognava acquisire le

ulteriori competenze in materia di infrastruttura e quindi individuare nuovo personale, anche non necessariamente proveniente dalla sola R.F.I., ma anche da altre società del gruppo, per implementare l'Agencia". Su questa seconda fase ci furono un po' di problemi, ma non sulla prima, che è quella che interessa questo specifico processo e questa nuova contestazione che abbiamo sentito in discussione, la revoca del... Sul punto anche la professoressa Torchia è stata chiara. Questi mi pare che sono dei passaggi che sono stati citati anche ieri dall'Avvocato Scalise. Pagina 95: "Andiamo al succo, al succo. Allora, il succo è che nel primo scaglione l'Agencia assume tutti i compiti relativi alle norme e agli standard di sicurezza, i controlli sul materiale rotabile e acquisisce tutto il personale di R.F.I., di Cesifer, per lo svolgimento di questi controlli". "Chiedo scusa, da quando"? chiede il professor Stile. Difesa Torchia: "Da quando viene recepito il verbale". Il decreto di recepimento, se non ricordo male" - è quello che ho citato prima - "è del 10 giugno 2008". Ma anche il Pubblico Ministero poi se lo fa spiegare meglio a pagina 112: "Questo è chiaro, però le chiedevo: quando si è avuto questo effettivo passaggio del personale? Quelle complicazioni di cui parla le conosco e ho anche davanti agli occhi la nota di riferimento". Quindi le conosce, sa che riguardano il

secondo scaglione. "Quando c'è stato il passaggio del personale"? Turchia: "Subito". Quindi le competenze vengono assunte... sul materiale rotabile vengono assunte subito, dal 10 giugno del 2008. E l'Agenzia non è che rimane inoperativa, non è che è sulla carta che passa il personale e basta, perché diventa operativa e entra *in medias res*. E lo vediamo. Lo vediamo sia attraverso dei documenti che il Pubblico Ministero ha citato in requisitoria, sia attraverso alcuni documenti che ha ritenuto invece di non citare. Uno di quelli citati, perché è una delle date che secondo il Pubblico Ministero avrebbe reso operativa l'A.N.S.F., è la data del 17 agosto 2009. In una delle memorie dice che l'A.N.S.F. è operativa dal 17 agosto 2009 perché fa questa procedura, la procedura 4658: "Linee guida per l'immatricolazione dei rotabili ammessi a circolare sull'infrastruttura ferroviaria nazionale. Provvedimento di emissione delle linee guida". Siccome le linee guida le emette solo il 17 giugno del 2009, prima non era operativa l'A.N.S.F. Ma o forse che queste linee guida non sono - come dire - il punto di arrivo di un lavoro molto ampio che viene posto subito in essere dall'Agenzia, immediatamente, fin dal giugno del 2008? Eh, un documento per esempio che non è stato citato dal Pubblico Ministero in discussione è questo: il 1821 del 2009, del 09 aprile del 2009. Questo documento ha per oggetto "Trasmissione della procedura di

cancellazione dei veicoli ferroviari dal registro di immatricolazione. Si trasmette la procedura di cui all'oggetto, la cui entrata in vigore avrà decorrenza il 1° maggio del 2009. Si invitano le Signorie Vostre ad osservare le disposizioni in essa contenute". Alla faccia che non era operativa fino al 17 giugno... fino al 17 agosto 2009, se già prima detta un'altra procedura, quella per la cancellazione dal registro di immatricolazione. Già solo sulla base di questo documento vediamo che 91 registro di immatricolazione dei veicoli è già nelle mani dell'A.N.S.F., tant'è che l'A.N.S.F. dice "da adesso in poi fate come vi dico io per la cancellazione". E questo decreto diventa operativo dal 1° maggio 2009. Ma come, non poteva essere operativa fino al 25 maggio del 2009, ci ha detto il Pubblico Ministero, eppure il 09 aprile detta una disposizione con efficacia immediata a partire dal 1° maggio del 2009. Ma non ci fermiamo qui. Eppure il Pubblico Ministero lo sa, perché quest'altra nota la cita nella memoria, però le cita sotto un altro tema, sotto un altro profilo e un'altra tematica e non si accorge della contraddizione implicita a voler sostenere che l'A.N.S.F. è inoperativa nel citare quest'altra nota, che è la 892 del 19 febbraio del 2009. Il 19 febbraio del 2009 è una data che ricorre in questa vicenda, poi ci torneremo. Il 19 febbraio del 2009 l'A.N.S.F. fa un altro provvedimento, il numero 892, che

guardate un po' che cosa ha ad oggetto: noleggio del materiale rotabile. Quindi a chi competeva la disciplina del noleggio del materiale rotabile al 19 febbraio del 2009? Il controllo sul noleggio, scusate. "A seguito del mutato assetto del sistema ferroviario scaturito dall'entrata in vigore del Decreto Legislativo, eccetera, eccetera... l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie è incaricata tra l'altro di verificare che il materiale rotabile sia debitamente immatricolato e che le informazioni in materia di sicurezza contenute nei registri delle infrastrutture e del materiale rotabile, istituiti, eccetera, eccetera... siano precise ed aggiornate". Di chi è la competenza? Mi sembra che sia pacifico. E siamo al 19 febbraio del 2009.

Ma andiamo ancora più indietro, perché mica ci fermiamo qui. Saltiamo, ci sono una serie di provvedimenti nelle more che sono stati citati ieri dall'Avvocato Scalise, sui quali sorvolerò, quindi... ma andiamo ancora molto indietro, andiamo all'11 agosto del 2008. Non ce le abbiamo le slide? Scusi un attimo. Quindi ecco qui. Ma non dobbiamo aspettare il 19 febbraio 2008, perché già il 10 giugno... l'11 agosto, scusate, del 2008, l'A.N.S.F., divenuta operativa due mesi prima, il 10 giugno del 2008, emette subito una procedura: "Obiettivi e aree di criticità in materia di sicurezza ferroviaria, anno 2009". E scrive una serie di cose, tra cui, alla seconda

pagina troviamo: "Aree di criticità specifiche per le imprese ferroviarie. Adeguamento tecnologico del materiale rotabile, manutenzione del materiale rotabile". Quindi lo assume proprio il controllo della manutenzione del materiale rotabile, l'assume quindi sicuramente almeno dall'11 agosto del 2008. A chi compete? A chi compete il controllo sulle imprese ferroviarie? A R.F.I.? O non compete piuttosto all'A.N.S.F.? Ma ancora prima, questo è un provvedimento molto interessante, anche questo se l'è scordato il Pubblico Ministero, che ha detto che il Cesifer non era passato all'A.N.S.F. Si scorda questo provvedimento abbastanza importante, che è il numero 660 del 2008, che l'ingegner Chiovelli ha firmato l'11 luglio del 2008, sempre perché l'A.N.S.F. era inoperativa. L'11 luglio del 2008 Chiovelli scrive a tutti, scrive a R.F.I., a tutte le imprese ferroviarie, c'è un elenco di destinatari lunghissimo. E che cosa gli scrive? Andiamo un po' a vedere che gli scrive? "Disposizione R.F.I. numero 25-2000. Immatricolazione del materiale rotabile. In relazione alla disposizione in oggetto per garantire la continuità delle attività e nelle more della definizione da parte di questa Agenzia dei principi e delle procedure di cui all'articolo 6, si dispone quanto segue: tutti i riferimenti al gestore infrastruttura, compresi quelli relativi a R.F.I. S.p.A. Direzione tecnica Cesifer, sono da intendersi attribuiti

all'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie".
11 luglio del 2008, Presidente. Questo documento se lo
sono scordato. "Con riferimento a quanto previsto dalla
citata disposizione le richieste di immatricolazione del
materiale rotabile dovranno pervenire a questa Agenzia al
seguente indirizzo: Via Alamanni 4, Firenze. L'allegato
alla citata disposizione è sostituito con il
corrispondente allegato a questa nota". Vediamolo
l'allegato a questa nota. Eccolo qua. Immatricolazione
dei rotabili. Questo è il modello con cui le imprese
ferroviarie devono chiedere all'A.N.S.F.
l'immatricolazione dei rotabili. 11 luglio 2008. A chi
dev'essere indirizzata? Al Cesifer. Da adesso in poi -
dice l'A.N.S.F. - Cesifer sono io, Cesifer *c'est moi*,
direbbe qualcuno. Dall'11 luglio 2008, indirizzatele qui,
le indirizzate a Cesifer, ma sono io. E non sono passate
le competenze? Ancora sosteniamo che non sono passate,
che non era operativa? Ma non è finita. Sempre
l'inoperativa A.N.S.F. è stata attivissima da giugno 2008
in poi. Ce lo dice Chiovelli, ce l'ha detto a
dibattimento. Pagina 142: "Allora, noi come Agenzia in
generale sul sistema di gestione della sicurezza di
Trenitalia, facemmo delle prime osservazioni che
risalgono a fine 2008, inizio 2009, sulla base degli
audit che erano stati fatti in quel periodo e sulla base
delle analisi delle incidentalità che erano state fatte.

Ribadisco"... eccetera, eccetera, eccetera. Si tratta infatti del documento A.N.S.F. del 24 luglio 2008, sempre perché era inoperativa, inoperativissima, l'A.N.S.F. a luglio 2008. "Oggetto: impresa ferroviaria Trenitalia. Sistema di gestione della sicurezza". Dobbiamo risolvere questo problema delle porte di accesso, c'era un problema relativo alle porte. C'è questo problema, lo dobbiamo risolvere, convoco una riunione il 28 luglio del 2008, ore 11:00, presso gli uffici di Via Giolitti. 28 luglio del 2008. Era più che operativa e si stava occupando di queste tematiche l'A.N.S.F., relative al materiale rotabile.

Poi si arriva, dopo si arriva poi, una volta che prende in mano tutto l'Agenzia, come dire, attua una nuova azione delle procedure, quindi immediatamente assume tutte le competenze e utilizza le procedure già in essere. Poi rinnova, rinnova attraverso il primo decreto che fa il 06 aprile del 2009, sempre perché era inoperativa fino a dicembre 2009, fa addirittura un decreto, il numero 1 del 2009, "Attribuzioni in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria", in cui con questo decreto l'A.N.S.F. attua una ricognizione di tutto quello che c'è e l'Agenzia precisa di avere il potere di imporre e revocare anche le prescrizioni del gestore dell'infrastruttura. Quindi si vedrà, se si legge questo decreto, si parla proprio dell'attività normativa. Sono

dettagliatamente riportate tutte le norme e disposizioni di esclusiva competenza dell'Agenzia, compresa la normativa sul trasporto delle merci pericolose, attività di ispettorato, controllo e monitoraggio, eccetera. Appare evidente quindi che tutte le indicazioni in materia di sicurezza ferroviaria in rapporto all'adeguamento dei sistemi e delle migliori tecnologie possibili, spetta all'Agenzia. Sul significato di questo decreto si è intrattenuta la professoressa Torchia, pagine 96 e 97 delle sue dichiarazioni, in cui dice: "Nel decreto dell'A.N.S.F., che è del 06 aprile del 2009, l'A.N.S.F. dice "ho tutti i poteri regolamentari, ho tutti i poteri relativi alle norme tecniche, posso incidere su tutte le prescrizioni di esercizio e anzi, posso imporle o abrogarle, perché appunto ne controllo la conformità". Da questi verbali deriva anche, risulta con chiarezza, che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti mantiene tutti i poteri, sia di indirizzo politico, anche perché ha la vigilanza anche sull'A.N.S.F., sia soprattutto poteri generali sulla circolazione, perché l'A.N.S.F. fa il pezzo che diciamo riguarda specificamente la sicurezza. Le funzioni relative all'omologazione delle infrastrutture, eccetera, eccetera... passano poi col verbale successivo".

Ma che la competenza sulle tematiche attinenti al materiale rotabile e in particolare sui famosi assili,

sulla tracciabilità degli assili fosse di A.N.S.F., lo si evince con immediata chiarezza proprio all'indomani dell'incidente di Viareggio. Perché? Che cosa succede il giorno dopo dell'incidente di Viareggio? Chi è che assume i provvedimenti sulla tracciabilità degli assili? L'A.N.S.F. Chi è che si interfaccia con l'EBA, il suo omologo tedesco, autore di quella famosa ordinanza? Non è altro che l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza tedesca. Chi è che si interfaccia? L'A.N.S.F., non R.F.I. Chi è che detta le misure mitigative in rapporto alla possibile frattura dell'assile? L'A.N.S.F., non R.F.I. E se lo fa il giorno dopo dell'incidente di Viareggio, ma siamo sicuri che era proprio inoperativa? Siamo sicuri che queste competenze non erano passate anche qualche mese prima? E vediamo, vediamo che provvedimenti fa. Ecco qua. 02 luglio del 2009, provvedimento numero 3602 del 2009, "Controlli straordinari agli assili. Nel corso delle indagini relative al treno eccetera, eccetera... nella Stazione di Viareggio, è emerso che... si è riscontrato che su questi carri sono in opera sale montate dello stesso fornitore della sala montata, eccetera, eccetera. In attesa di ulteriori approfondimenti si dispone che tutti gli assili dei carri anzidetti siano sottoposti immediatamente ad un controllo straordinario ad ultrasuoni". Il 02 luglio del 2009 chi detta questa disposizione? R.F.I.? O la detta l'A.N.S.F.? 03 luglio

del 2009, provvedimento 3556, "Incidente del 29 giugno 2009 nella Stazione di Viareggio. Controlli straordinari degli assili. E' emerso che lo stesso tipo di assili è montato su una serie di carri. Tali assili dovranno essere immediatamente sottoposti ai controlli straordinari non distruttivi previsti dalla normativa di riferimento. Le imprese ferroviarie in indirizzo devono comunicare a questa Agenzia l'elenco dei carri così individuati, eccetera, eccetera". E' un provvedimento indirizzato alle imprese ferroviarie e per conoscenza - per conoscenza - ad Assofer, a Rete Ferroviaria Italiana e al Ministero dei Trasporti. E ancora, 27 luglio 2009, "Protezione della marcia dei treni trasportanti merci pericolose. Si comunica che i treni trasportanti merci pericolose" - questo perché l'A.N.S.F. non aveva competenza sulle merci pericolose - "si comunica che i treni trasportanti merci pericolose devono essere sempre attrezzati con il sottosistema di bordo SSB, del sistema di protezione della marcia del treno, compatibile con il relativo sottosistema di terra presente sulle linee da percorrere". Il sottosistema che nello specifico a Viareggio c'era. Quindi questi provvedimenti... Ed ancora, il 26 agosto del 2009 l'A.N.S.F. che cosa fa? Detta "Oggetto: misure mitigative a breve-medio termine riguardante il trasporto di merci pericolose". Questo sempre perché era inoperativa e sempre perché era

incompetente sulle merci pericolose. Tutto ciò che fa all'indomani dell'incidente di Viareggio la A.N.S.F. è un'assunzione di paternità, ed è quello che semmai, se proprio qualcuno lo avrebbe dovuto fare, ma abbiamo visto che non c'erano gli elementi, non era prevedibile, eccetera, eccetera, lo vedrete nel prosieguo, lo doveva fare l'A.N.S.F., come lo ha fatto quando si è resa conto dell'esistenza di un pericolo collegato alla possibile rottura e frattura dell'assile. Ma ancora... quindi abbiamo detto che emerge questa nuova contestazione, per cui R.F.I. avrebbe dovuto revocare il certificato di sicurezza a Trenitalia, perché c'era... c'era questo carro tra gli altri per cui non erano stati depositati i piani di manutenzione, in linea con quanto previsto dalla disposizione numero 23 del 2004. Questo equivoco nasce da una lettura che fa il Pubblico Ministero della disposizione 23 del 2004, perché all'articolo 1 di questa delibera si dice: "Il materiale rotabile impiegato dalle imprese ferroviarie sull'infrastruttura ferroviaria nazionale"... quindi tutto lo concentra nel termine "impiegato" il Pubblico Ministero. Siccome dice "il materiale rotabile impiegato", non è solo quello nazionale, non è solo quello di proprietà delle imprese ferroviarie, ma è anche quello noleggiato e anche quello noleggiato dall'estero, riguarda anche i carri marcati RIV. Questo sostiene il Pubblico Ministero, che debba

essere l'interpretazione di quella disposizione 23 del 2004. Ma leggiamocelo tutto l'articolo 1, perché poi ci aiuta Chiovelli ad interpretarlo. L'articolo 1 recita nel dettaglio: "Il materiale rotabile impiegato dalle imprese ferroviarie sull'infrastruttura ferroviaria nazionale dev'essere mantenuto dalle stesse imprese secondo quanto previsto dai piani di manutenzione validati e depositati presso il gestore dell'infrastruttura". E siamo sicuri che i piani di manutenzione dei carri marcati RIV è depositato presso il gestore dell'infrastruttura nazionale? Siamo così sicuri? All'epoca, nel 2004, era il gestore dell'infrastruttura. Dal 2008 non è più... non vengono più depositati presso il gestore dell'infrastruttura i piani di manutenzione, ma presso l'autorità nazionale. E' qui che nasce l'equivoco della lettura di questa disposizione 23 del 2004, che "impiegato" non si intende qualsiasi materiale che circola sulle reti ferroviarie italiane, ma quello i cui piani di manutenzione vengono depositati all'epoca presso il gestore dell'infrastruttura e dal 2008 in poi presso l'A.N.S.F. E che così sia abbiamo una serie di conferme, prime fra tutti le dichiarazioni di Chiovelli. Perché le affermazioni del Pubblico Ministero sono fallaci da due punti di vista. Primo, la procedura 23 del 2004 non si applica, non si è mai applicata ai carri marcati RIV. Secondo, la competenza sul materiale rotabile, piani di

manutenzione, rilascio, revoca del certificato alle imprese ferroviarie, era passata in A.N.S.F. dal giugno del 2008. Quindi Rete Ferroviaria Italiana non poteva revocare proprio nulla. E vediamo cosa ci dice al riguardo l'ingegner Chiovelli. Pagina 59: "Ora, i regimi che c'erano in quel periodo per questi mezzi, a parte il regolamento internazionale per le merci pericolose, erano sostanzialmente o il regime cosiddetto RIV, che era frutto di accordi internazionali fra ferrovie, che erano regimi di accordi fra ferrovie che erano previgenti alla liberalizzazione, dove sostanzialmente si riconosceva mutualmente la bontà o la possibilità di circolare del materiale rotabile senza ulteriori controlli da un Paese all'altro. E poi c'era il regime, anche questo diciamo di matrice internazionale, che era derivante dalla Convenzione Cotif. L'OTIF è un organismo internazionale che si avvaleva delle cosiddette condizioni uniformi di utilizzo, dove c'erano anche ovviamente trattati gli aspetti di manutenzione e che disciplinava anche questi aspetti, e naturalmente le imprese dei vari Paesi, aderendo a questo protocollo, di fatto si impegnavano a seguire le procedure. Su questi aspetti non era previsto, diciamo, non erano previste comunicazioni o autorizzazioni. I carri marcati RIV esulano dalla procedura 23 del 2004. Sono regolati a livello internazionale". Ma del resto, riprova di tutto ciò ce

l'abbiamo sempre all'indomani dell'incidente di Viareggio, perché il 1° luglio del 2009 l'inoperativa A.N.S.F., il 1° luglio del 2009, protocollo 3486, scrive a chi? All'EBA. Il suo omologo tedesco, abbiamo detto. L'EBA altro non è che l'Agenzia nazionale tedesca. Quindi è un rapporto tra agenzie. Tanto per dire presso chi dovevano essere depositati i piani di manutenzione. Gli dice: cara Agenzia, cari signori, qua è successo questo terribile incidente il 29 giugno del 2009, quindi vi prego di inviarmi"... è Chiovelli che scrive al suo omologo tedesco. Rete Ferroviaria Italiana non c'entra proprio niente. E gli chiede: mandami il certificato di omologazione del carro numero..., il certificato di immatricolazione del carro, il piano di manutenzione validato dall'agenzia tedesca... Ma chi ce lo doveva avere questo piano di manutenzione? Rete Ferroviaria? Mi sembra chiaro che si dà per scontato che ce l'aveva l'EBA. Piano di manutenzione validato dall'agenzia tedesca, nel rispetto del quale viene svolta la manutenzione del carro numero..., certificazione EBA dell'officina italiana Cima Riparazioni presso la quale, eccetera, tipo di assile montato sul carro numero..., procedura per il controllo ad ultrasuoni, eventuale certificazione. Che c'entra Rete Ferroviaria Italiana? Cosa c'entra? E' pacifico ed è scontato il giorno dopo dell'incidente di Viareggio che chi si preoccupa è

l'A.N.S.F., che chiede all'EBA: dammi i piani di manutenzione.

Ma ancora, sempre Chiovelli, su controesame dell'Avvocato D'Apote: "Sì, senta, a questo proposito, e qui ho finito, le chiedo effettivamente se poi c'è una decisione CEE, direi la 861 del 2006, che si è espressa a proposito, confermando il fatto che i carri marcati RIV non hanno obbligo di notifica da alcuna autorità nazionale, cioè che possono circolare liberamente sulle reti nazionali dei Paesi, tra i quali l'Italia, che hanno riconosciuto il regime RIV". Chiovelli: "Sì, questo mi pare lo avevamo detto già stamattina. Sì, erano questi due regimi diversi. Che poi il regime RIV, che nasce storicamente dalle ferrovie quando erano praticamente intestatarie, riprende vita con una decisione comunitaria anche a livello diciamo di normativa comunitaria". Quindi è pacifico, è disciplinato in alto in alto, non è più solo una convenzione tra privati, come ha detto il Pubblico Ministero. Lo riconosce l'Unione Europea. E questo peraltro, poi se uno se le volesse leggere le carte se le legge, ma l'A.N.S.F. gliel'aveva detto bene bene al Pubblico Ministero, gliel'ha detto il 15 luglio del 2009. Gli ha detto, alla seconda pagina, alla pagina 8 in realtà: "Attualmente le regole di circolazione dei carri esteri, tanto in Italia quanto nel resto d'Europa, vedono il sovrapporsi in forma complementare di due istituti

normativi di diversa natura. Da un lato la UIC, *Unione Internazionale del Chemins de Fer*, nota come associazione tra le amministrazioni statali a cui facevano capo *ab origine* le ferrovie nazionali europee, ed oggi ancora autorevole ma non più esclusivo punto di riferimento per gli standard di circolazione ferroviaria; la UIC riconosce il regime contrattuale basato sul contratto di utilizzazione uniforme dei carri e supera a far data dal 1° luglio 2006 il previgente mutuo riconoscimento risalente al RIV, sempre di matrice UIC. Ciononostante"... eccetera, eccetera. E in conclusione: "In effetti la decisione 2006-861 CEE si è espressa in merito, confermando semplicemente che i carri marcati RIV non hanno obbligo di notifica ad alcuna autorità nazionale, cioè a dire che possono circolare liberamente sulle reti nazionali dei Paesi, tra i quali l'Italia, che hanno riconosciuto il regime RIV. I carri marcati RIV possono quindi circolare sulla rete nazionale italiana senza particolari autorizzazioni. Era tutto noto, ma è noto dal 15 luglio del 2009.

Quindi abbiamo detto comunque che la competenza è passata in A.N.S.F. Abbiamo visto tutti i provvedimenti con cui A.N.S.F. ha dimostrato di essere assolutamente operativa, ma mi preme segnalare che sempre l'ingegner Chiovelli ce l'ha detto chiaramente che li doveva detenere lui i piani di manutenzione, non dei carri marcati RIV, che abbiamo

detto ce li aveva l'EBA. Ma per l'Italia ce li aveva chi? L'A.N.S.F. Ce lo dice a pagina 58. "Depositati dove"? Avvocato Dalla Casa. "Depositati, erano stati... diciamo all'epoca erano depositati... nel periodo in cui c'era la separazione tra Trenitalia e Rete Ferroviaria, Trenitalia per esempio li depositava verso R.F.I. Nel momento in cui è subentrata l'Agenzia, venivano depositati all'Agenzia". I piani... abbiamo visto il provvedimento dell'11 luglio del 2008. Scrivete a me, date tutto a me. Cesifer c'est moi. "Nel momento in cui è subentrata l'Agenzia, venivano depositati all'Agenzia. Poi c'era il gruppo - diciamo così - di rotabili per i quali i piani di manutenzione erano fatti dal costruttore"... eccetera, eccetera, eccetera. Comunque Chiovelli ce l'ha detto dove dovevano essere depositati i piani di manutenzione. Quindi anche il secondo passaggio... quindi prima di tutto abbiamo detto che non si applicava e abbiamo visto che non si applicava la procedura 23 del 2004, ma rispondiamo, se dobbiamo rispondere, a questa contestazione che ci fa il Pubblico Ministero in discussione, che noi, R.F.I. doveva revocare... scusate, mi viene da ridere proprio, perché oramai il picchetto è andato giù, le barriere sono andate giù, il detettore è andato giù, ma che doveva fare R.F.I.? Doveva revocare il certificato di sicurezza a Trenitalia. Cioè, Trenitalia non doveva più operare, secondo il Pubblico Ministero. Ma va beh. Ma siamo sicuri

comunque che anche se questa cosa assurda si sarebbe dovuta fare la doveva fare proprio R.F.I.? Ci dice: sì, sì, la doveva fare R.F.I. perché è R.F.I. che ha rilasciato il certificato di sicurezza a Trenitalia, l'ultimo il 13 giugno 2008. Sì, gliel'ha rilasciato tre giorni dopo che l'Agenzia è diventata operativa. Evidentemente era un percorso già in piedi. Però ancora una volta il Pubblico Ministero si dimentica un altro documento, che pure è depositato agli atti. Certo non l'ha depositato il Pubblico Ministero, perché l'ha depositato il difensore di Trenitalia, il professor Fiorella nella sua produzione documentale, ed è il documento numero 2492 del 12 dicembre 2008, sempre perché l'A.N.S.F. diventa operativa a dicembre 2009 e sempre perché non ha preso le competenze sui certificati di sicurezza. Guardiamo un po' che fa l'A.N.S.F.? Sì, il certificato di sicurezza gliel'ha dato R.F.I. il 13 giugno 2008, ma poi si è pronunciata l'A.N.S.F. L'A.N.S.F. ha preso competenza sul certificato di sicurezza alle imprese e ha emesso, all'esito di un audit, perché ha fatto subito un audit, l'abbiamo visto prima, il 24 luglio del 2008 ha cominciato a fare l'audit su Trenitalia e a dicembre che cosa fa? Estensione del certificato di sicurezza numero 129 del 2008. Era quel certificato di sicurezza, l'ultimo che ha citato il Pubblico Ministero, quello del 13 giugno 2008. E che dice

l'A.N.S.F.? "Visto il certificato di sicurezza, eccetera, vista la nota, visto questo, visto quell'altro, che cosa delibero? Delibero che il certificato di sicurezza numero 129/2008 del 13 giugno 2008 è da considerarsi esteso alle tratte... eccetera, eccetera, eccetera. La presente estensione ha validità fino al 31 dicembre 2009. L'emanazione del certificato di sicurezza definitivo è subordinata all'ottemperanza, eccetera, eccetera, eccetera". Era competente R.F.I.? Oppure noi possiamo concludere che effettivamente le competenze sul certificato di sicurezza sono passate all'A.N.S.F. nel giugno del 2008, come mi pare pacifico dalla lettura di questo documento? Questo ha una rilevanza fondamentale in punto di date.

E veniamo, veniamo a quella che l'Avvocato Antonini ha definito "l'archè" di questo processo, la causa principale. La causa principale, lo sappiamo tutti, si è rotto l'assile. Ahinoi. Ma questo assile, ma quando è stato messo sul carro? E' stato montato sul carro in questione il 02 marzo del 2009. Quindi tutto ciò che è avvenuto tra il 2005 e il 2009 non ha alcuna rilevanza, ci dispiace, sotto il profilo di giudizio controfattuale, sotto il profilo di un giudizio di interruzione(?) di qualsiasi assurda tesi del Pubblico Ministero, il fatto è che quel maledetto assile viene montato sul carro in questione il 02 marzo del 2009. Il 02 marzo del 2009 il

controllo sui rotabili, il controllo sugli assili, i controlli sui piani di manutenzione, la competenza sul certificato di sicurezza alle imprese ferroviarie era di A.N.S.F., e non si può scappare da questo argomento. Ma neanche si potrebbe scappare se l'assile fosse precedente, ma il fatto è che è stato montato, ed è pacifico e documentale, è stato montato su quel carro il 02 marzo del 2009 e abbiamo i documenti agli atti. Noi sappiamo che Cima Riparazioni chiede un intervento del famoso Cesifer, Firenze, utilizza l'indirizzo giusto, Via Luigi Alamanni 4, Firenze, quello che gli aveva detto di utilizzare A.N.S.F. l'11 luglio del 2008, in cui chiede... si fa una richiesta di intervento. Viene fatto un verbale di verifica su carta intestata R.F.I. - poi lo vedremo - del tecnico Bailoni, 19 febbraio 2009, tecnico Bailoni passato in A.N.S.F. il 10 giugno del 2008. Dopodiché c'è un problema, Cima chiede la sostituzione delle famose sale montate, sostituzione che avviene il 02 marzo del 2009. Quindi in questa data maledetta quell'assile entra in Italia e viene montato sul carro. Quindi in conclusione mi sembra che alcuna competenza su nessuna delle condotte indicate dal Pubblico Ministero, anche da ultimo nel corso della discussione, possa essere attribuita a Rete Ferroviaria. Per quanto riguarda l'utilizzo della carta intestata di R.F.I. su quella verifica del 19 febbraio del 2009, abbiamo già letto

prima il provvedimento dell'11 luglio 2008. Dice: indirizzatele a noi, scrivete a Cesifer, ma siamo noi. E ce lo dice il teste Pozzi a pagina 158: "Bailoni, se non ricordo male, come dire, transitò con il primo verbale immediatamente nel 2008. Posso solo supporre che nella prima fase diciamo di trasferimento di persone da R.F.I. all'A.N.S.F. ovviamente le persone se ne andarono con tutte le loro diciamo spettanze, quindi se ne andarono con le scrivanie, con i timbri, con la carta intestata, perché all'epoca l'A.N.S.F. non aveva... non aveva ancora nulla. E quindi è evidente che, sempre nella logica di cercare di mettere l'A.N.S.F. immediatamente in condizioni di operare dal punto di vista delle risorse, ovviamente al meglio, tutto diciamo l'apparato cartaceo, i computer, eccetera, immediatamente passarono eccetera, eccetera, eccetera".

Quindi mi pare di poter concludere che tutte le competenze sono passate all'A.N.S.F. nel giugno del 2008, che A.N.S.F. ha gestito le competenze, che il Cesifer è passato in A.N.S.F. nel 2008, che tutto ciò che riguarda il materiale rotabile è passato in A.N.S.F. E scusatemi, non mi sembra - per concludere sul punto - che anche dopo l'incidente di Viareggio A.N.S.F. si sia mai sognata di revocare il certificato di sicurezza a Trenitalia o di non rilasciarlo.

Su questo vi chiedo una pausa di dieci minuti, un quarto

d'ora.

PRESIDENTE - Volentieri. Sospendiamo.

- *Viene sospeso il procedimento alle ore 11:06.*

- *Viene ripreso il procedimento alle ore 11:24.*

PRESIDENTE - Allora, Avvocato Manduchi, ci siamo?

AVV. MANDUCHI - Sì. Rimane un tema, sempre visto sotto il profilo, sotto il taglio delle competenze, ed è quello relativo alla velocità. Abbiamo avuto già modo di accennare che i poteri di indirizzo politico e regolamentare in materia di circolazione ferroviaria spettano in primo luogo al Ministero dei Trasporti, anche a seguito del processo di liberalizzazione; l'impresa che gestisce la rete rimane pur sempre concessionaria di un servizio pubblico, quindi ha un rapporto col concedente, che è lo Stato, nella persona del Ministero dei Trasporti. Quindi anche a seguito dell'A.N.S.F., dell'istituzione dell'A.N.S.F. - questo ce lo ha detto la professoressa Torchia a pagina 97 - il Ministero mantiene tutti i poteri di indirizzo politico, anche perché ha la vigilanza sull'Agenzia stessa e soprattutto poteri generali sulla circolazione. In particolare, ciò che spetta al Ministero - e non potrebbe essere diversamente - sono le scelte politiche. E le scelte politiche sono quelle che chiamano in prima battuta in campo il problema del rischio consentito. E' un problema di scelta politica. Anche in rapporto al trasporto di merci

pericolose è chiaro che è un problema di scelta, perché si potrebbe scegliere - ma chi lo potrebbe scegliere, ci chiediamo - di non trasportare merci pericolose, ma la collettività e noi tutti gradiamo che queste merci pericolose, diciamo... per esempio parliamo del petrolio, è chiaro che dev'essere trasferito da una parte all'altra del territorio nazionale e non solo nazionale. Bisogna capire come dev'essere trasferito, come dev'essere trasportato, ma di per sé è chiaramente un'attività rischiosa. Bisognerà definire qual è il livello di rischio accettabile, il livello di rischio che evidentemente - l'accettabilità del livello di rischio - è una scelta non tecnica; è una scelta per definizione politica, è una scelta che supera ed è sovraordinata rispetto agli organi tecnici, siano essi imprese ferroviarie per quanto riguarda il trasporto ferroviario, ma il problema è molto più ampio, siano essi gestori dell'infrastruttura. Anche in materia di velocità la competenza generale non può che spettare al Ministero dei Trasporti. Ce lo ha spiegato bene la professoressa Torchia. E al riguardo ci ha portato due documenti importanti, che sono agli atti di questo fascicolo. Sono stati prodotti l'08 giugno del 2016. Ad esempio, questo è un documento del 2013 del Ministero Infrastrutture e Trasporti, che scrive all'amministratore delegato di R.F.I., di Trenitalia e via di seguito, e si riferisce ad

una richiesta di possibilità di procedere con il progetto dell'aumento di velocità a 360 chilometri orari. E che cosa dice il Ministero, tra l'altro? Dice: "Si conferma che la decisione di procedere con il progetto dell'aumento di velocità a 360 chilometri orari sulla rete Alta Velocità non può considerarsi limitata all'alveo delle scelte industriali, intervenendo in una valutazione di politica dei trasporti del Paese, che come tale dovrebbe prevedere anche il confronto con altri dicasteri, in primis con quello dell'ambiente. Quindi il problema - entriamo subito, questo per entrare subito *in medias res* - il problema della velocità è un problema che non attiene alle scelte industriali. Il Ministero lo dice proprio chiaro, il Ministero dei Trasporti 2013: non può e non deve attenere alle scelte industriali. E' una valutazione che non può che essere fatta a livello politico. E ti dico di più: non la posso fare manco da solo, non la posso manco fare io Ministero dei Trasporti, perché mi devo interfacciare come minimo - come minimo - anche col Ministero dell'Ambiente. Sul tema si è pronunciata anche l'A.N.S.F., sempre perché l'A.N.S.F. non ha competenze in materia di circolazione e di velocità, e si è pronunciata con quest'altro documento, il 480 del 2012, del 24 gennaio 2012, acquisito sempre all'udienza dell'08 giugno 2016, sulla richiesta presentata da Bombardier Transportation Italy, a riprova

che tutte le autorizzazioni, anche in materia di velocità, non possono non passare per l'A.N.S.F. Quindi scrive l'A.N.S.F. a Bombardier, eccetera, a Italcesifer, e gli scrive, siccome gli chiedono l'autorizzazione all'ammissione tecnica di un veicolo per la velocità di 360 chilometri orari, l'agenzia scrive: "Questa Agenzia ritiene opportuno fare presente a codesta società che attualmente, com'è noto, l'infrastruttura ferroviaria nazionale non viene esercitata in alcuna parte con la suddetta velocità commerciale massima, né risulta al momento aperto da parte del gestore dell'infrastruttura alcun processo di modifica, rinnovo, ristrutturazione dei pertinenti sottosistemi strutturali per adeguare la rete all'esercizio per tale velocità massima. L'estensione del procedimento autorizzativo per un profilo di missione che contempli una velocità commerciale massima di 360 chilometri orari per le linee di Alta Velocità e 300 chilometri per le linee convenzionali, potrà essere intrapresa nel momento in cui saranno definite le suddette condizioni tecnico-normative". Quindi da questi due provvedimenti vediamo subito che si devono compenetrare due esigenze, una di natura tecnica, quindi compatibilità con la struttura, capacità tecnica sia della infrastruttura che del mezzo a raggiungere una certa velocità, con delle scelte politiche. Quindi ci sono due... due piani di valutazione su cui ci si deve

muovere. Uno che attiene alla capacità tecnica, uno che attiene al rischio consentito e alla scelta politica, e non può che spettare ad una scelta politica.

Ed introduciamo subito il tema. Per quanto riguarda la circolazione delle merci pericolose, noi sappiamo, l'abbiamo sentito dire in tutti i modi che la circolazione delle merci pericolose è sottoposta al cosiddetto RID, il Regolamento internazionale, che è stato sottoscritto da molti Stati europei, che è stato recepito anche nell'ordinamento europeo attraverso direttive e decisioni e che poi è stato ratificato anche dall'Italia, a partire dal Decreto Legislativo 41 del 1999, poi via via aggiornato; l'edizione vigente all'epoca dell'incidente era quella del 2007. Come ci ha detto la professoressa Torchia (pagina 97), si tratta di una fonte esterna, che entra nell'ordinamento, è cogente, perché quella è la volontà dello Stato che la recepisce, ma lo Stato non può modificarla, perché ogni modifica avrebbe conseguenze su una norma che ha per l'appunto una valenza internazionale. Quindi diciamo che si fa riferimento a degli organismi internazionali, che sono... io andrò veramente molto per semplificazione. Si fa in particolare riferimento all'OTIF, l'Organizzazione Intergovernativa per i Trasporti Ferroviari Internazionali. E' un'associazione intergovernativa. Già questo ci dice qualcosa in relazione all'autorità

competente. E all'ERA, la European Railway Agency. Con legge 18 dicembre '84 numero 976 lo Stato italiano ha ratificato la convenzione per i trasporti ferroviari internazionali della Cotif adottata a Berna il 09 maggio del 1980. L'OTIF è poi stata istituita il 1° maggio del 1985 con l'obiettivo di sviluppare sistemi uniformi di norme che si applicano al trasporto di passeggeri e merci nel traffico internazionale per ferrovia. Alla Cotif appunto è stato fin dal 1980 allegato il RID. L'ERA è anche un'agenzia europea istituita con regolamento CEE 881 del 2004, le cui raccomandazioni sono immediatamente efficaci in Italia, e proprio l'Agency ha lavorato per sviluppare tecniche e misure, obiettivi di sicurezza comuni ed economicamente sostenibili, in collaborazione con le aziende ferroviarie, le autorità nazionali, le istituzioni dell'UE e altri organismi. Ha anche preparato relazioni sulla sicurezza delle ferrovie dell'UE e ha guidato gli sforzi per istituire norme di segnalamento uniformi. Quindi noi abbiamo questi due organismi, che quindi dettano regole. In particolare l'OTIF è quello deputato a gestire, tra virgolette, il RID, per l'appunto. Abbiamo detto che l'OTIF è l'associazione intergovernativa, appunto perché il trasporto merci pericolose attiene ad una problematica strettamente connessa al concetto di rischio consentito, perché nella nostra società sappiamo tutti che delle attività

pericolose devono essere esercitate perché sono utili. E chi valuta l'utilità, i limiti e la disciplina di queste attività è - abbiamo detto - l'organo politico, che nel caso specifico delle merci pericolose trova un consesso internazionale nell'OTIF, che è un organismo intergovernativo, vuol dire che è la sede dove si raccolgono gli esponenti dei governi degli Stati che hanno sottoscritto la Cotif. Ecco perché quando sentiamo il Pubblico Ministero che ci dice "l'autorità competente per l'OTIF è per finta il Ministero dei Trasporti, in realtà la vera autorità competente è Rete Ferroviaria Italiana" ma veramente viene da sorridere quando si sentono sostenere queste cose veramente con un rigore scarsissimo, perché per definizione l'OTIF è la sede delle rappresentanze governative, quindi l'autorità competente non può che essere un ente governativo, un organo politico. E nel caso dell'Italia l'autorità notificata - ecco il documento - è il Ministero dei Trasporti. All'epoca appunto si fa riferimento a quel documento che è stato acquisito fin dal 29 ottobre 2014, è l'allegato 2 peraltro alla relazione della professoressa Torchia del 1° luglio 2005, il documento 88/2005 D5 dell'08 luglio 2005, in cui si dice che l'autorità competente per l'Italia, e così è anche se si va sul sito dell'OTIF, l'autorità competente è il Ministero dei Trasporti. Al gestore residuano adempimenti

di natura e competenza tecnica. Quindi il potere... l'ente autorità competente è il Ministero dei Trasporti e non ha mai, non ha mai delegato il gestore dell'infrastruttura, se non per adempimenti di carattere puramente tecnico, quelli che spettano al tecnico. Ma tutto ciò che riguarda le scelte politiche non è mai stato delegato e non sono ammesse deleghe implicite, perché mi pare di aver sentito in sede di requisitoria anche la nascita di questo nuovo concetto della delega implicita. La delega implicita... non stiamo parlando di una struttura industriale, con poche persone, per cui ci può essere una delega di fatto. No, qua stiamo parlando di fonti normative, di organismi politici, di istituzioni. Non esistono deleghe implicite, ce l'ha detto bene la professoressa Torchia nella seconda relazione acquisita all'udienza del 1° luglio del 2016. Ce l'ha ridetto... ce l'ha ridetto l'ingegner Chiovelli, eccetera. Quindi la circostanza è pacifica e incontestata. Poi nella requisitoria il Pubblico Ministero dice "ah, il povero ingegner Chiovelli è stato tratto in inganno dall'Avvocato Manduchi", quindi mi sento in dovere di rispondere, perché a chiusura dell'esame e del controesame io gli avrei fatto una domanda trabocchetto sull'autorità competente per il RID e lui per stanchezza - dice il Pubblico Ministero - mi avrebbe risposto che l'autorità competente è il

Ministero. Però io devo essere proprio un'imbrogliona, perché anche al teste Zallocco gli avevo fatto la stessa domanda. Forse ho tratto in inganno pure l'ingegner Zallocco, l'ingegnere corrente, come è stato definito, perché a pagina 211 dell'esame di Zallocco... questo per dire che la circostanza è talmente pacifica che la sanno anche gli ingegneri, che non sono giuristi, che pure fanno i capo di imputazione, trovano le norme... però questa cosa la sanno bene chiara. Avvocato Manduchi: "Quindi è corretto ed è quello che va dalla rubrica "Restrizioni al trasporto imposte"... eccetera, eccetera... lei sa chi è l'autorità competente per lo Stato italiano? Teste Zallocco: "Dal punto di vista generale dovrebbe essere il Ministero dei Trasporti". Anche Zallocco era stanco, che m'ha risposto così? Ma Chiovelli non è che era stanco e m'ha risposto a me così, perché ha risposto pure all'Avvocato Bagatti, Pubblico Ministero. L'Avvocato Bagatti gli chiede, pagina 75: "Benissimo. Ecco, nell'ambito di questo graduale passaggio di competenze, per quanto riguarda il trasporto di merci pericolose in questa fase transitoria, quindi post-decreto, eccetera, eccetera, quali erano le competenze delle agenzie, se aveva competenze in materia merci pericolose, eccetera"? E risponde l'ingegner Chiovelli, quindi non tratto in inganno da me, che sono proprio un'infingarda, ma su domanda dell'Avvocato

Bagatti: "Allora, per quanto riguarda le merci pericolose non sono mai state oggetto di passaggio di consegna per un motivo semplicissimo: che l'autorità competente in materia di merci pericolose è il Ministero, il quale aveva emesso dei provvedimenti in cui aveva attribuito dei compiti operativi a Rete Ferroviaria Italiana". Quindi non l'ho tratto in inganno alla fine del controesame e del riesame a Chiovelli, perché l'aveva già detto prima nel corso dell'esame dell'Avvocato Bagatti. Ma continua: "Quello era l'assetto riguardante le merci pericolose, quindi il regime RID, autorità competente prevista dal regime RID, che era il Ministero, che aveva individuato fra gli altri Rete Ferroviaria Italiana per svolgere alcuni compiti operativi. Rispetto a quel modello nulla è cambiato con l'avvento dell'Agenzia, perché chi poteva cambiare quella disposizione era il Ministero, l'autorità competente, né l'Agenzia, né Rete Ferroviaria Italiana". Non sta rispondendo a me l'ingegner Chiovelli, sta rispondendo all'Avvocato Bagatti. D'altro canto, all'interno del Ministero dei Trasporti esiste - ce l'ha detto la professoressa Torchia - una specifica direzione, con del personale, con dei dirigenti, con un direttore, che si chiama "Circolazione delle merci pericolose, normativa internazionale RID, Direzione del Trasporto Ferroviario". C'è proprio una divisione del Ministero dei Trasporti. Questo perché la

competenza è finta. Quindi il Ministero ha specificamente il compito di controllare che gli obblighi imposti dal RID siano rispettati e ha un potere di assumere eventualmente disposizioni complementari in deroga al RID.

E veniamo al punto. In tema di velocità il RID prevede che si possano imporre riduzioni di velocità per il trasporto merci pericolose, ma solo in presenza di specifiche ragioni tecniche che devono essere appositamente notificate e valutate dall'OTIF. Questo passaggio mi preme segnalare, per conclusione, che non l'ha detto solamente a me e all'Avvocato Bagatti, l'ingegner Chiovelli, ma lo è andato a dire anche al Senato. Forse era stanco pure al Senato. Però ci sono agli atti le trascrizioni delle audizioni in Senato di Chiovelli a seguito dell'incidente di Viareggio e precisamente l'audizione del 03 marzo 2010 a pagina 9 e nell'audizione dell'08 giugno 2010 a pagina 13, sono prodotti in atti, le abbiamo prodotte noi queste audizioni. Anche in quella sede, quindi non tratto in inganno perché stanco, l'ingegner Chiovelli ha ribadito che l'autorità competente per il RID è il Ministero.

Mi preme fare un inciso, perché questo poi rileva nel nostro processo, perché il RID si occupa del serbatoio, del carro cisterna, si occupa dei profili attinenti a tutto ciò che riguarda appunto il rischio consentito e

quindi anche la velocità. Non si occupa - e questo teniamolo ben presente - non si occupa della sottostruttura del carro. Il RID non si occupa. Questo è un altro elemento pacifico. Ecco perché l'ingegner Chiovelli emette quei provvedimenti "misure pericolose", perché abbiamo detto "non ho competenza in materia di trasporto di merci pericolose", ci ha detto l'ingegner Chiovelli, e poi prima abbiamo visto qualche documentino in cui in realtà regola la materia del trasporto merci pericolose. Perché la sottostruttura del carro, la sottostruttura del carro è sottoposta alle stesse regole di qualsiasi sottostruttura del carro, che essa trasporti merci, merci pericolose o passeggeri. Quindi tutto ciò che attiene alla sottostruttura del carro è di competenza dell'A.N.S.F., e su questo è pacifico. E infatti ce lo dice lo stesso Chiovelli, pagina 220: "No, no, no, non c'era nessuna delega su questo, però vorrei... ecco, vorrei chiarire, ribadire questo: il RID, autorità competente ministeriale" - quindi pagina 220, anche qui non lo stavo imbrogliando io - "è sostanzialmente tutta la parte che riguarda la merce pericolosa, i contenitori, eccetera; tutta la parte che riguarda la circolazione ferroviaria è demandata, anche per le merci pericolose, ai regolamenti che riguardano la circolazione ferroviaria, e quindi relativa alla parte velocità ove non ci siano motivazioni specifiche". Quindi il regime è

lo stesso, sempre si sta parlando di sottostruttura. Ci potranno essere deroghe, ma le deroghe come vedremo, chi le deve prendere? Vanno prese a livello intergovernativo, oppure nazionale governativo, purché ci siano rispettate determinate condizioni. Faccio un esempio, tanto per ricordare che la scelta sul rischio consentito è sempre una scelta di carattere politico. Il trasporto di merci radioattive è regolato con provvedimenti diretti dell'autorità competente, che entrano anche nel merito della velocità del trasporto. Il concetto viene ribadito anche nella famosa nota del 15 luglio del 2009, in cui premette... l'ingegner Chiovelli premette: "Il trasporto di merci pericolose per ferrovie è soggetto a due differenti filoni normativi. Uno, la normativa specifica sul trasporto delle merci pericolose, che riguarda essenzialmente il contenitore della merce e presenta molti punti in comune con le norme per il trasporto di merci pericolose con le altre modalità di trasporto. Due, la normativa generale di circolazione dei treni, valida per qualunque tipo di trasporto, quindi anche per quello relativo alle merci pericolose. Il RID, vediamo che cosa ci dice il RID, perché il RID individua dei compiti per i vari organi che entrano in gioco nel sistema ferroviario e individua anche dei compiti con riferimento al gestore dell'infrastruttura. E dice: quali sono i compiti del gestore dell'infrastruttura? Punto 1.4.3.6 del RID. "Il

gestore dell'infrastruttura ha in particolare i seguenti obblighi: assicurarsi che i piani di emergenza interni per le stazioni di smistamento siano predisposti conformemente al capitolo 1.11; assicurarsi di avere in qualsiasi momento accesso rapido e senza restrizioni alle seguenti informazioni: composizione del treno, numeri ONU delle merci trasportate, posizione dei carri nel treno, le mappe del carico, eccetera, eccetera". Questi sono i compiti che il RID attribuisce al gestore dell'infrastruttura.

Ma veniamo adesso a un tema... le deroghe al RID. Ci ha detto il Pubblico Ministero che gli Stati membri possono fare delle deroghe al RID e che queste deroghe potrebbero riguardare precisamente il tema velocità in rapporto al trasporto delle merci pericolose nell'ambito degli attraversamenti dei centri abitati. Andiamo a vedere cosa dice la norma del RID a riguardo. E' il capitolo 1.9 del RID. Leggiamolo. 1.9.1: "Uno Stato membro" - se le parole non mi ingannano, Stato membro non è gestore dell'infrastruttura, è proprio Stato, d'altronde ricordiamo che l'OTIF è l'organismo intergovernativo - "può applicare per il trasporto internazionale ferroviario di merci pericolose sul suo territorio alcune disposizioni supplementari che non sono contenute nel RID, con riserva che queste disposizioni, sia in accordo con il punto 1.9.2, non contraddicono quella del punto

1.2B, figurino nella sua legislazione nazionale". Questo dice il RID. Le puoi fare le deroghe, ma devono risultare nella tua legislazione nazionale e siano ugualmente applicabili al trasporto nazionale di merci pericolose sul territorio del suddetto Stato membro. "Non abbiano per conseguenza il divieto del trasporto per ferrovie sul territorio dello Stato membro delle merci pericolose... eccetera, eccetera". Ancora dice quali possono essere, tra cui appunto quali sono queste misure che può adottare lo Stato membro e che devono risultare dalla legislazione nazionale? Quelle sulla velocità. Punto 1.9.2B, disposizioni in base alle quali il trasporto di certe merci pericolose è vietato o sottoposto a particolari condizioni, per esempio velocità ridotta, eccetera, eccetera. "Le autorità competenti dovranno fissare nella misura possibile itinerari... eccetera, eccetera". Andiamo al punto 1.9.3: "L'applicazione delle disposizioni supplementari secondo 1.9.2 A e B presuppone che l'autorità competente" - il Ministero - "dimostri al RID, all'OTIF, la necessità delle misure". Quindi non è che una deroga si fa così. La deroga la deve fare lo Stato membro, deve risultare nella legislazione nazionale, la deve fare l'autorità competente, il Ministero; deve dimostrare all'OTIF che la misura sia necessaria, deve spiegare perché è necessaria quella misura. "L'autorità competente" - stiamo sempre parlando

di autorità competente, quindi del Ministero - "dello Stato membro applicante sul suo territorio le disposizioni supplementari secondo 1.9.2 A e B, informerà in genere preventivamente delle suddette disposizioni il segretario dell'OTIF, che le porterà a conoscenza degli Stati membri". E secondo il Pubblico Ministero tutto questo lo può fare Rete Ferroviaria Italiana? Così, si alza la mattina e decide di fare delle limitazioni di velocità, che sono così regolamentate, che le deve fare lo Stato membro, l'autorità competente, la legislazione nazionale, deve giustificare la necessità della misura. Lo doveva fare Rete Ferroviaria Italiana? E ce l'ha spiegato bene la professoressa Torchia, se si leggono le pagine 101 e 102. Ci ha detto la professoressa Torchia: "Cioè, il RID non è derogabile, salvo che l'autorità competente non abbia una specifica ragione, che deve in questo caso notificare e giustificare. Quindi un RID è un sistema diciamo chiuso di regolazione, in cui ciascuno ha i suoi compiti e l'autorità competente, che è nel caso specifico il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, è l'autorità responsabile per la piena attuazione del RID e naturalmente impone, può imporre a tutti i soggetti la conformità... eccetera, eccetera. Sì, dunque, il tema della velocità" - continua la professoressa Torchia - "delle merci pericolose è un tema che è trattato specificamente dentro il RID" - l'abbiamo

visto come è disciplinato - "diciamo al contrario, cioè nel RID si dice che si possono imporre eventualmente riduzioni di velocità delle merci pericolose soltanto in presenza di specifiche ragioni tecniche che devono essere appositamente notificate e che vengono anche valutate dall'OTIF perché in generale la velocità è determinata non per le merci pericolose o per i passeggeri, a seconda di cosa il treno trasporta; la velocità è determinata e diciamo la competenza generale ovviamente del M.I.T., del Ministero delle Infrastrutture, e poi tutti i soggetti tecnici, sia impresa che gestore, la velocità dicevo è regolata a seconda del tipo di linea, che cosa può sopportare la linea, e del tipo di materiale che va su quella linea. Queste sono le uniche decisioni che si possono prendere, il modo in cui vengono prese le decisioni sulla velocità". Questo ci dice la professoressa Torchia.

Però nel corso della discussione tanto il Pubblico Ministero quanto l'Avvocato Maffei hanno dedotto la competenza ad emettere deroghe al RID sulla base - scusate mi viene da sorridere - dell'articolo 4 comma 5 del Decreto Legislativo 41 del '99, che recita... secondo me si sta parlando di altro, non di quelle deroghe al RID. Comunque l'articolo 4 comma 5 dice: "Possono essere autorizzate sul territorio nazionale singole operazioni di trasporto di merci pericolose, oppure trasporti

vietati dal presente decreto, o trasporti effettuati in condizioni diverse; la competenza al riguardo spetta alle Ferrovie dello Stato, sotto la vigilanza dei Ministeri dei Trasporti e della Navigazione e direttamente al Ministero dei Trasporti e della Navigazione per le ferrovie in concessione". E su questo articolo il Pubblico Ministero e l'Avvocato Maffei ci hanno costruito la competenza di Rete Ferroviaria Italiana a disporre le deroghe al RID. Dice il dottor Amodeo: "Udite udite, la competenza al riguardo spetta alle Ferrovie dello Stato S.p.A., si tratta di una previsione di una fondamentale importanza perché riduce l'ambito della competenza del Ministero dei Trasporti alle sole ferrovie in concessione, attribuisce a Ferrovie dello Stato, elemento davvero basilare, il potere e la competenza a decidere l'applicazione delle disposizioni di esercizio cautelative che il RID prevede". L'argomento è stato trattato anche dall'Avvocato Maffei, che ribadisce, sempre citando questo articolo: "Ma il riscontro è altissimo, perché è un riscontro normativo. L'articolo 4 comma 5 puntualmente citato dal Pubblico Ministero è ovvio, io lo ripeto, è un difetto, è un vizio e chiedo scusa, ma il Pubblico Ministero, a cui va il merito di questa verifica, vi segnala che la competenza a emettere le deroghe si basa su questo articolo 4 comma 5". Ma possibile che né il Pubblico Ministero né l'Avvocato

Maffei si sono accorti che questo articolo è cambiato dal 2003? Nessuno dei due se ne è accorto? Ma le norme gliele cercano gli ingegneri? Articolo 4, comma 5, nella versione di cui al Decreto Legislativo 113 del 2003: "Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, sentito per gli aspetti inerenti alla sicurezza e al gestore dell'infrastruttura ferroviaria, può rilasciare autorizzazioni valide solo sul territorio nazionale". E allora "udite udite" lo dico io. Se è su questo che si basa il potere di Rete Ferroviaria di disporre le deroghe al RID, mi dispiace, ma mi sembra che proprio siamo incappati in un errore madornale. Aggiorniamo queste banche dati.

E questo per dire che il problema della velocità, della riduzione della velocità negli attraversamenti dei centri abitati se l'è posto l'OTIF, non è che non se l'è posto, se l'è posto eccome, e le abbiamo prodotte le decisioni dell'OTIF. Dove si doveva porre? All'interno dell'OTIF. L'OTIF se l'è posto? Sì. L'ha valutato? Sì. E che cosa ha deciso? Che non si devono fare riduzioni di velocità. E c'è la decisione del 06 e del 07 aprile 2006, che ribadisce quello che è l'oggetto e il taglio del mio intervento, che il gestore dell'infrastruttura e Rete Ferroviaria Italiana non ha competenza a ridurre la velocità in rapporto alle merci pericolose, perché se ne stanno già occupando a livello intergovernativo e hanno

detto di no. Quali che siano le ragioni, non ci interessa.

OTIF. 06 e 07 aprile 2006, acquisito all'udienza del 1° luglio 2016. Non proiettiamo la slide perché questa è la traduzione che è stata prodotta in atti e avete anche il provvedimento originale. Udiienza 1° luglio 2016. "Il gruppo di lavoro ha convenuto che la sezione 1.9.2 B del RID" - quella di cui abbiamo parlato finora - "prevede già la possibilità per gli Stati membri di fissare delle limitazioni della velocità puntuali, la cui necessità deve essere dimostrata conformemente alla sezione 1.9.3, considerato che in Europa non esistono reti separate per il traffico passeggeri e merci", e su questo vorrei fare un inciso, perché l'Europa non è come gli Stati Uniti, come il Canada, che ha quei territori immensi e quindi si può permettere il lusso di avere reti separate per le merci e per i passeggeri. E a quel punto il problema non c'è, perché non si incrociano mai questi due treni. I treni passeggeri e i treni merci non si incrociano, quindi possono avere una disciplina diversa. In Europa e in Italia, che è stretta stretta, non ci sono queste reti diverse, non ci possono essere, perché il nostro territorio è quello che è e quindi bisogna prendere in considerazione, sul piano politico, un tema di come far convivere sullo stesso binario treno passeggeri e treno merci e merci pericolose. Bisognerà evitare che si

incontrano, bisognerà farli viaggiare di notte, bisognerà che questi treni concludano il loro transito di notte, così non disturbano i pendolari. Non è una scelta che uno si sveglia la mattina perché è il Pubblico Ministero di Lucca e decide che si doveva fare questa cosa. E' una cosa un po' più complicata, a quanto pare. "Considerato quindi che in Europa non esistono reti separate per il traffico passeggeri e merci, una limitazione generale della velocità per i treni completi di merci pericolose avrebbe conseguenze negative considerevoli sul traffico viaggiatori e merci, considerato che un aumento del processo di frenatura e accelerazione, oltre ad un aumento del consumo energetico e dell'usura, condurrebbe ad un aumento del rischio. Per le ragioni evocate il gruppo di lavoro non ha approvato una limitazione generale della velocità, ha raccomandato di rinviare questo argomento fino a quando non siano sottoposte nuove proposte e una valutazione quantitativa dei vantaggi e degli inconvenienti". Queste sono le valutazioni che si fanno sul rischio consentito, sono queste, sono valutazioni complesse.

Il problema - si badi - è stato affrontato anche dopo l'incidente di Viareggio, e non è cambiata la posizione dell'OTIF. Abbiamo prodotto il verbale del 12 e del 13 aprile del 2016, in cui si pongono il problema perché l'Olanda ha emesso un provvedimento restrittivo della

velocità per il cloro. Dice "si applica una riduzione a 60 chilometri orari", riduzione che non avrebbe evitato l'incidente a Viareggio, secondo i calcoli dell'ingegner Orsini. E chiede se esistono prescrizioni simili negli Stati membri. Ovviamente l'Olanda, per fare quel provvedimento sul cloro, ha seguito tutta la procedura della deroga al RID. L'ha fatto lo Stato, con la legislazione nazionale, ha informato il segretario dell'OTIF, ha fatto le giustificazioni del caso, eccetera, eccetera, eccetera. "La discussione che segue mostra che nei diversi Paesi le prescrizioni per la diminuzione della velocità dipendono dallo stato della infrastruttura ferroviaria piuttosto che dalle merci pericolose che sono trasportate, mentre in altri Paesi una tale prescrizione non è possibile a causa della riduzione della capacità dell'infrastruttura, eccetera, eccetera, eccetera. Bisogna sottolineare che le situazioni in America del Nord ed in Europa non sono comparabili, perché in America del Nord esistono reti separate per i viaggiatori e per le merci e che vi circolano globalmente meno treni viaggiatori. Il rappresentante della Germania segnala che il gruppo di lavoro si è già soffermato su una riduzione di velocità per i treni merci pericolose, Londra 6-7 aprile 2006". Questo è il gruppo di lavoro citato dall'Avvocato Mara, poi ci torniamo. "Allora è stato evidenziato che il

capitolo 1.9, eccetera, eccetera". La conclusione, 2016: "In ragione delle considerevoli ripercussioni negative sul trasporto passeggeri e merci, una generale riduzione di velocità per treni con merci pericolose non è stata raccomandata". Siamo al 2016. Adesso, come fate a motivare che invece era necessario ridurre la velocità nel 2009? Come si fa, che nel 2016 l'OTIF, prendendo in considerazione tutti i rischi consentiti, tutte le problematiche, eccetera, ci dice che non è possibile, data la struttura e le condizioni della rete in Europa? La riduzione della velocità comporterebbe tante e tali conseguenze sulla circolazione ferroviaria e avrebbe impatti così considerevoli sul conseguente traffico su strada, perché non è che si smette di portare le merci pericolose; ripeto, sul treno ci può viaggiare di notte la merce pericolosa; di giorno la facciamo viaggiare coi passeggeri? E allora che succede? Ci mette due-tre giorni ad arrivare la merce pericolosa? E' chiaro che non è più conveniente per chi vuole... per i trasportatori. Allora vanno su strada. Ma ecco perché la valutazione sul rischio consentito è un po' più ampia, perché non è che se si mette il limite sulla rete ferroviaria poi sparisce il trasporto delle merci pericolose. Va da qualche altra parte, va sulle strade, sulle strade dove circoliamo pure noi. Beh, e sul punto si è espressa l'Unione Europea. L'Unione Europea, come si evince dal Libro bianco sui

trasporti della Commissione Europea 144 DEF, vedi seconda relazione Torchia prodotta all'udienza del 1° luglio 2016, ha specificato chiaramente che "obiettivo primario dell'Unione è quello di incoraggiare soluzioni di trasporto alternativo a quello su gomma, oggi preponderante, con particolare riferimento al trasporto ferroviario". Questa è l'indicazione e la scelta politica sul rischio consentito che fa l'Europa. Il singolo organo tecnico, in conclusione, non può assumere decisioni, non può, non solo non c'ha la competenza ma non può proprio assumere decisioni che influiscono sulla politica dell'Unione.

E allora, che cosa ci ha detto il Pubblico Ministero e l'Avvocato Maffei per sostenere che invece c'era una competenza del gestore? Hanno portato qui una serie di provvedimenti che non sono altro che prescrizioni operative. Se le andiamo a esaminare una per una, sono esattamente quello che è nelle competenze di Rete Ferroviaria Italiana in rapporto alla velocità, cioè prescrizioni tecniche, assegnazioni di traccia oraria, PIR... che altro ci hanno portato? Norme per il servizio dei manovratori, FM, istruzioni per il servizio del personale. E da questo deducono che c'era una competenza in materia di velocità. No, no, è proprio quello che può fare, l'unica cosa che può fare l'organo tecnico. E ce l'ha spiegato l'ingegner Genovesi, che non si sa perché

viene qualificato come bugiardo, è un bugiardo l'ingegner Genovesi. Perché, che cosa ci ha detto l'ingegner Genovesi per essere tacciato di essere un bugiardo? Ci ha detto che la velocità massima dal punto di vista tecnico - tecnico, non politico - si calcola prendendo in considerazione la velocità minima tra le due massime consentite dall'infrastruttura e dal materiale rotabile. E non è una valutazione tecnica? Mi sembra che sia una valutazione tecnica. E al riguardo, siccome vengono citate, per dimostrare che Genovesi è un bugiardo vengono citati due provvedimenti, in particolare viene citata la disposizione 32 del 2008 R.F.I. e il Decreto Ministeriale 22 maggio 2000, articolo 2, lettera N. Questi due documenti secondo il Pubblico Ministero dimostrerebbero che Genovesi ha mentito, è un bugiardo. Andiamole a leggere queste procedure, andiamo a vedere che cosa dice la disposizione 32 del 2008. La premessa: "Trasmissione della disposizione 32 del 30 ottobre 2008". Si dice: "Visto questo, visto quello, visto quell'altro, visto la nota dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie, che autorizza in via sperimentale il provvedimento in questione, si trasmette la disposizione 32 del 30 ottobre 2008 concernente la velocità sugli itinerari di arrivo e partenza delle stazioni di testa e sui tratti di linee (parola incomprensibile)"... allora, da questo provvedimento noi deduciamo che ci sarebbe una

competenza sulla velocità del gestore. Allora, già in premessa vediamo che il provvedimento è autorizzato dall'A.N.S.F., quindi già capiamo che non lo può fare in autonomia Rete Ferroviaria, perché dice "vista la nota che autorizza in via sperimentale". Prendiamo la disposizione, vediamo che dice la disposizione. Anche questa dice: "Vista la nota dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie numero... A.N.S.F., che autorizza in via sperimentale il provvedimento in questione"... quindi è una cosa sperimentale. Nelle sue competenze tecniche il gestore dice "senti Agenzia, io vorrei provare questa cosa, perché nelle stazioni di testa adesso si arriva a 30 chilometri orari, io vorrei aumentare" - si sta parlando di un aumento - "a 60 chilometri orari, perché adesso c'ho il sistema di bloccatura, di frenatura automatica; me lo consenti di farla questa prova"? L'A.N.S.F. dice "va bene, fai questa prova". E quindi dispone. Ecco la prescrizione, la fondamentale prescrizione di natura generale: "Nelle stazioni di testa indicate come tali nell'orario di servizio, rispetto al paraurti del binario tronco" - quindi devono arrivare ovviamente in una stazione dove si ferma un treno, non dove passa ma dove si ferma, a un certo punto c'è un paraurti - "i treni devono essere ricevuti a velocità non superiore a 60 chilometri orari; tale restrizione dev'essere imposta dal segnalamento e

dall'orario di servizio". Non è una prescrizione di natura tecnica quella che ci ha spiegato per benino la professoressa Torchia? Mi sembra proprio di sì, non mi sembra una prescrizione generale. E pur essendo una prescrizione di natura tecnica, ci è voluta l'autorizzazione dell'A.N.S.F. Ancora, sempre Genovesi sarebbe un bugiardo perché è smentito dalla lettera N dell'articolo 2, mi sembra, del Decreto Ministeriale. E leggiamola cosa dice questa lettera N, vediamo se Genovesi è proprio un bugiardo. Lettera N. "Emana le disposizioni e prescrizioni" - peraltro è del 2000 questo provvedimento - "afferenti in particolare la determinazione della velocità massima dei treni e delle locomotive isolate in relazione al tracciato delle linee o dei tratti di linea interessati al materiale rotabile, alla composizione dei convogli e alle condizioni di frenatura". Cioè esattamente quello che ha detto l'ingegner Genovesi. Dice: "Il nostro compito è stabilire dal punto di vista tecnico la velocità massima raggiungibile, tenendo conto delle minime e delle massime sopportabili dall'infrastruttura e dal materiale rotabile". Cioè è esattamente quello che c'è scritto qua. E' una prescrizione di carattere tecnico. Ed è un bugiardo l'ingegner Genovesi? Sarà un bugiardo, che vi devo dire?

Poi vengono citati una serie di provvedimenti per

dimostrare la competenza in materia di velocità del gestore, una serie di provvedimenti, molti dei quali a firma dell'ingegner Costa, successivi all'incidente di Viareggio. Adesso io su questo evito di farvi perdere tempo, potrei parlarne a lungo, ma so che ne parla il professor Stortoni lunedì, quindi vogliamo evitare le sovrapposizioni, però se li esaminate - e li esaminerete anche col professor Stortoni - si tratta dei provvedimenti conseguenti alle misure mitigative imposte dall'A.N.S.F. Cioè non sono decisioni che prende la direzione tecnica. L'A.N.S.F. gli dice: senti, dobbiamo fare delle misure mitigative, perché c'è questo problema della tracciabilità degli assili, quindi per gli assili non tracciati è 60 chilometri orari, per gli altri per cui non ci sono ancora i sistemi di marcia treno 60 chilometri orari. Cioè ci sono delle prescrizioni dell'A.N.S.F. che vengono attuate dall'ingegner Costa. Poi c'è il problema della velocità ridotta a Viareggio. Ma veramente noi vogliamo... ma veramente vogliamo dedurre che c'è una competenza generale in materia di velocità e di deroghe al RID sulla base di un provvedimento che è stato emesso su richiesta del sindaco di Viareggio, in considerazione del disagio della popolazione? C'è scritto dappertutto. Questo... su questo si basa la competenza di R.F.I. in materia di deroghe al RID? Ma fateci il piacere! Fateci il piacere!

Poi qualche piccola indicazione la vorrei dire sul contenuto della memoria dell'Avvocato Mara. L'Avvocato Mara dice "eh, voi ci avete portato i provvedimenti dell'OTIF, ma in quello dell'OTIF del 2006 c'è un punto 3C che cita un lavoro tedesco, che dice appunto della riduzione della velocità negli attraversamenti". Grazie, Avvocato Mara, grazie per averci dato anche la possibilità di confermare ancora una volta che il tema è posto a livello intergovernativo, che è una decisione che si deve porre il RID e l'OTIF, e che l'ha rigettata, perché quello è un gruppo di lavoro tedesco che presenta dei risultati all'OTIF, e l'OTIF lo rigetta. L'abbiamo letta prima qual è la presa di posizione dell'OTIF. Quindi ci dimostra, al contrario, che la riduzione della velocità nei centri abitati deve necessariamente passare per l'autorizzazione dell'OTIF e che non gliel'ha data. Grazie, Avvocato Mara. E' come dire: nel momento in cui in commissione si approva una legge, viene esaminato uno studio. Eh, ma viene portato questo studio, eh ma la commissione l'ha rifiutato. E che valore ha? Se non nel confermare quello che abbiamo detto finora, che la competenza era a livello intergovernativo.

Ancora l'Avvocato Mara ci dice: guardate un po', in America, nel Canada, non mi ricordo, in Canada il Ministro dei trasporti canadese ha assunto un provvedimento di riduzione nei centri abitati dei treni

trasportanti merci pericolose a 50 miglia all'ora. E guarda un po', chi l'ha fatto? A parte che abbiamo già visto che in Canada e in America le reti sono ben diverse da quelle europee, ma chi l'ha fatto? Grazie ancora una volta all'Avvocato Mara. L'ha fatto il Ministro, perché lo può fare solo il Ministro. Peraltro, per inciso, la velocità di 50 miglia orarie sono 80 chilometri all'ora. Quindi sempre secondo i calcoli dell'ingegner Orsini non si sarebbe evitato l'incidente.

E allora, venendo alle conclusioni, mi pare che i documenti, i risultati, l'istruttoria dibattimentale abbiano dimostrato in maniera chiara, lineare e pacifica, che non c'è competenza di Rete Ferroviaria Italiana su nessuno dei temi indicati dal Pubblico Ministero, o meglio, l'unico su cui c'è, il picchetto di tracciamento, non spendo altre parole, il più futile dei falsi problemi.

Detto questo quindi io chiedo che vengano rigettate le richieste risarcitorie nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana, in particolare e soprattutto quelle presentate dagli enti e associazioni. Allora, sugli enti e associazioni ho già detto in premessa che avevo fatto delle eccezioni, perché secondo me non c'era neanche la legittimazione astratta a costituirsi in questo processo; è stato fatto un provvedimento da parte del Tribunale, in cui si dice "no, la legittimazione astratta c'è, poi

bisognerà che in concreto dimostrino il danno". Non mi sembra che questa dimostrazione sia stata fornita in questo giudizio. Peraltro mi chiedo che cosa sarebbe successo se quelle stesse azioni risarcitorie fossero state presentate in sede civile. Che tipo di probabilità di successo avrebbe potuto avere, non so, una richiesta sempre dell'Avvocato Mara, per citarne una, visto che l'ho citata or ora, che ha chiesto un risarcimento del danno di 250.000 euro per Medicina Democratica e una parcella di 250.000 euro? Cioè, avrebbe una qualche possibilità di successo una richiesta del genere in sede civile? Però mi preme - perché sul tema non spendo nessuna parola, richiamo e faccio mie tutte le considerazioni così bene svolte dall'Avvocato Labruna e non potrei che peggiorarle, però una cosa mi preme dirla sull'Avvocato Mara, perché l'Avvocato Mara ha detto che gli enti hanno diritto a un risarcimento per un diritto... per una lesione della loro immagine, perché l'immagine dell'ente di Medicina Democratica, sarebbe stata lesa dall'incidente di Viareggio, dice, ed è una giurisprudenza consolidata, signor Presidente, ci ha detto l'Avvocato Mara, tanto è consolidata che c'è una Sezione Unite della Cassazione, la sentenza 25 febbraio 2010, la sentenza Mills, che dice che il danno all'immagine dell'amministrazione può essere desunto anche da fatti notori, quale il clamore mediatico, la

rilevanza del processo, la rilevanza del danno subito, eccetera, quindi quei principi... siccome il clamore mediatico c'è stato, siccome il processo è certamente rilevante, noi dovremmo dedurre il danno all'immagine di Medicina Democratica. Era un po' diverso il caso. Là era un problema di corruzione in atti giudiziari, in cui si era costituita parte civile la Presidenza del Consiglio dei Ministri. Beh, forse non è proprio un caso sovrapponibile quello dell'incidente di Viareggio e dei danni all'immagine di Medicina Democratica. E con questo concludo.

PRESIDENTE - Grazie, Avvocato Manduchi. Avvocato Stile, possiamo partire.

AVV. STILE - Un attimo per l'organizzazione (voce fuori microfono)...

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - Allora...

CONCLUSIONI DELLA DIFESA - AVVOCATO A.M. STILE

AVV. STILE - Signore e Signori del Tribunale, il tema che affronterò oggi... innanzitutto ringrazio l'Avvocato Manduchi per avermi sollevato e così bene da una parte dei temi che dovevo trattare. La ringrazio molto e personalmente ho molto apprezzato questo contributo, che gioca... che ha un effetto notevole anche sul complesso della situazione di R.F.I. e per qualche parte, anzi

direi per molta parte, è utile anche per il tema che invece io tratterò oggi, che è quello della responsabilità amministrativa di R.F.I. La responsabilità amministrativa, sia di R.F.I. sia degli altri enti che rispondono egualmente in questa sede, non è che sia stato molto presente nell'ambito del dibattito. Si può dire che la Pubblica Accusa l'abbia trascurato in maniera quasi totale, salvo a riprenderlo in sede di discussione. Non così la Difesa, che per la verità quello che è il minimo che doveva fare, cioè la presentazione di documenti in relazione a quella che riteniamo sia una palese natura di azienda, di società virtuosa, almeno noi lo abbiamo fatto, e diciamo è un discorso che poi è stato ripreso in maniera secondo me poco appropriata in sede di discussione da parte del Pubblico Ministero, perché ovviamente le Parti Civili non avevano veste per intervenire su questo tema.

Direi che già per quanto concerne la contestazione, questa contestazione manifesta delle carenze di forma e di sostanza talmente rilevanti, a mio sommo avviso da rendere pressoché impossibile l'espressione di un giudizio in rapporto a questa contestazione. Però devo dire anche un'altra cosa, prima di affrontare e cercare di chiarire quello che voglio dire a proposito della contestazione, che il tema della responsabilità amministrativa dell'ente si è intersecato, dati alcuni

interventi di Parte Civile, con un tema che invece è di rilevanza più generale e che è il problema... che è un tema importante che è quello della natura di infortunio sul lavoro da attribuire alle morti, alle dolorose morti che si sono verificate. E questo diventa un tema di carattere generale, che sia pure in maniera per il momento... così, incidentale, mi proverò ad affrontare. Allora, innanzitutto vorrei partire, come è doveroso sempre fare, dalla contestazione. La contestazione, quindi R.F.I. risulta incolpata "dell'illecito amministrativo previsto dagli articoli 5, 9 e 25 septies, comma secondo e terzo del Decreto Legislativo 231, come modificato dall'articolo 300 del Decreto Legislativo 81 del 2008, in relazione ai delitti di cui agli articoli 589 e 590, identificati dai capi numero 35, essendo stato Mauro Moretti amministratore delegato di R.F.I., numero 33, essendo Michele Mario Elia amministratore delegato di R.F.I. S.p.A., società gerente di infrastruttura ferroviaria, numero 13, 18, 21, 24, 27, 79, 82 e 85, essendo Giovanni Costa, Giorgio Di Marco, Francesco Favo, Alvaro Fumi, Giulio Margarita, Enzo Marsili, Angelo Pezzati, Calogero Di Venuta, Stefano Rossi, Giuseppe Farneti e Mario Testa, persone soggette a vigilanza da parte dell'amministratore delegato di R.F.I.". Poi, "reati commessi in violazione delle norme sulla tutela della sicurezza sul lavoro, come precisato nelle predette

imputazioni, da persone che rivestivano al momento del fatto funzioni di gestione della predetta società, o soggette a vigilanza da parte dell'amministratore delegato". Poi, "delitti compiuti nell'interesse e a vantaggio della citata R.F.I. S.p.A., consistendo gli elementi ora indicati nell'evitare un impegno economico e/o finanziario, sicuramente gravoso e rilevante, che sarebbe stato necessario sostenere per predisporre e/o realizzare le misure tecniche relative all'armamento e al materiale rotabile, atte a minimizzare i rischi del trasporto di merci pericolose, soprattutto in aree densamente abitate, indicate nelle citate imputazioni". Scusatemi se vi ho letto il capo di imputazione, perché secondo me di questo capo di imputazione che ho letto veramente non resta niente di valido di fronte a un'analisi che costituirà la prima parte del mio intervento.

Allora, cominciamo - scusatemi tanto, mi sembra di fare un po' il maestro di scuola che fa l'appello - cominciamo dai soggetti, dai soggetti che sono indicati. Allora, questo capo di imputazione come abbiamo visto per due volte individua nella posizione degli amministratori delegati di R.F.I., che si sono succeduti nel corso degli anni, cioè Mauro Moretti dal 02 luglio 2001 al 25 settembre 2006 e Michele Mario Elia dal 25 settembre 2006, in precedenza responsabile della Sezione armamento

di R.F.I. della struttura Direzione tecnica, la qualità di soggetti apicali. Questi sono indicati come soggetti apicali. Invece come soggetti non apicali individua, come persone espressamente indicate, soggetti a vigilanza dell'amministratore delegato, delle cui condotte anche dovrebbe rispondere l'ente, Margarita, Favo, De Marco, Fumi, Costa, Marsili, Rossi, Farneti, Mario Testa, Angelo Pezzati, Calogero Di Venuta, con le loro rispettive qualifiche.

Allora, primo commento: in ordine alle posizioni soggettive così come indicate nella contestazione, Mauro Moretti, l'ingegner Mauro Moretti, ha cessato dalla carica di amministratore delegato di R.F.I. il 25 settembre 2006, per cui il Decreto Legislativo 231/2001 non è riferibile ai fatti a lui attribuiti in quanto l'articolo 25 *septies* nella sua formulazione originaria, come sappiamo, risale all'articolo 9 della legge 123/2007 ed è entrato in vigore il 15 maggio 2008. Quindi praticamente in rapporto alla contestazione alla società, il fatto, l'illecito amministrativo, non può essere collegato alla qualifica risultante per la posizione dell'ingegner Moretti. Lo stesso ancora di più a dirsi per Stefano Rossi, per il quale peraltro la Procura ha chiesto l'assoluzione, quindi direi che il discorso, almeno sul piano delle contestazioni l'abbiamo ancora, ma il discorso era superato. Stefano Rossi risulta aver

cessato le mansioni nella contestazione il 22 dicembre 2002, per cui valgono le considerazioni precedenti, non può essere applicata la 231 per i fatti connessi alle attività dell'ingegner Rossi. Ancora, per gli imputati Costa, capo 13, Di Marco, capo 18, Favo, capo 21, Fumi, capo 24, Margarita, capo 27 limitatamente alle lesioni personali gravi, i capi di imputazione relativi a queste persone fisiche, a questi soggetti persone fisiche, non contengono il richiamo al secondo comma dell'articolo 589 e terzo comma dell'articolo 590. Solo il richiamo al 589, secondo comma, e al 590, terzo comma, possono consentire la contestazione alla società dell'illecito. Faccio presente, per non essere accusato di eccessiva pignoleria, ma è mio dovere ovviamente mettere in evidenza anche questi aspetti, che questa situazione, questi difetti palesi, proprio materiali di contestazione, erano stati fatti presenti dal sottoscritto in sede di udienza preliminare, però non sono stati ritenuti né dal GUP né dalla Procura meritevoli di attenzione da parte del GUP, che avrebbe ovviamente dovuto prosciogliere, quantomeno per questo, la società; né dalla Procura, che non ha ritenuto di dover riarticolare, rimodificare la contestazione alla società, neppure quando invece ha proceduto alla modificazione della contestazione per quanto riguarda particolarmente l'ingegner Moretti. Non c'è stato... qui

non c'è stata nessuna modifica.

Visto (audio insufficiente - parole incomprensibili) soggetti, veniamo poi adesso alle norme. Ecco, qui c'è l'equivoco di fondo, che poi costituirà il nucleo della mia discussione di oggi. L'errore di fondo in cui cade la Procura di Lucca, ed è un errore di fondo veramente (audio insufficiente - parole incomprensibili)...

PRESIDENTE - Il tecnico, per favore.

AVV. STILE - E' strano, è strano, solo da vicino si sente, se mi allontanano così non si sente.

(più voci fuori microfono)

AVV. STILE - Come?

PRESIDENTE - Non va il microfono.

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - Può venire, che non va questo microfono? Intanto lo cambiamo forse, vediamo...

AVV. STILE - Però è strano, perché...

PRESIDENTE - Avvocato, la ricezione ce l'ha la nostra collaboratrice.

(più voci fuori microfono)

AVV. STILE - Ma fino a poco fa questo funzionava.

PRESIDENTE - Proviamo, ripartiamo. Ripartiamo.

AVV. STILE - E' troppo curva e pure mi dà un po' di fastidio, però vediamo un po' se riusciamo... adesso sente signora? Io provo. Va beh, stavo parlando di quello che a mio avviso è un equivoco di fondo in cui cade la Procura di

Lucca, che ha confuso due settori, entrambi delicatissimi, ma disciplinati da due sistemi di norme completamente diversi: quello relativo alla tutela della sicurezza del trasporto ferroviario, che è estraneo alla responsabilità... è estraneo alla responsabilità amministrativa dell'ente, e quello relativo alla tutela della sicurezza sul lavoro, al quale invece - e solo a questo - è riferibile la responsabilità amministrativa della società. Quindi sono due settori di norme, ovviamente tutte estremamente importanti, ma sono due sistemi di norme diverse, perché a una soltanto si ricollega la responsabilità amministrativa dell'ente, cioè quella relativa, come tutti quanti sappiamo, agli infortuni sul lavoro, e non invece quella relativa alla sicurezza della circolazione, che è tutta un'altra cosa. Ora, la tesi di fondo che mi sembra poco bisognevole di dimostrazione è che il disastro che (audio insufficiente - parole incomprensibili)...

(più voci fuori microfono)

AVV. STILE - Me ne accorgo anche da qua, me ne accorgo pure io perché mi manca la voce, come dire, non la mia, ma manca la voce... che devo fare? Ditemi.

PRESIDENTE - Il tecnico ci può dare una mano? Perché se non va un cavo... si può sostituire il cavo? Allora chiamiamo il tecnico.

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - Con l'Avvocato Manduchi funzionava, invece...
vediamo un po'... sembra di sì.

AVV. STILE - Sì, per ora sì. Anche l'altro. Va bene?

PRESIDENTE - Grazie.

(più voci fuori microfono)

AVV. STILE - Adesso forse va bene.

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - Grazie. Grazie.

AVV. STILE - Allora, quello che... il concetto che volevo esprimere, per la verità elementare, e che già è stato ripreso da altri, ovviamente, è che è il disastro che ha cagionato tutte queste vittime, ma il disastro non è stato a sua volta cagionato dalla violazione di norme antinfortunistiche, di norme antinfortunistiche relative alla tutela, cioè alla tutela del lavoro. Infatti nessuna delle norme specifiche antinfortunistiche che sono state contestate ha inciso sull'evento disastro, né tantomeno ha coinvolto, come sappiamo bene, lavoratori di R.F.I. S.p.A., che in questo momento sto difendendo. E questo è il primo aspetto. Il secondo aspetto, che risulta appunto dal capo di imputazione con estrema chiarezza, è che le misure tecniche che si assume essere state omesse per finalità di risparmio, un requisito che come sappiamo è necessario ai fini della responsabilità amministrativa, non attengono alla sicurezza sul lavoro, bensì al diverso settore della sicurezza del trasporto ferroviario. Dico

tutto questo a prescindere ovviamente dal merito della questione, questo è ovvio. Sappiamo che... sappiamo che l'articolo 25 *septies*, sia in fase di formazione sia in fase di prima applicazione, aveva dato luogo a delle problematiche - mi ricordo anche io partecipai attivamente al dibattito, specialmente prima dell'introduzione - per la assoluta difficoltà di collegare un delitto colposo a interesse o vantaggio dell'ente. Nessun ente, anche il più criminale di tutti, può avere interesse a un omicidio colposo. E' tra l'altro una contraddizione in termini. Per poter far sopravvivere... il problema è superato perché la giurisprudenza fino alla ThyssenKrupp naturalmente ha detto che dobbiamo guardare all'azione, se l'azione è volta a ottenere un vantaggio o un risparmio, normalmente un risparmio, normalmente è un omissione di risparmio, e quindi non dobbiamo interpretare il reato colposo in senso restrittivo, facendo riferimento solamente alla condotta. Questo è un dato di fatto oramai acquisito. Io sono un legalitario, quindi a me piace che il principio di legalità sia sempre rispettato. In questo caso purtroppo non è stato così, però è inutile stare a discutere in questa sede e riprendere un discorso che forse si sarebbe potuto recepire prima, formulando le norme in maniera più corretta.

E allora veniamo a quello che è il punto, cioè alle norme

antinfortunistiche che sono state contestate, per vedere se effettivamente si può individuare una correlazione tra queste norme e il disastro. Allora, le norme contestate, guardate, sono... io non è che... posso semplicemente indicarle, sono quelle dei capi di imputazione, ve le riepilogo, non le posso ovviamente leggere perché sono pagine e pagine di note. Poi magari se, come penso, successivamente consegnerò una memoria, le ho riportate per esteso queste norme, per far vedere come nelle cinque pagine di norme che ho elencato e riprodotto non ci sta nulla che possa riguardare il verificarsi dell'incidente, laddove è la stessa contestazione che ricollega il verificarsi dell'incidente a una serie di presunte omissioni, di cui si è parlato, cioè picchetto, detettore di svio, velocità, barriere e così via, che non hanno assolutamente niente a che vedere con le norme relative agli infortuni sul lavoro che sono state contestate, nella maniera più assoluta. Comunque le norme che sono state citate: articolo 3, lettere a, b, c, d, e, h, del Decreto Legislativo 626/'94; l'articolo 4 comma primo del Decreto Legislativo 626/'94; articolo 4 comma quinto lettera b, h, n e q del Decreto Legislativo 626/'94; poi passiamo all'81/2008: articolo 15, comma 1, lettere a, b, c, e, f, g, t e u; sempre del Decreto Legislativo 81/2008, l'articolo 17, l'articolo 18, lettere h, q, z; poi ancora l'articolo 28, commi 1 e 2, del Decreto

Legislativo 09 aprile 2008/81; articolo 71 del Decreto Legislativo 09 aprile 2008/81; sono tutte norme piuttosto estese, riportanti pagine e pagine di norme, dove però non si trova assolutamente niente; e poi dulcis in fundo, perché non mancano mai, le solite norme del codice civile che mi sembrano quanto mai poco appropriate alla circostanza, cioè il 2043, il 2050, il 2051 e il 2086. Io mi chiedo appunto il 2043, risarcimento per fatto illecito, sono norme che conosciamo tutti quanti, quelle di diritto del lavoro io le conosco un po' di meno perché sono troppe, quindi bisogna andarle a vedere, ma questa qua "Risarcimento per fatto illecito. Qualunque fatto doloso o colposo cagiona ad altri un danno ingiusto obbliga colui che ha commesso il fatto a risarcire il danno". "Responsabilità per l'esercizio di attività pericolose" - tutti quanti lo sappiamo - "chiunque cagiona ad altri nello svolgimento di un'attività pericolosa, per sua natura o per la natura dei mezzi adoperati, è tenuto al risarcimento, se non prova di avere adottato tutte le misure idonee a evitare il danno". 2051: "Danno cagionato alle cose in custodia", onestamente non mi è molto chiaro, comunque "ciascuno è responsabile del danno cagionato dalle cose che ha in custodia, salvo che provi il caso fortuito". E poi il 2087, "Tutela delle condizioni di lavoro. L'imprenditore è tenuto ad adottare nell'esercizio dell'impresa le

misure che secondo la particolarità del lavoro, l'esperienza e la tecnica, sono necessarie a tutelare l'integrità fisica e la personalità morale dei prestatori di lavoro". Tutte norme diciamo, queste qui del codice civile, molto note, ma sulle quali non penso che sia impossibile... innanzitutto non capisco quali siano i riferimenti e in secondo luogo penso che non sia possibile impostare su di esse il problema della responsabilità dell'ente.

Quello che sto dicendo muove da una considerazione direi basilare ed elementare, che anche la responsabilità amministrativa dell'ente si regge sul principio di legalità. L'articolo 2 del Decreto Legislativo 231/2001, in riferimento all'articolo 25 *septies*, che ancora più chiaramente in seguito alla modifica apportata all'articolo 300 del Decreto Legislativo 81/2008, richiede la violazione di norme sulla tutela della sicurezza del lavoro, cui riferire morti o lesioni. Quindi ci vuole questo collegamento tra violazione di norme antinfortunistiche e determinazione dell'evento morte o lesioni. Io, insomma, ripeto, non ho voluto infliggervi la lettura delle sei pagine piccole piccole di queste norme, però posso affermare che la dimostrazione dell'inconferenza di questo richiamo discende proprio dalla semplice lettura di queste norme. Forse un'unica eccezione, che si potrebbe configurare, è

quella relativa all'articolo 18, comma 1, lettera q, del Testo Unico 81/'08, perché questa norma ha una funzione tutt'affatto particolare, cioè pur essendo inserita nel corpo delle norme a tutela del lavoro, ha una funzione di protezione non dei lavoratori ma della collettività e dell'ambiente, nel senso che essa pone un limite, o meglio un bilanciamento, tra le misure tecniche adottate dal datore di lavoro e i rischi per la salute della popolazione e la salubrità dell'ambiente. Cioè, non si può scaricare sulla collettività o sull'ambiente l'adozione delle misure tecniche rivolte all'ambiente di lavoro. E' una cosa abbastanza evidente. Se io devo tutelare l'ambiente di lavoro di fronte a gas, a polveri e così via, non è che posso tutelarlo buttandoli fuori sulle case adiacenti allo stabilimento. Questo è un concetto di carattere elementare, che però, come è chiaro, è per ragioni sistematiche che è collegato nel corpo dell'81/'08, ma non ha niente a che vedere specificamente con la tutela del lavoratore.

Un altro aspetto che vorrei evidenziare è un fatto più di colore che di sostanza, è la contestazione mossa dalla ASL all'ingegner Elia e ad altri esponenti di R.F.I., contestazione che è stata depositata dal Pubblico Ministero all'udienza del 16 giugno '14... 16 luglio '14, dove si vorrebbe riportare la tematica dei picchetti, del detettore di svio, della velocità, e magari anche delle

barriere, alla violazione di norme antinfortunistiche. C'è un'asserzione a questo riguardo. A parte il merito delle contestazioni, questo certamente non è... questo certamente... né si può fare a meno di rilevare un fatto che è mio dovere segnalare, cioè la tempestività di questa contestazione, tempestività di questa contestazione a quattro anni di distanza, e neppure su iniziativa autonoma della ASL, non è che la ASL ad un certo punto ha detto "oh, ci siamo dimenticati di contestare queste norme antinfortunistiche", che tali non sono ovviamente. No. Ma su input... espressamente su input della Procura. Pagina 4 di 17 relazione ASL: "Si premette che a seguito dell'esame degli atti di indagine trasmessi da codesta Procura nel mese di marzo 2013 e relativi al procedimento in epigrafe, è emerso quanto segue"... e danno queste indicazioni. Cioè, è tutt'altro che un'iniziativa spontanea della ASL dopo quattro anni, ma è semplicemente su input della Procura. Ed è tanto stata impegnata la ASL nell'approfondire l'esistenza di queste contravvenzioni che poi son passate ancora da allora tre anni e non si è fatto assolutamente niente. Quindi una strumentalizzazione direi del tutto evidente, e per la verità anche, secondo me, mi permetto di dire poco seria, perché non si è fatto niente, quindi chiaramente poco seria, di un tentativo di far passare le norme che riguardano la sicurezza della circolazione, che

ci sono ovviamente, per norme relative alla sicurezza dei lavoratori.

Come vedremo poi c'è un altro problema di fondo che è piuttosto complesso e noioso, che riguarda l'applicabilità dell'articolo 81/2008 al caso specifico, in quanto... non voglio anticipare, in quanto ne viene esclusa espressamente l'applicabilità al trasporto ferroviario. E' un punto che affronterò di qui a poco. Ecco, vediamo un attimo, per quanto concerne il reato presupposto, cioè l'omicidio e lesioni personali gravissime, con violazione delle norme antinfortunistiche, che emerge dalla contestazione. Dalla contestazione emerge una carenza, la carenza del capo di imputazione che, come è formulato, non mette la difesa nelle condizioni di capire quali sarebbero state le misure tecniche che avrebbero evitato gli eventi morti e lesioni verificatesi, attribuibili ad omissioni di cautela della società e con riferimento a quale persona fisica, perché io ho letto, a parte le limitazioni dovute alla carenza del capo di imputazione, quante sono le persone fisiche di R.F.I. attraverso le quali, attraverso il comportamento e le condotte delle quali verrebbe poi caricata la responsabilità sulla società. Quindi non è indicato quali sarebbero state le misure tecniche che avrebbero evitato gli eventi e fondamentalmente - io anticipo temi che dovrò trattare in maniera diffusa -

perché tutte queste persone, perché tutte quante, come ha messo in evidenza anche Padovani, non hanno manco... non è stata manco contestata una cooperazione. No. Tutti quanti singolarmente si sono messi in testa di far risparmiare denaro a R.F.I., oppure far trarre un vantaggio a R.F.I. Questa è la contestazione così mal formulata. Quindi va evidenziata con chiarezza la evidente discrasia nella contestazione alla società ex Decreto Legislativo 231, tra il richiamo alla normativa antinfortunistica, che è inconferente rispetto all'evento, e le misure tecniche che si assumono omesse per ragioni di risparmio, funzionali all'evento, le solite cose, il picchetto, il detettore... che sono del tutto estranee al Decreto Legislativo 81/2008. E non è solo questo, come vedremo. D'altro canto, in considerazione del fatto che la società è chiamata a rispondere di fatti colposi attribuibili a soggetti che rivestono posizioni apicali e/o, come abbiamo visto, a soggetti a questi sottoposti, la contestazione lascia presumere la violazione degli articoli 6 e 7 del Decreto Legislativo 231/2001, ma la fattispecie complessa dell'illecito amministrativo, che a mio sommo avviso è una fattispecie complessa che comprende... cioè il reato presupposto e il comportamento della società, e quindi anche l'elemento non psicologico certamente ma soggettivo della società, è stato totalmente omissso dalla

contestazione. Il che significa che la contestazione non ha tenuto minimamente conto dell'esistenza, eppure era stato ampiamente diffuso, motivato, prodotto anche all'udienza preliminare, di un modello organizzativo che serviva - ovviamente nel caso in cui si fosse trattato di infortunio sul lavoro, poi vedremo che non è - a dimostrare che per gli infortuni sul lavoro la società si era messa perfettamente in regola sulla base anche - come vedremo in seguito - di certificazioni più che adeguate. Questo non è stato assolutamente... non se ne è proprio... il capo di imputazione non ha proprio considerato questo aspetto. Come vedremo quando affronterò specificamente il tema del modello organizzativo, la giurisprudenza, scarsa ma esistente, ha sempre richiesto che non solo bisogna tenerne conto in sede di giudizio, ma deve essere messo in evidenza in tema di contestazione, perché se non c'è il modello non c'è il modello, ma se c'è il modello bisogna spiegare perché il modello non funziona. Ma questo sotto il profilo già della contestazione, perciò ne faccio un accenno in questa sede. Ma capirete bene che non essendoci contestazione non c'è stata nessuna istruttoria dibattimentale, almeno dal punto di vista accusatorio, su questo tema. Nel corso del dibattimento la Pubblica Accusa ha ignorato questo tema. Indubbiamente i temi erano tanti, non è che... anzi, poi mi fa piacere pure,

per certi versi, è un dato di fatto che non è stato assolutamente toccato.

Nella discussione, per la verità, il Pubblico Ministero ha sottolineato... come dire, ha recuperato, ha cercato di recuperare spazio, dicendo che vi sarebbe un'inversione dell'onere della prova, in questo caso, con implicita ammissione, ma del resto non ce n'era bisogno, di non avere provato quello che le norme richiedono che fosse provato, perché la responsabilità dell'ente sarebbe riferita a reati commessi da soggetti apicali (pagine 24 e 25 del verbale del 20 settembre 2016, riprodotto... ecco), perché dice... "soggetti che sono indicati nelle contestazioni ex 231 sono tutti soggetti apicali". Come, vi siete scordati di modificare il capo di imputazione. Io l'ho letto, pignolescamente. Ma proprio per far vedere che per ben due volte il capo di imputazione indicava come soggetti apicali esclusivamente l'ingegner Moretti e l'ingegner Elia, e tutti gli altri li riteneva subordinati. Io sono convinto che una parte di questi altri soggetti effettivamente sono soggetti ai quali vada riconosciuto un ruolo apicale, ne sono convinto, però io non so quali, quali sì e quali no. Ci dovevano pensare prima. Ci doveva pensare prima a modificare il capo di imputazione a questo riguardo. E non ci hanno pensato, viceversa. Perciò dice "siccome sono tutti apicali" - ecco, prima premessa, purtroppo non suffragata da un capo

di imputazione modificato - "basta dimostrare che il reato sia stato commesso da uno dei soggetti apicali e che l'ente abbia tratto un benché minimo interesse o vantaggio". Va beh, è chiaro, passiamo per la dimostrazione, come direi sia ovvio, della responsabilità di uno dei soggetti, almeno dei soggetti apicali, e poi dopo sul fatto che l'ente... basta che l'ente abbia tratto un vantaggio. Altra affermazione insomma che, come vedremo, proprio galleggia sul vuoto. "Per quelli non apicali" - dice mi pare il dottor Amodeo - "è necessario comprovare, ma non è il nostro caso, e comunque esiste anche questo, è necessario provare quella che si chiama la colpa di organizzazione". Eh beh, insomma, non è che le cose stanno proprio così. Nel momento in cui nell'ambito del 231 sono entrati i delitti colposi, in particolar modo omicidio e lesioni colpose relative agli infortuni sul lavoro, va beh, il Decreto Legislativo 231/'01 ha subito delle strutturali modificazioni, strutturali modificazioni non apportate, come pure sarebbe stato opportuno, da un intervento chiarificatore del legislatore, ma apportate dalla natura stessa dei reati colposi, mentre fino a quel momento erano stati soltanto delitti dolosi ad essere oggetto della... fatto sta che mi pare che erroneamente, ritengo in un atteggiamento più che altro difensivo che offensivo, si sia voluto sostenere erroneamente che la responsabilità

degli enti sia una responsabilità... possa essere una responsabilità fondata di tipo oggettivo, di tipo meramente oggettivo. E questo sappiamo tutti quanti benissimo che non è, sappiamo benissimo che non è e in particolar modo sappiamo benissimo che non può essere quando la società si è data tempestivamente, quindi prima del fatto, un adeguato modello organizzativo. Ora, la R.F.I. - il tema sarà sviluppato successivamente, oggi ma successivamente - presentava, noi l'abbiamo prodotto, quindi il Tribunale lo conosce benissimo, un modello organizzativo assolutamente aggiornato per quanto riguarda non solo la parte generale ma proprio la parte speciale relativa agli infortuni sul lavoro, in rapporto ai rilievi che poi sono stati fatti e sui quali pure torneremo - è dotata di un organismo di vigilanza particolarmente attento, e voi avete avuto modo, signori del Tribunale, di ascoltare il dottor Greco, che faceva parte dell'organismo di vigilanza e determinava il collegamento con l'audit, che è fondamentale, che è il braccio dell'organismo di vigilanza, avete sentito e questo modello organizzativo di R.F.I. è stato modificato più volte nel corso degli anni, proprio perché non è qualcosa di statico, ma è qualche cosa che si deve aggiornare a seconda delle esigenze verificate. Quindi anticipando, perché io mi sto fermando ancora sui limiti e sulle carenze del capo di imputazione, della

contestazione, noi abbiamo già provato, e da questo dobbiamo partire, che R.F.I. ha adottato, fin dall'entrata in vigore del decreto 231/2001, un modello di organizzazione e gestione in funzione preventiva dei reati presupposto, come previsti nella prima versione del Decreto Legislativo 231; che tale modello è stato costantemente aggiornato; che un aggiornamento specifico nella parte speciale è stato predisposto anche a seguito della previsione della responsabilità amministrativa degli enti per i reati di omicidio colposo e di lesioni colpose aggravate dalla violazione delle norme sugli infortuni sul lavoro, uniformandosi alla specifica disciplina; che in particolare ai fini della tutela dei lavoratori si fa riferimento anche al SIGS, al sistema integrato di gestione della sicurezza, già operante in R.F.I. S.p.A. Il sistema integrato di gestione della sicurezza integra tre livelli di sicurezza: sicurezza dei lavoratori, sicurezza ambientale e sicurezza della circolazione ferroviaria. Se ne è parlato a lungo, ovviamente. Ma ai fini dell'applicabilità dell'articolo 25 *septies* quello che rileva è solamente la parte relativa alla specifica sicurezza dei lavoratori, che è poi richiamata nel modello organizzativo ad hoc, modello organizzativo fatto in funzione proprio dell'articolo 25 *septies*. Questo modello organizzativo riceve la certificazione della British Standard OHSAS 18001 2007,

quindi certificata. Poi abbiamo dimostrato che è operativo un autonomo organismo di vigilanza, dotato dei necessari poteri, che effettua puntuali analisi e verifiche periodiche, oltre che una sezione audit che collabora con le strutture tecniche e procede anche ad autonome verifiche. Ora, questi documenti, che noi pure abbiamo prodotto tempestivamente, non risultano né esaminati né presi in considerazione dall'accusa. E vorrei ricordare appunto, a conferma proprio della dimenticanza di questo tema, che forse anzi oggettivamente è secondario rispetto al tema di fondo, io mi rendo conto di questo, che il teste Landozzi ha ribadito, quando è stato sentito, di non avere proprio guardato il modello organizzativo, all'udienza del 29 ottobre 2014, pagina 89. Da questo la Procura ha dedotto che non fosse stato aggiornato il modello organizzativo, che non esistesse l'organismo di vigilanza in tutte le società del gruppo e addirittura che mancasse la funzione di *internal audit* - questo a pagina 256 del verbale del 10 febbraio 2016. Ora, questi documenti, appunto, ripeto, erano stati depositati nel corso dell'udienza preliminare, prodotti all'udienza dibattimentale del 19 marzo 2014, ma ciononostante il Pubblico Ministero non ha ritenuto di modificare l'impostazione, evidentemente presa dal teste Landozzi, atteso che ancora nel corso della discussione, 20 settembre 2016 a pagina 47 del

verbale, si afferma, devo dire erroneamente, falsamente, insomma in maniera sbagliata "diciamo che non vi fossero in R.F.I. un organismo di vigilanza e la funzione di *internal audit*", eppure tali organi si sono personificati davanti a voi con l'intervento del dottor Greco, direttore appunto della funzione *internal audit* e membro dell'organismo di vigilanza all'epoca dei fatti. Questo è stato all'udienza del 10 febbraio 2016. Ecco, questo... per quanto riguarda Landozzi vorrei far vedere, a parte un po' la spocchia di questo Landozzi, ma anche diciamo l'impostazione scorretta... va beh, meglio leggere, che è la cosa migliore. Allora, io chiedo: "Volevo fare una domanda come difensore della persona giuridica, spero poi di compendiare anche tutte le altre. Volevo chiederle, ingegnere buongiorno"... "Non sono ingegnere". Va beh... "No, no, no, per carità. Le volevo chiedere una cosa: ma il rapporto alle domande che le ha rivolto l'Avvocato Dalla Casa io volevo chiederle, lei il modello organizzativo di R.F.I. ha avuto modo di vederlo o ha visto solamente il sistema integrato di gestione? Parlo del modello organizzativo della 231". "Io ho valutato e abbiamo valutato il manuale del Sistema di gestione integrato". Quindi ha visto il manuale del Sistema di gestione integrato e non dice se ha visto o non ha visto il modello organizzativo. "E allora lei quindi il modello organizzativo non l'ha visto"? gli chiedo. "Cioè, il

modello organizzativo valido nel 2009, quindi all'epoca dei fatti, lei non l'ha visto"? Guardi come risponde. Non dice no. "Noi abbiamo valutato il manuale di sistema e la documentazione, tutto il modello organizzativo; abbia pazienza, è tutto". Dico: "No, scusi tanto, è un po' diverso il discorso", dico io molto pacatamente. "Avevo capito che c'era questo equivoco e ho cercato anche di intervenire prima. Lei ha detto, a domanda dell'Avvocato Dalla Casa, che non c'era organismo di vigilanza. La cosa quindi mi ha lasciato assolutamente perplesso". Landozzi: "La documentazione agli atti, ho detto. Non evidenzia la documentazione agli atti, ho risposto all'Avvocato". Insomma, io gli faccio una domanda: "Tu hai visto o no questo modello organizzativo"? Non vuole rispondere. Io dico: "No, il Tribunale sa, perché noi abbiamo... lo sa, perché noi abbiamo prodotto il modello organizzativo, che su questo punto, esattamente al punto 5, indica invece l'organismo di vigilanza e dà delle indicazioni specifiche circa l'indipendenza. Se vuole Presidente le possiamo... purtroppo non abbiamo"... Pubblico Ministero, interviene il dottor Giannino: "Chiedo scusa, c'è opposizione a questa domanda. C'è opposizione a questa domanda nella parte in cui è stata rilevata la totale assenza della valutazione del rischio specifico, per cui esiste questo preciso e del tutto irrilevante... l'esistenza di un organismo che dovesse sanzionare una

condotta che non era prevista nel sistema di gestione". Cioè, interviene in una maniera... insomma, dà un giudizio in sostanza, dà un giudizio per opporsi a una domanda. E va beh, comunque non fa niente, non è che sia importante. Per fortuna interviene il Presidente che dice: "Però ai fini della 231 è rilevante". E' quello che cercavo molto sommessamente di chiarire e che fortunatamente il Presidente chiarisce. Eh, però a difesa di Landozzi il Pubblico Ministero allora incolpa R.F.I. di avere fornito una documentazione parziale alla ASL. Dice "e ovviamente la ASL ha chiesto la parte del modello organizzativo relativa ai reati in materia di sicurezza sul lavoro". Questo è a pagina 48 dell'udienza del 20 settembre 2016. Ma non è... quindi, come a dire, l'ha chiesta e non l'ha avuta, perciò è caduta nell'equivoco, non so, nella trappola. Ma questo però pure non è vero e - come dire - conferma gli equivoci del Pubblico Ministero, dell'Ufficio del Pubblico Ministero in relazione a questa cosa, perché noi abbiamo prodotto quello che era stato chiesto dalla ASL, in particolar modo, e a firma di Landozzi, Zallocco e La Spina, e se vedete loro effettivamente chiedevano: sistema di gestione della sicurezza redatto il 29 giugno 2009, in conformità alla disposizione 13/2001, nonché alle previsioni di cui all'articolo 13 del Decreto Legislativo 162/2007. E questo hanno avuto, ovviamente. Questo hanno

avuto. Ma non è vero che avessero chiesto il modello organizzativo ex 231. In quel momento là il problema non lo si poneva proprio. Ora... forse all'epoca non era sufficientemente nota la differenza tra il sistema integrato di gestione della sicurezza e il modello organizzativo, che in effetti ne è una parte, perché il modello integrato riguarda ambiente, sicurezza della circolazione e sicurezza dei lavoratori; il modello organizzativo ai fini della 231 è invece un modello organizzativo che si limita naturalmente e non sarà spero in contraddizione col sistema integrato di gestione, ma è ad hoc proprio per il rispetto delle indicazioni che vengono dall'articolo 25 *septies*. Quindi in questo caso R.F.I. aveva dato semplicemente e precisamente quello che era stato chiesto. Al limite poteva essere sbagliata la richiesta. Ecco, quello che dico è che Landozzi, che abbia arbitrariamente... da dove abbia arbitrariamente dedotto l'inesistenza di un organismo di vigilanza, di un *internal audit*, comunque di un modello organizzativo, non si riesce a capire, a parte appunto l'evasività delle risposte, perché mi pare strano che Landozzi, anche se non è ingegnere, non conoscesse a questo punto la problematica.

Io, così, concludo sotto questo aspetto, perché il teste, il dottor Greco, all'udienza del 10 febbraio 2016 aveva specificato in maniera estremamente precisa tutto quello

che aveva fatto... che aveva fatto R.F.I. a questo riguardo e quindi, di fronte a un processo, l'abbiamo riprodotta ma non ve la leggo tutta quanta perché sennò... perché è abbastanza lunga, però l'abbiamo riprodotta e chiarisce benissimo qual è l'organizzazione, per la verità direi impeccabile di R.F.I. a questo riguardo. Sì, indicate appunto... sì, mi indicavano comunque di dare quantomeno le pagine, che sono 261, 62 e 63... 261, 262 e 263. Va bene. Ecco. Quindi, per spiegare, ancora un gravissimo difetto di contestazione di fronte al fatto che l'ente aveva prodotto già in udienza preliminare, ottemperando al proprio onere di allegazione, i modelli e numerosi... i modelli e numerosi documenti correlati. E questo diciamo però non ha fatto sì che si arrivasse a una contestazione che tenesse conto della materia disponibile, ma una contestazione così caotica, così contraddittoria e così carente per quanto concerne i contenuti. Questo l'ha detto anche la Cassazione, la Sesta Sezione Penale, una sentenza non proprio recentissima, ma comunque la 27735 del 18 febbraio, depositata il 16 luglio 2010, ha dato questa indicazione circa la necessità che la contestazione contenga il riferimento specifico; molto in termini anche il Tribunale di Milano, il Gip D'Arcangelo, che è un noto studioso del settore, con una sentenza del 03 novembre 2010. Mi riservo... mi riservo successivamente di

produrre, se produrrò poi la memoria, di produrre anche questa giurisprudenza, la giurisprudenza che di volta in volta cito.

Un'altra carenza, perché non abbiamo finito qua, cioè qua non c'è un punto di questa contestazione che si salva. I soggetti, le norme, il modello organizzativo. Anche l'indicazione sul contenuto di risparmio dei costi, perché questo, sia ben chiaro, è un altro elemento della fattispecie complessa della 231, è un altro elemento. Cioè non basta che si commetta un reato qualsiasi, nella specie un omicidio colposo, diciamo, ma bisogna che si evidenzi e si contesti qual è il risparmio sui costi, a cui tenderebbe la condotta di tutti quei gentiluomini e galantuomini che sono... tutti quanti questi qua, non si sa chi bene, chi sì e chi no, tutti quanti insieme e non in cooperazione, perché c'erano anche i dirigenti locali insieme all'ingegner Elia o all'ingegner Moretti, che però siamo fuori dal tema, tutti quanti insieme si sarebbero coordinati, ma non c'è nessuna contestazione di cooperazione, a risparmiare costi. Ecco, tutto questo non è stato indicato. Poi spiegherò pure perché non poteva essere indicato, perché in questo caso noi siamo nell'ipotesi dell'illecito - poi lo dirò dopo - come se il reato impossibile, qua siamo nell'ipotesi dell'illecito amministrativo impossibile. Però mi permetterò di spiegarlo un po' più in là.

Quello che voglio semplicemente evidenziare, quasi concludere su questo punto della contestazione, è che si assume che i delitti delle persone fisiche sarebbero stati compiuti nell'interesse e/o a vantaggio di R.F.I. Questi interesse e vantaggio sarebbero consistiti nell'evitare un rilevante impegno economico e/o finanziario, contestazione, che sarebbe stato necessario sostenere per predisporre e realizzare le misure tecniche relative all'armamento e al materiale rotabile atti a minimizzare i rischi del trasporto di merci pericolose, soprattutto in aree densamente abitate indicate nelle già citate imputazioni. Già avevo accennato, però torno, la contestazione così com'è, cioè il risparmio dei costi, come mi pare astrattamente logico, non è collegato a un risparmio sulla materia della sicurezza sul lavoro, ma è un risparmio invece in tema di sicurezza della circolazione, che è tutta un'altra cosa. Infatti, anche nel corso della discussione i Pubblici Ministeri hanno ristretto il tema della contestazione della omessa valutazione del rischio derivante dal trasporto di merci pericolose, nell'attraversamento di centri densamente abitati a velocità sostenuta. Ora, a prescindere dalle considerazioni che già sono state fatte e su cui comunque si dovrà tornare, per cui la valutazione sul rischio da trasporto di merci pericolose non incide sul rapporto tra datore di lavoro e lavoratore, ma attiene a un profilo di

pubblica incolumità, come mi pare assolutamente evidente, l'accusa però non ha spiegato come tale omissione possa integrare... abbia consentito, possa integrare un risparmio di costi alla persona giuridica. Cioè, questo discorso qua è rimasto nella penna. Né del resto ci è stato... e infatti questo non l'hanno detto nella discussione, ma non era esplicitato neanche nel capo di imputazione. L'eccessiva genericità della contestazione è - come dire - sanzionabile a livello di Tribunale. Abbiamo varie sentenze anche qua, di cui riserviamo la produzione, che si sono soffermate specificamente su quelli che devono essere i requisiti della contestazione alla persona giuridica. Però comunque resta il fatto, e sto per concludere su questo, sono stato pignolo, ovviamente, lo so, mi dispiace, però c'erano tanti punti, è stata chiamata R.F.I. a difendersi da una contestazione assolutamente carente e imprecisa. Questo viene confermato appunto dalle contestazioni elevate nei confronti di ciascuna delle persone fisiche. Le persone fisiche, apicali e non, lasciamo andare, di R.F.I., sono chiamate a rispondere di omicidi colposi e lesioni personali gravi e gravissime, in virtù delle seguenti ipotizzate omissioni, tutte palesemente estranee alla prevenzione di infortuni sul lavoro: non avere proposto, segnalato, evidenziato - va beh, poi dopo commenteremo anche, ma quando parlerò semmai dell'ingegner Elia -

l'installazione del dispositivo di rilevazione automatico, non avere proposto, segnalato, evidenziato l'emanazione di disposizioni riduttive di velocità, non avere proposto, segnalato, evidenziato la sostituzione di picchetti di tracciamento, non avere proposto, segnalato, evidenziato l'installazione di barriere di contenimento. Questo, a parte che proprio questo tipo di contestazione secondo me è la massima evidenza possibile di una valutazione a posteriori, non a priori, perché a priori nessuno si sarebbe mai sognato di indicare questi elementi, e questo mi pare proprio pacifico, oltretutto richiederebbero... allora, valutazione a priori, riuscire a vedere in anticipo questa tragedia che sarebbe successa e poi una bacchetta magica, questa sarebbe la risoluzione, la bacchetta magica per risolvere tutta questa serie di problemi che si sono evidenziati esclusivamente e per la prima volta, e in maniera sbagliata impostati, nel caso di Viareggio. Ammesso e non concesso che queste cautele avrebbero impedito l'evento, appare veramente difficile colmare l'ulteriore lacuna contestativa in rapporto all'ente. In altre parole, non è chiaro quale sarebbe stata la falla nel complesso sistema di sicurezza e di organizzazione nella società, che non risulta esplicitata, soprattutto alla luce dell'articolato quadro di suddivisioni delle competenze e dei doveri in materia, oltre che a livello dei singoli,

tra le diverse società del Gruppo Ferrovie dello Stato, le articolazioni competenti del Ministero dei Trasporti, l'A.N.S.F., nonché l'autorità europea, cioè l'ERA, e all'interno del gruppo di Ferrovie dello Stato, R.F.I. e Trenitalia, dove, come sappiamo bene, ciascuna di queste società insieme all'A.N.S.F. e al Ministero, ciascuna risponde per la propria parte di sistema. Ora, tutto questo ovviamente è rimasto ignorato, ma ignorato non soltanto per quanto riguarda la posizione della società ai fini della 231, ma rimane ignorato proprio nella totalità di questo delicato, reso delicato e difficile processo.

Allora, posso andare avanti ancora per un capitolo, poi magari una brevissima pausa, però posso andare ancora avanti senza alcun problema.

Allora, ho trattato in maniera un po' generica, generale e generica, i temi con riferimento al difetto di...

PRESIDENTE - Solo trenta secondi per la registrazione. Si può ripartire.

AVV. STILE - Allora, posso? Benissimo. Allora, dopo avere affrontato le numerose tematiche che volevano dimostrare come già dal tipo di contestazione, irregolare, sbagliata, insufficiente, derivasse l'insussistenza praticamente dell'illecito amministrativo, io adesso vorrei affrontare, ma sia pure in assoluta sintesi, un tema di carattere generale, cioè l'insussistenza

dell'illecito amministrativo. La prima cosa è l'insussistenza, chiaramente, l'insussistenza del reato presupposto. Questo è il primo aspetto che appunto non potrò in questa sede specificamente affrontare. Quindi richiamo a questo riguardo tutte le considerazioni che sono state svolte o che saranno svolte dalle difese delle persone fisiche incardinate in R.F.I., quanto ai profili di nesso causalità e di colpa che portano all'esclusione dei fatti addebitabili in seconda battuta a R.F.I. Voglio semplicemente ribadire che le contestazioni elevate alle persone fisiche e singole non presentano alcuna connessione con specifiche responsabilità di soggetti operanti per conto di R.F.I. Non costituiscono violazioni di norme cautelari, tantomeno scritte. Alle ipotetiche omissioni non sono causalmente ricollegabili gli eventi verificatisi, neppure in ipotesi. Questo porta all'esclusione della sussistenza dei reati presupposti per quanto riguarda l'impossibilità di ascriverli a responsabilità dei dipendenti di R.F.I. E sotto questo profilo già si imporrebbe il proscioglimento dell'ente. Ma naturalmente non è questo il tema che io devo trattare in questa sede.

Piuttosto vale la pena di richiamare quello che molto... secondo me molto bene, molto appropriatamente l'Avvocato Manduchi ha detto circa il profilo della incompetenza di R.F.I. in funzione delle contestazioni che sono state

mosse e di quelle attività che sarebbe dovuto proporre, non si capisce bene, proporre, indicare, segnalare. Non so come sia possibile fare... comunque non è questo il tema del momento. Ecco, invece un tema che direi è piuttosto delicato e da approfondire è quello dell'erroneo richiamo alla normativa che tutela la sicurezza dei lavoratori. Allora, ricapitoliamo. I fatti imputati a R.F.I. sarebbero stati commessi con violazione delle norme sulla tutela della salute e sicurezza sul lavoro, diciamo sicurezza sul lavoro, ai sensi dell'articolo 25 *septies*. L'articolo 25 *septies* attiene alla normativa che ha il precipuo scopo di proteggere uno specifico bene, un bene di rango costituzionale, come tutti sappiamo, quale la salute e la sicurezza dei lavoratori nel luogo di lavoro, dunque principalmente alla tutela nell'ambito di un rapporto di lavoro la cui organizzazione e gestione dei rischi incombe al datore di lavoro. Noi sappiamo tutti quanti, noi cioè i più vecchi come me, per averli vissuti, voi certamente per averli conosciuti, che nel corso degli anni, ma a partire dagli anni Cinquanta e soprattutto negli anni Settanta, si è affermata e sviluppata una particolare sensibilità per la tutela del lavoratore nei luoghi di lavoro. L'evoluzione normativa è stata abbastanza lunga e complessa, è giunta a una sistematizzazione col Testo Unico 81/2008, che effettivamente si pone come una sorta di codice della

sicurezza. Oggetto della tutela è la sicurezza del lavoratore sul luogo di lavoro, di fronte ai pericoli che possono nascere in conseguenza dell'attività lavorativa e di cui è posto a garante il datore di lavoro cui fa capo l'organizzazione e la relativa responsabilità. Questa posizione di garanzia ovviamente si estende, si estende ai lavoratori di altre imprese che prestano la propria attività negli stessi cantieri, il cosiddetto rischio interferenziale, ai terzi che si vengono a trovare eventualmente sul luogo di lavoro. Il principio è chiaro, discende dalla signoria del datore di lavoro sul luogo di lavoro e quindi dalla gestione dei rischi connessi, che restano in capo al datore di lavoro. La giurisprudenza di legittimità più volte ha ribadito che le norme antinfortunistiche non sono dettate solo per la tutela dei lavoratori nell'esercizio delle loro attività, ma anche a tutela dei terzi, che si trovino sempre nell'ambito dell'ambiente di lavoro e sempre che la presenza del soggetto passivo estraneo all'attività trovi una giustificazione e non sia del tutto atipica ed eccezionale. Queste sono nozioni... sono nozioni di carattere comune, che tutti quanti conosciamo bene.

Ora, come già accennavo, mentre il nucleo fondante l'estensione del beneficio di tutela, diciamo, a terzi, delle norme poste a presidio della sicurezza per i lavoratori, questo è incentrato sulla loro presenza sul

luogo di lavoro. In questi casi c'è quindi una differenza fondamentale tra la normativa che tutela la sicurezza della circolazione ferroviaria, ma è lo stesso per quella stradale, rispetto alla normativa relativa agli infortuni sul lavoro. Mentre quest'ultima, questa relativa agli infortuni sul lavoro, è dettata a tutela dei lavoratori e solo eventualmente sulla base della giurisprudenza citata si estende nei confronti di terzi - non voglio specificare oltre, ma insomma è possibile - la normativa a presidio della sicurezza della circolazione ferroviaria, come pure di quella stradale, ha fondamento, natura e scopi diversi, ovvero opera *erga omnes* dai rischi derivanti dall'attività di circolazione, di per sé pericolosa, e quindi anche comprensiva dei lavoratori in senso stretto. Vedete, è una cosa sicura che quando noi, tutti quanti noi, che andiamo a prendere un treno e stiamo aspettando e ci avvertono "sta arrivando un treno al binario tot, allontanarsi dalla linea gialla", è chiaro che non si riferisce questo avviso a noi come lavoratori ma a noi come utenti, che stiamo lì, eccetera. Perché non è che la mancanza... chiariamo, io oggi sto affrontando un tema molto specifico, quello della 231. Ma non è che ovviamente da parte del gestore dell'infrastruttura o dell'impresa ferroviarie manchi una posizione di garanzia nei confronti degli utenti. Nessuno di è mai sognato di dire una cosa di questo genere qua.

Sto cercando di spiegare quello che non avrebbe bisogno di spiegazioni e che è ovvio, che una cosa è la tutela fondata sul rapporto datore di lavoro/lavoratore, e un'altra cosa è la tutela per chi svolge un'attività pericolosa, ora richiamiamo il codice civile, e deve fare di tutto per evitare i pericoli. Noi siamo tutti quanti, noi, almeno io che non ho un datore di lavoro, insomma sono tutelato, però come utente ferroviario perché il treno lo prendo spesso e malvolentieri, comunque sia lo prendo, e devo essere tutelato. E questo è un problema che con la 231 non c'entra assolutamente niente. Ecco, questo è il concetto.

Ora, per quanto riguarda la responsabilità amministrativa degli enti, ex articolo 25 *septies*, le aziende ferroviarie, quindi anche R.F.I., sono ovviamente soggette, come ogni altra impresa, al rispetto della normativa specifica a tutela dei lavoratori. Si pensi a un cantiere sulla sede ferroviaria, purtroppo i maggiori incidenti succedono così, nel corso delle manutenzioni, che sono compiti precipui di R.F.I., oppure anche negli stessi uffici all'interno delle stazioni. Ecco, qui il problema è quello di una tutela di natura lavoristica. La violazione di norme poste a tutela appunto dei lavori sui cantieri ferroviari, o negli uffici stessi, è chiaramente una violazione che se dà luogo a infortuni mortali o lesioni gravi costituisce un presupposto per la

responsabilità amministrativa dell'ente. Queste sono cose piuttosto elementari, però se ci fate caso tutta l'impostazione della Pubblica Accusa è fondata proprio sul travisamento di una realtà appunto così semplice e così elementare.

Per quanto riguarda la sicurezza ferroviaria, noi sappiamo che - è stato richiamato più volte stamattina, ma non è il tema mio di oggi - dal 2007 è stato investito della relativa funzione di tutela un organismo ad hoc, l'A.N.S.F., che ne detta la disciplina e ne studia i presupposti e i fattori di rischio, interfacciandosi ovviamente con il gestore dell'infrastruttura e con le imprese ferroviarie. Ora, l'evento che si è verificato a Viareggio il 29 giugno, cioè questo terribile disastro ferroviario con tante conseguenze, è connesso a che cosa? E' connesso ai rischi intrinseci alla circolazione ferroviaria, rischi intrinseci alla circolazione ferroviaria, uno svio è un rischio intrinseco alla circolazione ferroviaria, anche la rottura di una parte di treno, come un assile, è un rischio intrinseco alla circolazione ferroviaria, uno svio lo stesso, ma non ha nulla a che vedere con le norme poste a tutela degli infortuni sul lavoro. Gli eventi morte o lesioni, ripeto ancora una volta, sono conseguenze del disastro ferroviario e non si conciliano con nessuna violazione della normativa antinfortunistica e men che meno con

quella che è stata richiamata, del tutto arbitrariamente e inappropriatamente, dal Pubblico Ministero.

Io questo tema lo avevo, insieme agli altri ai quali ho accennato, l'avevo sollevato anche nel corso dell'udienza preliminare, però insomma, il GUP non era tenuto ovviamente, ma meraviglia che certe cose proprio elementari vengano trascurate. Comunque sappiamo purtroppo come vanno le cose.

Invece un tema molto più specifico, e devo dire la verità, anche molto scoccante, sul quale sono tenuto però a intervenire, è quello della inapplicabilità, inapplicabilità del Testo Unico 81/2008 al trasporto ferroviario. Questo è piuttosto lungo, quindi...

PRESIDENTE - Aspettavo... quindi siamo al capitolo successivo.

AVV. STILE - Io non ho... non ho problemi di stanchezza. Se volete interrompere, anche magari per poco, se il Tribunale ritiene. Come preferisce il Tribunale.

PRESIDENTE - Inapplicabilità.

AVV. STILE - Sì.

PRESIDENTE - Allora ci sentiamo questo argomento dopo la pausa, questo sulla inapplicabilità.

AVV. STILE - Prego?

PRESIDENTE - Ci sentiamo l'ultimo, questo argomento...

AVV. STILE - Sì, ma questo è lunghetto.

PRESIDENTE - ...dopo...

AVV. STILE - Sì, sì, ma per me...

PRESIDENTE - ...dopo la pausa.

AVV. STILE - ...per me non c'è problema. Va benissimo.

PRESIDENTE - Allora facciamo una pausa normale.

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - Un'ora di pausa. Va bene. Se vi pare poco...

AVV. STILE - Interrompiamo?

PRESIDENTE - Interrompiamo, sì, sì.

AVV. STILE - No, va beh, io ero pronto anche a proseguire, quindi...

AVV. DE PRETE - Presidente, chiedo scusa, Avvocato De Prete per il verbale. Avvocato De Prete, se mi può dare la presenza. Grazie.

- *Viene sospeso il procedimento alle ore 13:32.*

- *Viene ripreso il procedimento alle ore 14:41.*

PRESIDENTE - Avvocato Stile.

AVV. STILE - Grazie, Presidente. Funziona. Allora, adesso passo a un tema che comporta come conclusioni - che vi anticipo - l'inapplicabilità del Testo Unico 81/2008 al trasporto ferroviario. Devo dire che sono stato stimolato ad affrontare questo tema, al quale per la verità non avevo pensato neppure precedentemente, in seguito all'introduzione di questo tema appunto dalla Parte Civile rappresentata dal professor, dal collega Marzaduri nel corso della sua discussione, oltre che dal Pubblico Ministero. Allora, il collega di Parte Civile ha ritenuto di poter superare la problematica esistente citando una

pronuncia della Quarta Sezione penale della Cassazione, relativa a un incidente ferroviario occorso in data 18 dicembre 2003 sulla linea Roma-Viterbo, gestita da ATAC, quindi non da R.F.I. Allora, in questo caso la Corte di Cassazione ha ritenuto applicabili le disposizioni dettate dal Decreto Legislativo 626/'94 al trasporto ferroviario. Quindi è un tema che non riguarda così direttamente la 231 perché ovviamente, essendo un fatto del 2003, non poteva comportare riferimenti alla 231. E la Corte di Cassazione qui ha specificato che, con riferimento al 626 del '94, non vi erano elementi tali per poter ritenere non applicabile la disciplina al trasporto ferroviario e concludendo oltretutto nel senso che in ogni caso le norme contenute nel 626/'94 fossero norme, anche se non specificamente riferibili, ma comunque risalenti a un concetto di cautela che in ogni caso sarebbe valso come colpa generica. Per quale ragione questa sentenza non è richiamata in maniera del tutto appropriata? Per due ragioni fondamentali. Prima, perché il fatto di cui si è interessata la Corte di Cassazione risale a un momento antecedente all'introduzione del Decreto Legislativo 81/2008. Pacifico. E poi perché ha per oggetto, il caso esaminato, un effettivo infortunio sul lavoro. Cioè, degli operai che stavano lavorando, operai che stavano lavorando sulla rete ferroviaria, hanno subito questo incidente. In secondo luogo però,

dato che il fatto è precedente all'introduzione dell'81/'08, bisogna vedere qual è la normativa applicabile oggi, nel caso nostro. In effetti i commi 1 e 2 prima parte dell'articolo 3 del Decreto Legislativo 81/2008 ripropongono le stesse limitazioni previste dall'articolo 1, comma 2, del Decreto Legislativo 626/'94, individuando le eccezioni per il trasporto aereo e marittimo, così come avveniva per la 626/'94. Se andiamo a vedere però invece l'81/2008, che ho voluto riproporre, per carità, per comodità di lettura, sembra, all'articolo 3, dico sembra, innanzitutto che "il presente Decreto Legislativo si applica a tutti i settori di attività, privati e pubblici, e a tutte le tipologie di rischio"; poi ci sono una serie diciamo di limitazioni, le Forze Armate, i Vigili del Fuoco, la Protezione Civile, le Università, eccetera, eccetera, con delle limitazioni per l'applicazione. Non la voglio fare lunga perché non è questo esattamente il tema che mi interessa. Però, c'è un però, che all'articolo 2... al comma 2 dello stesso articolo 3 viene aggiunta una seconda parte che estende l'eccezione al trasporto ferroviario, che la Corte Suprema, con riferimento alla 626/'94, riteneva non prevista, in relazione a un fatto ovviamente del 2003. Ora, questo comma secondo dell'articolo 3 nell'ultima versione recita: "Con decreti da emanare entro" - adesso qua viene il punto -

"cinquantacinque mesi" - cinquantacinque mesi - "dalla data di entrata in vigore del presente decreto, ai sensi dell'articolo 17, comma secondo, della legge 23 agosto '88 su proposta dei ministri competenti, eccetera, eccetera... si provvederà a dettare le disposizioni necessarie a consentire l'armonizzazione" - salto, per quello che mi riguarda - "l'armonizzazione delle disposizioni tecniche di cui ai titoli dal 2 al 12 del medesimo decreto" - cioè l'81/'08 - "con la disciplina in tema di trasporto ferroviario contenuta nella legge 26 aprile '74, numero 191 e relativi decreti di attuazione. Io dico francamente che quando ho visto nell'ultima versione questi cinquantacinque mesi dico "che è questo fatto dei cinquantacinque... come è uscito cinquantacinque mesi"? Effettivamente cinquantacinque mesi è la risultante di una serie di modifiche intervenute - e che mi permetto di sottoporre in una slide - che danno questo risultato. Il termine di diciannove mesi originariamente previsto, entrato in vigore 15 maggio 2008, è stato portato a ventiquattro mesi dall'articolo 32 della legge 30 dicembre 2008 numero 207, così come modificata dalla legge di conversione, eccetera, eccetera, con decorrenza dal 1° marzo 2009; poi è stato portato a trentasei mesi dall'articolo 6 Decreto Legislativo 30/12/2009, eccetera; a quarantotto mesi dall'articolo 2 comma 51, eccetera, eccetera; e alla fine

a cinquantacinque mesi dall'articolo 1 del Decreto Legislativo - questo è importante leggerlo - 12 maggio 2012, numero 57, come modificato dall'allegato alla legge di conversione 12 luglio 2012 numero 101, con decorrenza dal 14/07/2012. Ecco il perché questi cinquantacinque mesi rappresentano la fine non ancora raggiunta di una evoluzione che il legislatore si riserva ai fini dell'adeguamento all'armonizzazione delle disposizioni tecniche di cui ai titoli dal secondo al dodicesimo, con la disciplina in tema di trasporto ferroviario e con riferimento alla legge 26 aprile '74, numero 191. Ecco, questo riferimento, il richiamo del Decreto Legislativo 81/2008 per il trasporto ferroviario è alla disciplina specifica dei luoghi di lavoro, e alle altre disposizioni in materia ferroviaria di cui alla legge 191/'74. Quindi sono necessarie per legge specifiche norme di armonizzazione rispetto ai titoli dal 2 al 12 del Decreto Legislativo 81/2008. Io mi permetto semplicemente di elencare quali sono questi titoli, fermandomi solamente su quelli di interesse. 2: Luoghi di lavoro; 3: Uso delle attrezzature di lavoro e dei dispositivi di protezione individuale; 4: Cantieri temporanei o mobili; 5: Segnaletica di salute e sicurezza sul lavoro; 6: Movimentazione manuale dei carichi; 7: Attrezzature munite di videoterminali; 8: Agenti fisici; 9: - mi soffermo un attimo - Sostanze pericolose, che è il titolo

9. 10: Esposizione ad agenti biologici; 11: Correzione di atmosfere esplosive; 12: - mi soffermo anche su questo punto - Disposizioni in materia penale e di procedura penale, tra cui l'articolo 25 *septies* della legge 231/'01. Con riferimento al trasporto ferroviario, il comma 3 detta la seguente disciplina transitoria, che cerco di proiettare: "Fino all'emanazione dei decreti di cui al comma 2, sono fatte salve le disposizioni attuative dell'articolo 1, comma 2, del Decreto Legislativo 19 settembre '94 numero 626, nonché le disposizioni di cui al Decreto Legislativo 27 luglio '99, 271, al Decreto Legislativo 27 luglio '99, 272, al Decreto Legislativo 19 agosto '99, 298, e le Disposizioni tecniche del Decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile '55 numero 546, nonché del Decreto del Presidente della Repubblica 07 gennaio '56, 164, richiamati dalla legge 26 aprile '74, numero 191, e dai relativi decreti di attuazione". Quello che devo rilevare è che è stato eliminato dal Decreto Legge 57/2012 l'inciso "decorso inutilmente tale termine trovano applicazione le disposizioni di cui al presente decreto", quindi è stato eliminato questo. Visto che il tempo passava e non si riusciva ad arrivare a una soluzione, è stato eliminato questo inciso. "Gli schemi dei decreti di cui al citato comma 2 del presente articolo sono trasmessi alle Camere per l'espressione del parere... eccetera, eccetera".

Questo qua è il testo ultimo, come risulta, all'esito delle modifiche introdotte dal Decreto Legislativo 57/2012, convertito in legge 101/2012. Io vorrei leggere, per fugare un po' le perplessità interpretative, che potrebbero a prima lettura rappresentarsi, quello che è previsto nel preambolo di questo decreto legge: "Ritenuta la straordinaria necessità e urgenza di emanare disposizioni tese a evitare il vuoto normativo scaturente dall'abrogazione della normativa speciale in materia di sicurezza del lavoro nell'ambito dei settori ferroviario, marittimo, eccetera, eccetera, e dall'espressa esclusione dell'applicabilità ai suddetti settori di alcuni titoli del Decreto Legislativo 09 aprile 2008, 81, come quello sui luoghi di lavoro" - e qua abbiamo i titoli dal secondo al dodicesimo - "previsto dall'articolo 62 comma 2 del citato decreto, ritenuta altresì la straordinaria necessità e urgenza di scongiurare il rischio di una sospensione delle attività operative nei settori ferroviario, marittimo e portuale, determinato dall'impossibilità di applicare le disposizioni tecniche previste dal Decreto Legislativo 09 aprile 2008 numero 81, incompatibili con gli attuali standard tecnici di esercizio applicati ai citati vettori... eccetera, eccetera". Questa è la premessa, è la premessa del Decreto Legislativo sulla quale, essendo parte integrante di una disposizione di legge, bisogna che tutti ne

teniamo conto. Per queste ragioni il decreto ha sostituito il termine finale, originariamente fissato fino alla scadenza del termine di cui al comma 2, ed è stato modificato... che è stato modificato come - come si legge - fino all'emanazione dei decreti di cui al comma 2. Questo decreto ha anche abrogato l'inciso, come vi dicevo, "decorso inutilmente tale termine, trovano applicazione le disposizioni del presente decreto". Dunque, il decreto 81/2008 continua ad oggi a non applicarsi al trasporto ferroviario. Noi abbiamo anche avuto una sentenza in termini, proprio nei dintorni, il Tribunale di La Spezia in data 16 maggio 2016 ha ribadito, ha evidenziato come il Decreto Legislativo 81/2008 ancora oggi non trova applicazione nell'ambito ferroviario, nel quale invece, per quanto ci interessa, trovano applicazione le norme della legge 191/'74. Se volete la possiamo produrre, perché è pronta, ma insomma do per scontato... la produrremo, per semplificare, non certo per necessità. I decreti attuativi e la legge specifica, ovviamente quella in materia ferroviaria, ben più volte ricordata, quindi penso che non ci sia...

PRESIDENTE - Ci chiedevamo se voleva produrre la sentenza dei colleghi di La Spezia, quella...

AVV. STILE - Questa la possiamo produrre.

PRESIDENTE - Pensavamo solo quello.

AVV. STILE - Se volete la possiamo anche produrre. La possiamo

produrre adesso o insieme alla memoria, come preferisce. E' una sentenza devo dire di primo grado, non ancora definitiva. Ma la sentenza se vogliamo (voce fuori microfono)... ce l'avete sottomano? Bene. Allora, i decreti attuativi, questi sulla cui necessità assoluta, urgenza, eccetera, eccetera, non sono stati ancora emessi, non sono stati ancora emessi ed è passato parecchio tempo. E questo è un altro punto piuttosto interessante, perché pur non essendo stati emessi è stato attivato, per la verità, dal M.I.T., dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, un tavolo tecnico con la partecipazione del Ministero del Lavoro, della Salute e delle Politiche Sociali, chiedendo anche l'ausilio tecnico a F.S. S.p.A. Il documento ce l'abbiamo? Dunque, però questo tavolo tecnico è riuscito a predisporre uno schema di decreto del Presidente della Repubblica, non ancora approvato e allo stato accantonato. Io mi permetto di... io questo qua lo posso anche dare, certo non è un testo normativo, ma ha una sua significatività per contrapporlo di fronte a tante considerazioni di tipo semplicistico, quelle che io dico la bacchetta magica che qualcuno pensa che gli imputati possano avere avuto a disposizione. Questo è un testo che riguarda una molteplicità - lo produrremo comunque sia insieme alla relazione, con allegati e così via - che dimostra come la materia di cui noi trattiamo, e in particolar modo il

trasporto ferroviario di merci pericolose, meriti un trattamento adeguato, che attualmente, sotto il profilo... sotto il profilo degli infortuni sul lavoro, sotto il profilo degli infortuni sul lavoro, qua stiamo parlando dell'81/'08, non esiste. Questo perché? Perché uno, proprio uno dei titoli che non sono stati... che non sono applicabili attualmente, come ho cercato di mettere in evidenza, del Testo Unico 81/'08, è proprio il titolo nono, "Sostanze pericolose". In relazione all'estensione di questo settore alla valutazione del contenimento del rischio, la disciplina del titolo nono attualmente non si applica al trasporto ferroviario. Fare degli articoli che sono specifici, 221, 223 e 226, non si applica al trasporto ferroviario. Quindi la contestazione di omessa valutazione del rischio sotto questo aspetto, ai sensi dell'articolo 28, in questo caso è del tutto ultronea. Io vorrei, per essere un po' più chiaro in questo settore abbastanza complesso, andare a rileggere, o a risentire, io lo posso rileggere, quello che ha detto il Pubblico Ministero dottor Giannino all'udienza del 19 settembre 2016. Allora, dice il dottor Giannino: "Andiamo all'81 del 2008, allora". Scusi se la leggo male, dottor Giannino, mi scusi se la leggo male. Allora: "Andiamo all'81 del 2008, allora, che si applica a tutti i rischi e vediamo se da qualche parte troviamo un motivo per escluderne l'applicazione dal trasporto ferroviario,

dall'esercizio ferroviario. E inizierei dall'articolo 3: "Principi comuni", capo 1. Articolo 3: "Il campo di applicazione del presente Decreto Legislativo si applica a tutti i settori e attività privati e pubblici, a tutte le tipologie di rischio". Quindi già qui c'è... non trovo nessuna esclusione, ma anzi, l'espressa indicazione "si applica a tutti i settori e a tutte le tipologie di rischio". Andiamo avanti. Lo stesso articolo 3 al comma secondo dice: "Con i decreti da emanare entro ventiquattro mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto, di concerto con i Ministri del Lavoro... eccetera, si provvede a dettare le disposizioni necessarie a consentire l'armonizzazione delle disposizioni tecniche di cui ai titoli dal secondo al 12 del medesimo decreto, con la disciplina in tema di trasporto ferroviario contenuta nella legge"". Già l'abbiamo visto stamattina quello che prevedeva gli ostacoli, eccetera, eccetera. La 191 del '74. Allora, una prima osservazione è che il dottor Giannino penso non abbia avuto modo di leggere gli aggiornamenti, di leggere la norma aggiornata e in particolar modo arrivando a quella 101/2012, che, come abbiamo visto, cambia il termine finale per l'emanazione dei decreti attuativi. E la cosa risulta piuttosto eclatante se si considera a seguire il percorso argomentativo del Pubblico Ministero. "Quindi cosa ci dice questo articolo? Intanto che si

applica a tutti i settori e a tutti i rischi. E con decreto successivo saranno armonizzati i titoli dal 2 al 12. Quindi il primo è di immediata applicazione e tutte le norme contestate in questo processo sono contenute nel primo titolo. L'omessa valutazione dei rischi, l'omessa considerazione del tipo di attività, l'omessa valutazione dei macchinari, tutto, è tutto contenuto nel titolo primo, che riguarda appunto i principi e le disposizioni applicabili a tutti i rischi. E perché l'armonizzazione con le norme del trasporto ferroviario dev'essere effettuata con successivo decreto? Ma è evidente" - dice il dottor Giannino - "perché i titoli dal 2 al 12 parlano dei luoghi di lavoro, l'altezza, le uscite di sicurezza, le docce, gli spogliatoi, l'areazione, le finestre, che sono... tutto è contenuto nell'articolo 1, che sono disposizioni generali sulla valutazione del rischio, eccetera, eccetera". Ma il Pubblico Ministero così dimentica di considerare quello che io accennavo prima, che il titolo 9 - nono - non riguarda le docce, gli spogliatoi, i bagni e così via, ma riguarda proprio le sostanze pericolose, in relazione alle quali detta norme speciali quanto alla valutazione dei rischi che derogano alle norme generali del titolo 1, le uniche dall'accusa contestate in questo processo. Ma conviene entrare in dettaglio. Il Pubblico Ministero dice ancora: "Ma la parte finale dice che decorso inutilmente il termine,

quindi in caso di mancata armonizzazione dei titoli da 2 a 12, comunque trova applicazione il decreto 81 anche nei titoli dal 2 al 12, ovviamente nelle parti che non siano incompatibili". Eh beh, ancora una volta purtroppo mi spiace dover rilevare, dover prendere atto che il Pubblico Ministero si riferisce a una versione non aggiornata della norma, non so quale sia andato a consultare - perché, come sappiamo, a seguito delle progressive modifiche fino alla riforma del 2012, continua ad escludere espressamente, anche oggi, l'applicabilità del Testo Unico 81/2008 al trasporto ferroviario senza previa armonizzazione. Quindi non è che sono passati i ventiquattro mesi dall'entrata in vigore. No, sono stati prorogati. Se abbiamo visto, siamo arrivati a cinquantacinque. Ecco. Ancora, il dottor Giannino si sofferma - però questo non lo voglio leggere tutto, è lungo, lo possiamo proiettare, ma si sofferma ancora... dice "facevo gli esempi di prima delle docce e quant'altro, quindi ancora non ho trovato un motivo per escludere la normativa dell'81/2008 dal trasporto ferroviario; ho trovato solo la 2004/49 che mi dice che tutte le direttive in materia di sicurezza ferroviaria si applicano, sono pienamente applicabili alla tutela, alla salute e alla sicurezza dei dipendenti del settore ferroviario". Anche qui c'è un'impropria citazione di una norma precedente a quella di cui stiamo parlando noi, che

è la 81/2008. E qui poi dopo dà il via a citare una serie di articoli che secondo me - con riferimento articolo 69, articolo 71 - non possono essere applicate perché esplicitamente richiedono la attuazione. Ecco, il Pubblico Ministero si è molto soffermato su questo profilo. Da un lato non mi pare che si sia reso conto dell'inconferenza... dell'inconferenza delle citazioni, con riferimento all'evento, per le ragioni che ho ampiamente esposto. Ma veniamo allo specifico. Le norme che cita, agli articoli 28, 29 e seguenti, quanto alla valutazione dei rischi, rischi oggetto, misure protettive, campo di applicazione, valgono per attività diverse da quelle relative al trasporto di sostanze pericolose, specificamente e autonomamente disciplinate nel titolo nono, che non è stato ancora armonizzato e per quello che abbiamo visto, contrariamente a quello che sembrava ritenere il dottor Giannino, non si applica, non si può applicare. Se non bastasse, l'esclusione espressa dell'articolo 3 del Decreto Legislativo 81/2008, se non bastasse questo soccorrono anche le previsioni dell'articolo 221, che limitano il campo di applicazione sotto il titolo 9, "Sostanze pericolose", parlo dell'81/2008: "Il presente capo determina i requisiti minimi per la protezione dei lavoratori contro i rischi per la salute e la sicurezza che derivano o possono derivare dagli effetti degli agenti chimici presenti sul

luogo di lavoro o come risultato di ogni attività lavorativa che comporti la presenza di agenti chimici. I requisiti individuati dal presente capo si applicano a tutti gli agenti chimici pericolosi che sono presenti sul luogo di lavoro, fatte salve le disposizioni relative ad agenti chimici per i quali valgono provvedimenti di protezione radiologica regolamentati... eccetera, eccetera". Poi 3, questo è importante: "Le disposizioni del presente capo si applicano altresì al trasporto di agenti chimici pericolosi, fatte salve le disposizioni specifiche" - attenzione - "contenute nei decreti ministeriali... eccetera, eccetera... e 13 gennaio '99 numero 41", che sarebbe la attuazione del RID. Quindi di queste norme che vengono citate, 13 gennaio '99 numero 41 è quella relativa - come tutti quanti oramai sappiamo - al RID. Dunque, le disposizioni del titolo nono ben possono applicarsi al trasporto su gomma di carburante o altro, ma non si applicano, espressamente escluse, al trasporto ferroviario di merci pericolose, che è disciplinato, anche a livello sovranazionale, dal RID recepito con il Decreto Legislativo 13/01/'99 numero 41, che è stato richiamato. Quindi è ovvio che non si possa richiedere a R.F.I. una valutazione generale del rischio trasporto su ferrovie di merci pericolose, come ha ben sottolineato peraltro in dibattimento il dottor Greco nel corso della sua audizione, nel senso che è un tema di

carattere generale attinente alla politica dei trasporti che sovrasta le competenze e le possibilità di un datore di lavoro, perché a questo si riferisce sempre l'81/'08. Con riferimento alle merci pericolose, l'articolo 28 non può essere contestato scisso dal disposto dell'articolo 223, che non si applica al settore ferroviario, così come per l'articolo 15, che non si può leggere se non unitariamente all'articolo...

(più voci fuori microfono)

AVV. STILE - Al 224, sì. E che questa sia l'unica... mi permetto di dire, che sia l'unica opzione ermeneutica praticabile, cioè l'assoluta irriferibilità, lo si evince proprio dallo schema del decreto del Presidente della Repubblica, lo schema non è ancora - lo ripeto - un testo normativo, che disciplina autonomamente il concetto di lavoro in ambito ferroviario, attrezzature, cantieri, movimentazioni dei carichi, rumori e vibrazioni. Si badi bene che lo schema dell'articolo 29 rubricato "Applicabilità delle norme del titolo XII del Decreto Legislativo 81/2008" recita espressamente: "Le disposizioni di cui al titolo XII del Decreto Legislativo 21/'08 sono applicabili nell'ambito ferroviario". Questo è lo schema. Sono applicabili, nello schema sono applicabili nell'ambito... il che vuol dire che siccome questo schema non è ancora passato, allo stato risultano inapplicabili le disposizioni, quelle che più ci

interessano in questa sede, le disposizioni del titolo XII, perché del resto mi pare ovvio che se si contempla la necessità di una previsione esplicita dell'applicabilità del titolo della legge sulle disposizioni penali all'ambito ferroviario, è evidente, in applicazione del noto brocardo *ubi lex voluit dixit*, che allo stato non è estensibile al trasporto ferroviario l'articolo 300 Testo Unico 21/2008.

Allora, tornando... un attimo solo... tornando alle considerazioni sulla legge...

(più voci fuori microfono)

AVV. STILE - Sì, scusi... no, no, stavo lontano. Tornando alle considerazioni sulla legge 626/'94 svolte dalla Suprema Corte nella sentenza citata dal professor Marzaduri, è facile vedere, direi non vi è chi non veda che il trasporto di merci pericolose viene regolato da normativa successiva alla legge 626/'94, e in particolar modo dal Decreto Legislativo 41/'99, quello del RID, che evidentemente prevale sulla base di un criterio temporale. Tanto ciò risponde al vero del resto che la stessa sentenza della Corte di Cassazione segnala che comunque le disposizioni della legge 626/'94 hanno natura di colpa generica, non riferibile quindi, anche se parliamo di fatti del 2003 che non c'entrano niente, anche oggi, diciamo, non riferibili all'articolo 25 *septies*. E per la verità, questo per spiegare - chiedo

scusa se mi permetto di dire - ma spiegare agli illustri Pubblici Ministeri la complessità di questa necessità di adattamento, ecco, la disciplina del trasporto ferroviario di merci pericolose è regolata da numerose e specifiche fonti normative nazionali e sovranazionali, perlopiù successive alla legge 626/'94, ripercorse nella nota A.N.S.F. del 15 luglio 2009, che noi riportiamo e da là abbiamo ripreso. Guardate un pochettino che massa di leggi e di disposizioni vanno coordinate per arrivare a una disciplina di tipo codicistico di questo fenomeno, trasporto di merci pericolose. Ecco, sono per la verità tantissime, e questo spiega pure per quale ragione questo decreto tarda tanto per via(?) dei cinquantacinque mesi, chi lo sa quando arriverà. Chissà se questo schema che è stato predisposto, che è uno schema ovviamente molto accurato, riuscirà a passare, o magari nessuno troverà il tempo di andarlo ad approfondire, cosa che sarebbe per la verità quanto mai opportuna, non solo per il discorso merci pericolose, ma anche per tutto il resto, l'ampio settore degli infortuni sul lavoro in materia ferroviaria. Cioè in realtà non in materia ferroviaria, relativi al trasporto ferroviario. Su questo forse non sono stato sufficientemente preciso. Questo riguarda il trasporto ferroviario. L'infortunio sul lavoro nel cantiere e così via non c'entra niente con quello che sto dicendo a questo riguardo, ma c'entra invece con quello

che ci contestano, beninteso.

Quindi le tematiche in questione, queste di cui... quelle disciplinate da queste disposizioni, esulano da questioni di tipo giuslavoristico o relative all'infortunistica sul lavoro, e attengono invece a questioni di sicurezza della circolazione. Conseguentemente, anche per disposizione normativa espressa, non può applicarsi il Testo Unico 81/2008 alla specifica attività in contestazione e dunque non può trovare applicazione l'articolo 25 *septies* del Decreto Legislativo 231/2001.

Il tema introdotto dalla discussione del Pubblico Ministero e dal collega Marzaduri è particolarmente delicato, perché il disastro ferroviario di Viareggio è avvenuto dopo l'entrata in vigore del Testo Unico 81/2008 e della sua esplicita deroga riferita al trasporto ferroviario. Non può evidentemente rivivere... perché parlo di rivivere? In ragione dell'articolo 2 sia del Codice Penale che dell'articolo 2 della legge 231/2001 non può rivivere l'illecito amministrativo introdotto dalla legge delega 123/2007, perché noi lì abbiamo la fonte originaria dell'illecito amministrativo relativo agli infortuni sul lavoro, però mi pare che esigenze fin troppo evidenti di legalità, legate al principio di legalità sia dei reati sia degli illeciti amministrativi, portano all'impossibilità di far rivivere questa disposizione. Va bene. Quindi fino all'armonizzazione

col... del decreto 81/'08 col trasporto ferroviario l'articolo 25 *septies* non può trovare applicazione, nel trasporto ferroviario, beninteso. Abbiamo citato quindi in termini specifici questa sentenza di un Giudice monocratico di La Spezia, mentre invece il caso affrontato dalla Corte di Cassazione, quello citato dal collega Marzaduri, non è assolutamente in termini, né per tempo, né per oggetto, perché quello riguarda un infortunio sul lavoro sul cantiere, quindi non c'entra assolutamente niente con quello che impropriamente ci viene contestato come infortunio sul lavoro.

Allora, io ho già fatto riferimento - passo a un altro tema - in relazione alla normativa e alla verifica in concreto della normativa contestata. Io francamente non voglio allungare troppo il brodo, perché non ho bisogno di spiegare quello che è del tutto chiaro, ossia che le norme antinfortunistiche che sono state contestate alle persone fisiche e indirettamente alla società sono assolutamente neutre, in quanto non riferite e non riferibili alle specifiche violazioni, omissioni di valutazioni di rischi, che si ritengono rilevanti nella produzione dell'evento, che sono, come sappiamo, picchetto, detettore di svio, barriere, velocità, eccetera, eccetera. Le omissioni contestate, o meglio, dovrei dire le pseudo-omissioni contestate, come già detto sopra, da un lato non sono riferibili alla tutela

della sicurezza dei luoghi di lavoro, bensì alla sicurezza della circolazione ferroviaria, ma per di più non sono collegate da nessun nesso di rischio agli eventi che si sono verificati. Conseguentemente non possono formare, per una duplice ragione, la responsabilità ex articolo 25 *septies* di R.F.I. E' inutile che riprendo i singoli temi, di cui poi magari parlerò successivamente e di cui... anche perché ne ha già parlato stamattina l'Avvocato Manduchi. Cioè il picchetto, che c'entra il picchetto con gli infortuni sul lavoro? C'entra, anzi, forse il picchetto l'unica cosa con cui c'entra è gli infortuni sul lavoro, solo che non è quello che... Il nesso di rischio, se qualcheduno si fosse fatto male vicino al picchetto perché non dipinto di bianco, allora ci sarebbe stata una ragione per applicare una contravvenzione al datore di lavoro, nella specie quello che (voce fuori microfono), ma qua il problema è che non c'entra niente. La normativa, come è stato detto tanto ampiamente ieri, per cui mi guardo bene dal tornarci, il picchetto ha una funzione di garanzia della circolazione, è un qualche cosa che è presente più o meno da tutte le parti del mondo, può essere un rischio, un ostacolo, ovviamente, per i lavoratori che si trovano ad avvicinarlo, per cui si richiede la pittura, che sia dipinto con la verniciatura in bianco per renderlo ben visibile. Ma non ho bisogno di dire ancora le cose che

sono state dette così bene ieri e anche così bene stamattina. Insomma, il picchetto, che viene ricordato solo per la verniciatura, non è qualche cosa per cui c'è una norma che lo prevede funzionale... almeno fino adesso, poi se la metteranno non lo so, ma qui non c'è nessuna norma, anche perché non era mai successo, che vede il picchetto pericoloso per le cisterne o per i treni. Il detettore di svio idem. Ne ha parlato... ne ha parlato stamattina l'Avvocato Manduchi e non voglio ripetere peggio le cose, anche perché insomma, Chiovelli, che è stato citato questa mattina, è stato all'udienza del 24 giugno 2015, si sofferma e dice, a proposito del detettore di svio... insomma, mette in evidenza come, pur essendosi dato da fare dopo l'incidente, il disastro di Viareggio, non ha a livello europeo trovato un riscontro sufficiente. Ma anche qua, il picchetto, il detettore di svio, le barriere, la velocità, sono tutte considerazioni palesemente a posteriori. E' come dire: se il treno quella mattina non fosse partito - eh certo, se si fosse saputo del disastro quel treno non sarebbe partito - non sarebbe avvenuto niente. Tutto il resto è quello che c'era, ci doveva essere, non c'era, non ci doveva essere, sulla rete ferroviaria, alla quale in verità nessuno - dico nessuno - è riuscito a muovere una benché minima osservazione. L'infrastruttura è stata considerata assolutamente indipendente e autonoma rispetto al

disastro e l'unico aggancio - perché quello è un elemento infrastrutturale - è stato il picchetto, su cui noi, tutti voi e noi, abbiamo perduto quasi metà del processo per cose assolutamente - a mio sommo avviso - assolutamente inutili.

Un'ultima cosa che vorrei dire riguardo a questo discorso è una notazione ulteriore sul tema delle qualificazioni astratte dei reati ex 231. Questo mi sembra abbastanza importante. La stessa deposizione dei consulenti della Procura, Chiavacci, Carcassi, Marotta e Mossa Verre, udienza del 1° ottobre 2014, e la loro relazione depositata in quella occasione, ha reso la ovvia osservazione che gli eventuali difetti del sistema integrato di gestione della sicurezza non avrebbero nulla a che vedere con le previsioni antinfortunistiche sui luoghi di lavoro, rapportandosi ai rischi riguardanti la popolazione esterna dell'infrastruttura ferroviaria. E' evidente che già un simile assunto pone eventuali denegate, assolutamente denegate, come vedremo tra poco, carenze del sistema integrato di gestione della sicurezza fuori dell'ambito di valutazione della sicurezza dei luoghi di lavoro che essa sola può fondare una responsabilità dell'ente.

Quindi direi che alla luce di quanto esposto mi sembra apparire con tutta evidenza che il richiamo alla normativa antinfortunistica a tutela dei luoghi di lavoro

e di cui alle contestazioni è estraneo al disastro verificatosi a Viareggio e pertanto si impone la assoluzione dell'ente per la mancanza di un presupposto essenziale ai sensi dell'articolo 2 del Decreto Legislativo 231/2001. Cioè il fatto...

(è mancata per un attimo la corrente elettrica)

AVV. STILE - ...speriamo che non... il fatto non è previsto...

(malfunzionamento del microfono per mancanza di corrente elettrica - parole incomprensibili)... che è successo?

(più voci fuori microfono)

AVV. STILE - Eh, ma ora è tornata.

PRESIDENTE - Può proseguire.

(più voci fuori microfono)

AVV. STILE - Sì. Quindi quello che ho detto fino adesso mi sembra avere dimostrato che il caso di cui discutiamo si pone all'esterno del perimetro dell'articolo 25 *septies*, per un duplice profilo, direi ontologico e normativo. Non è oggettivamente riferibile alla tematica degli infortuni sul lavoro, primo. Secondo, il Decreto Legislativo 81/2008, e quindi l'articolo 25 *septies*, non è allo stato applicabile al trasporto ferroviario, essendo il capo XII escluso e in attesa di un decreto attuativo.

Ora veniamo invece a un altro tema, che è quello della colpa in organizzazione, cioè nel senso negativo, cioè mancano tutti gli elementi, mi devo ancora occupare della colpa in organizzazione e mi pare che non abbiano

neanche... l'accusa pubblica non abbia manco provato a dimostrare; poi alla fine il discorso dell'interesse e vantaggio, che a mio sommo avviso rende l'illecito amministrativo impossibile, quello addebitato alle Ferrovie.

Allora, ho già fatto riferimento alla qualità di società di ente virtuoso da parte di R.F.I. R.F.I. si è immediatamente, si può dire, con i tempi tecnici necessari, data un modello organizzativo, poco dopo l'introduzione del Decreto Legislativo 231, e poi è andata aggiornandolo mano mano che il catalogo dei reati interessati andava crescendo. Oltre a questo ha provveduto anche a una serie di modifiche man mano che l'organismo di vigilanza le segnalasse come necessarie.

Io vorrei sintetizzare una parte un po' lunga, che poi magari lascerò nella memoria scritta, ma vorrei partire semplicemente ricordando quello che è più volte emerso e che è stato richiamato anche in senso molto apprezzativo dalla Procura della Repubblica, e cioè dalla disposizione del gestore dell'infrastruttura, la numero 13 del 2001, relativa alla sicurezza del lavoro e alla tutela dell'ambiente. Qui non c'erano direttive o altre cose, insomma R.F.I. si è mossa in anticipo e costituendo, come è stato ricordato, un esempio per cercare di arrivare ad una sistematizzazione e a una procedimentalizzazione dei processi e delle attività relative alla sicurezza della

circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario. La storia dell'attuazione, della progressiva attuazione di questa disposizione iniziale, che risale - lo anticipo - all'ingegner Elia, all'epoca in cui c'era l'ingegner Elia, come non amministratore delegato ma... è stata evidenziata questa genesi da chi ha partecipato attivamente diciamo alla produzione del sistema integrato di gestione della sicurezza e successivamente alla sua certificazione. Il discorso è lungo. Mi riferisco sia a quello che ha detto il consulente ingegner De Rosa, sia alle dichiarazioni del teste Carganico all'udienza del 06 aprile 2016, che ha cominciato a precisare come R.F.I. sia stata certificata dal TÜV di Monaco. Il TÜV di Monaco è un'importantissima... significa... qui la presenza dei tedeschi, dei colleghi e dei... ha fatto un poco (voce fuori microfono)... *Technischer Überwachungsverein*, e cioè questa è una delle maggiori società di certificazione del mondo in cui si può avere fiducia. Questo è stato un lungo, un lungo processo, e un lungo processo dal quale poi magari dal quale mi... parlerò più diffusamente al momento della difesa dell'ingegner Elia, che come l'ingegner Moretti è stato protagonista di questa scelta, di questa scelta di individuare, prima ancora che la legge lo chiedesse, un sistema integrato di gestione della sicurezza sia delle ferrovie, sia del lavoro, sia dell'ambiente. E quindi molto prima, sei anni

prima del Decreto Legislativo 162 numero 7, R.F.I. si era messa in cammino, per cui non vi potete meravigliare che essendo già pronto il sistema integrato di gestione della sicurezza, una volta entrata in funzione l'A.N.S.F., abbia potuto trovare qualche rilievo sui quali ci soffermeremo. Sono rilievi del tutto formali e assolutamente non congruenti con quelle che sono le contestazioni e con il disastro. Ecco, va bene, sulla certificazione Corganico ha ricordato che la certificazione è tra il 2003 e il 2005, all'udienza... non mi ricordo manco quale, ma non è importante, e per quanto riguarda il certificati noi abbiamo già prodotto, vero, tutti i certificati relativi... sono 198, quanti sono... 198, che io ovviamente non vi sottoporro tutti e 198, ma semplicemente, a titolo di esempio, rappresentando che si tratta di certificati che riguardano sia la struttura dipartimentale di Firenze, che poteva essere interessata, sia quelle relative proprio a R.F.I. sede centrale, insomma sono tutti quanti certificati... le certificazioni riguardano non soltanto R.F.I. in generale, ma tutte le unità territoriali, tutte, tutte quante, e tutte quante sono state certificate con piena soddisfazione. 198 certificati di conformità a che cosa? Alle norme ISO 9001, OHSAS 18001 o ISO 14001. Quindi certificazione che riguarda tutti e tre i settori del sistema integrato. Questa... questa

certificazione, in particolar modo la certificazione della British Standards, è una certificazione che è utile per... utile, utilissima per quanto riguarda la applicazione dell'articolo 30 dell'81/'08, laddove fosse ritenuto applicabile. A mio avviso, devo essere coerente, noi siamo fuori da questo settore, stiamo fuori da questo settore, cioè l'articolo 25 *septies* a noi non si applica e quindi sotto questo profilo, se non si applica neanche l'articolo 36... però per tuziorismo ci si trova ad affrontare anche questo tema, sul quale però vorrei andare in maniera... però, ecco, si applichi o non si applichi, si applichi o non si applichi, e ritengo pacifico che non si applica l'81/'08, ciò non toglie che per quella parte di attività per la quale è prevista la possibilità di rispondere ex 231, cioè non la parte relativa al trasporto ferroviario che, come abbiamo visto, è espressamente esclusa; nella parte relativa proprio all'attività, che posso dire, il bigliettaio che usa il computer male, la cosa più frequente è l'operatore ferroviario, il ferroviere che va ad aggiustare - purtroppo capitano queste cose - va ad aggiustare qualche scambio e viene investito dal treno. Ecco, in questi casi qua, per questi casi qua, per quelli che effettivamente sono infortuni sul lavoro, non per quelli che non lo sono, ma per questi in ogni caso, come già ho accennato prima, al sistema integrato di gestione della sicurezza

fu affiancato, in seguito all'introduzione del 25 septies fu affiancato il modello organizzativo specifico ex 231/2001, modello organizzativo assolutamente adeguato.

Nel corso della discussione il Pubblico Ministero ha eccepito la non applicabilità dell'articolo 30 al Decreto Legislativo 81/2008 non per le ragioni che ritengo io non applicabili, ma perché i sistemi (*audio insufficiente - parole incomprensibili*)... me ne accorgo io... ecco, adesso sì...

(più voci fuori microfono)

AVV. STILE - No, me ne accorgo io parlando se rimbombano. Allora, il Pubblico Ministero ha eccepito la non applicabilità dell'articolo 30 alle società del gruppo F.S. perché i sistemi adottati non soddisferebbero alcuni requisiti essenziali indicati dallo stesso articolo 30, questo all'udienza del 20 settembre 2016. Al momento di precisare quali fossero le carenze specificamente imputabili a R.F.I., il Pubblico Ministero afferma, questo dice, questo è tutto insomma: "Deficitario è stato anche il sistema di R.F.I., ma qui non staremo a ripetere tutto quello che abbiamo detto in sette giorni di requisitoria". Eh beh, mi dispiace dover fare la battuta, sette giorni mal spesi, sotto questo profilo, perché nel corso della requisitoria la contestazioni mosse dal Pubblico Ministero al sistema integrato di gestione della sicurezza, non al modello organizzativo, che ignorava

esistesse, come abbiamo visto, incontrano due rilievi essenziali. Cioè, le contestazioni si appuntano su questo: le contestazioni che sarebbero state mosse al sistema integrato di gestione di R.F.I. dall'A.N.S.F. determinerebbero una sua inadeguatezza sul piano della responsabilità dell'ente in rapporto all'infortunio sul lavoro. Ma voi guardate un pochettino uno che cosa deve sentire. E l'omessa valutazione dei rischi derivanti dal trasporto di merci pericolose in rapporto all'attraversamento a velocità sostenuta dei centri densamente abitati. Ora, questo ovviamente sarà un tema pure affrontato nel corso della difesa delle persone fisiche, però, abbiate pazienza, ma non si può non ribadire ancora una volta in questa sede l'equivoco di fondo in cui - secondo me volutamente, perché non è possibile diversamente - in cui cade il Pubblico Ministero in rapporto alla responsabilità dell'ente, che come abbiamo detto oggi cinquanta volte, ma purtroppo era necessario, può configurarsi solo in rapporto a violazioni giuslavoristiche. Viceversa, i rilievi mossi, questi dell'A.N.S.F., attengono alla sicurezza della circolazione ferroviaria e nulla possono avere a che fare con la normativa posta a tutela del lavoratore e assimilati. Del resto io penso che ricordiate che lo stesso ingegner Chiovelli disse "no, a me non interessa la sicurezza sul lavoro, a me interessa ovviamente - e

sono responsabile per quanto di competenza - la sicurezza della circolazione". Quindi un altro... insomma, la critica sull'impossibilità di fare riferimento all'articolo 30 del Decreto Legislativo si basa su questo tipo di considerazioni, che confermano l'equivoco di fondo. Questi, i temi di competenza dell'A.N.S.F., sappiamo quali sono. E tra le altre cose mi piace anche dire che, siccome sono sotto gli occhi di tutti, che i rilievi mossi dall'A.N.S.F. non rappresentano assolutamente una concretizzazione dei rischi verificatisi, che hanno dato luogo, che sono sfociati nel disastro di Viareggio. La valutazione del rischio trasporto merci pericolose incide - anche questo - non sul rapporto datore di lavoro/lavoratore, pure inteso nella sua massima estensione, ma sul rischio generale della circolazione ferroviaria. E sempre a questo riguardo, circa la riferibilità, se il collega Marzaduri ha ben argomentato sul perché il mezzo di trasporto possa essere considerato come attrezzatura messa a disposizione del lavoratore, nonostante le previsioni dell'articolo 62 del Testo Unico 81/2008, e quindi come il datore di lavoro debba rispondere, possa rispondere anche nei confronti degli esterni per i danni provocati dal mezzo di trasporto - ma questo se mi consentite è un tema su cui risponderà Trenitalia, perché non è un tema... no, non è un tema di R.F.I. - non si può mancare di rilevare

come Marzaduri non ha potuto spendere una parola con riferimento a R.F.I. Non ha detto una parola. Così anche il collega Carloni, che dà per scontato che la ferrovia è ambiente di lavoro, però senza precisare, perché può essere ambiente di lavoro la ferrovia, bisogna dire(?) che è la ferrovia e poi vedere quando la ferrovia è ambiente di lavoro. Ho già detto che è possibilissimo, se si lavora sui binari per mettere a posto gli scambi, la linea ferrata, o aggiustare un picchetto, quello è luogo di lavoro certamente. Però anche Carloni, che fa questa affermazione di carattere molto generale, dimentica... dimentica la peculiarità a livello normativo dei mezzi di trasporto ferroviario. In fondo, quello che bisogna sempre tenere presente è che R.F.I. mette a disposizione l'infrastruttura, la rete ferroviaria. Questo è quello che fa. Su questa rete ferroviaria poi viene esercitata l'attività pericolosa e ciascuno risponde per la propria parte di sistema. Mi pare di dire la cosa più banale e lapalissiana del mondo. Rete Ferroviaria Italiana risponde se vi sono dei difetti della infrastruttura. Se i difetti sono altrove, non sarà essa a dover rispondere in nessun modo.

Per quanto riguarda il modello organizzativo specificamente, abbiamo già fatto alcuni riferimenti. Non mi voglio dilungare troppo. Quello che però vorrei specificare è che il modello organizzativo di R.F.I. è un

modello organizzativo direi assolutamente allo stato perfetto. Tutto è perfezionabile. Infatti il modello organizzativo di R.F.I. si aggiorna col tempo, si aggiorna sempre col tempo, ha un organismo, prevede un organismo di vigilanza, lo statuto prevede un organismo di vigilanza con ampissimi poteri di controllo, di controllo... l'organismo di vigilanza ha nel suo seno il presidente dell'audit, quindi abbiamo un passaggio audit, organismo di vigilanza, organi direttivi, fino all'amministratore delegato. Quindi l'informazione per tutto quello che riguarda i rischi, non solo ovviamente per gli infortuni sul lavoro ma anche per qualsiasi altra ragione, arriva con questa... con circolarità e in tempi reali anche al consiglio di amministrazione ed amministratore delegato.

Ci sono parecchie ulteriori cose che si potrebbero dire, ma tutto sommato non mi sembra che sia indispensabile. Quello che vorrei ribadire, perché siccome un modello organizzativo può essere anche un modello cartaceo, no? L'anima del modello organizzativo, anche fatto perfettamente, è che il modello organizzativo poi funziona, e perché funzioni il modello organizzativo occorre un organismo di vigilanza che sia costituito da... che sia indipendente, che abbia una autonomia di spesa, e tutte queste cose sono assolutamente previste. L'organismo nel 2009, all'epoca del fatto, l'organismo di

vigilanza di R.F.I. era composto da tre membri, così come previsto dallo statuto all'epoca: il responsabile della direzione audit, dottor Luciano Spinsanti, che poi è stato sostituito dal dottor Edgardo Greco, che è quello che è venuto a testimoniare e ha spiegato il funzionamento, dal responsabile degli interventi di audit della sezione audit Marco D'Ambrosio, dottor Marco D'Ambrosio, e dall'assistente per le problematiche di carattere normativo nell'ambito della direzione tecnica, dottoressa Claudia Magrini, tutti soggetti indipendenti da funzioni operative, cioè mai nessuno controllore di se stesso.

Avevo preparato... avevo preparato una slide, questo è stato già... è stato già depositato questo qua, vero?

(più voci fuori microfono)

AVV. STILE - Benissimo. No, per dire, attività dell'anno 2008. E' una presa a caso, perché ne abbiamo depositate tante, per far vedere come le notizie passavano dall'organismo di vigilanza al consiglio di amministrazione, cioè nel consiglio di amministrazione c'era sempre una relazione dell'organismo di vigilanza sul Decreto Legislativo 231/81. Vedete, questo qua per esempio è prima dell'intervento, dell'ingresso del Decreto Legislativo 81/2008, però fa riferimento, nel primo periodo, già all'aggiornamento del modello ai nuovi reati relativi alla salute e sicurezza sul lavoro, legge 123/2007. E

così poi dopo anche successivamente si fa riferimento all'omicidio colposo. Questo per dire che il processo di aggiornamento è un processo assolutamente continuo. Ma è un esempio dei tanti che avremmo potuto fare.

E' inutile dire che, come ci ha detto il dottor Greco, l'organismo di vigilanza ha una piena autonomia di mezzi finanziari e logistici che ne garantiscono l'operatività, perciò il consiglio di amministrazione assicura all'organismo di vigilanza i fondi necessari, che dovranno essere impiegati esclusivamente per le spese che dovrà sostenere nell'esercizio delle sue funzioni.

Posso avere cinque minuti di pausa, Presidente? Posso avere cinque minuti di pausa?

PRESIDENTE - (voce fuori microfono)

- *Viene sospeso il procedimento alle ore 15:54.*

- *Viene ripreso il procedimento alle ore 16:13.*

PRESIDENTE - Dobbiamo prima accendere, Avvocato Stile.

AVV. STILE - Non ricordavo di averlo spento, veramente non ricordavo di averlo spento. Dunque, signor Presidente e signori, siccome ho raggiunto un certo livello di stanchezza e quindi di minor lucidità, e naturalmente questo può essere trasferito negativamente al Tribunale, allora io mi limiterò a questo punto a dare semplicemente delle conclusioni per quanto riguarda il tema che ho trattato fino a questo momento, quest'ultimo momento, che è quello relativo alla colpa in organizzazione, che io

nego. Per poi trattare l'ultimo punto, che è quello dell'interesse o vantaggio, che è anche... diciamo è un po' più interessante e anche un poco più leggero, per certi versi.

Allora, vorrei dare le conclusioni in materia di colpa in organizzazione. Quello che vorrei dire è che, come emerge dagli atti e dalle considerazioni che sono state svolte fino a questo momento, R.F.I. ha posto da sempre la massima attenzione alla tematica della sicurezza e della sua corretta organizzazione, in linea con le dimensioni, peculiarità ed importanza dell'ente. Non ci dimentichiamo di che cosa stiamo parlando, tutto il territorio nazionale (voce fuori microfono). Allora, a rischio di ripetermi, ma è una sintesi, il modello organizzativo esiste da quando è stato contemplato, da quando è stato contemplato nel Decreto Legislativo 231/2001, ed è stato costantemente oggetto di aggiornamento. R.F.I. ha attentamente considerato tutti i rischi prevedibili per la sicurezza, tutti per la sicurezza, e ha disposto un sistema integrato di gestione della sicurezza oggetto di certificazione rinnovata nel corso degli anni, di cui abbiamo dato... abbiamo depositato le prove. L'audit e l'organismo di vigilanza indipendenti e autonomi, anche con riferimento ai profili di spesa, sono risultati particolarmente attivi nel corso degli anni, con questa circolare diffusione fino agli organi massimi, cioè il

consiglio di amministrazione e l'amministratore delegato. Il sistema disciplinare a cui si faceva riferimento è integrato con il sistema integrato di gestione della sicurezza. La formazione dei dipendenti, tutti coinvolti nel controllo in tempo reale, è attentamente curata. Tutti i rischi di competenza quanto alla valutazione di R.F.I., risultano essere stati presi in considerazione. Quello che vorrei dire è che il modello organizzativo il sistema integrato di gestione della sicurezza e il modello organizzativo sono stati certificati ai sensi del British Standards OHSAS 18001/2007, quindi ultracertificati. Non sono... diciamo che i rischi ipotizzati e le eventuali carenze ad essi relative, a livello normativo non sono mai stati considerati i previsti come rischi, neppure ex post. Parlo dei picchetti di tracciamento. Non sono riconosciuti a livello internazionale e comunque non sono unilateralmente imponibili a livello europeo. Peraltro, anche se imposti, non sarebbero applicabili ancora oggi ai carri esteri austriaci. Parlo del detettore di svio, ovviamente. Non sono previsti come fattore di rischio a livello internazionale e comunque la disciplina in materia è di competenza del Ministero, per la velocità. Non sono state prese in considerazione da R.F.I., anche se con finalità del tutto diverse, inquinamento acustico, ma non realizzate per i ritardi imposti dalla Regione

Toscana, le barriere antirumore. A proposito delle barriere antirumore, sappiamo che è uno pseudoproblema, lo sappiamo tutti quanti. Volevo semplice notare come mi sembra Zallocco e Landozzi avevano proposto loro, mica noi, una cosa folle: la denuncia del sindaco e del presidente della Regione, che avevano fatto tardare questi interventi. Una cosa folle, che per fortuna non è stata fatta, folle e più o meno è stata fatta per noi.

Quindi, alla luce di queste considerazioni esistevano, erano prese in considerazione dal modello organizzativo e dal S.I.G.S. procedure di sicurezza e sistemi protettivi idonei ed efficaci in base a valutazioni ex ante del tutto adeguate. Ne segue la constatazione dell'insussistenza dell'illecito amministrativo per assenza di qualsiasi colpa organizzativa, peraltro neanche contestata, ripeto, e questo rende superfluo anche il riferimento all'esimente dell'articolo 30 del Decreto Legislativo 231/2001, laddove si applicasse nonostante la certificazione British Standards, che varrebbe certamente a... del resto, io chiedo scusa, ma se parliamo di infortuni sul lavoro, qua l'infortunio sul lavoro non c'è stato, quindi...

Lo faccio solamente perché sono in fase di riepilogo, ma la critica del Pubblico Ministero sulla non applicabilità dell'articolo 30 del Decreto Legislativo 81/2008, sostenuta nell'udienza del 20 settembre 2016, non ha

ragione di essere perché il Pubblico Ministero ancora una volta confonde le norme a tutela dei lavoratori e assimilati e quelle a tutela della incolumità pubblica. Il modello organizzativo relativo alla 81/2008 riguarda la tutela dei lavoratori. Il rilievo invece si appunta sull'omessa valutazione della tutela e della incolumità pubblica.

Ora passo a uno dei punti... al punto finale, in sostanza, che è il criterio dell'interesse e vantaggio. Anche qua vi sono alcune premesse sulle quali... che non mi pare che sia il caso di fare alcuna esibizione, perché la giurisprudenza è abbastanza compatta nel ritenere che i termini interesse e vantaggio non siano alternativi. Evito di approfondire questo tema, che comunque a noi non interessa, per il semplice fatto che vantaggi certamente non si sa da quali omissioni o azioni, non ne sono derivati, come risultato, e che queste omissioni o azioni, ma penso più omissioni che azioni, abbiano avuto una prospettiva di interesse, è facilmente smontabile come tesi, che non vorrei definire cervellotica, ma insomma, almeno dopo che abbiamo sentito la dottoressa Fiorani, che è venuta a spiegare come avviene il finanziamento di R.F.I. e come avviene il finanziamento della sicurezza, mi pare che sia una cosa - come accennavo prima - la nuova categoria dell'illecito amministrativo impossibile. Certo è che però non è che,

per andare un po' di fretta ed evitare di tediare tutti a lungo... (audio insufficiente - parole incomprensibili)... adesso non facesse scherzi in extremis, perché vorrei addirittura...

(più voci fuori microfono)

AVV. STILE - Ecco, non vorrei essere rallentato. Però comunque sia io devo riproporre il tema. Ma quale prospettiva di interesse... lasciamo perdere il vantaggio, ma quale prospettiva di interesse ha mosso quale degli imputati? Perché questo è un problema... l'interesse e vantaggio è una ulteriore caratterizzazione dell'azione colposa e viene attribuito ma a chi? Ma a chi? Lo sappiamo? No. Lo sapete? No, nessuno lo sa, neanche la Procura secondo me perché sennò ce lo contestava. Quindi è fondata un po' sul niente questa tesi. Allora, perché dicevo che secondo me è una tesi... non è una tesi, è qualche cos di buttato là, senza il minimo fondamento. Perché, come è stato anche messo in evidenza in maniera molto efficace ieri dall'ingegner Marzilli e a suo tempo, per la verità, da un testimone qualificato come la dottoressa Fiorani, gli investimenti per la manutenzione straordinaria della rete, ordinaria e straordinaria della rete e degli impianti in concessione a R.F.I., sono interamente finanziati dallo Stato sulla base dei contratti di programma stipulati tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e il gestore dell'infrastruttura. La

dottorressa Fiorani è stata molto... si è dilungata molto opportunamente sui meccanismi di finanziamento e in particolar modo sul... non solo sul contratto, ma sulla contrattazione che è a monte del contratto, cioè su quello che poi porta al risultato dell'investimento. Che cosa ha detto, innanzitutto? Ha detto: "Com'è ovvio, si sta parlando di risorse pubbliche e quindi la materia dell'utilizzo e della destinazione di risorse pubbliche è delicata e critica per tutti, e quindi la destinazione va rispettata pena di - come dire - grossissimi problemi che nessuno vuole(?), cioè una sorta di distrazione. Ecco, proprio perché di risorse pubbliche si parla, quando parliamo di risorse pubbliche, l'allocazione, la destinazione, è frutto di un contraddittorio piuttosto ricco che si articola in varie fasi e la cui interlocuzione non è assolutamente pacifica. La destinazione delle somme però prevedeva un intervento del Ministero delle Infrastrutture, del CIPE, del Ministero dell'Economia e Finanze, insomma finanziare le Ferrovie è una mezza finanziaria, appunto, costa, costa parecchio. Ora, i contratti di programma sono stati descritti a partire dal 1° luglio 2001, quando abbiamo la nuova struttura ferroviaria, e fino ad oggi ci sono stati tre contratti di programma. Il primo, 2001-2005, il secondo 2007-2011, il terzo 2012-2016". Ecco, questi sono i finanziamenti di R.F.I. Noi... quello cos'è, il quadro

fina...

(più voci fuori microfono)

AVV. STILE - Abbiamo proiettato (audio insufficiente - parole incomprensibili)...

PRESIDENTE - Un cellulare (voce fuori microfono)...

AVV. STILE - Di chi? No... forse sì... Dunque, abbiamo il quadro finanziario e l'attualizzazione poi ogni anno del contratto sulla base delle risorse effettivamente disponibili, perché come ha spiegato la dottoressa Fiorani, non è che tutto quello che è oggetto del contratto viene preso e dato a R.F.I.; l'erogazione avviene in maniera graduale. Infatti la Fiorani... Ah, ecco, la Corte dei Conti infatti, in una delibera del... la numero 124 del 2013. "Il ruolo istituzionale di R.F.I., criticità e prospettive future, mette in evidenza, tra i punti di criticità permane quello della" (audio insufficiente - parole incomprensibili)... "non c'è"... "quello della non soddisfacente" (audio insufficiente - parole incomprensibili)...

PRESIDENTE - Il tecnico un attimo. Ce lo può cambiare questo microfono? Sennò non andiamo avanti.

AVV. STILE - A me serve pochi minuti ancora, forse ce la facciamo. Vediamo se riusciamo. Adesso funziona, no?

PRESIDENTE - Mettiamone due.

AVV. STILE - Ma cos'è, forse un surriscaldamento che...?

(più voci fuori microfono)

AVV. STILE - Una specie di boccole. Dunque, dice la Corte dei Conti che "tra i punti di criticità permane quello della non soddisfacente certezza dei rapporti con lo Stato, non compiutamente realizzata, con un"... mi fermo sempre allo stesso punto, non... "con un contratto di programma oggetto di aggiustamenti continui in termini di stanziamenti e di cassa. Siffatta problematica continua a costituire un punto nodale della gestione societaria".

PRESIDENTE - No, sembra un film. Possiamo... Avvocato Stile (voce fuori microfono)...

AVV. STILE - Va bene. Non la leggo più questa frase perché m'ha scocciato. Non fa niente, non è essenziale. Quindi quello che però ha messo in evidenza la dottoressa Fiorani è che in corso di vigenza dei diversi contratti di programma i criteri di priorità individuati dalla società nel definire la propria proposta sono stati graniticamente basati sulla copertura in primis dei fabbisogni finanziari degli interventi di manutenzione straordinaria e sicurezza, manutenzione straordinaria e sicurezza, perché, signor Presidente, è chiaro che la sicurezza della rete, di questa enorme estensione di binari, stazioni e così via, fondamentale è, penso, una buona manutenzione ordinaria, fondamentale; non sia mai non ci fosse un'ottima manutenzione ordinaria; poi la manutenzione straordinaria. La sicurezza è essenzialmente questo. Poi gli interventi di sicurezza,

come ha messo in evidenza sia ieri così bene l'ingegner Marsili, sia a suo tempo la dottoressa Fiorani, sono costituiti in quella che è la seria missione di R.F.I. La seria missione di R.F.I. è di avere una rete in ordine, un'infrastruttura in ordine, di curare l'infrastruttura, come sappiamo, seguendo passo passo con i treni, se l'infrastruttura funziona. Questo è il controllo della manutenzione, ma poi fondamentalmente di quello che è stato lo sviluppo, lo sviluppo impetuoso del sistema di sicurezza attraverso i vari interventi, che sono il sistema di controllo marcia treno, l'SSC, il controllo del riscaldamento delle boccole, il controllo del riscaldamento dei freni e così via, tutti investimenti che sono stati dell'ordine di miliardi, di miliardi. Questo è quello che un'organizzazione di rete ferroviaria può fare, con una riduzione dell'incidentalità in termini modestissimi. Oramai siamo arrivati a incidenti, per quanto riguarda Rete Ferroviaria, veramente prossimi allo zero. Ma che funzioni la rete ferroviaria io penso che ce ne possiamo accorgere tutti quanti.

Ma torniamo invece al punto che a noi ci interessa. Ecco, per fare un esempio, scusatemi ancora una parentesi, gli itinerari alternativi. Gli itinerari alternativi sono qualche cosa che non è che R.F.I. ad un certo punto, non più Elia che non ci sta più, ma quello che c'è adesso, non so come si chiama (parole incomprensibili) "facciamo

itinerari alternativi". Gli itinerari alternativi costano un sacco di soldi. R.F.I. non è che c'ha i soldi perché ha dei guadagni da utilizzare, da impiegare, come secondo me stoltamente ha pensato qualcheduno. R.F.I. ha, fino almeno al 2015, non aveva nessun introito diverso rispetto a quello del contributo statale. Quindi non è che ci si possa meravigliare, come qualcheduno in maniera sprovvista ovviamente ha fatto, dicendo "sono calati gli investimenti per la sicurezza dopo il 2009". Dopo gli investimenti per il sistema di controllo marcia treno, che è stato un investimento massiccio, veramente, quello funziona adesso, non è che bisogna ricominciare a fare una cosa. Quando lo Stato deciderà di contribuire a togliere e a sostituire i non pericolosi - secondo me - picchetti con un sistema diverso, lo potrà fare. Ma queste scelte, signor Presidente, non hanno niente a che vedere, ammesso che dobbiamo parlare di questo, con prospettive di risparmio da parte dei singoli operatori. Cioè, anche in astratto è impensabile, è impensabile che si possa pensare di risparmiare sui costi della società per un interesse della società. Ma dove sta? Se il finanziamento... ma santo cielo, se il finanziamento (audio insufficiente - parole incomprensibili)... se il finanziamento è di carattere totalmente pubblico, ma quali sono le ragioni di risparmio? R.F.I. è stata trattata come se fosse stata una normale società per

azioni che ha uno scopo di lucro. R.F.I. non ce l'ha questo scopo di lucro, cioè diciamo è ontologicamente incompatibile una prospettiva, un interesse economico di R.F.I., dato che R.F.I. non ha nessun interesse. Semmai ha interesse a spendere di più, ma non certamente ha interesse a spendere di meno. Noi siamo al paradosso. Io posso concludere questo punto, che mi sembra di un'evidenza talmente assoluta da non dover... non c'è nessun interesse al risparmio sui costi per la sicurezza, nella maniera più assoluta. Però guardiamo anche a tutte le norme del decreto 231/'01 e poiché sarebbe esclusa la responsabilità quando l'interesse è di terzi, in questo caso paradossalmente si potrebbe dire: l'interesse di terzi è l'interesse dello Stato, e se vogliamo fare ridere fino in fondo mettiamoci a fare pure questa battuta, questo paradosso, perché chi risparmia sui costi, chi risparmia sui costi della sicurezza è lo Stato. R.F.I. è interessata a produrre il massimo in termini di sicurezza, quello che può fare lo può fare solamente però con la partecipazione e il contributo dello Stato, cioè del ministero, del CIPE e così via. E quindi anche questo fatto penso che possa essere eliminato.

Concludo con due osservazioni, per fortuna ho quasi finito. Allora, circa... con riferimento ai veri infortuni sul lavoro, non agli incidenti relativi al

trasporto ferroviario, ma con gli infortuni sul lavoro, quindi... varie sentenze, Tribunale di Catania, poi la produrremo, è una sentenza del 2016, 14 aprile 2016. Questa è definitiva, per la verità. Ha messo in evidenza che è impossibile contestare all'ente l'illecito amministrativo, dato che l'ente ha dimostrato di avere adottato un modello organizzativo, sempre quello, idoneo a prevenire i reati della stessa specie di quello verificatosi. A parte il fatto della... richiama anche la certificazione e rileva come anche in questo caso scorrettamente non sia stata contestata adeguatamente la prospettiva di carenza, assenza o insufficienza del modello organizzativo, relativo però - lo dico sempre, per chi fino adesso non l'ha capito - relativo agli infortuni sul lavoro. Lo stesso anche un GIP di Firenze ha messo in evidenza una contestazione del tutto generica per quanto riguarda il modello organizzativo di R.F.I., e poi dopo quindi ha prosciolto per... questa è del... pure è recente, del 2015, dunque... 03/06/2015, GIP di Firenze, sentenza 954/'15. E così via.

E quindi io arrivo alle conclusioni di questa mia... a sintetizzare le conclusioni, che sono veramente molto sintetiche, quindi mezza pagina mi posso permettere di farla. Allora, chiediamo l'assoluzione nei confronti dell'ente incolpato perché le condotte... innanzitutto, come premessa, perché le condotte contestate all'ente non

sono riferibili *ratione temporis* agli imputati Moretti e Rossi; perché non sono contestati nei termini fondanti la responsabilità dell'ente, con riferimento agli imputati Costa, Di Marco, Favo, Fumi e Margarita; non so se hanno dimenticato, no, ma non gli hanno contestato a queste persone fisiche l'aggravante dell'infortunio sul lavoro. E comunque, per tutti, adesso andiamo a tutti gli imputati R.F.I., perché i reati presupposto comunque non sono ascrivibili a condotte colpose dei dipendenti di R.F.I. - essenzialmente lo dico per ora, poi dirò qualche altra cosa in seguito - per le ragioni esposte dall'Avvocato Manduchi perché non c'è riferibilità, non c'è competenza a R.F.I. per questi fatti; perché i fatti contestati esulano dalla violazione delle norme in materia di sicurezza sul lavoro; il fatto è il disastro e gli omicidi colposi dipendono dal disastro, non è previsto, il disastro non è previsto come illecito dell'ente; poi perché il Decreto Legislativo 81/2008 non si applica al sistema di trasporto ferroviario, che è quello che ci interessa; perché comunque non esiste una colpa organizzativa dell'ente, in quanto esisteva un valido modello organizzativo, che era concretamente attuato secondo le previsioni degli articoli 6 e 7 del Decreto Legislativo 231 e anche in rapporto all'articolo 30 della legge... del decreto 81/2008; e in ultima analisi perché le supposte violazioni cautelari non

possono essere state commesse tanto in una prospettiva ex ante, tanto che in una prospettiva ex post, quindi interesse e vantaggio, nell'interesse o a vantaggio dell'ente.

Vorrei anche concludere con una banale osservazione. Dall'introduzione del 25 *septies* sono passati un po' più di otto anni, un po' più di otto anni, mi pare. Bene. Penso che tutti ci rendiamo conto della estensione della portata della rete ferroviaria italiana e però non mi risulta, anzi posso dire, posso... non è che non mi risulta, mi risulta che non ci sia stata fino ad ora nessuna condanna di R.F.I. in rapporto alla 231. E questo è tutto. Grazie.

PRESIDENTE - Avvocato Stile, grazie. Allora, diamo per buono, sperando che sia l'ultimo, perché obiettivamente ci costringe tutto questo ad una rincorsa, l'ultimo prospetto di discussione. Quindi, allora, ricapitoliamo, Avvocato Giovane, che è lei che ha fatto lo schema. Allora, quindi lunedì 14 novembre, mattina Avvocato Stortoni, pomeriggio Avvocato Piazza; martedì 15 novembre, mattina Avvocato Mittone, pomeriggio Avvocato Valignani; giovedì 17 novembre, mattina Avvocato Sgubbi, pomeriggio lei; 22 novembre, martedì, Avvocato Stile al mattino, pomeriggio Avvocati Amodio e Casartelli; 23 novembre, mercoledì, Avvocato D'Apote la mattina, Avvocato Fiorella pomeriggio.

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - No, per favore cerchiamo di attenerci
scrupolosamente perché altrimenti...

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - Sì, le nuove sono 22 e 23.

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - Grazie a voi. L'udienza è chiusa. Ci vediamo la
prossima settimana.

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: 259276

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

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

Il redattore: SPADON SIG.RA MIRELLA - Trascrittrice

SPADON SIG.RA MIRELLA - Trascrittrice

Ticket Udienza n° 72884

ID Procedimento n° 240936