



**TRIBUNALE DI LUCCA
RITO COLLEGIALE SEZIONE PENALE**

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

DOTT. AMODEO GIUSEPPE DOTT. GIANNINO SALVATORE
Pubblico Ministero

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

VERBALE DI UDIENZA REDATTO DA FONOREGISTRAZIONE

PAGINE VERBALE: n. 233

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

A CARICO DI: ANDRONICO SALVATORE + 40

UDIENZA DEL 22/11/2016

LU0010 POLO FIERISTICO

Esito: RINVIO AL 23 NOVEMBRE 2016 ORE 09.30

Caratteri: 342647

INDICE ANALITICO PROGRESSIVO

CONCLUSIONI	3
Difesa Pezzato – Avvocato Valignani	3
Difesa Elia, RFI S.p.A. – Avvocato Stile	15
SPONTANEE DICHIARAZIONI IMPUTATO – FAVO FRANCESCO -	127
Difesa Favo – Avvocato Amodio	132
Difesa Favo – Avvocato Casartelli	171

**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 22/11/2016**

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 -

CONCLUSIONI

PRESIDENTE - Avvocato Valignani, tocca a lei.

Difesa Pezzato - Avvocato Valignani

AVV. VALIGNANI - Signor Presidente, Signori del Tribunale, una discussione non facile, vuoi per l'inevitabile partecipazione emotiva a questa tragedia, una partecipazione che neanche quarant'anni di professione riescono a neutralizzare, vuoi per la consapevolezza che quanto io vi dirò è stato già detto, in maniera molto più efficace, da quelli che mi hanno preceduto e da quelli che mi seguiranno.

Discuterò, ovviamente, vorrei dire in chiave ipotetica e cioè discuterò dello squarcio, ipotizzandone quale causa, il picchetto.

I capi d'imputazione di non agevole lettura, evidenziano, a mio avviso, una sorta di creatività, la individuazione cioè di una serie notevole di norme cautelari, asseritamente violate da tutti indistintamente gli Imputati, ma che a mio avviso norme cautelari non sono ed è una responsabilità, per così dire, corale che prescinde da competenze, ruoli, condotte effettivamente poste in essere e prescinde sin anche dal ruolo che alcuni Imputati rivestivano, al momento dell'incidente; loro ricordano che Angelo Pezzati cessò dalla carica nell'aprile 2008.

Quella creazione di norme cautelari che tali non sono, ha colpito a mio avviso, uno dei più stimati da me colleghi di Parte Civile, Enrico Marzaduri, il quale nel limitare il proprio intervento, alla operatività o meno della norma antinfortunistica, così si esprime: "Laddove per mera ipotesi, le altre regole cautelari, richiamate nel capo d'imputazione non fossero ritenute tali, o comunque non tali da potersi applicare nel caso di specie, rimarrebbe la tematica del richiamo alle norme, di cui al Decreto Legislativo 81 del 2008".

E' una preoccupazione dunque, che pervade anche le Parti Civili, che corrisponde alla mia certezza sulla inapplicabilità di quella normativa, ma che corrisponde ad una certezza ancora più tranchant e cioè che all'ingegner Pezzati non viene contestata la violazione

di quelle norme antinfortunistiche, ciò nonostante sono a lui attribuite funzioni di garanzia, asseritamente scaturenti dal DPR 753 dell'80, dal Decreto Legislativo 188 del 2003 e da alcune fonti regolamentari, comunque sotto ordinante.

La responsabilità dell'ingegner Pezzati si fonderebbe sostanzialmente, su di una sua presunta consapevolezza della pericolosità del picchetto, sull'esistenza a lui nota di un sistema alternativo alla picchettazione tradizionale, su di una sua posizione di garanzia, in relazione all'evento verificatosi, sull'esistenza di suoi correlati poteri impeditivi dell'evento, *id est*, facoltà di sostituire la picchettazione tradizionale, ecco, a mio avviso, tutte queste ipotesi cadono miseramente, da una parte di fronte ai risultati dell'istruttoria dibattimentale, dall'altro di fronte a quelli che sono i più elementari principi in tema di colpa; secondo una dogmatica risalente, l'essenza della colpa deve ravvisarsi nella inosservanza di norme sancite dagli usi, o espressamente previste dalle autorità, allo scopo di prevenire eventi dannosi, nel primo caso, colpa generica: perché l'evento dannoso possa essere rimproverato all'agente, è necessario che esso sia prevedibile ed evitabile, nel secondo caso, colpa specifica: il giudizio di prevedibilità è insito nella cosiddetta norma cautelare, è posto cioè dallo stesso legislatore, la

responsabilità non si estende a tutti gli eventi, che comunque siano derivati dalla violazione della norma, ma è limitata ai risultati che la norma stessa mirava a prevenire; torneremo su questo punto, a proposito delle cosiddette barriere antirumore.

Superflui i richiami alla giurisprudenza di legittimità, consolidata sul punto *ab immemore*.

Ricordati a mio esclusivo beneficio questi concetti richiamati, occorre dunque da una parte individuare, se esistenti, le cosiddette norme cautelari, asseritamente violate, dall'altra affermare o escludere la prevedibilità dell'evento dannoso, sulla scorta di dati di esperienza se esistenti.

Sotto tale ultimo profilo, sovviene *in primis* il primo Consulente del Pubblico Ministero, perché sin dall'ottobre del 2011, il professor Toni testualmente scriveva: "Evidentemente in ambito ferroviario il picchetto non è mai stato avvertito come fattore di rischio, anche perché un treno che deraglia può incontrare molteplici altri ostacoli, presenti comunque nelle infrastrutture, è anche vero che quanto risulta allo scrivente che la picchettazione si è dimostrata un vero e proprio fattore di rischio, per la prima volta nell'incidente di Viareggio", l'affermazione non è contraddetta da alcuna diversa risultanza processuale.

Ma Loro ricorderanno anche una comunicazione dell'Agenzia

Nazionale sulla Sicurezza, del giugno 2012, secondo la quale gli eventi di svio, riguardanti i carri trasportanti merci pericolose, dal 2002 ad oggi sono in numero di 39, 32 di questi eventi sono avvenuti a bassa velocità, perché classificati come svio di rotabili in manovra, o perché avvenuti in fase di partenza o arrivo, o ricovero presso scali ferroviari, dei restanti 7, in quattro casi sono state registrate perdite di varie entità di fluidi, contenuti nelle cisterne, in nessuno dei quattro deragliamenti, caratterizzati da fuoriuscita delle sostanze trasportate, emerge una incidenza causale, dei picchetti posti lungo la linea.

Loro sanno, come dato ormai notorio ed acquisito, che i picchetti metallici sono impiegati sulle reti ferroviarie di Spagna, Germania, Romania e Francia, sotto tale profilo dunque, è lecito affermare che mai si verificarono segni premonitori della pericolosità dei picchetti, ma a tutto concedere, si sarebbe in presenza di una mera, astratta possibilità, sul piano concettuale, mera astratta possibilità inidonea ad integrare quella prevedibilità richiesta ai fini della colpa.

Esiste invero, ma il Collegio lo sa, una previsione normativa che contempla i picchetti di riferimento del binario, contenuto nel DPR 469 del '79, capo 1) Ambiente di Lavoro, Linee Ferroviarie, l'articolo 9 prevede che gli ostacoli lungo la linea (*inc.*) tinteggiati, la norma

regolamentare e attuativa degli articoli 11 e 12 della 191, il predetto articolo recita: "I picchetti di riferimento del binario devono essere tinteggiati con vernice bianca", intuitiva la *ratio* della norma cautelare: "Trattandosi di ostacoli fissi, per la loro funzione ineliminabili, devono essere resi massimamente visibili, onde evitare che costituiscano insidia o intralcio, al traffico pedonale.

Se viceversa la norma richiamata avesse imposto di smussare la superficie del picchetto, ovvero di utilizzare per gli stessi un diverso materiale, chiara sarebbe stata la previsione di una sua potenziale lesività, potenziale e generica lesività, in quanto oggetto sporgente e contundente.

La previsione di una loro pericolosità, in quanto elemento strutturale e idoneo a perforare un carro cisterna, deragliato, o comunque a provocare eventi lesivi di tale tipo, è del tutto estraneo alla norma.

Non esiste dunque un solo dato esperienziale, che evochi la pericolosità dei picchetti e quindi la prevedibilità dell'evento, ove questo, come io ipotizzo, fosse stato causato dal picchetto, né esiste norma cautelare finalizzata ad evitare tale tipo di evento e che risulti violato dal mio assistito.

Ma andiamo avanti, l'alternativa al picchetto: l'omessa eliminazione dei picchetti viene contestata all'ingegner

Pezzati nonostante che già dal 2001 fosse stata emanata, dalla stessa direzione tecnica la specifica RFI del 18 dicembre 2001, relativa al nuovo sistema di picchettazione su base assoluta ed in assenza di picchetti metallici lungo la linea.

Io definirei quel "Nonostante" un inganno lessicale, perché è come a voler dire che quella innovazione tecnica era tesa ad eliminare i picchetti, la cui pericolosità era ben nota.

La semplice lettura di quel documento svela quello che io ho definito un inganno lessicale: "L'obiettivo di tale metodologia - si legge a pagina 3 - è quello di migliorare la marcia dei treni e il conforto di viaggio, in particolare sulla linea ad alta velocità, ridurre il degrado della geometria del binario, con conseguente riduzione dei costi e della frequenza della manutenzione, tenere sotto controllo le tolleranze di posizione del binario e i margini tra la sagoma del treno e gli ostacoli presenti lungo la linea, mediante l'uso di attrezzature automatizzate, montate anche su macchine operatrici e di programmi informatici che riducano tempi di rilievo e di elaborazioni dati. Questa nuova metodologia, consente in conclusione, un notevole miglioramento della qualità del sistema treno - infrastruttura, rispetto al sistema stazionario di picchettazione".

Il richiamo alla ridetta specifica tecnica, è dunque del tutto inconferente, all'assunto della nota pericolosità dei picchetti.

Una parentesi: quel che è singolare è che il sistema su scala assoluto fu proposto, in via sperimentale, proprio da Firenze e fu realizzato sulla direttissima Roma - Firenze, ovviamente con l'autorizzazione della Direzione Centrale di Roma e sotto la responsabilità dello stesso ingegner Pezzati, né in questa sperimentazione, a riprova di quanto detto sinora, furono eliminati i picchetti, che continuarono a convivere con il nuovo sistema, su base assoluta.

Ancora, sulla asserita posizione di garanzia, rivestita dall'ingegner Pezzati: fin dalle indagini preliminari la figura del Direttore Compartimentale Infrastruttura della Toscana è stata indagata ed approfondita dall'ingegner Dall'Occo e dal dottor Landozzi, l'indagine fu incentrata sull'ingegner Di Venuta, siccome rivestente tale ruolo all'epoca del fatto, la medesima qualifica rivestita cioè dal Pezzati sino al 30 aprile 2008, sulla base di quelle indagini, i cui risultati confluirono nei capi d'imputazione, furono contestate violazioni, riferibili al DPR 753 dell'80, al Decreto Legge 162/07, ad altri Decreti Ministeriali o riferibile all'Agenzia Nazionale, al Decreto Legislativo 81 del 2008, all'ingegner Pezzati, lo ripeto, non furono contestate violazioni a tale ultima

normativa.

Ma vediamo da vicino ciò detto, in cosa consisterebbero le funzioni di garanzia, che il Pubblico Ministero gli attribuisce e qui la lettura del capo d'imputazione e la rilettura della requisitoria orale del Pubblico Ministero sono illuminanti, sul capo d'imputazione noi leggiamo: "Proporre norme e standard di sicurezza al Ministero, emanare disposizioni e istruzioni in materia di sicurezza della circolazione dei treni, definire le caratteristiche di affidabilità e sicurezza, del sistema infrastrutturale, assicurare lo studio e lo sviluppo di innovazioni tecniche e tecnologiche, seguire l'Ispettorato per verificare il rispetto di leggi, norme, in materia di sicurezza della circolazione dei treni, presidiare la normativa di settore, emanare la normativa tecnica e gli standard organizzativo per il trasporto di merci pericolose, denunciare e sanzionare" è quanto loro ritrovano nella requisitoria, scritta dal Pubblico Ministero "Denunciando e sanzionando le palesi omissioni, nella valutazione dei rischi relativi, in generale, al trasporto di merci pericolose".

Tutte norme, quelle richiamate, che come giustamente temeva il collega Marzaduri, per la loro indeterminatezza e genericità, risultano del tutto inadeguate ad individuare ex se una posizione di garanzia e i correlati poteri impeditivi.

Ma per di più questa normativa prescinde pariteticamente dalle specifiche competenze del DCI, che è un organo periferico, eminentemente esecutivo che ha in sintesi competenza sull'infrastruttura, ma non sulla marcia dei treni e Loro hanno, non dico a riprova, ma quale fonte di quello che io vi sto dicendo, l'articolazione organizzativa, emissioni di responsabilità che per l'ingegner Pezzati è quella dell'8 gennaio 2008, che riporta integralmente quelli che sono i compiti della Direzione Compartimentale Infrastrutture e che io non sto certo a rileggervi, perché sarebbe una noia insopportabile e assolutamente inutile.

Allora, indipendentemente dalla già contestata prevedibilità, dell'evento, è quantomeno singolare che la Procura, dopo aver individuato una serie di norme cautelari, asseritamente violate, individui i poteri impeditivi, che connotano la posizione di garanzia, in un semplice obbligo di segnalazione, rilevazione, sanzionamento, in buona sostanza in un semplice obbligo di segnalazione a chi in realtà ha quei poteri decisionali e di spesa, inesistenti nel titolare della posizione di garanzia, leggasi ingegner Pezzali.

Io credo che non aggiungerò altro, ci sono dalla lettura dicevo difficoltosissima, del capo d'imputazione, altri titoli, ma sui quali si è soffermata in maniera egregia la collega Giovane, mi riferisco ai rinnovi del binario,

in prossimità della stazione di Viareggio e dico, qui il discorso è estremamente semplice, i rinnovi si effettuano a distanza di tempo e in relazione alla situazione concreta del binario, fu rinnovato il binario prima e dopo la stazione di Viareggio, non furono rinnovati quei 1.800 metri della stazione di Viareggio, semplicemente perché non v'era la necessità.

Non furono affatto posti invece dei picchetti, la base assoluta, perché non vi erano disposizioni centrali in tal senso, perché quel binario non rientrava fra le tratte previste per una sperimentazione, perché siamo ancora in via sperimentale, laddove si legge nel famoso documento del dicembre '81: "Le presenti linee guida si applicano ai binari esistenti, secondo una pianificazione a livello centrale, preferibilmente in occasione del rinnovamento".

Poco da dire sul posizionamento dei picchetti nella stazione di Viareggio e dalla loro distanza dal binario, poco o nulla da dire sulle barriere antirumore; Ambra Giovane via ha dettagliatamente spiegato chi è responsabile della omessa installazione di quelle barriere a Viareggio, soggetti che oggi sono costituiti Parte Civile in questo processo e che omisero determinati adempimenti, che avrebbero consentito l'installazione di quelle barriere antirumore, ma ove così non fosse stato, torno a quello che vi dicevo prima, dico: cosa avrebbero

dovuto impedire le barriere antirumore? Evidentemente delle lesioni acustiche, purtroppo, quelle che si sono verificate, non sono lesioni acustiche e non sono morti da lesioni acustiche.

Non vorrei aggiungere altro, se non ricordarvi quello che è il filo essenziale del mio argomentare nell'interesse dell'ingegner Pezzati, a lui non si contesta la violazione di normativa antinfortunistica, a me non interessa se la normativa antinfortunistica operi o meno in questa vicenda, perché all'ingegner Pezzati quelle violazioni non sono contestate.

Viene attribuita all'ingegner Pezzati una posizione di garanzia, in relazione all'evento verificatosi, che deriverebbe da una serie di norme, che non hanno le caratteristiche di norme cautelari, idonee a creare una posizione di garanzia, tant'è che sono completamente carenti di quei poteri impeditivi, senza dei quali non è possibile immaginare (*inc. interruzione per problemi al microfono*).

PRESIDENTE - Diamo atto dell'arrivo dei vari Difensori.

AVV. VALIGNANI - Dicevo Presidente, sostanzialmente e ricapitolando, inesistenza di alcuna posizione di garanzia, in testa all'ingegnere Pezzati, poiché vengono a lui contestate norme che norme cautelari non sono, in quanto tra l'altro, prive di quei poteri impeditivi, che necessariamente individuano le norme cautelari e quindi

la posizione di garanzia.

Concludo quindi per l'assoluzione del mio assistito, perché il fatto non sussiste, o in subordine, per non aver commesso il fatto.

PRESIDENTE - Abbiamo notizie dell'Avvocato Stile?

AVV. MOSCARDINI - Sì, Presidente, sono in arrivo, materialmente se vuole la precisione sono in taxi, quindi stanno arrivando a momento, più di questo non posso essere preciso.

PRESIDENTE - Va bene e allora sospendiamo, aspettiamo l'Avvocato Stile e riprendiamo.

(N.d.t., il Tribunale sospende il procedimento).

(N.d.t., il procedimento riprende).

PRESIDENTE - Avvocato Stile.

Difesa Elia, RFI S.p.A. - Avvocato Stile

AVV. STILE - Io, in questo processo sono stato caricato della difesa di tre posizioni: del Responsabile Civile RFI, della responsabilità amministrativa RFI e infine, della persona fisica dell'amministratore delegato di RFI, l'ingegner Elia.

Con l'aiuto delle mie collaboratrici preziose e con una certa divisione, abbiamo cercato di finalizzare tutte e tre le posizioni, in modo da evitare anche ripetizioni quindi ci sarà, in particolar modo, un sostanziale rinvio a una parte relativa alle competenze di RFI, la parte che

è stata sviluppata dall'Avvocato Manduchi, in difesa del Responsabile Civile.

Qui però oggi, il problema è diverso, perché oggi non è più un problema di società, è un problema di persona fisica, per cui, visto anche l'andamento di questo processo e visto l'impostazione della Pubblica Accusa e anche in parte della Privata, mi sembra di dover ricordare dei concetti proprio elementari, che a mio avviso, sono stati completamente dimenticati, inspiegabilmente dimenticati, da chi ci accusa.

Uno dei principi cardine del nostro ordinamento, che tutti quanti conosciamo, è quello stabilito dall'articolo 27 della Costituzione, che ci dice che la responsabilità penale è personale, ora che la responsabilità penale sia personale non significa soltanto divieto di responsabilità oggettiva, come finalmente la Corte Costituzionale, oramai non più vicina a sentenza 364 e 88 ha imposto, significa prima di tutto una cosa, quella che non era mai stata discussa e che invece, proprio in questa sede, viene messa in discussione, in una maniera a mio avviso proprio paradossale, che il primo significato del principio alla responsabilità penale e personale è che la responsabilità è per fatto proprio, non è consentita responsabilità per fatto altrui, ma a contrario deve essere accertata una responsabilità per fatto proprio, il principio di colpevolezza ci dice che

il fatto proprio deve essere anche colpevole.

E il punto centrale della difesa della persona fisica dell'ingegner Elia, è proprio quello del limite, la riferibilità personale della responsabilità e della sanzione, questo limite della responsabilità penale e personale vale sia sotto il profilo (*inc.*) e della responsabilità, del duplice corollario cui io ho accennato, vale anche per quanto riguarda e penso che sia una cosa che non ci interessa affatto, ma ci interessa della ricostruzione della logica della Pubblica Accusa a questo punto, per quanto concerne il *quantum* cioè, il livello sanzionatorio.

Ora dicevo, a mio avviso, nel presente procedimento, questi fondamentali principi sono stati assolutamente pretermessi, dimenticati dalla Pubblica Accusa, che partendo dalle gravissime conseguenze del fatto accaduto, nella tragedia, perché è una tragedia quella di Viterbo, con i suoi 32 morti e del rifiuto della banalità della causa, perché questa è un'altra caratteristica di questo lungo, articolato, complesso processo, la banalità della causa, che non è altro che la frattura di un assile, che era stato montato il 2 marzo del 2009, su questo treno e ciò nonostante, nonostante queste evidenze, si è mirato alla ricerca esasperata di un capro espiatorio, il che è tipico, il capro espiatorio non poteva essere un povero dipendente di un'impresa tedesca, che ha fatto male, se

l'ha fatto male non lo so, non sono fatti miei, non mi interessa il suo lavoro, ma occorre viceversa, nutrire questo processo di teste eccellenti, in proporzione al numero delle vittime, all'enormità della tragedia e così per queste persone, tra cui il mio assistito, vengono avanzate immotivate richieste sanzionatorie di 15 anni, formulate normalmente per fatto dolosi, per fatti di criminalità organizzata, comunque per fatti contro la persona di tipo doloso, poi alla fine farò un piccolo florilegio, di quelle che sono state fino ad oggi le sanzioni per disastri, perché si tratta di disastri ovviamente e non di strage, così pesanti, per quanto riguarda le conseguenze.

Un piccolissimo quadro di riferimento all'ingegner Elia, l'ingegner Elia è entrato giovanissimo in Ferrovie dal '75 e ha svolto tutta l'attività lavorativa in Ferrovie, da ingegnere ovviamente, cominciando da ruoli marginali e finendo col vertice della holding addirittura, sia pure per pochissimo tempo, dopo l'ingegnere Moretti.

Quindi diciamo così, un ferroviere nato e una persona tutta d'un pezzo, che ha partecipato, in maniera attiva, non voglio dire è stato il protagonista lui solo, ma certamente è stato uno dei protagonisti della rivoluzione copernicana, delle Ferrovie Italiane, che se non altro oggi ci consentono in questo settore, di non vergognarci, nei confronti di qualunque paese europeo.

Per quello che ci riguarda e per quanto riguarda il periodo che ci riguarda, ha dato certamente l'input od una funzione propulsiva e notevolissima, dando l'input a investimenti enormi, sia in misure di sicurezza, sia sotto il profilo della procedimentalizzazione e della verificabilità esterna, si è già parlato abbastanza a lungo, del sistema integrato di gestione della sicurezza, farò qualche accenno oggi, ma cercando di ridurre al massimo, prendendo esempio, ma non ci riuscirò del tutto, dall'Avvocato Valignani.

Tra le altre cose, è stato uno dei padri dell'Alta Velocità e ha preso parte ai massimi consessi tecnici internazionali, in rappresentanza del nostro Paese.

Io, Signor Presidente e Signori Giudici, io ho qui con me, un elenco che penso che non vi produrrò, per il semplice fatto che mi sembra assolutamente superfluo, riempirvi di ulteriori carte, di fronte a quella che è la misera realtà processuale, anche se affrontata ad esito di un processo così complesso, per dirvi questo: che cosa ha fatto, allora innanzitutto prima di essere amministratore delegato, del Gruppo Ferrovie dello Stato, amministratore delegato di RFI, dal settembre 2006 al 30 maggio 2014, è il periodo di tempo per cui c'è contestazione all'ingegner Elia, precedentemente era stato responsabile della direzione tecnica della Divisione Infrastrutture, sia prima, sia dopo la

costituzione di RFI quindi è stato sotto questo profilo, gestore dell'infrastruttura.

In questo ambito ha provveduto alla definizione del quadro regolamentare e normativo, per la circolazione dei treni e l'esercizio ferroviario, all'adozione del sistema di gestione della sicurezza ferroviaria, al quale avevo già fatto cenno prima, allo sviluppo, alla certificazione e l'omologazione dei componenti sistemi, necessari ai fini della sicurezza della circolazione dei treni, per esercizio ferroviario, la messa in servizio del sistema di protezione della marcia dei treni, sulla rete ferroviaria italiana.

Penso che abbiate tutti quanti sentito il telegiornale questa mattina, sui risultati dell'indagine in Puglia, sul deragliamento di treni, in uno scontro di treni, in una ferrovia non appartenente alle Ferrovie dello Stato, a Rete Ferroviaria Italiana, tutte le carenze che sono state rilevate e di fronte agli approfondimenti che ci sono stati qua, in rapporto a quello che è stato fatto, per la sicurezza delle Ferrovie, penso almeno chi ci ha fatto caso, non soltanto per il treno deviato in India, con 200 morti circa, di quello che significa un sistema ferroviario efficiente, come il nostro e quello che significa un sistema ferroviario inefficiente, che addirittura convive con il nostro qua in Italia, non ne avevamo idea e questo dovrebbe servire a chi sputa

sentenze, senza averne nessun titolo, senza avere nessuna competenza, senza avere nessuna qualificazione.

Ma non solo questo, perché anche la messa in servizio dell'Alta Velocità, della quale chi può fruisce e che ha cambiato completamente profili economici, proprio del sistema dei trasporti, la definizione, lo sviluppo e l'omologazione, nonché il coordinamento per la realizzazione dei progetti a tecnologie avanzate, il Sistema di Controllo Marcia Treno, il Sistema di Supporto alla Condotta, il Rilevamento della Temperatura delle Boccole, l'Apparato Centrale Statico, il Sistema di Comando Controllo, il Global System Mobile Railway, la Radio e così via, grazie alla sua attività l'ingegner Elia ha avuto anche notevoli e importanti cariche internazionali, sulle quali ovviamente non mi soffermo, perché mi sembra un fuor d'opera, qui non stiamo facendo un concorso, per l'ingegner Elia, ma l'ingegner Elia deve essere giudicato per quello che ha fatto, per quello che non ha fatto, secondo l'Accusa e per quello che è.

Quello che vorrei invece dire, perché è molto importante, per la valutazione, cosa delle quali ovviamente la Pubblica Accusa si è disinteressata, nel momento, ma su questo punto poi interverrò alla fine, si è totalmente disinteressata, mettendo l'ingegner Elia all'altezza del capitano Schettino, che nei ruoli di direttore della Direzione Tecnica di RFI e di amministratore delegato

della società, l'ingegner Elia dal 1998 al 2009, ha emesso un notevolissimo numero di circolari, disposizioni, prescrizioni di esercizio e quasi tutte, dico quasi la totalità di queste sono state recepite nel Decreto della Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria 1/2009.

Alla base di tutto, vede Signor Presidente, questo è l'elenco, non l'elenco delle circolari e così via, questo è l'indice, questo grosso tomo qua, è l'indice delle centinaia, molte centinaia di disposizioni, che in questi anni l'ingegner Elia ha preso, sia per quanto riguarda la sicurezza della infrastruttura, sia per quanto riguarda - fin quando era di sua competenza ben inteso - la sicurezza del materiale rotabile, sia per tutto quello che riguarda l'organizzazione, sono centinaia e centinaia di disposizioni, questo da parte di una persona che si è disinteressata della sicurezza e delle Ferrovie.

Ora, dette queste piccole e poco rilevanti cose impreviste, desidero passare a vedere in concreto che cosa gli è contestato, sulla contestazione io so che il Tribunale è stufo, nel senso che la lettura di queste maldestre contestazioni, ridicole contestazioni, contestazioni inesistenti, hanno già afflitto, com'era doveroso, da parte dei colleghi, il Tribunale più volte, io vorrei semplicemente, non ve le voglio leggere tutte quante le contestazioni, l'ingegneria, tanto posso dare

per scontato che siano ampiamente conosciute e che anche i loro limiti siano stati messi in evidenza in maniera adeguata.

Certo è che tutte le contestazioni, contenute nei capi d'imputazione, denunciano una impostazione inconciliabile, con la prospettiva della prognosi postuma, che caratterizza l'imputazione di un fatto colposo specialmente, sia sotto un profilo oggettivo causale, che soggettivo, soggettivo che dovrebbe comprendere colpa e colpevolezza, su questo dirò poche parole, perché secondo me non è il tema di questo processo, non è il tema della difesa dell'ingegner Elia.

Tutta l'impostazione, perché questo è il punto centrale di questo processo, che sto dicendo è nato male, è nato sulla confusione, è nato sul caos, è nato su prospettive che non sono certamente delle prospettive per l'impostazione di un processo corretto, qui è nato, è tutto su una prospettiva posteriore, tutte quelle che sono le specifiche contestazioni di ingegneri (*inc.*) sono tutte in una prospettiva a posteriori, nel senso che si è guardato al fatto accaduto, alla tragedia, no? Dopodiché si è andati a vedere che cosa avrebbe potuto evitare la tragedia, non hanno detto soltanto: "Il treno si doveva fermare, il treno non doveva passare, bisogna sopprimere le ferrovie" questo solamente non è stato detto però, per tutto il resto, che cosa si è fatto? Si è contestato

all'ingegner Elia, di avere cagionato o meglio, di non avere impedito un disastro ferroviario colposo, un incendio colposo ed un omicidio colposo plurimo. Quello che dicevo, su cui non vorrei farvi perdere altro tempo, è sempre l'impostazione, non avendo proposto, evidenziato, segnalato come necessario, che una delle caratteristiche, non è soltanto questo, però la contestazione si concentra in "Non aver proposto, evidenziato, segnalato come necessario o comunque determinante o utile, ai fini della sicurezza del trasporto delle merci pericolose, per esempio l'installazione del dispositivo anti svio, del dispositivo" per la verità dice correttamente, poi dopo salvo a ripensarci, in questa sconclusionata contestazione, perché si parla di installazione di un dispositivo rivelatore del potenziale svio, il che vuole dire effettivamente, un dispositivo che precede lo svio, poi dopo, successivamente hanno chiarito anche grazie alcuni dei loro Consulenti, che non esiste, lo stiamo studiando noi, negli sforzi anche dell'ingegnere Moretti e dell'ingegner Elia, c'è stato anche uno studio, l'impostazione di uno studio, per cogliere - anticipo dei temi che poi saranno trattati - per cogliere i segnali per esempio di rottura dell'assile, ma potrebbe essere qualcosa che riguarda una ruota, qualcosa che anticipi lo svio, perché come vedremo, una volta segnalato lo svio

avvenuto, il dispositivo non serve a niente, come salvo forse qualcuno in quest'aula, in tutta Europa, viene così ritenuto.

Poi "Non avere sempre proposto, evidenziato, segnalato - perché certamente insomma, non si può pretendere, non potevano pretendere, neanche in questo caso dall'ingegner Elia, la rimozione dei picchetti di tracciamento quindi - di non avere proposto, evidenziato, segnalato come al solito, come necessario comunque determinante, ai fini della sicurezza e il trasporto di merci pericolose, la sostituzione dei picchetti di tracciamento".

Poi "Non avere valutato, in particolare il rischio, ordinariamente insito nella circolazione dei treni trasportanti merci pericolose e comunque infiammabili, o esplosivi, di fuoriuscita incontrollata, anche a seguito di uno svio, di dette sostanze, del loro spargimento nell'ambiente e della loro esplosione o incendio, che potesse essere ulteriormente aggravata, dalla possibilità" niente meno, guardate un pochettino che capacità di previsione, avrebbe dovuto avere l'ingegner Elia, se non fossimo di fronte alla tragedia, di fronte ci troviamo ma sapete quanti spiriti e quante battute? Pensare che Elia potesse ipotizzare la possibilità di taglio del serbatoio di detti carichi, dell'impatto contro l'ostacolo fisso: ma del taglio del serbatoio, tanto per cominciare, ci sono moltissime indicazioni che

riguardano quello che effettivamente è il controllo della pericolosità del trasporto di merci pericolose, che è comunque il problema della fuoriuscita incontrollata, perché la maggior parte degli incidenti, relativi alla stragrande maggioranza, la totalità possiamo dire degli incidenti, relativi al trasporto di merci pericolose, dipende dal fatto della fuoriuscita di sostanze pericolose, che ovviamente è limitata e quindi non è che dà luogo, per fortuna non ha mai dato luogo...

Ma il discorso del taglio, della possibilità di un taglio, beh, tutto è possibile, tutto è possibile, il terremoto, qualche meteorite, qualcosa di questo genere qua, tutto è possibile, ma il problema è la logica, è il mettersi di fronte a questa possibilità, avere perché questo poi viene dimenticato, proprio in maniera sistematica, una norma cautelare specifica, a questo riguardo, o anche una norma generale di prudenza, che dice: "Bada bene, tu trasporti gas, fai trasportare tu insomma, le Ferrovie trasportano gas, statti attento perché può darsi che il treno abbia un incidente, il carro cisterna impatti in un ostacolo, cosa possibile, (*inc.*) e che poi si tagli il serbatoio, si rompa e fuoriesca con questi risultati", il problema è: il costo di questa preoccupazione, di questo incubo, che potrebbe venire a qualcuno, qual è e chi è che dovrebbe affrontarlo? Chi dovrebbe affrontarlo questo, chi è che

deve affrontare il sistema di trasporto di merci pericolose? L'ingegner Elia? No, già è stato dimostrato, ma ci torneremo.

"Non avere valutato il rischio di uno svio - ancora questo ci contestano, no? - Per un carro cisterna estero, ma circolante in Italia, potesse risultare - appunto il rischio di uno svio - potesse risultare maggiore, in conseguenza della conosciuta o comunque conoscibile mancata adozione, per l'indicato tipo di carri, di standard di manutenzione simili a quelli italiani", è tutto il discorso, anche qua, del RID, del trasporto di merci pericolose e poi anche, consentitemi di dire, un problema anche proprio di competenza, questo non è mai stato di competenza di RFI e quindi dell'ingegner Elia, questo era, è stato sempre di competenza del RID, l'autorità come vi è stato detto ampiamente, competente dello Stato italiano per il trasporto di merci pericolose è il Ministero dei Trasporti, è il MIT e comunque sia, per ogni questione relativa alla sicurezza dovrebbe intervenire l'ANSF, che peraltro come è stato ampiamente spiegato, non è essa stessa competente a questo riguardo, perché la competenza è del Ministero, come ha spiegato l'ingegnere Chiovelli.

Per quanto riguarda in generale i treni, sull'assenza di regole manutentive uniformi, il problema, per la verità, era passato da tempo, da tempo significa da un anno circa

all'ERA.

Ancora contestazione: "Non avendo proceduto nella sua attività di amministratore delegato e perciò datore di lavoro, del personale addetto alla stazione di Viareggio, alla valutazione di tutti i rischi relativi alla salute e alla sicurezza dei lavoratori", non lo so, sembra che si riferisca ai lavoratori di RFI, nella stazione di Viareggio, che sono le stazioni... Non mi pare fino a prova contraria, che abbiano subito danno alcuno, però da questo poi si ricollega: "Come pure di quella della popolazione, entrante in contatto con dette attività di lavoro, in relazione all'eventualità di svio e deragliamento", mi sembra che, a volerlo leggere criticamente, sembrerebbe quasi che non ci sia preoccupati della sicurezza dei lavoratori, nella stazione di Viareggio e delle persone, dovrebbero essere delle persone, che non lavoratori, non dipendenti RFI, che si trovavano nell'ambito della stazione, perché questo solamente può significare, tutte cose che ovviamente non c'entrano minimamente col processo in esame.

Poi, ancora: "Non essendosi ad ogni modo, con riferimento alle qualità comunque rivestite e sopra specificate e adeguato alle conoscenze del progresso tecnico, per eliminare e attenuare i predetti rischi, e per sostituire ciò che era pericoloso, con ciò che non lo era", chissà a

che cosa si voglia riferire, perché in questa contestazione, come anche nelle precedenti, non è che ci si dia un riscontro con una regola cautelare, direttamente riferibile nella maniera più assoluta, cioè si dice semplicemente quello che vi ho detto all'inizio e che è la chiave interpretativa dell'impostazione dell'Accusa, qui si è fatto un ragionamento del tutto a posteriori e si è visto quello che chiunque forse avrebbe potuto fare, se avesse saputo che si sarebbe verificato quell'incidente e chiaramente le condizioni specifiche di quell'incidente non ci sarebbero state, purtroppo e purtroppo per tutti, purtroppo per tutti i ragionamenti e precauzioni e le cautele non possono che essere predisposte a priori, non a posteriori, quando è già avvenuta una tragedia di questo, si può piangere, si devono individuare le cause, ma non è che si possono inventare delle azioni che non erano assolutamente previste e prevedibili come azioni, nel momento *ex ante* diciamo.

Tutta un'impostazione anche il problema, no questo è pure più o meno importante perché è stato ripreso da qualche collega della Parte Civile, il problema della realizzazione di separazione, di barriere, di strutture di contenimento e di confinamento, idonee a evitare o a mitigare lo spargimento e beh, certo, se si fosse saputo che sarebbe avvenuto a Viareggio, in quel determinato

punto una cosa del genere, qualche cosa sicuramente lo si sarebbe fatto, purtroppo da prima non lo si sapeva, anche questo è un ragionamento a posteriori.

Velocità e tutto il resto, ma pensate per esempio una cosa, mi veniva una riflessione, io non è che sia uno studioso particolare della teoria della complessità o della teoria del caos, che sono la stessa cosa, ma pensate a questo e voi Giudici non potete non pensare a questo, pensate se questo maledetto treno avesse viaggiato a un chilometro all'ora in più, o in meno è assolutamente indifferente, l'incidente non si sarebbe verificato, non possiamo ragionare in questo modo qua, è ovvio che a un chilometro all'ora in più, a un chilometro all'ora in meno, quando poniamo che l'assile si fosse rotto sempre nello stesso momento, beh, questo sarebbe stato certamente in un punto distante qualche chilometro, quantomeno qualche chilometro da dove è avvenuto il fatto, questa è purtroppo la durissima e tristissima verità, che io capisco sia difficile, per chi ha sofferto tanto e in maniera così veramente brutale e violenta (*inc.*) ma questa è la verità, questa è la verità, la componente casuale, non causale, casuale, è stata in questa tragedia, una componente fondamentale, l'esempio che ho fatto, si parla della velocità, si fanno calcoli della velocità, io non è che ho seguito molto, ne parlerò perché siamo doverosamente tenuti a rispondere punto per

punto, a quello che dice l'Accusa, ma veramente è importante il discorso della causalità della velocità, se uno fa questo tipo di ragionamento, così banale però. Va bene, sul discorso segnalazione e proposta e quindi sulla ipotizzazione di una competenza a proporre, a suggerire e così via, già si è detto molto, per quanto riguarda però, come ha dimostrato nella sua discussione l'Avvocato Manduchi, poi dopo noi forniremo anche per tempo una memoria, così insomma magari riepilogativa, per tutte, tutto quello che la contestazione addebita ad Elia, salvo la competenza sul picchetto, che è un discorso evidentemente infrastrutturale quindi almeno in astratto, è di competenza di RFI, tutto il resto non ha niente a che vedere con RFI, lo dico semplicemente in estrema sintesi, lo anticipo in estrema sintesi, il detettore di svio, la competenza per il detettore di svio è: ERA, ANSF, Imprese Ferroviarie, il necessario riferimento alle specifiche tecniche di interoperabilità, insomma è stato ampiamente dimostrato che il detettore di svio e non voglio stare e ripetere Chiovelli, lo posso pure fare, l'ho tutto scritto, che cosa ha detto Chiovelli, dopo l'incidente, prima, dopo l'incidente, l'ANSF era favorevole al detettore di svio, è riuscita a farlo inserire? No, e allora che c'entra Elia? Che c'entra RFI? Se dopo un incidente che ha toccato l'opinione pubblica, mi auguro europea, perché la

tragedia è stata tale che non poteva toccare, si sono fatte a livello tecnico, delle valutazioni e nonostante sia intervenuto l'organo pubblico italiano, l'Agenzia Nazionale, che cosa è riuscito a fare? Perché sono valutazioni, c'è il problema dell'interoperabilità, ma guardate che non è che sia sbagliato, non è che l'Europa veramente sia come qualche volta si dice, un insieme di burocrati, può essere pure che lo sia, non lo so, ma comunque sia nell'ERA ci sono, mi auguro almeno ci siano dei tecnici fundamentalmente e le valutazioni non è che sono state fatte in maniera sprovvista, sono state motivate, sono state motivate le ragioni per cui il detettore di svio non è solamente un problema di costi e benefici, è un problema di rischi maggiori e minori che gioca, fino a quando non si troverà quello che appunto il lavoro delle Ferrovie italiane probabilmente porterà prima o poi a buon fine.

Il professor Resta che ha evidenziato ed è diventato, lo dico perché l'ho saputo ieri sera a cena, è diventato rettore del Politecnico di Milano e la cosa mi fa molto piacere, si impegna moltissimo su questo tema, si impegna moltissimo su questo tema, cerchiamo di trovare un vero detettore di svio, qualche cosa che anticipa lo svio, perché lo svio una volta che si è verificato, come hanno detto anche i seri Consulenti dell'Accusa, che però sotto questo profilo non hanno voluto sentire e parlo del

professor Toni che è una persona serissima, quando lo svio si è verificato non si sa, non si può prevedere che cosa succederà quindi un detettore di svio non è quell'apparecchietto che qualche volta è comparso qua sopra, al costo dicevano di poche migliaia di euro, che avrebbe impedito la tragedia, è una sciocchezza totale, se lo svio si verifica poi vado a vedere i calcoli che sono stati fatti, per quello che contano ovviamente, ma lo svio se non è evitato non si sa a quali conseguenze potrà portare.

Comunque sia, quello che sto toccando adesso, non è tanto il problema del detettore, è il problema della competenza, che cosa c'entra RFI con qualche cosa che riguarda le imprese ferroviarie, insieme ovviamente non da sole al ANSF e all'ERA (*rumori di fondo*).

Anche sul problema del controllo del materiale rotabile, sul rilascio e sulla revoca dei certificati di garanzia, sul cabotaggio, sui piani di manutenzione, io avrei molte cose da dirvi, se non le avesse dette già l'Avvocato Manduchi, con grande precisione, ma è una memoria che abbiamo preparato insieme e che ovviamente condivido e se volete posso anche in questa sede sintetizzare, ma mi pare che il discorso sia talmente chiaro, che circa la incompetenza, qui sono state addirittura non ho capito se... non mi piace dire falsificazione, perché io non ci posso credere a delle falsificazioni, ma a proposito del

passaggio di consegne, da RFI all'ANSF, a questo riguardo, ma è talmente evidente, io ho visto i salti mortali, i numeri e le date messe a caso, da parte della Procura, era nel 2008 già da circa quasi un anno prima, il passaggio di consegna c'era stato totale, per quanto riguardava il controllo del materiale rotabile e la competenza sui certificati di sicurezza e questo sia per quanto riguarda i rotabili, iscritti nel registro immatricolazione nazionale, per cui la competenza è dell'ANSF a far data dal giugno del 2008, competenze certamente assunte dall'11 luglio 2008, provvedimento questo del luglio 2008 con il quale l'ANSF intima di indirizzare a se stessa, cioè all'ANSF, le richieste di immatricolazione inviate al Cesifer, perché il Cesifer è passato tutto quanto all'ANSF ci si è soffermati, a questo punto siamo arrivati, su 101 dirigenti e tecnici, passati da RFI a ANSF, si è detto che il passaggio di consegne non c'era stato perché due di questi ex dipendenti RFI, passati in ANSF avevano richiesto di ritornare in RFI e questo significherebbe appunto che non c'era stato il totale, qua siamo proprio... questi sono gli argomenti che sono stati utilizzati.

Però, questo è l'aspetto relativo ai rotabili, iscritti nel registro immatricolazione nazionale, per quanto riguarda i rotabili marcati RIV la competenza è dell'agenzia nazionale di riferimento, sono carri

stranieri e non sono sottoposti a nessun controllo o autorizzazione, in Italia.

Sul certificato di sicurezza alle imprese ferroviarie, è l'ANSF competente, sia al rilascio che all'eventuale revoca, dal giugno del 2008, quindi fin da subito l'agenzia dispone, come giustamente doveva fare, gli audit sulle imprese ferroviarie, un audit del luglio 2008, per arrivare a rilasciare la prima estensione del certificato di sicurezza a Trenitalia, il 12 dicembre del 2008; non so se il Tribunale la vuole controllare, penso che la conosca, le cito e non le leggo solamente per aiutare diciamo, per una necessità di controllo.

Barriere: qui ho sentito veramente delle cose strane, all'inizio e non ne voglio riparlare perché effettivamente le barriere antirumore non c'entrano assolutamente niente con questa vicenda, questo penso che sia appurato teoricamente sì, sappiamo, ce siamo approfittati che i signori Dall'Occo e Landozzi avevano proposto addirittura l'incriminazione, ma non ci può essere (*inc.*) questo pure è un atto di sciacallaggio, a me non mi piace, non ho bisogno di ricorrere ad atti di sciacallaggio per dire che è una stupidaggine, le barriere antirumore servono a ridurre il rumore, quello che mi dispiace per la verità, anche a questo riguardo mi dispiace a proposito di queste barriere, che si sia voluto giocare, ma non voglio parlare di sciacallaggio,

ma che si sia voluto giocare su una richiesta che avevano fatto giustamente gli abitanti, o alcuni abitanti di via Ponchielli, per avere queste barriere antirumore, avevano assolutamente ragione, perché il rumore è vero che non uccide, ma il rumore logora, il rumore dà fastidio, avere un treno che passa non lo so quanto se sono 25, 35, 40 metri, ma certamente è una cosa... Che questo sia passato per un segnale di allarme, relativo alla sicurezza della popolazione di via Ponchielli questa è una sciocca speculazione, per chi l'ha fatta, è una sciocca speculazione, perché noi abbiamo esibito, abbiamo sentito, abbiamo prodotto, ce le abbiamo le lettere di via Ponchielli ecco qua, le richieste erano giustissime richieste per le barriere antirumore per la riduzione del rumore, non avevano niente a che vedere con un profilo relativo alla sicurezza.

Qua ci tornerò un po' più a lungo, perché il tema delle barriere è stato ripreso, ma è stato ripreso del tutto impropriamente, attraverso il richiamo a norme che hanno uno scopo di protezione della ferrovia, nei confronti del vicinato, ma non certamente del vicinato nei confronti della ferrovia.

La velocità: un altro dei temi importanti, su cui si è fermata molto la Pubblica Accusa, la velocità relativa a treni che trasportano merci pericolose e con riferimento al passaggio in centri più o meno densamente abitati.

E anche qua il problema della competenza vi è stato dimostrato ampiamente e documentalmente, che la competenza è quella del RID dell'Otif e a livello nazionale del Ministero dei Trasporti e di altri dicasteri.

Il MIT, lo sappiamo e non penso che dobbiamo riproporre ancora la dichiarazione del MIT, l'auto come dire investitura del MIT che dice che l'autorità competente per il RID in Italia è il Ministero dei Trasporti.

Le deroghe al RID, in punto di velocità per trasporto di merci pericolose, sono disciplinate dall'articolo 191, è necessario un provvedimento dello Stato quindi del legislatore nazionale, addirittura, che sia notificato all'Otif, che sia autorizzato, non so se vogliamo farlo vedere questo, perché penso che sia sufficientemente assodato a questo punto e sufficientemente chiaro.

Sì, ma io poi su questo punto temo di essere costretto a ritornare con maggior dettagli, qui sto solamente purtroppo per voi, in una fase ancora preliminare, che concludo questa fase preliminare, relativa alle contestazioni dicendo che un elemento è stato certamente del tutto trascurato dall'indagine istruttoria, cioè quale nesso causale lega la mancata proposta, segnalazione, evidenziazione, questo secondo la contestazione all'evento che si è verificato.

Per poter contestare, nella specie dico all'ingegner

Elia, ma non vale discorso solo per l'ingegner Elia, per poter contestare l'evento all'ingegner Elia bisognerebbe che venisse rispettata e dimostrata una catena causale, sotto un profilo controfattuale.

Allora, la proposta dell'ingegner Elia, al soggetto competente evidentemente, se si dice: "Proponesi" sa già che non può essere lui a fare "Al soggetto competente", chi sarebbe il soggetto competente? Non è che viene specificato, al recepimento da parte del soggetto competente e quindi all'intervento del soggetto competente, che avrebbe impedito l'evento, in effetti non mi pare che si presti molto questo tipo di contestazione a una verifica controfattuale, è assolutamente impossibile, cioè diciamo è un romanzo, ma non è una tesi giuridica, io non ho mai visto una tesi giuridica come dovrebbe essere un capo d'imputazione, impostata in questi termini qua.

Quale sarebbe stata l'azione doverosa, lecita, che avrebbe evitato l'evento, questo ci dovremo chiedere, una proposta, una segnalazione, come potrebbe sostenersi una verifica di efficacia controfattuale e positiva e soprattutto in quali termini? Tutte domande che restano, che sono rimaste prive di risposta, nonostante all'esito di un dibattito così lungo e così complesso, in cui si è parlato di tante cose purtroppo che a posteriori diciamo per carità, *absit iniuria verbis* che a posteriori

si sono rivelate inutili e non si è parlato di cose invece essenziali, perché queste sarebbero state cose essenziali, in una impostazione ma non se n'è parlato, perché? Perché non ci sono, perché non esistono.

Io quindi volevo, cercando di essere abbastanza sintetico, volevo perfezionare e organizzare questa discussione, argomento per argomento, cioè sui temi che già ho toccato, a proposito di contestazioni, cioè barriere, detettore, velocità e così via, in questi termini: 1) verificare la efficacia impeditiva della cautela che si assume omessa, verificarne lo stato regolatorio ed esclusione quindi della colpa specifica e generica ed esaminare, anche se per la verità sarò costretto a non dire quasi niente, quasi quasi mi vergogno nei confronti dell'ingegner Elia, non potrò dire quasi niente, perché non ci sta quasi niente, anzi direi non ci sta proprio niente, nei suoi confronti; quindi, insussistenza nel merito e non riferibilità ad Elia, già nelle contestazioni.

Quello che stavo dicendo è che una istruttoria dibattimentale così complessa, così lunga, così articolata, non ha fornito nessuna indicazione, dico nessuna indicazione, salvo mie distrazioni, ma qualche volta non ci sono stato, ma ci sono stati i miei collaboratori, ho visto tutti i verbali, non ha fornito nessuna indicazione su che cosa effettivamente avrebbe

dovuto fare l'ingegner Elia e che non ha fatto, per evitare questo disastro, ecco va denunciata qui la totale assenza di riferimenti nella requisitoria, anche nella requisitoria, perché io aspettavo: "Ma mo' che dicono?" Perché chiaramente per chi ha seguito questo processo, alla fine dice: "Ma voglio vedere proprio che cosa dicono", hanno detto il capo d'imputazione, ma il capo d'imputazione consentitemi di dire senza offesa ridicolo, questo hanno fatto, non è stato detto nulla a proposito di tutti questi temi, che pur erano emersi ed erano emersi nell'attività istruttoria, svolta dalla Difesa, sia nei controesami, sia nell'attività istruttoria svolta dalla Difesa, per far vedere invece tutto quello che RFI, l'ingegner Elia, come vertice di RFI, che cosa avesse fatto per garantire, per tutelare la sicurezza, laddove questa sicurezza fosse qualche cosa di considerabile, adesso non voglio entrare sul merito del sistema integrato di gestione della sicurezza, perché sarebbe troppo lungo e troppo complesso, però il Tribunale oramai lo conosce.

Detettore di svio: cerco di andare più velocemente di quando non avessi impostato questa difesa, perché ci sono stati degli interventi dei colleghi Piazza e Mittone, che hanno affrontato il tema, secondo me in maniera assolutamente egregia e condivisibile, allora cerco di andare in sintesi: a proposito del detettore di svio,

dall'istruttoria dibattimentale è emerso che è indimostrato da parte dell'Accusa, che l'installazione di un DDD e quindi detettore di svio, di deviazione, omologato solo quello si sarebbe dovuto mettere, avrebbe impedito l'evento e anzi la Difesa ha dimostrato, mi riferisco alle relazioni di Resta, di Giglio e di Bruni, l'assoluta inefficacia impeditiva dei dispositivi attualmente in commercio, che intervengono solo a svio avvenuto, ma che però non sono in grado di segnalare l'incipienza di uno svio, quello che sarebbe indispensabile trovare, prima o poi si troverà pure quello, però, questa condizione essenziale per adottare obbligatoriamente, o comunque segnalare l'opportunità di adottare questi dispositivi, da parte dell'Otif e dell'ERA.

Quindi, qua disposizioni a riguardo non ce ne stanno, non ce ne sono nella maniera più assoluta, non ce ne sono sotto un profilo normativo, che ovviamente sono inesistenti, ma non ce ne sono neanche sotto un profilo di segnalazioni in una regola di una cautela, di una cautela generale, perché qua ci dicono: "Attenzione, perché tra maggiore rischio e minore rischio non è opportuno assolutamente introdurlo" e del resto, mi pare che sia una cosa talmente logica, perché una persona, che citerò spesso perché pur essendo stato un avversario nostro durissimo, durissimo nel dibattito, però ha

dimostrato sempre di avere quella serietà dello studioso che non si tocca, qualunque sia la tesi da voler raggiungere non si tocca, cioè il professor Toni, il professor Toni mi diceva un mio vecchio maestro, che le persone si apprezzano nel nostro settore, quando sono avversari, sia come Avvocati, sia come Consulenti ecco con Toni per esempio c'è un dissidio insanabile, a proposito del picchetto, ma io sono sicuro che Toni è convinto che sia stato il picchetto a bucare la cisterna, ma ne sono convinto perché con eguale - scusatemi se faccio una parentesi - per questa sua credenza il professor De Iorio lo vorrebbe sfidare a duello, ma sfidare a duello in senso, seriamente, perché è pronto a giurare esattamente il contrario e anzi dice: "Ma non è possibile che non si sia convinto" ma il problema non è questo, io adesso non voglio toccare questo punto, voglio dire semplicemente che pur essendo di certe posizioni, non condivisibili, il professor Toni fin dall'inizio delle indagini ha detto: "Che allo stato attuale delle conoscenze scientifiche, il comportamento dinamico di un treno, su binario stimabile con sufficiente precisione, nelle diverse condizioni di marcia, ma la dinamica di un treno sviato è soggetto a incertezze tali da rendere impossibile qualunque simulazione, capace di fornire risultati dotati di un minimo di attendibilità" quindi questa è la consulenza del professor Toni, del 10

settembre 2010 e le conclusioni ribadite a pagina del dibattito 24/73, possiamo anche (*inc.*).

E allora questo, capite benissimo, un discorso fatto da una persona che di ferrovie certamente se ne intende, dice che in caso di svio che non sarebbe stato impedito dal detettore, le conseguenze non sono prevedibili, anche qua abbiamo il riferimento specifico, ma insomma però queste cose sono dimenticate, queste cose vengono dimenticate, anche dalla Pubblica Accusa, che il proprio Consulente che ha avuto la fortuna di avere, perché è un Consulente veramente valido, non l'hanno preso in considerazione, d'altra parte i Consulenti delle Parti Civili partono dal presupposto che secondo me è proprio tipicamente a posteriori e vedete il ragionamento a posteriori che voi dovete solamente cancellare con una croce, "Che la frenatura automatica quindi del treno sviato, avrebbe impedito che la cisterna arrivasse all'altezza del picchetto", questo l'ha detto l'ingegnere Bergamini.

Ma, a parte l'evidente simulazione a posteriori, cioè tu stavi là, non stava là per combinazione quindi, come si riporta questo a una regola generale? Queste tesi, queste affermazioni non solo sono sbagliate per questo, metodologicamente non significa niente, ma poi non offrono nessuna ipotesi di calcolo, o di simulazione, non indicano quale tipo di dispositivo rivelatore di svio,

avrebbe consentito una simile frenatura automatica immediata.

Qui, sull'inesistenza di calcoli a questo riguardo, potrei ricordare il controesame dell'Avvocato D'Apote al professor Boniardi, all'udienza del 15 luglio 2015, dove c'è un'insistenza e Boniardi per la verità, evita di rispondere, cioè nel senso conferma che sulle ipotesi quello che... Noi volevamo, sulle ipotesi non é che si possono costruire, su delle ipotesi non verificate non si possono costruire delle tesi, l'Avvocato D'Apote dice: Giudice non ha fatto accertamenti a riguardo e questa è la prima cosa, almeno già ha capito che probabilmente è una perdita di tempo, l'Avvocato D'Apote insiste: "Siamo a 90 chilometri all'ora, al momento dello svio, lei che ha fatto anche indagini ferroviarie, sa qual è mediamente, qual è in questo caso, vogliamo essere conservativi, il tempo di frenata? Anche di frenata cosiddetta rapida quindi lei sa perfettamente che sullo sghebo ci sarebbe arrivato e anche a una certa velocità" Boniardi allora: "Io le posso rispondere dicendo che un arresto rapido del convoglio, sicuramente avrebbe prodotto danni minori", poi vediamo se questa affermazione è corretta, anche se onestamente non ce ne importa niente, "Se lei mi chiede quali non le posso rispondere, perché stiamo facendo delle valutazioni su delle ipotesi, su delle considerazioni in astratto".

Analoga la posizione dell'ingegner Orsini, che pure assumendo che la frenatura avrebbe avuto una funzione mitigatrice dell'evento, non è in grado di provare niente, quanto a tipo di dispositivo, che sarebbe potuto essere applicato, non è in grado di dire nulla sulla capacità di frenatura, non è capace di dire nulla sui tempi di frenatura, non è capace di dire nulla sull'incidenza e sul ribaltamento e quindi anche sull'impatto con l'elemento forante; non ha fatto nessun calcolo Orsini, sulla velocità e ha rinviato al professor Toni.

Ora, io a queste valutazioni a posteriori non è che dia particolare valore, particolare significato, però noi un calcolo l'abbiamo fatto, i nostri Consulenti non io per carità, l'abbiamo fatto un calcolo, il professor Resta, all'udienza del 20 aprile 2016 ha dimostrato che il detettore di svio, allora cominciamo a distinguere quale detettore di svio, lui si è soffermato sull'EDT 101, perché è l'unico che era omologato, al momento del fatto, "Non avrebbe mai impedito il ribaltamento in seguito alla rottura del fusello, invero dai calcoli matematici effettuati dal professor Resta, che è l'unico che ha fatto questo calcolo, il convoglio non avrebbe frenato subito dopo lo svio, ma avrebbe impiegato più di cento metri per frenare, tenendo debito conto della modalità di intervento di questo tipo di detettore - cioè l'EDT 101 -

conseguentemente, il carro cisterna sarebbe comunque transitato sul passaggio a raso e a circa 60 chilometri all'ora, il ribaltamento sarebbe certamente avvenuto e il carro sarebbe passato sulla zampa di lepre a 20 chilometri all'ora, una velocità per cui si sarebbe ugualmente verificata la foratura, secondo quanto ha dimostrato nella sua consulenza il professor Bruni", qua c'è una serie di slide, noi però andiamo velocemente, sui calcoli, queste non sono mie ovviamente, ma sono delle slide del professor Resta e del professor Bruni, successivamente.

Tenete presente che siccome oramai quando si sente parlare o di disastri, o di incidenti ferroviari, oramai da alcuni anni, è diventato inevitabile, ma io penso che poi in tutti quelli che hanno partecipato a questo processo, cercare di tendere le orecchie, il ribaltamento dei treni, è molto più frequente a bassa velocità che ad alta velocità, ad alta velocità non si verifica quasi mai, a bassa velocità invece è molto molto molto più frequente.

Quindi, le conclusioni dei nostri Consulenti a questo riguardo, che hanno una loro scientificità, nel senso che sono basate su un modello di detettore di svio specifico, quello omologato, su effettive velocità e su calcoli effettivi, danno queste conclusioni: "Che lo svio del carro è stato causato dallo sghembo realizzatosi per

effetto del cedimento del secondo assile del primo carrello, il ribaltamento è stato causato dallo sghembo di interperno, creatosi per effetto della salita della ruota destra, prima sala sul marciapiede e la velocità del convoglio è ininfluente, sia rispetto allo svio, sia rispetto al successivo ribaltamento della cisterna".

Questi sono studi diciamo, che servono semplicemente a controbattere la tesi accusatoria, ma diciamo, anche con una valutazione a posteriori, le valutazioni piuttosto approssimative, dei tecnici della Parte Civile, vengono totalmente ribaltate.

Oltretutto, parlando di detettori di svio, mettendoci in una prospettiva a posteriori, ma anche a priori, sul perché, non è che abbiamo il dovere di spiegarci perché l'ERA, fino a questo momento, ha escluso un obbligo o anche un suggerimento, di utilizzo dei detettori di svio, perché con questo detettore di svio, quello disponibile diciamo, si sarebbero verificati non sappiamo esattamente che cosa sarebbe accaduto, ma ci sarebbero stati degli scenari di tipo diverso.

"Il detettore di svio che porta una frenatura rapida, dopo lo svio, non prima dello svio, magari, è quello che cerchiamo, dopo lo svio la frenatura rapida, (*inc.*) operata subito dopo lo svio su che cosa? Su una colonna di carri, di cui uno o più oramai con rodiggio lesionato e sottoposto ad un complesso di azioni del tutto anomalo,

tra i diversi scenari possibili si sarebbe potuto verificare che cosa? La drammatica accentuazione dello scarto laterale dei carri, in direzione della pensilina della stazione, la frenata si sarebbe propalata in termini del tutto autonomo, ai carri successivi del convoglio - quelli che sono rimasti indenni - e l'urto avrebbe comportato l'ammassamento a fisarmonica delle sedici carrozze, contenenti Gpl".

Ecco perché, secondo me, non bisogna parlare, non bisognerebbe mai parlare delle cose che non si sanno, delle cose che non si sanno, non si può parlare così per ipotesi, dicendo: "Se rallentava, non rallentava" qui il problema, il discorso ferroviario purtroppo, o per fortuna è un discorso molto serio e come tale va inteso, non è che si inventano delle teorie, che uno a un certo punto pensa di avere la bacchetta magica e risolvere il problema, ogni modifica, ogni intervento, sono anni, anni e anni di lavoro, di studi, di calcoli e così via e non si può invece, ridurre tutto a un discorso "Ma andava più piano, andava più veloce, c'era il detettore, non c'era il detettore" sono tutte cose prive di senso, che non riguardano comunque noi.

Uno dei più grossi incidenti, che si sono verificati dopo il disastro di Viareggio, quello di Lac-Mégantic nel Quebec, non so se ci fosse il detettore di svio o no, ma porta appunto a questo ammasso accartocciarsi delle

carrozze, così com'è successo purtroppo in India, solo l'altro ieri, ma ripeto, non penso che ci sia nulla che possa determinare delle analogie, ma per dire, insomma.

In fondo qui stiamo parlando non di profili tecnici, stiamo parlando di profili giuridici, io vorrei sapere qual è la doverosità dell'installazione del rivelatore di svio, questo è stato scelto dice: altre ferrovie europee, solo gli svizzeri, su tutte le ferrovie europee solo gli svizzeri, che stanno in Europa, ma stanno in Europa insomma così, per conto loro, non come gli altri europei e neanche in via obbligatoria, perché si dice: "Ah la Svizzera, la Svizzera", ma non è obbligatorio in Svizzera e solo alcuni carri svizzeri sono dotati di detettore di svio, mentre invece i carri esteri, privi dello stesso detettore di svio, circolano tranquillamente quindi non è questa...

Io non mi soffermo sul fatto che esiste una evoluzione, nello studio dei detettori di svio, perché ripeto, quando si potrà arrivare a un detettore che sia, come erroneamente è detto nella contestazione a questo riguardo, in grado di prevenire lo svio e allora io penso che certamente, a quel punto, i treni italiani quantomeno ne saranno dotati, ma al momento invece, non è così.

I passi avanti si fanno e specialmente per quanto riguarda un detettore di tipo elettronico, qualche d'uno ha citato queste Fiches dell'Union International des

Chemins de Fer 54108 edizione 2000 eppure però, su questo detettore elettronico, che cosa è? Questo capitolo è rimasto reserved, cioè in bianco, tanto nel 2000 quanto nel 2001, tanto nella Fiche dell'Union Internacional des Chemins de Fer 541, del giugno 2007 e l'ERA appunto, si è espressa sul tema, con gli studi del 7 maggio 2009, del 14 febbraio 2010, nonché con la raccomandazione dell'11 maggio 2009, in senso contrario l'ERA, in senso contrario all'adozione del rilevatore di svio, sto pregando le mie collaboratrici di proiettare i relativi documenti, che ritengo però siano già sufficientemente noti al Tribunale quindi possiamo anche scorrerli, in maniera più veloce.

(N.d.t., vengono proiettati documenti sullo schermo gigante in aula).

E' inutile che vada a ripetere che queste scelte, che poi si potrebbe dire, sapete qua come al solito ci sta sempre la dietrologia, ma chissà perché, chissà che cosa c'è economicamente dietro a questo, a parte che a noi non ce ne importa proprio, perché come RFI non ci entrava e non ci usciva niente di tasca, però dagli studi effettuati almeno allo stato, mi sembra che sia emerso, almeno così risulta, che non è affatto provato che l'esistenza del detettore meccanico riduca l'incidentalità e viceversa può produrre dei falsi allarmi, che possono invece costituire un pericolo in più, in rapporto alla sicurezza dei trasporti delle merci pericolose.

Comunque sia, faccio anche presente questo a proposito a questo punto, non solo della non competenza, ma della impossibilità di una valutazione, a proposito di RFI che l'ERA ha chiarito: "I singoli Stati membri, ove pure decidessero di dotare le loro flotte con dispositivi detettori di svio, non possano obbligare i carri circolanti, omologati in altri Stati, all'utilizzo di tale dispositivo" e questo è proprio il caso del carro GATX in questione.

Ecco, non si arriva neanche a dire: ma possiamo interessarci di un problema di colpa specifica, di colpa generica, come ci arriviamo? Ma non è un problema di colpa generica, specifica, qua è un problema... Il fatto sembra brutto dirlo, non ci riguarda, non riguarda RFI.

Anche qua, siccome il tema è stato già trattato ampiamente e comunque poniamo che la proposta dell'ingegner Elia non so a chi veramente: "Per piacere datevi da fare per introdurre il detettore di svio" questo è pacifico che si applica su che cosa? Sui carri, ovvero sul materiale rotabile e mi pare che sia pacifico che la competenza sul materiale rotabile fosse passata, come già ho accennato quindi vado velocemente, in ANSF già dal giugno 2008, con il verbale numero 1, come del resto è confermato e comprovato, che a livello europeo, subito dopo, cioè nell'immediatezza, nei giorni successivi all'incidente e al disastro, l'ANSF abbia

proposto l'adozione di raccomandazioni relative al detettore di svio, all'ERA e sappiamo pure, penso tutti quanti, che questo tentativo a cui evidentemente almeno l'ingegner Chiovelli credeva, proponente, ha avuto un esito negativo.

Mi riferisco a quello che racconta e che spiega benissimo l'ingegner Chiovelli, durante l'audizione al Senato, dell'8 giugno 2010, è stata prodotta da questa Difesa il 24 giugno invece 2015, che per comodità vi mostriamo, in una slide, anche questa però ritengo ben nota. Io quello che mi chiedevo: se lo chiede l'ANSF che è un'autorità pubblica e ha questa risposta, picche sostanzialmente, se l'avesse chiesta l'ingegner Elia la prima cosa gli avrebbero detto: "Scusa ma tu che c'entri?" Ma in secondo luogo gli avrebbero risposto male, stavo per dire con una pernacchia, perché è assolutamente incompetente e quando un organo che invece è competente, a chiederlo, Chiovelli se ha ritenuto che fosse opportuno l'approfondimento, ha fatto bene a farlo, gli hanno risposto picche, non è proprio cosa e così via, dopo, dopo l'incidente, l'avrebbe dovuto fare l'ingegner Elia prima dell'incidente, va bene.

Comunque sia, sia ben chiaro, che al momento dell'incidente, la decisione sull'installazione del detettore di svio, non spettava più e non è mai spettata, perché è un problema di treni, no di Infrastruttura

Ferroviaria a RFI, bensì all'ANSF.

Chiovelli ha chiarito appunto, che sui detettori di svio, non è un provvedimento che può essere preso direttamente a livello nazionale, perché trattandosi di una caratteristica costruttiva del materiale rotabile - e per questo non c'entra niente RFI - può essere assunto solo con una specifica tecnica di interoperabilità europea quindi ci deve essere l'accordo della maggioranza degli Stati membri, questo è e quindi diciamo, abbiamo avuto a questo riguardo, in dibattito, lo cito perché c'è stato un tentativo da parte dell'Avvocato Dalle Luche se non vado errato, che sostiene: "E' pretestuosa l'argomentazione relativa al necessario intervento di una specifica tecnica di interoperabilità, sulla base dell'esempio che essendo il sistema di controllo marcia - treno, quello che ringraziando il cielo, è su tutti i treni oramai che circolano su Rete Ferroviaria Italiana, ma - dice Dalle Luche - essendo di controllo marcia - treno diverso in ogni paese europeo, ogni qualvolta un convoglio varca i confini francesi deve sostituire il locomotore, per questa ragione - argomenta Dalle Luche - il DDD il detettore di svio, va applicato a ogni singolo carro del convoglio".

Cioè, non si rende conto che mentre è possibile cambiare il locomotore, non è che è possibile cambiare 15/20 carri, perché il detettore di svio sta sui singoli carri

e non sul solo locomotore, come il sistema di controllo marcia - treno e poi ha un funzionamento completamente diverso, dal sistema di controllo marcia - treno.

Sempre l'Avvocato Dalle Luche ha osservato: "Anche il sistema di controllo marcia - treno provocherebbe una frenatura automatica del convoglio, perciò sarebbe un falso problema la pericolosità della frenatura automatica", beh dimentica di considerare l'autorevole collega, che il sistema di controllo marcia - treno, funziona sul treno non sviato, serve a impedire che il treno svii e quindi, sotto questo profilo scatta quello che ha detto così bene Toni: "Fin quando ci troviamo sui binari si controlla abbastanza regolarmente il tutto, ma quando siamo fuori dai binari non si controlla niente" quindi, questo per rispondere all'argomentazione dell'Avvocato Dalle Luche.

Quindi fondamentalmente non era di competenza, questo non è mai stato il sistema, il detettore di svio, di competenza di RFI, comunque non aveva nessuna qualificazione per poterlo proporre, abbiamo visto che quando è stato proposto, da un organo qualificato alla proposta, come l'ANSF, l'esito è stato negativo quindi non si riesce a capire perché se ne parla ancora di questo detettore di svio.

Un altro tema importante, perché noi siamo tutti quanti abituati, essendo quasi tutti guidatori di automobili,

abbiamo recepito tutti l'idea: più velocità, più pericolo, che è un'idea che per il treno non funziona, ho già detto che non ci possiamo porre in una valutazione a posteriori, è assurdo porci... perché vi ho detto che penso che non sia assolutamente opinabile, che se quel treno, a parità di condizioni fosse andato a un chilometro all'ora in meno, o a un chilometro all'ora in più, allora certamente non si sarebbe verificato il disastro a Viareggio, questo è sicuro allora esaminiamo, anche in quest'ottica, cercando di essere un poco più realisti, il problema della velocità quindi non è vero che la minore velocità è il minor pericolo, anche a questo riguardo diciamo pure, nonostante un ammonimento e naturalmente una presa di considerazione di un disastro di queste dimensioni, anche dopo l'incidente di Viareggio, né in Italia, né in Europa, si è disposta la diminuzione della velocità, per treni trasportanti merci pericolose, salvo il problema di quelli dell'assile, ma quello è un problema dell'assile, non della velocità dei treni che trasportano merci veloci, è il problema della velocità di treni che hanno un assile sospettato, poi lo toccheremo adeguatamente.

PRESIDENTE - Avvocato, solo venti secondi per la registrazione. Avvocato vuole riprendere o vogliamo fare una pausa?

AVV. STILE - Cinque minuti (*inc.*) per il caffè.

PRESIDENTE - Sospendiamo qualche minuto.

(N.d.t., il Tribunale sospende la fonoregistrazione).

(N.d.t., il procedimento riprende).

AVV. STILE - Per ognuno di questi temi che sto affrontando, o meglio riaffrontando, vorrei mettere in evidenza i tre aspetti che costituiscono il quadro di riferimento di questa mia esposizione quindi la mancanza di un'efficacia impeditiva, di quello che teoricamente è richiesto, abbiamo visto in che modo, il problema della incompetenza di RFI e per essa dell'ingegner Elia e infine la posizione individuale dell'ingegner Elia, che veramente non viene neanche sfiorata, a livello individuale; abbiamo visto il detettore di svio, adesso passiamo alla velocità, per la velocità, siccome questa è stata oggetto di un intervento molto approfondito, per quanto riguarda la competenza di RFI, da parte dell'Avvocato Manduchi, io per questa parte andrò in maniera veramente sintetica, evitando di ripetere.

Stavo dicendo che per quanto riguarda la velocità e l'incidenza della velocità sugli incidenti, naturalmente di una corretta valutazione a priori, anche dopo il disastro di Viareggio, né l'Italia, né alcun altro Stato ha preso provvedimenti, in materia di riduzione di velocità, precedentemente c'erano alcuni, sappiamo per il trasporto del cloro, in Olanda, in Svizzera e così via,

sono rimasti quelli che sono almeno per quanto ne sappiamo, ma non c'è stato nessun provvedimento di carattere generale, sulla riduzione di velocità.

E su questo problema, pure ci sono stati degli equivoci talmente evidenti, da parte della Procura in particolar modo, che diciamo, è quasi imbarazzante doverli mettere in evidenza, quello che riguarda il discorso della incidenza per problemi che possano riguardare RFI, che sono i problemi relativi a momentanei disagi della linea ferroviaria, non è che quei treni Archimede, quell'altro come si chiama il Diamante, non è che sono stati fatti così per sfizio, sono stati fatti per un controllo puntuale della regolarità della linea, quei controlli puntuali che non sono stati fatti purtroppo in India, come abbiamo saputo, dove un già denunciato difetto dei binari ha provocato quella tragedia che abbiamo sentito, da noi questo, per fortuna non può più succedere, non può più succedere, grazie appunto a questa diagnostica preventiva che c'è in Italia.

Se c'è un difetto, le cose proprio banali, elementari, mi vergogno quasi di dirle, se c'è un problema di linea, è chiaro che lì ci può essere un'indicazione su una riduzione di velocità, così come se c'è un difetto su un treno altrettanto può essere fatto da Trenitalia, viene fatto da Trenitalia.

Il discorso, la confusione che non riesco a capire come

non si percepisca, tra una posizione di carattere generale, in materia di velocità per i treni che trasportano merci pericolose e un problema invece specifico. Il problema generale, come è stato dimostrato ampiamente e direi che non dovrebbero esserci ulteriori dubbi, mi vergogno proprio di parlarne, il problema di carattere generale è un problema che non riguarda ovviamente RFI, ma è un problema che riguarda la politica dei trasporti ed è una scelta politica che non può non appartenere, come appartiene effettivamente al Governo, al Ministero, il quale Ministero neanche è del tutto libero, per poter decidere a questo riguardo, perché c'è il discorso della interoperabilità, c'è il discorso dell'Otif che riguarda il trasporto delle merci pericolose e quindi neanche può prendere un provvedimento avulso da una concertazione con gli altri paesi europei, praticamente con tutti gli altri Ministri dei trasporti, perché l'autorità competente, anche negli altri paesi europei è sempre il Ministero dei Trasporti, o almeno l'omologo del Ministero dei Trasporti.

Per cui, a questo riguardo, dopo aver ancora evidenziato, dato atto della correttezza del professor Toni, che è esperto conoscitore delle ferrovie, il professor Toni ha detto con tutta chiarezza, cito testualmente, l'udienza del 3 dicembre 2014, pagina 133, dichiara testualmente: "La velocità non è mai, almeno in campo ferroviario,

salvo che uno non rispetti i limiti, la causa dell'incidente, certamente può essere un'aggravante, un motivo della gravità dell'incidente, il problema vero è che un treno non dovrebbe mai sviare", queste sono parole che dice una persona che di ferrovie ne capisce, è quello che abbiamo sempre sostenuto noi, è quello che sempre ha fatto l'ingegner Elia, con tutti suoi sforzi, per ridurre, se non proprio a zero, ma quasi a zero, perché purtroppo ci stanno sempre gli assili che si rompono, i treni che possono presentare dei difetti nelle ruote e così via, ma per quanto riguarda le infrastrutture ha raggiunto, attraverso il sistema di controllo marcia - treno, attraverso la manutenzione preventiva, ha raggiunto una sicurezza, una quasi completa sicurezza sulla affidabilità della infrastruttura ferroviaria, io di questo devo anche dire che ci hanno dato tutti quanti, nessuno ha messo in evidenza il minimo difetto di infrastruttura, attribuita a Rete Ferroviaria Italiana, né i Consulenti della Pubblica Accusa e della Privata Accusa, né nessun altro, l'unica cosa che ci contestano, ovviamente, perché quello è di competenza RFI, è il problema del picchetto, ma a parte quello niente.

Ecco quindi, Toni dice chiaramente che il problema vero non è la velocità, quella che è la velocità di un treno è data, come è stato messo in evidenza e penso che sia abbastanza chiaro, dalla capacità della infrastruttura,

chiaramente i binari dell'Alta Velocità, la linea dell'Alta Velocità è un po' diversa rispetto alla linea della bassa velocità, per cui se i treni ad alta velocità per esempio da Milano a Napoli, poi procedono fino a Salerno è chiaro che da Napoli a Salerno non c'è un binario di Alta Velocità la velocità non sarà quella che tiene sulla Napoli - Roma, ma sarà una velocità molto ridotta, che praticamente è la stessa velocità dell'Intercity, il treno è ad alta velocità ma si adegua a quella che è la struttura della linea ferroviaria, per cui marcerà a più bassa.

Quindi il discorso è molto semplice, la velocità è data dal minimo tra la massima velocità in sicurezza, tollerabile dalla rete ferroviaria e la massima velocità in sicurezza del treno, la più bassa costituisce la velocità a cui può e deve andare un treno, senza rischi di sorta quindi non vale il discorso più velocità più pericolo che vale per le strade, dove ognuno di noi deve fare conto (*inc.*) con cui si incontra e con cui non si dovrebbe scontrare, per il treno il discorso è completamente diverso.

"E' chiaro - dice Toni e noi sottoscriviamo - che la velocità è un pericolo quando si superano i limiti previsti, perché quando - dice Toni - l'armamento ferroviario è ben tenuto, quando il carro è ben mantenuto, ci sono ampi margini di garanzia, che i guai

non succedano", quello che dicevo un attimo fa, ed è un settore veramente tenuto sotto controllo, è un settore veramente tenuto sotto controllo, chiaramente gli assi non si devono rompere ovvio, l'armamento deve essere mantenuto a regola d'arte, nel caso di specie noi sappiamo che l'armamento era tenuto a regola d'arte, purtroppo invece l'asse, un asse si è rotto.

Io colgo lo spunto a questo riguardo, per una considerazione critica, in rapporto a quello che ha detto, ma mi ci fermo solo per un minuto, anzi per dieci secondi, perché non vorrei andare avanti, su quello che ha detto il professor Paliero che è mio amico, collega, amico il professor Paliero che pur non negando che l'asse, insomma la rottura dell'assile è stata una componente, non penso che si possa negare, di questo disastro, però ha detto che addirittura ci sarebbe stata una successiva interruzione della serie causale, per via dell'impatto del carro con un ostacolo, ma purtroppo diciamo, come abbiamo verificato e come hanno detto e su questo siamo anche d'accordo, anche i Consulenti di controparte, se si rompe un assile è facilmente prevedibile che il treno svii, se il treno svia è facilmente prevedibile che non con il picchetto, o con la zampa di lepre, ma con qualche cosa si impatti e quindi insomma, mi pare che quella che è la causa materiale, immediata, non possa non riflettersi su quelle che sono

le conseguenze, addirittura prevedibili, non nella specie, ma comunque sia, nel genere della vicenda.

Il discorso dei Consulenti delle Parti Civili, secondo le quali la riduzione della velocità del convoglio nell'attraversamento di Viareggio, la riduzione di velocità avrebbe sensibilmente ridotto il rischio di ribaltamento, se non addirittura escluso e avrebbe limitato la distanza percorsa dal punto di svio, al punto di arresto, è un discorso privo di qualsiasi senso, non dico di validità scientifica, ma privo di qualsiasi senso, perché è chiaro che non è che si possa pensare a dei provvedimenti di riduzione di velocità, riferiti come è avvenuto, ce l'hanno addirittura rinfacciato, come è avvenuto su autorizzazione dell'ANSF, per una sorta di omaggio alle vittime, un doveroso omaggio, visto che era richiesto dal rappresentante all'epoca della città, è stato fatto questo, ma che ci si venga a rinfacciare questo, pure questo mi dispiace, ma è un atto di sciacallaggio, vi abbiamo fatto vedere e non ve le voglio far rivedere, le lettere e lo scambio di lettere Moretti - il Sindaco, Elia e così via sì, ma insomma lo si può fare a posteriori, perché è avvenuto il disastro, in omaggio alle vittime, ma lo si può fare nelle 139 stazioni ferroviarie che da Trecate a Gricignano il treno che trasporta e purtroppo deve trasportare necessariamente merci pericolose, sarà questo, sarà

altro, lo si può fare, così vediamo che questo non si può fare.

Questo non si può fare perché posto che la velocità di per sé, con un'infrastruttura in regola e con un treno in regola non genera assolutamente nessun pericolo, posto che la maggior parte degli svii che si sono verificati in Italia e penso all'estero, sono tutti svii verificatisi addirittura a dieci chilometri all'ora (*inc.*) durante le manovre e non si riesce a capire perché si possano fare questi ragionamenti, ve ne leggo uno per esempio, l'ingegner Orsini: "Riducendo la velocità a 60 chilometri all'ora il convoglio avrebbe raggiunto il passaggio a raso, con una velocità inferiore a quella minima, necessaria per indurre il ribaltamento, ipotizzato tra i 43 e i 54 chilometri all'ora, riducendo la velocità a 50 chilometri all'ora il convoglio si sarebbe arrestato proprio in corrispondenza del passaggio a raso, non sarebbe salito sul marciapiede e non si sarebbe ribaltato, se la velocità del convoglio fosse stata inferiore a 50 chilometri all'ora il convoglio si sarebbe arrestato prima di raggiungere il passaggio a raso", di fronte a queste argomentazioni dico: se il treno si fosse stato fermo, certamente non avrebbe mai raggiunto Viareggio, perché il tipo di argomentazione logica è solamente ed esclusivamente questo qua.

La velocità, il trasporto delle merci è un'esigenza, un

marginale di rischio nessuno può escludere che ci sia adesso, a parte il rischio di tragedie di questo tipo, che mai si sono verificate e mi auguro ovviamente, come ci auguriamo tutti quanti, che mai debbano verificarsi, ma il problema è un altro, il problema è quello di un sistema, di un sistema di trasporto, di passeggeri, di merci, che risponde a delle regole e non è possibile mettersi a pontificare senza capire, quando si parla per esempio di tracce orarie, senza riuscire a capire che cosa significa una traccia oraria, che non c'entra niente con il problema della velocità, concretamente tenuta, è un problema semplicemente di disponibilità della rete, ma per dare la disponibilità alla rete ogni treno incrocia, partendo per esempio da Trecate, a Gricignano, incrocia, si sovrappone a centinaia di altri treni e quindi non è una cosa facile, certamente per i ferrovieri è facile, ma è una cosa a cui bisogna essere molto attenti, perché ci sia una circolazione ordinata di tutti, non solo di quel treno, quel treno non cammina da solo, sulla linea di Gricignano, ma incrocia pendolari, incrocia altri treni merci e così via, il discorso non può che essere quello di tenere conto di tutta la molteplicità dei fattori, che quotidianamente, direi anzi minuto per minuto, devono essere affrontati dalle Ferrovie, in particolar modo da RFI, per rendere non solo sicuro, ma anche diciamo, efficiente, efficace, sotto un profilo economico il

movimento dei treni.

Ora però, come al solito, anche di fronte a delle affermazioni e delle osservazioni, a mio avviso prive di senso, i Consulenti della Difesa si sono premurati di verificare e di controllare i calcoli, come sono stati fatti dai Consulenti delle Parti Civili e quindi in particolar modo il professor Resta, che ha sintetizzato poi la posizione di tutti i Consulenti delle Ferrovie, nell'udienza del 20 aprile 2016 è giunto a conclusioni opposte a quelle che avevo segnalato poco fa dell'ingegner Orsini e in linea invece, con gli assunti del professor Toni: "Lo svio non dipende dalla velocità di marcia, se questa si mantiene nei limiti massimi consentiti".

Nel passato, prima che si introducesse il sistema di controllo marcia - treno, una serie di eventi piuttosto dolorosissimi anche quelli, come quello del pendolino, si sono verificati perché poi ci ha detto la giustizia per errore umano dei macchinisti, questo errore umano dei macchinisti oggi sarebbe tranquillamente compensato dal sistema di controllo marcia - treno che automaticamente farebbe rallentare il treno alla velocità giusta, sui binari non fuori dei binari, sui binari quindi esiste una velocità sicura, quella dettata dalla normativa e dagli standard tecnici, in funzione del tracciato, del materiale rotabile eccetera, eccetera.

Ma per quanto riguarda l'uscita dalla via, quello che purtroppo rende non calcolabile le conseguenze, questo diciamo la possibilità è che il treno possa collidere non con il picchetto o con la zampa di lepre, ma con un'infinità di altri elementi, con altri treni, pensate specialmente ad altri treni che vengono in senso contrario, ponti e così via.

Comunque stavo dicendo che il professor Resta, con l'ausilio anche del professor Bruni, ha fatto un calcolo sul discorso velocità, al quale io mi vorrei francamente riportare, citando non so se le vogliamo far vedere, le slide del professor Resta, che cosa comporta la riduzione di velocità, ecco in rapporto alle quali io vorrei evidenziare una cosa, perché si parla di riduzione di velocità nelle stazioni, nei centri densamente abitati, per carità, però non è che lo si potrebbe fare soltanto per Viareggio, lo si dovrebbe fare per le 139 stazioni o centri abitati, più o meno analoghi, che si trovano lungo la strada, questo comporterebbe per esempio, per fare un esempio, un ritardo enorme e quindi una conseguenza di carattere economico, della quale poi parlerò subito dopo, ma sotto un profilo proprio tecnico, dover rallentare a ogni stazione quindi, non soltanto penso a Viareggio, ma anche non so a Livorno, a Camaiore, a Pisa e così via, comporta accelerazioni e decelerazioni che logorano tanto il treno quanto il personale del treno, che logorano i

freni.

Il Pubblico Ministero, se non vado errato, ha citato un treno di Grosseto, che sarebbe stato visto e segnalato da un passante, con visibile come dire riscaldamento dei freni probabilmente, ecco questo è un problema di surriscaldamento dei freni, che probabilmente è stato dovuto proprio ad una decelerazione, ma il punto fondamentale è un altro, tutto questo comporta appunto il cambiamento della traccia oraria, il cambiamento della traccia oraria comporta, per fare un esempio e per fermarci adesso più in concreto a questo maledetto treno da Trecate a Gricignano, che l'attraversamento di Roma, naturalmente non nel centro di Roma, ma alla periferia di Roma, sarebbe avvenuto invece che alle 02.00/03.00 del mattino, alle 05.00/06.00/07.00 quando ci sono tutti i treni dei pendolari quindi non si possono utilizzare delle argomentazioni così assurde, quando si pensa appunto alla complessità della individuazione di una traccia ferroviaria, perché una traccia ferroviaria incide su tutto il sistema, non è possibile accelerare, ridurre, questo riguarda i treni, il personale, la traccia, tutto il sistema delle ferrovie.

Io vorrei evitare di ripetere cose che sono già state dette e quindi vorrei evitare di ripetere quello che ha detto ampiamente e con precisione l'Avvocato Manduchi, però invece vorrei tornare un attimo a sottolineare,

sotto il profilo della competenza, in rapporto alla riduzione di velocità delle merci pericolose, come questo venga trattato dal RID e vorrei, in particolar modo, soffermarmi sul punto 192.

In particolare nel RID che è previsto che gli Stati membri, attenzione, gli Stati membri possono imporre, attraverso la legislazione nazionale, deroghe al RID, per esempio attraverso riduzioni di velocità, del trasporto di merci pericolose negli attraversamenti, ma solo in presenza di specifiche ragioni tecniche, che devono essere appositamente notificate e che vengono anche valutate dall'Otif.

Di fatto, per il RID i treni che circolano trasportando merci pericolose, sono soggetti alle stesse regole degli altri treni, che non trasportano merci pericolose e quindi dal punto di vista della circolazione la velocità ammessa è quella consentita dalla linea e dal materiale rotabile.

Naturalmente, per quanto riguarda l'infrastruttura, in presenza di un fenomeno che può inficiare la stabilità della via, per esempio il bradisismo, un binario danneggiato, o un frana e così via, allora il gestore responsabile della linea deve disporre, quando è il caso, questo resta di sua competenza e non potrebbe essere di competenza diversa, che su quel tratto di linea si rispetti un limite di velocità prudenziale, ridotto a

quello normalmente ammesso, ma siamo nell'ambito della regola generale, la regola generale è il minimo della velocità, in rapporto al massimo consentito dalla infrastruttura e al massimo consentito dal treno, però naturalmente, se l'infrastruttura non consente quello è chiaro che automaticamente è il gestore che dovrà dare indicazioni e guai se non le desse, di riduzione di velocità, o addirittura se si è rotto il binario, ovviamente di interruzione.

Viceversa, la eventuale determinazione di una generale riduzione di velocità, nel trasporto di merci pericolose non può che essere di competenza del Ministero, nel suo ruolo di autorità politica competente, nel rispetto delle condizioni indicate dal RID, su questo mi permetto di rinviare a quello che ha detto, con molta precisione, la professoressa Torchia, all'udienza del 24 febbraio 2016, pagina 105.

"La riduzione di velocità, indipendentemente da specifiche ragioni tecniche, che sono di competenza di RFI o di Trenitalia è infatti una decisione prettamente politica, se non altro perché incide sulla competitività dei vari mezzi di trasporto, a seconda delle condizioni fissate dal Ministero, viene favorito il mezzo di trasporto treno, rispetto al trasporto su gomma e nave e viceversa".

Ora, io vorrei ricordare una cosa, l'informazione, quando

uno sente e focalizza qualche cosa che interessa, proprio ieri sono stati introdotti, a livello europeo, deliberati a livello europeo, un Ferro Bonus e un Mare Bonus, che cosa sono il Ferro Bonus e il Mare Bonus? Sono dei buoni, degli incentivi, per agevolare il trasporto via mare o via ferro, in rapporto al trasporto su gomma e questo è dovuto alla maggiore pericolosità e forse un problema anche di costi, del trasporto su gomma.

Per la verità norme del genere già ce n'erano perché mi sto interessando di una vicenda per la quale una grossa società armatoriale ha avuto, ha ricevuto, non si chiamava bonus, in quel caso là, ma un incentivo su un progetto, un incentivo in rapporto alle merci trasportate sulla flotta, si tratta di una grossa flotta e sottratte così al trasporto su gomma, adesso abbiamo avuto poi, ieri ho sentito questo discorso, m'ha interessato questo discorso del Ferro Bonus e Mare Bonus.

Ora, se il Ministro, perché è l'unico che avrebbe, non lo so se è il Ministro, o dovrebbe esserci addirittura una legge, ma se diciamo il Ministro, in termini riduttivi, dovesse imporre una riduzione generalizzata della velocità dei treni, ho cercato di spiegarvi, ma mi sembra una cosa che non richieda particolari approfondimenti, che un discorso riduciamo la velocità nelle stazioni o nei centri abitati, comporterebbe un caos totale e non il mezzo minuto, o i dieci secondi persi ad attraversare la

stazione di Viterbo, ma tutte le stazioni, tutti i centri abitati, con tutte le conseguenze, in tema di rallentamento, accelerazione e così via, una scelta di questo tipo, pensate, è pensabile che la possa fare RFI, io questo vorrei capire, poi magari me lo spiegherà e se lo doveva fare il Ministro ma perché il Ministro non sta qua? Perché noi certamente non potevamo ridurre, avere un'idea così balzana di ridurre la velocità, non a Viareggio, perché nessuno poteva prevedere quello che è successo a Viareggio, ma tutte le situazioni, quantomeno in tutte le situazioni analoghe e questa scelta è una scelta politica, che è stata chiarita anche davanti a voi, spero che la ricordiate ma certamente poi la rivedrete, proprio dall'ingegner Chiovelli, che all'udienza del 24 giugno 2015, ha dichiarato testualmente, pagina 127 del verbale per *(inc.)*: "Il fatto che i treni che circolano, portando merci pericolose, dal punto di vista ferroviario, sono soggetti alle stesse regole degli altri treni, che circolano e che non trasportano merci pericolose quindi dal punto di vista della circolazione ferroviaria, quella che governa la velocità, è la velocità della linea, dopodiché le considerazioni che possono essere fatte, sulla velocità nello specifico, per il trasporto merci pericolose, non mi risultano".

Chiovelli ha dichiarato, nella stessa udienza, che dopo

l'incidente l'agenzia ha focalizzato la sua attenzione, su quello che era il problema, che poi non dico che è stato dimenticato, perché nessuno l'ha dimenticato, ma è stato trascurato, l'unico problema che è emerso, l'unico problema è stato quello dell'assile, allora facendo una verifica, facendo le richieste e così via, la verifica dell'assile rotto, ha dimostrato che c'erano delle problematicità, chiamiamole così, di carattere più generale, rispetto a quelle di quel treno, ma erano in rapporto a un certo tipo assili e quindi, dopo una verifica a questo riguardo, ha preso il provvedimento, l'unico provvedimento che è stato preso in seguito, che è stato quello della riduzione di velocità, per i treni che montavano assili non controllati, che quindi avrebbero potuto dar luogo a inconvenienti e quindi disastri, del tipo di quello che si è verificato.

Comunque sia, anche qua noi guardiamo bene a posteriori che è successo, in rapporto a quello che in maniera veramente straordinaria, ci contestano, nemmeno nelle raccomandazioni messe dalla direzione indagini del Ministero dei Trasporti, dopo l'incidente, è stata mai prescritta l'adozione di riduzione di velocità per i treni trasportanti merci pericolose.

Sulla stessa questione della velocità dei treni, trasportanti merci pericolose, anche l'Otif ha espresso la sua opinione, a seguito della richiesta avanzata da

alcuni Stati ed escludendo di dover intervenire, sulla velocità dei trasporti di merci pericolose, infatti, se vogliamo è stato già trattato, ma in sostanza ci sono state una serie di riunioni, dove è stato trattato dall'Avvocato Manduchi, perciò non voglio farvi perdere tempo ulteriore, ma diciamo semplicemente che ci sono state una serie di occasioni, che vanno dall'aprile 2006, fino all'aprile 2016, dove si è trattato il tema della velocità dei treni, trasportanti merci pericolose e non si è arrivato a nessuna conclusione, a nessuna indicazione, a nessuna segnalazione; ma io veramente non riesco a capire, ma come è possibile che venga imputato a noi, contestato a noi questo qui, (*inc.*) come dicevo del resto non c'è neanche una contestazione, non avere segnalato sì, come se questo bastasse a chiedere 15 anni di pena, va beh, lasciamo perdere, lo vediamo dopo questo tema qua.

Poi anche a rilevare che c'è qualche Stato in cui autonomamente, sono state prese delle decisioni, di riduzione di velocità, ma non per tutte le merci pericolose, sono questioni proprio minime, per esempio per il cloro, dove è stata ridotta la velocità, è stato fatto ad opera del Governo, anche se si tratta del cloro e non dei Gpl, che capite che è una portata d'importanza ben maggiore, ma anche per il cloro, lo ha stabilito il Governo.

Comunque sulla competenza, in tema di velocità, mi rifaccio alla discussione dell'Avvocato Manduchi e anche alla documentazione, che è stata evidenziata in quella sede e che poi sarà riprodotta, successivamente.

Poi c'è tutta una parte relativa, ulteriormente relativa ai poteri del gestore dell'infrastruttura, ci hanno contestato, in maniera per la verità mi permetto di dire risibile, specialmente all'ingegner Costa, una serie di provvedimenti, quasi tutti indotti dall'ANSF e sono provvedimenti assolutamente relativi a quella che è la competenza, che nessuno ha negato residua, di RFI, quando si presenta qualche aspetto problematico, ma su questo ha risposto in maniera adeguata il professor Stortoni, per cui non ritengo di dover aggiungere molto altro.

Ho già detto, ho dato per scontato, ma mi pare che sia effettivamente scontato il problema della velocità, del trasporto merci, merci pericolose in particolar modo, è un problema di carattere essenzialmente politico, come ha evidenziato la professoressa Torchia, ma non mi pare che ci siano dubbi di alcun genere, a questo riguardo, mi permetto solamente di fare una piccola polemica, se è un problema politico c'è una onorevole rappresentante di queste comunità, nella comunità locale, che ha molto seguito questo processo e i temi relativi, almeno ogni tanto abbiamo delle esternazioni, ma io mi chiedo, ha mai fatto una proposta, ha fatto una proposta per la

riduzione di velocità? E perché non la fa? Se la piglia con noi, Perché non la fa? Perché questo problema è un problema di carattere politico, non è un problema che riguarda RFI, l'ingegner Elia, che una mattina si alza e dice: "Riduciamo la velocità", ma questa è una cosa folle, semplicemente.

Quindi, anche per la velocità c'è un problema di incompetenza, perché secondo me viene prima il discorso della incompetenza, poi il problema di impossibilità di un giudizio controfattuale, in base al quale poter dire se il treno fosse andato a velocità minore non sarebbe successo, ripeto, purché si tenga sempre presente che bastava quell'un chilometro all'ora, in più o in meno è indifferente, per evitare che succedesse quello che è successo e in terzo luogo che l'ingegner Elia, personalmente, non è chiamato assolutamente in causa a questo riguardo.

Picchetto: io per la verità sul picchetto, sui picchetti di tracciamento io mi rifiuto di parlare, io ho una repulsione per il picchetto di tracciamento, una cosa, penso che come tutti i presenti, prima di questo processo, nessuno di noi sapesse che erano questi picchetti di tracciamento, adesso, da un po' di tempo a questa parte, ogni volta che stiamo su un treno e purtroppo questo capita molto di frequente, stiamo a guardare questi famosi picchetti di tracciamento, mi sono

trovato alle volte con le barelle killer, le cose killer, adesso ci troviamo con i picchetti killer.

Io devo dire francamente, ripeto, noi abbiamo fatto penso, questa è una mia illazione, che siccome è l'unico profilo che potesse in qualche modo coinvolge RFI era il discorso del picchetto, perciò è nata questa problematica del picchetto, da una geniale intuizione dell'ispettore Laurino, che a occhio, dice: "A occhio" invece decise all'inizio che era stato il picchetto a... Io ho cominciato a interessarmi di questo processo, non proprio nella fase iniziale quindi ho dovuto un pochettino recuperare all'inizio, quelli che erano i ritardi conoscitivi, devo dire la verità, insomma i ferrovieri, quelli che di ferrovie ne capiscono, hanno sempre detto una cosa della quale io sono profondamente e perfettamente convinto, però la mia opinione vale quello che vale, cioè zero, a questo riguardo, cioè che il picchetto non è assolutamente in condizione, non è assolutamente in condizione di bucare una cisterna di quello spessore, cioè questo sarebbe possibile se il picchetto fosse solidamente piantato al suolo, ma proprio piantato al suolo, non nel ballast con il masso di cemento, ma proprio impiantato nel cemento in maniera inamovibile e la cisterna fosse piombata da una notevole altezza, sopra, perpendicolare per carità, che se fosse stato solamente un pochettino spostato il picchetto

sarebbe caduto, è una cosa che mi ha sempre convinto, questa impossibilità del picchetto, però.

Si è fatto un incidente probatorio, al quale ho partecipato anche io, un incidente probatorio che ha dato un determinato risultato, non l'avevamo chiesto noi, l'ha chiesto la Procura, devo dire francamente non sono mai riuscito a capire a priori, perché l'avesse chiesto, a posteriori poi dico va beh, meno male che l'ha chiesto perché il risultato è stato quello che è stato, dopodiché poi, non convinti anche con l'autorevole ausilio del professor Toni, che ripeto, io sono convinto che il professor Toni ritiene che sia stato il picchetto a forare la cisterna, lo ritiene il professor Toni, però ritiene pure quello che ci siamo sempre detto, come dire, tra noi e che poi lui ha detto pubblicamente che è uno pseudo problema, quello del picchetto.

Mi fa piacere che anche il collega e amico Graziano Maffei ha detto la stessa cosa, così l'hanno detto tanti altri, è l'ultimo dei veri problemi, picchetto o zampa di lepre, non cambia assolutamente niente, per il semplice fatto che l'uno e l'altro dovevano essere là e non ci fate, scusatemi l'espressione, ma non ci fate ridere col fatto del picchetto considerato ostacolo al treno, non ci fate ridere con queste affermazioni, perché veramente si sfiora il ridicolo, il picchetto è disciplinato, regolamentato e deve essere dipinto di bianco perché è un

ostacolo, può essere un ostacolo, ma per i lavoratori delle ferrovie, che lavorano, che si trovano ad operare, in prossimità della linea ferrata, ma chi è che pensa al picchetto, come ostacolo per la ferrovia.

Comunque insomma ecco, sulle cause, io devo dire francamente a parte quella mia convinzione priva di qualsiasi fondamento scientifico, sulla impossibilità, però poi dopo io ho visto alcune fotografie, specialmente quelle relative al trucchiolo io mi ricordo quando il professor De Iorio scoprì il trucchiolo, ha misurato il trucchiolo e tutto il resto, ma come fa ad essere stato il picchetto che secondo me non poteva neanche in astratto farlo, a mio avviso il discorso è pacifico che non sia stato il picchetto, ma la zampa di lepre, a sfondare la cisterna, però il fatto resta del tutto indifferente, a parte che stiamo su un elemento di causalità, se si contesta un elemento di causalità ovviamente bisogna essere certi, sulla causalità non si scherza, o mi accerto, oppure è un elemento su cui c'è incertezza e su cui non ci si può fondare, mi pare un discorso assolutamente evidente quindi io del picchetto, anche in seguito a tutto quello che ha detto il collega Scalise, che ha affrontato il profilo tecnico, così come ha affrontato il profilo normativo del picchetto, io non voglio aggiungere altro, perché mi riporto assolutamente a quello che ha detto.

Anche il picchetto però, evidentemente è un problema posteriore, è un problema posteriore che poi trova anche la verifica a posteriori della posteriore, cioè i picchetti non è che siano stati toccati, è chiaro che i picchetti sono cose che progressivamente e col tempo andranno eliminati, ma non con un esempio che c'è stato come al solito impropriamente riportato, di lavori sulla linea, per alcuni chilometri, per cui c'è stata la rimozione dei picchetti, poi sono stati rimessi, ma è ovvio perché anche qua insomma non è che uno può parlare così, le linee o hanno il picchetto o non hanno il picchetto, le linee devono, fino a quando il picchetto è il regolatore, è una funzione di sicurezza della circolazione ferroviaria e ci dovrà essere, poi mano a mano come è stato per l'Alta Velocità, così mano mano...

Mi riferisco proprio all'ingegner Elia, che ha fatto riferimento a questa opportunità nel tempo, di adeguare le linee, di migliorare le linee, di migliorare appunto quello che è rilevante, la sicurezza e il comfort, eliminando i picchetti, con la sostituzione solo col sistema della base assoluta e questo è qualche cosa che apparterrà alla storia, piano piano andrà fatto, però che il picchetto potesse o possa oggi essere considerato un elemento di pericolo, per il trasporto ferroviario, mi pare che sia assolutamente da escludere.

Le barriere: anche per le barriere è stato detto molto,

non parliamo più delle barriere antirumore, che non c'entrano niente e parliamo invece di barriere costituite da muri di protezione, ora non è che qualche d'uno ci possa dire: "Ma quanto doveva essere alto questo muro (*inc.*) tu sai tutto delle ferrovie, Armando, c'è qualcuno che dice che devono esserci dei muri di una certa, di quale altezza? Mezzo metro, un metro, due metri? Tu che sai tutto non lo sai, ecco allora non ci stanno, non ci sono indicazioni al riguardo, è un'idea, come viene questa idea? Viene un'idea perché è a posteriori, perché se su quel punto specifico dove il gas è uscito dalla cisterna e come purtroppo era inevitabile, si è infiammato ha dato allora l'esplosione, se là ci fosse stato un bel muro di protezione tutte queste povere vittime sarebbero, tutte o una parte di queste povere vittime si sarebbero salvate, ma che ragionamento è? Ma che ragionamento è? Ma come si vanno a fare certi ragionamenti di questo tipo? Ma manco un bambino, manco il mio nipotino di tre anni fa un ragionamento di questo tipo qua, nessuno lo può fare.

Ma vedete un pochettino, come il ragionamento a posteriori viene sviluppato, al dibattito sono stati ascoltati collegialmente quelli che sono stati definiti gli incendiari, i Consulenti del Pubblico Ministero, il professor Carcassi, l'ingegner Mossa Verre, l'ingegner Chiavacci, l'ingegner Marotta e hanno fatto delle

simulazioni addirittura, in presenza di muri di separazione avrebbe portato alle seguenti conseguenze: "In caso di presenza continuativa di muri come quelli esistenti all'epoca dei fatti, in alcuni tratti di recinzione, il gas avrebbe comunque oltrepassato i muri - questi muretti - con una riduzione minima del passaggio del fluido, pari circa al 5 per cento, viceversa, l'esistenza di muri pieni, di altezza uguale a quella prevista per le barriere antirumore, così è uscito fuori il problema, se ci fossero stati dei muri dell'altezza delle barriere antirumore, che c'entra il rumore col gas non lo so, comunque sia va beh, avrebbe certamente ridotto il passaggio della nube, oltre la barriera di circa l'84 per cento, nube che sarebbe stata però attenzione, trattenuta all'interno della sede ferroviaria, questa specie di tunnel scoperto, tra questi due muri, ovviamente che quindi si sarebbe potuta evolvere interessando altre parti del territorio, come la sede della stazione di Viareggio, ammettendo che in questo caso, gli effetti sarebbero stati di difficile quantificazione.

Questa è la conclusione della consulenza, depositata il primo ottobre 2014, a pagina 78.

Ma anche qua, vedete, a parte dico sempre io, l'inconsistenza di questo modo di ragionare, la verifica del fondamento tecnico o scientifico se volete, di questa

tesi, è stata comunque diciamo, è un sovrappiù, ma è stata comunque criticata, in maniera secondo me determinante, perché le considerazioni che hanno fatto questi tecnici coprono un intervallo di tempo di circa 250 secondi, cioè calcolano 60 secondi che precedono l'inizio del rilascio, questo per la verifica della simulazione e poi si fermano a 189 secondi dal momento del rilascio, il tempo intercorrente tra la creazione della lesione e il primo innesco quindi l'inizio del rilascio e primo innesco.

Il dato che loro hanno preso in considerazione, 189 secondi dal rilascio è del tutto neutro, ai fini della dimostrazione dell'eventuale efficacia impeditiva e mitigativa delle barriere e invero, le simulazioni di questi tecnici si limitano a ipotizzare dove si sarebbe trovata la nube di gas, a 189 secondi dal rilascio, in presenza di muri impenetrabili, tuttavia non sono in grado di riferire che cosa sarebbe avvenuto dopo, anche considerando un altro fatto, che il completamento del rilascio del Gpl contenuto all'interno della cisterna, non si è fermato a 189 secondi, bensì ha continuato per altri 100 secondi e quindi la simulazione nasce monca e questo l'ha messo in evidenza il professor Resta che, insieme agli altri suoi colleghi, si è preso la briga anche di criticare non tanto il punto di partenza, ma quanto proprio l'argomentazione che è stata sviluppata da

questi Consulenti.

E così, a dibattimento il professor Carcassi dice anche: "Noi ci siamo fermati a 190 secondi, il modulo avrebbe continuato ad andare avanti, confermando che la nube si sarebbe portata verso la stazione" e poi direi, questo mi pare più rilevante ancora nella stazione verso le altre tredici cisterne, per cui l'eventuale innesco avrebbe interessato tutta quella zona blu, che potete vedere nella diapositiva che ho fatto proiettare.

Questo glielo ha fatto rilevare l'Avvocato D'Apote, in dibattimento, questo a Carcassi e l'Avvocato D'Apote dice: "Diciamo che nella simulazione 3 il gas infiammabile si concentrava tutto lì, tutto nella zona delle stazione e nella zona che comprendeva anche i tredici carri cisterna, che non si sono incendiati nella situazione ordinaria" e Carcassi diceva "Riguarda la zona dipinta di blu", tutta quella zona lì è tutta la zona dove ci stavano le cisterne piene di gas, era quella lì.

Invece se partiamo dal presupposto introdotto dal professor Boniardi, altro Consulente di Parte Civile, all'udienza dell'8 luglio 2015, pagina 152 e 153, secondo il quale: "Il dato di letteratura mi dice che io ho una probabilità del cento per cento che quando il Gpl viene rilasciato si incendia e che il rilascio del Gpl era quindi del tutto inevitabile è una cosa direi pacifica, in questo caso il sillogismo ci porta a concludere che la

nube di gas si sarebbe comunque incendiata, solo in un luogo diverso".

Come ha evidenziato Resta invece: "Dopo i 189 secondi ipotizzati dai Consulenti per il primo innesto, la nube di Gpl avrebbe continuato ad incrementarsi, per effetto della fuoriuscita del gas che era ancora rimasto all'interno della cisterna, secondo i calcoli degli stessi Consulenti e impiegherebbe 275 secondi e quindi non è possibile stabilire dove si sarebbe collocata, se lungo la direttrice della stazione, cioè verso le altre tredici cisterne, piene a loro volta di Gpl, ovvero se la stessa nube, in un tempo più lungo, avrebbe comunque superato le barriere" quindi diciamo, il calcolo è stato fatto male.

Però, a me quello che mi interessa a questo riguardo, è rilevare che RFI avrebbe dovuto procedere a disporre la realizzazione di muri, non solo nella stazione di Viareggio, con il pericolo come abbiamo visto di peggiorare le conseguenze di un incidente, sul tipo di quello che è avvenuto, ma anche in tutte le altre migliaia di stazioni e fermate esistenti in Italia e sulle centinaia di chilometri di linee ferroviarie, dove sorgono edifici abitativi, in Italia come del resto in tutta Europa, in tutto il mondo, chiunque viaggia in treno sa, ci sono dei posti in cui addirittura non si riesce a capire come ci sia questa convivenza, tra

ferrovia e abitazioni, ma parlo specialmente del meridione, della zona vesuviana, Torre Annunziata, Torre del Greco, insomma il treno passa proprio in mezzo alle case, quali (*inc.*) metri? E così poi in Calabria, con tutti quei villaggi più o meno abusivi, costruiti a ridosso delle ferrovie, chi c'è passato lo sa e che doveva fare, le Ferrovie dovevano fare in muri? Io veramente resto piuttosto esterrefatto, esterrefatto anche delle modalità con le quali vengono contestate a RFI, questo fatto viene più meno e malamente come abbiamo visto, contestato a RFI.

Perché, insomma, io mi chiedo sempre una cosa, è vero questa vicenda a tutti quanti noi ovviamente a voi, a noi, ai Pubblici Ministeri ha insegnato tante cose che non sapevamo, non ce ne saremmo mai voluti occupare, però almeno dopo, almeno dopo la fase, durante le lunghe indagini preliminari, l'incidente probatorio e così via, l'udienza preliminare, ma dico perché è stato contestato questo problema delle barriere al gestore delle infrastrutture? Perché non è stato contestato alle autorità di controllo e vigilanza, all'ANSF al MIT, all'Asl, ai Vigili del Fuoco, al sindaco, al sindaco, al sindaco al sindaco, al sindaco, è il sindaco che si occupa del benessere della popolazione, il sindaco lo dovrebbe fare e qui ricordatevi che parecchie di queste abitazioni, per carità non vogliamo fare colpe nessuno ci

mancherebbe altro, ma parecchie di queste abitazioni erano, in rapporto alla distanza dalla ferrovia, abusive, per alcune c'è stato anche una opposizione esplicita, qual era? Era quella Germani in particolar modo, un'opposizione specifica di RFI al condono, invece l'abitazione è rimasta.

Insomma, ma perché, perché a noi? Perché a RFI? Perché a RFI? E poi io mi chiedo, ma insomma, evito di citare quelle norme così inappropriatamente segnalate, che riguardano la protezione della rete ferroviaria dall'esterno, io mi limito, semplicemente a dire che anche questo è un profilo storico, che poi a un certo punto, in maniera stranissima, venne contestato a noi. Questa linea ferroviaria, è una linea dell'800 addirittura, una linea di fine Ottocento, ritengo che come succede in tutta Italia per la verità, è un *prius* rispetto alle costruzioni delle case e delle abitazioni e allora che bisogna fare? Si costruiscono qua poveretti, erano case anche popolari, ma insomma si costruiscono e poi dopo, come al solito, bisogna trovare il capro espiatorio, cioè perché non hai deviato il treno, non lo so, perché questo è il tipo di accusa e di impostazione. Quindi le previsioni del DPR 753/80, che se volete posso proiettare, ma penso che oramai sono state richiamate tante volte, per cui non c'è più bisogno nemmeno di farci riferimento, prevedono tutte norme in funzione della

tutela delle sede ferroviaria, tutte quante, inevitabilmente, non si può dimenticare anche qua, come per i picchetti, quella che è la funzione di protezione della norma deformandola e addirittura invertendola, è un'inversione totale pensando che questo possa essere invece a protezione di chi abita, di chi sta lì e non mi pare, devo dire la verità, potrei usare tante argomentazioni a questo riguardo, ma io onestamente non me la sento, perché mi sembra veramente un fuor d'opera e certamente una cosa dico, proprio per andare proprio su un minimo profilo tecnico, a proposito della distanza dalla sede ferroviaria, di queste abitazioni, mai mai è stata data, mai è stata destinataria RFI di richiesta di nullaosta in deroga, mai e addirittura in un caso che è stato ricordato, no, in un altro caso c'è stata una richiesta di demolizione, da parte di RFI, di un'abitazione.

Ecco, io ripeto, io non faccio sciacallaggio, poi per fortuna sono proprio contento che il mio compito normalmente è sempre quello di difendere e non quello di accusare, però non posso tacere, ma se fosse stato prevedibile quello che è successo, la tragedia di via Ponchielli, ma allora se fosse stato prevedibile, perché non ci avrebbe dovuto pensare chi è deputato alla tutela della comunità locale, o la stessa comunità locale, o i Vigili del Fuoco chi, perché e perché se la sono presi

nella...

Beh, poi non parliamo, anche in questo caso, terzo punto la posizione di Elia, ma scusate come è possibile fare una contestazione all'ingegner Elia, per un profilo di carattere, poi lungi da me perché non lo vorrebbe Elia, non lo voglio io, non siamo abituati a fare scarica barile, ma diciamo su un profilo così marcatamente locale Elia che cosa c'entra? E' mai stato alla stazione i Viareggio,? Non lo sappiamo può essere pure sì, non lo sappiamo, gli hanno mai segnalato qualche cosa a questo riguardo? Sicuramente no, perché ce lo avrebbero detto e che cosa c'entra, sotto il profilo della colpa, ma del presupposto della colpa che cosa ci può entrare Elia, in una questione di carattere così squisitamente locale, nel quale RFI stessa non c'entra proprio per niente.

Io penso che per quanto concerne la incompetenza sia di principio, sia temporale, di RFI sul materiale rotabile perché un'altra contestazione, come accennavo all'inizio, che è stata fatta, se vuoi in forma molto generica, è il problema del governo del materiale rotabile, a un certo punto, visto che le cose non si mettevano proprio bene nella logica accusatoria, in corso di discussione e solo in corso di discussione, si può dire, si è mossa a RFI la contestazione che nonostante le previsioni della circolare 23/2004 Elia, beninteso, il capitano Schettino della situazione, che però nel 2004 almeno era più

coraggioso, perché prendeva delle posizioni, nonostante il carro di cui parliamo, il carro disgraziato, non avesse piani di manutenzione, nonostante questi non fossero stati depositati RFI non avesse revocato il certificato di sicurezza a Trenitalia, dando come per pacifico che RFI mantenesse ancora delle competenze sulle imprese ferroviarie.

E qui, ho già accennato all'inizio e non vorrei ripetermi, però dovrei forse andare un po' nei particolari, ma posso evitarlo richiamando la discussione dell'Avvocato Manduchi, c'è un po' di confusione diciamo così, bonariamente, sulla operatività dell'ANSF all'epoca dell'incidente e nel periodo ovviamente, immediatamente precedente.

Non c'era confusione, a proposito dell'operatività del'ANSF non ci stava nessuna confusione, erano previste delle assunzioni di competenza per scaglioni, come sappiamo e se è vero, certamente che la piena operatività si acquisisce solo con il terzo scaglione, questo non vuol dire che le competenze assunte, in precedenza, cioè dal 2008, non fossero nella pienezza dei poteri, i passaggi hanno una tempistica che è stata descritta in dibattimento con estrema precisione, dall'ingegner Chiovelli, dalla professoressa Torchia e dai nostri Testimoni, Pozzi e Pamiraghi, per quanto riguarda la tempistica di attuazione delle disposizioni concernenti

l'ANSF, si rileva che dopo una fase transitoria di prima applicazione, l'agenzia ha cominciato a operare diciamo a regime, sia pure in settori determinati, già dal 10 giugno 2008, come è emerso pacificamente dall'istruttoria dibattimentale.

Col verbale numero 1, del 6 giugno 2008, che è stato prodotto all'udienza del 16 luglio 2014, viene data attuazione a quanto stabilito dalla convenzione, per le seguenti aree di competenza di ANSF: emanazione di norme e standard di sicurezza della circolazione ferroviaria; omologazione di materiale rotabile e 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; ancora le attività di ispezione e di audit, nonché di monitoraggio sull'attività delle imprese ferroviarie, sono attribuite all'agenzia che per tali ambiti e per le attività ad esse correlate, diviene l'interlocutore diretto delle imprese ferroviarie.

Una delle contestazioni mosse dai Pubblici Ministeri, per sostenere la non piena operatività, è quella per cui l'ANSF non aveva i dipendenti, per operare a pieno regime, questo argomento è talmente debole, che merita poche parole, invece c'è una pacifica competenza in capo all'ANSF, in forza del primo verbale, 4 dirigenti e 99

unità quindi 103 persone in tutto, del personale facente capo alle strutture della direzione tecnica, vengono a dipendere funzionalmente, in maniera esclusiva, dal direttore dell'agenzia, questo lo dichiara documentandolo il Teste Pozzi, all'udienza del 6 aprile 2016.

Il passaggio di competenze riguarda le seguenti strutture organizzative, della direzione tecnica, che passano con tutti i relativi dipendenti, quindi l'affermazione del Pubblico Ministero che l'agenzia non fosse pienamente operativa, come risulterebbe da alcuni documenti, circa le supposte resistenze al passaggio da RFI, è risibile, perché come abbiamo visto e posso ripetere, il carteggio che è stato prodotto, riguarda due unità, che volevano rientrare in RFI, produzione della Difesa del Responsabile Civile l'8 giugno 2016.

Il verbale numero 1, è stato ratificato e reso operativo a far data dal 10 giugno 2008, con decreto dirigenziale, numero 2046, del 10 giugno 2008, emesso dal direttore generale del Trasporto Ferroviario, del Dipartimento per i Trasporti Terrestri e per il Trasporto Intermodale, del Ministero dei Trasporti.

L'ANSF era pienamente operativa e tutte le unità necessarie, tutte le unità necessarie erano passate, il rapporto a quello che vi ho detto era il verbale.

La seconda fase, più difficile, riguarda invece le competenze sul gestore, cioè su RFI, che esulano dalle

questioni attinenti al materiale rotabile, che invece sono state assunte subito nel 2008; le competenze sul materiale rotabile vengono assunte subito e subito l'agenzia si attiva al riguardo, vedi dichiarazione di Chiovelli e della professoressa Torchia.

Ma che l'ANSF abbia assunto subito tutte le competenze sul materiale rotabile è pacifico e risulta tra l'altro da una serie di documenti: documento ANSF numero 200 dell'11 luglio 2008, con il quale l'agenzia assume le competenze Cesifer e chiede che tutte le richieste di immatricolazione siano indirizzate al Cesifer, da intendere come ANSF, prende in gestione di fatto il registro immatricolazione e il materiale rotabile, questo penso che il Tribunale già le conosca bene.

Con la nota ANSF del 24 luglio 2008 ANSF dispone audit su Trenitalia; con nota 660 dell'11 agosto 2008 l'ANSF individua le criticità da superare anche con riferimento alla manutenzione del materiale rotabile; ANSF 19 febbraio 2009, aveva stabilito con specifico riferimento al materiale rotabile, preso a noleggio, che l'impresa ricevente doveva produrre l'accordo, in lingua italiana di noleggio, stipulato con l'impresa ferroviaria diversa; 6 aprile 2009, l'ANSF emette decreto 1/2009 prodotto all'udienza del 4 giugno 2014, con il quale sono stati definiti i principi che regolano l'operato della stessa ANSF; documento ANSF 9 aprile 2009, con il quale

l'agenzia detta la procedura di cancellazione dei veicoli ferroviari, dal registro di immatricolazione da lei assunto, in carico, come con il primo verbale del giugno 2008.

Ma la verifica anche qua noi la facciamo a posteriori, oramai, RFI non aveva più alcuna possibilità, anche perché come l'aveva recepito ANSF così l'aveva perso RFI e infatti subito dopo l'incidente di Viareggio, noi vediamo che ANSF assume provvedimenti sulla tracciabilità degli assili, si interfaccia con l'EMPA per ottenere le informazioni sui carri, adotta le misure mitigative del rischio, intervenendo quella nota disposizione, sui treni montanti assili non sicuri e quindi l'ANSF dopo l'incidente scrive all'EMPA per chiedere notizie sulle omologazioni e immatricolazione del carro, sui piani di manutenzione eccetera, eccetera, ma è inutile, che ve le leggo tutte quante, tanto poi produrremo una memoria ed evito di essere stucchevole e scoccante, ma c'è una pacifica e indiscussa mai delegata assunzione di responsabilità, che esclude definitivamente ogni competenza di RFI.

Comunque sia, in conclusione e saltando una serie di passaggi, peraltro non indispensabili, risulta evidente che almeno da dicembre 2008, la competenza all'eventuale revoca del certificato di sicurezza di Trenitalia, spettava proprio all'ANSF e questo ha una rilevanza

fondamentale, io vi pregherei di riguardare questo aspetto, una rilevanza fondamentale nel nostro processo, perché a dispetto di quello che è avvenuto tra il 2005 e il 2009, il discorso il carro circolava così, il dato inconfutabile è che l'assile che ha dato luogo all'incidente cioè il principio di tutto, è stato montato sul carro il 2 marzo 2009, carro che è stato riammesso in servizio, successivamente a quella data quindi è del tutto evidente che la competenza e la gestione dello specifico rischio, è passato a parte il problema di responsabilità, ma poi parliamo semplicemente di una premessa, è passato all'ANSF quasi un anno prima dell'incidente e anche sei mesi prima della sua causa.

Io ho bisogno ancora di un po' di tempo però posso provare a terminare, come mi ero impegnato a fare per la mattina.

PRESIDENTE - Vuole sospendere qualche minuto?

AVV. STILE - Magari due minuti, così poi posso andare un'altra oretta, ce la faccio, pochi minuti sufficienti proprio per un problema di gola, ma se volete posso continuare.

PRESIDENTE - No, no, due/tre minuti veloci, proprio velocissimi per darle il tempo (*inc. fuori microfono*).

(N.d.t., il Tribunale sospende il procedimento).

(N.d.t., il procedimento riprende).

PRESIDENTE - Avvocato Stile, prego.

AVV. STILE - Adesso devo affrontare un altro tema, diciamo, abbastanza delicato, che è quello della analisi del rischio, perché sostanzialmente c'è stata contestata anche una... in maniera anche questa un po' nebulosa, mi permetto di dire, una omessa analisi del rischio.

Ora, la contestazione relativa, mi sembra che prescindendo totalmente da considerazioni generali, in materia di politica dei trasporti, da un lato in materia di politica dei trasporti, ma dall'altro pecca in concretezza, perché non è in grado di calarla, sullo specifico evento.

Intanto è pacifico che il tema del trasporto merci pericolose è un tema che appartiene a una valutazione generale della collettività, come già ho detto a più riprese e penso che sia un discorso chiaro, perché non vi è chi non veda che un rischio connesso al trasporto di merci pericolose, sia su strada, sia su ferrovia, sia via mare, sia via gasdotti se volete è ineliminabile, non esiste un rischio zero, quando ci stanno merci pericolose il rischio zero non esiste e il trasporto di merci pericolose verte in uno di quei casi pacificamente riferibili al rischio consentito.

Quindi, le domande elementari che si pongono sono: fino a che livello è accettabile il rischio? E chi è che deve determinare la soglia del rischio consentito? Questi sono i problemi specifici.

Sul piano legislativo, in ambito ferroviario, questo

limite non viene stabilito se non per le gallerie, per le gallerie c'è una serie di disposizioni specifiche, per la valutazione del rischio, certo è che invece la collettività accetta il rischio e vuole, dobbiamo ritenere, dato che siamo in un paese democratico, vuole il trasporto di merci pericolose, anche per ferrovia, perché la collettività ha necessità di avere il petrolio, gasolio, cherosene eccetera, spostato da una parte all'altra della penisola, perché si va sul treno? Perché questo mezzo di trasporto è in grado di movimentare maggiori quantità, rispetto alle autocisterne, in minore tempo, a minore costo e con maggiore sicurezza.

Il giudizio di valore, sul rischio accettabile dalla collettività, deve costituire una scelta politica, inevitabilmente e lo è sia sul piano nazionale, che oggi e già da parecchi anni, su quello sovranazionale, in particolar modo europeo, in altri termini in sintesi: non si può bloccare il trasporto di merci pericolose, per sua natura esso implica un rischio, il livello di rischio accettato deve essere determinato dalla collettività, dalla sua rappresentanza politica, anche in termini comparativi, con altri sistemi di trasporto e dunque non può che avvenire a livello politico e oggi, ripeto non da oggi, armonizzato anche con la disciplina degli altri paesi europei, tant'è vero che come già ho accennato prima e non vorrei ripetere, c'è un libro bianco, sui

trasporti della Commissione Europea, che ha specificato chiaramente che obiettivo primario dell'Unione è quello di incoraggiare soluzioni di trasporto alternativo, a quello su gomma, che oggi è preponderante, con particolare riferimento al trasporto ferroviario, già ne ho accennato non vorrei tornarci, anche la professoressa Turchia è intervenuta su questo argomento, che poi ha avuto quella conferma su quel Mare Bonus e Ferro Bonus a cui accennavo, che è una notizia di ieri.

Allora, mi pare che a questo riguardo il singolo organo tecnico, come RFI non può assumersi la responsabilità, comunque non può assumere delle decisioni che influiscano addirittura sulla politica dell'Unione Europea, come abbiamo già visto e non vorrei appunto neanche qua ripetermi, il tema che è guardato sotto un altro aspetto, il trasporto di merci pericolose, via ferrovia, è disciplinato da numerosi provvedimenti normativi e prima di tutto è il famoso RID, il Regolamento Internazionale, approvato dagli stati aderenti all'Otifi e recepito in Italia, attraverso lo strumento del Decreto Legislativo che, come tutti quanti oramai sappiamo, è il 41/1999, che entra nel dettaglio della disciplina del trasporto medesimo.

L'organo governativo, anche su input convenzionale e internazionale, ha preso posizione su una serie di tematiche, trasporto di materiale nucleare, radiazioni

ionizzanti, gas compressi, liquefatti, eccetera, questo è elencato, per dire quale sia la giusta attenzione che si pone al problema, nel documento ANSF del 15 luglio 2009, trasporto di merci pericolose, su ferrovia, quadro normativo, non ve lo voglio leggere tutto quanto, perché guardate che è estremamente complesso questo riepilogo che fa l'ANSF e l'abbiamo proiettato, ma ritengo che tutti questi provvedimenti siano abbastanza conosciuti, comunque sia poi li richiameremo specificamente.

Come è agevole evincere, da una sia pur rapida lettura di questi provvedimenti, a livello normativo vengono collocate tutte le scelte, anche di dettaglio, relativi al trasporto per ferrovia, di merci pericolose, senza rivendicare una cosa, torniamo al discorso sulle competenze, in questo caso relative alla valutazione del rischio, che all'interno del Ministero dei Trasporti che è l'autorità competente per il RID per l'Italia, come risulta dai regolamenti di organizzazione è pacifico, ecco all'interno del Ministero dei Trasporti, dicevo, vi è la direzione del trasporto ferroviario e all'interno un'apposita divisione, le cui competenze sono appunto intitolate: "Circolazione delle merci pericolose, normativa internazionale RID", su questo si è soffermata anche oralmente la professoressa Torchia, a pagina 99 del verbale.

Mi vorrei ricongiungere a quello che ho detto nel mio

precedente intervento, di qualche giorno fa, proprio questa è la ragione, secondo me, proprio questa è la ragione che ha indotto il legislatore a introdurre una deroga espressa all'applicabilità del Testo Unico 81/2008 al trasporto ferroviario e, in particolare, con specifico riferimento al trasporto di merci pericolose, contemplato dall'articolo 221 del Testo Unico 81/08 e questi articoli, 221 mi pare, fino al 226 hanno proprio ad oggetto la valutazione del rischio in rapporto alle merci pericolose e operano un rinvio diretto alle norme del RID.

Ora, l'errore macroscopico, mi sia consentito dire uno dei tanti, in cui incorrono la Pubblica e la Privata Accusa, in questo processo, è proprio quello di voler trasportare le norme ordinariamente poste in capo ad un qualsivoglia datore di lavoro, sui luoghi di lavoro, al trasporto ferroviario di merci pericolose.

Prmissime conclusioni sul punto della valutazione del rischio: "Il trasporto di merci pericolose, anche ferroviario, è intrinsecamente attività utile, pericolosa e il rischio zero non è raggiungibile, si tratta di un rischio consentito, il cui gestore va ricercato nell'organo politico, rappresentante della collettività, la valutazione viene condivisa a livello sovranazionale, con particolare riferimento agli Stati dell'Unione Europea aderenti all'Otief. Tutte le scelte anche di

dettaglio, in materia di trasporto ferroviario, di merci pericolose, vengono effettuate a livello europeo e governativo, la riprova si trova sul piano normativo, nella esclusione dell'applicabilità del Testo Unico 81/2008, al trasporto ferroviario.

All'agenzia nazionale della sicurezza ferroviaria, residuano i poteri inerenti la circolazione ferroviaria in generale e quindi anche in rapporto ai rotabili, dediti al trasporto di merci pericolose.

Al gestore delle infrastrutture cioè a noi RFI, residuano le competenze di dettaglio tecnico, preliminarmente definite anche dal RID".

Dopo queste premesse di carattere generale, sul rischio del trasporto di merci pericolose, vediamo in concreto quali sono le specifiche contestazioni, mosse dall'Accusa e dalle Parti Civili, per ciò che realmente ha posto in essere RFI.

Su questo punto non si può prescindere dal considerare che nel sistema ferroviario, a fondamento europeo, questa è un'altra cosa direi fondamentale, ognuno dei soggetti che appartiene al sistema, risponde per la propria parte di sistema, questa è una regola fondamentale, che delimita quella che è la possibilità di riferire a RFI e agli altri ovviamente.

In quanto gestore delle infrastrutture, RFI deve garantire la sicurezza di quest'ultima, deve garantire la

sicurezza dell'infrastruttura, questo era il suo compito a livello europeo, ora nel caso di specie noi sappiamo, un coro unanime di voci compresi i Consulenti del Pubblico Ministero, ha sottolineato che l'infrastruttura non presentava alcun difetto e non ha avuto alcuna incidenza, sulle cause e sugli effetti del disastro e non vorrei tornare appunto all'incidente in India, o all'incidente pugliese, o anticipato a quanto pare un incidente, sulla Nuoro - Macomer di un mese fa, di cui nessuno sapeva niente, forse perché sono morte soltanto, soltanto tre persone, non era RFI, beninteso.

Allora anche a volere trasporre, secondo me, le assurde contestazioni del Pubblico Ministero, in tema di omessa valutazione dei rischi, noi dobbiamo considerare e dobbiamo chiederci quali omesse valutazioni dei rischi occorre considerare, cioè quali omesse valutazioni del rischio vengono contestate, quali misure mitigative in ipotesi impeditive, o contenitive dell'evento avrebbero dovuto essere adottate dal gestore? E per contro, cosa effettivamente ha realizzato il gestore, in materia di valutazione, mitigazione dei rischi e con quali risultati.

Ora, l'impostazione accusatoria, volendola sintetizzare, si può raggruppare in questo modo: omessa valutazione dei precedenti storici di grandi incidenti, relativi a merci pericolose, il problema del precedente per la valutazione

dei rischi; omessa valutazione del rischio relativo alla rottura dell'assile; omessa valutazione della possibilità del ribaltamento, a seguito di deragliamento di ferrocisterne; omessa valutazione della possibilità del taglio della ferrocisterna e infine, omessa valutazione dello spargimento della sostanza pericolosa e della sua esplosione.

Viceversa, per quanto riguarda l'omessa valutazione di misure mitigative, dei rischi evidenziati, così le possiamo sintetizzare, le disparate e differenziate proposte, provenienti dalle Accuse: manutenzione degli assili e mancata revoca del certificato di sicurezza Trenitalia; rimozione dei picchetti e degli altri ostacoli; riduzione della velocità; rinforzo delle camicie della cisterna; itinerari alternativi a quelli attraversanti centri densamente abitati; detettore di svio; separazione della sede ferroviaria, questo non vi preoccupate, perché è stato trattato già quasi tutto e quindi state tranquilli che non ci tornerò, però il discorso dei precedenti storici, mi sembra un argomento tanto importante, per quanto ci riguarda, da dover essere approfondito.

Ecco, i precedenti storici che sono stati trattati, dalle controparti in particolar modo, attraverso una casistica, che è stata citata dall'ingegner Boniardi, che riporta una serie di incidenti, ora però, proprio l'ingegner

Boniardi deve essere ringraziato per questo onesto lavoro, se non altro perché è proprio la verifica di questi precedenti, ci dimostra come pressoché tutti questi incidenti, sarebbero stati evitati attraverso la valutazione del rischio, ora sì, effettuata da RFI, tanto per cominciare sono stati elencati, ma nessuno di questi incidenti è sovrapponibile a quello di Viareggio, per la semplice ragione che in Italia questi incidenti non si sarebbero verificati, appunto atteso come dicevo che le misure mitigative, richieste per ciascuna delle cause evidenziate, era già funzionante nel nostro sistema da tempo.

Io vorrei comunque, a questo punto, richiamare le analisi e le verifiche che sono state svolte dai professori Resta e Diana, relativamente alle cause degli svii, esplosioni verificatisi, vorrei andare piuttosto rapidamente, perché io penso che questo potrà essere ricordato dunque, velocità: quasi tutti si sono verificati, questi incidenti, a velocità molto inferiori, rispetto a quella tenuta dal convoglio di Viareggio, a dimostrazione di quello che a tutti quelli che capiscono qualcosa di ferrovie, il problema della velocità è sufficientemente chiaro.

A parte questo, di volta in volta fanno riferimento: surriscaldamento delle boccole, Mississauga e Melrose, beh, in Italia già da tempo è stato introdotto un sistema

di controllo del surriscaldamento delle boccole, con intervento immediato e automatico, il cosiddetto RTB, che a Viareggio funzionava e che non ha inciso ovviamente, in nessun modo sull'incidente.

Difetto di manutenzione dell'infrastruttura: Weyauwega, Minot, Farragut, New Brighton, anche in questo caso in Italia, rispetto alle cause di questi incidenti, relativi alla cattiva manutenzione delle infrastrutture, sono attive come abbiamo ampiamente visto e rilevato, misure di controllo del binario elettronico, è la cosiddetta diagnostica mobile, misure di controllo che consentono di monitorare lo stato delle infrastrutture, che intervengono sulla relativa manutenzione. Com'è già stato sottolineato, l'infrastruttura a Viareggio non presentava nessun difetto.

Mancato rispetto della segnaletica: un altro incidente, quello di Wetteren, in Italia non si sarebbe verificato, perché è attivo un sistema di frenatura automatica, il cosiddetto Sistema di Controllo Marcia - Treno.

Terremoto: questo non l'avremmo potuto evitare neanche noi, quello di Niigata, purtroppo qui bisognerebbe rivolgersi alla tecnologia giapponese che certamente avrà pensato a qualche cosa, però confessiamo, che di fronte al terremoto non ci sentiamo sufficientemente pronti.

Difetti di manutenzione del rotabile: Shepherdsville, sotto questo profilo, non può che richiamarsi quanto già

detto, in occasione della difesa del Responsabile Civile, per cui tutto ciò che riguarda il rotabile non è addebitabile al gestore dell'infrastruttura, aggiungo anche le cose che ho detto stamattina, ovviamente ove il rotabile e l'infrastruttura possono dialogare, ciò è stato realizzato da RFI, in collaborazione con l'impresa ferroviaria, cioè il sistema di controllo marcia - treno, il rilevamento della temperatura delle boccole è qualche cosa che riguarda l'infrastruttura, ma ovviamente non può che avere un riflesso sul rotabile e sul treno, per cui le operazioni, le verifiche e questo imponente sistema di controlli è un sistema che non può che essere congiunto, si ricongiungono sotto il profilo della sicurezza, le due società scisse nel 2001, però a parte questo, tutto quello che attiene alla manutenzione del rotabile, per definizione sfugge al gestore dell'infrastruttura.

Sempre completando il quadro degli incidenti, quelli di Le Meghelic e di Schonleber, che pure sono considerati da Boniardi, non possono essere trattati come precedenti per il semplice fatto che sono successivi all'incidente di Viareggio, sono 2013.

Quindi, ripeto, bisogna ringraziare il professor Boniardi perché, alla luce di quanto ha detto, le contestazioni di omessa valutazione di tutti gli incidenti che ha citato, è priva di ogni fondamento e di rilevanza, rispetto all'incidente di Viareggio.

Stesso, rottura dell'assile: rottura dell'assile non mi posso soffermare ulteriormente, ma devo notare che lo stesso ingegner Orsini ha riconosciuto come la tematica della frattura dell'assile, esuli dalla competenza del gestore dell'infrastruttura, è una cosa talmente evidente che non voglio, per così dire, allungare il brodo.

Per quanto riguarda il ribaltamento, a seguito del deragliamento della ferrocisterna, non voglio ripetere, non quello che ho detto io, ma quello che ho richiamato più volte, che ha già detto il professor Toni e che quindi, tutto ciò che segue allo svio, al deragliamento, non è umanamente controllabile allo stato, però vorrei, insomma anche a questo punto, richiamare il discorso a priori e a posteriori, evidenziare che non può essere fatta una valutazione del rischio a posteriori, sulla base della dinamica dello specifico incidente, la valutazione del rischio va fatta in assoluto e non in rapporto al singolo incidente, non si può fare, partendo dall'evento, per verificare che cosa avrebbe potuto impedirlo, se fosse andato a meno di 50 chilometri all'ora, se non avesse toccato il picchetto o la zampa di lepre, ma queste sono cose che non hanno senso, così come il discorso della possibilità del taglio della ferrocisterna.

Non voglio tornare sul discorso del picchetto, ma mi pare sempre di dover ribadire che ci vuole addirittura una

bella faccia tosta, a dare per accertato che sia stato il picchetto a forare la cisterna, comunque mai il picchetto, a proposito della valutazione del rischio sto dicendo, mai il picchetto è stato considerato un elemento pericoloso, né prima, né dopo l'incidente di Viareggio, non parliamo dei carri scudo, che non ci azzeccano assolutamente niente, qualche d'uno li ha richiamati, i carri scudo sono quelli che proteggono i carri cisterna, dai carri trasportanti i profilati, cioè grosse travi metalliche, che in caso di un avvicinamento potrebbero ovviamente, sfondare la cisterna, ma qua siamo vedete, qui è importante richiamare il carro scudo, perché qui siamo nell'ambito del rischio prevedibile, cioè il carro che trasporta profilati, insieme a un carro cisterna, può essere pericoloso, perché il pericolo, in questo caso si individua in maniera (*inc.*).

Va beh, poi l'irrobustimento della camicia del contenitore, certo, anche in questo caso a posteriori, se fosse stato invece di quant'era, 20 millimetri non mi ricordo, fosse stato di 40 millimetri, allora il picchetto non era in grado di forare neanche la cisterna che è stata forata, ma neanche fosse la zampa di lepre sarebbe stata in grado di forarla, ma questo che problema è?

Lo stesso vale per la dispersione della sostanza pericolosa, della quale abbiamo già parlato

abbondantemente, ecco è inutile che mi soffermo ancora su questi profili, che sono stati affrontati da tutti quanti e, per la verità, direi veramente annullati ritengo, quello che invece vorrei dire, vorrei tornare un pochettino a quello che era questo grosso volume di disposizioni, dell'ingegner Elia, ma ovviamente ci stanno anche dell'ingegner Moretti, insomma non è che le Ferrovie vivono su un uomo solo.

Vorrei dire questo, diciamo, mi avvio ma non ancora ci sono, ma mi avvio alla conclusione, dicendo che è un vanto, per l'Italia che le Ferrovie Italiane sono tra le più sicure d'Europa e quindi del mondo, ma questo risultato non è casuale, però è frutto è stato il frutto di una continua e costante attenzione alle problematiche, connesse alla sicurezza incentrata sui rischi, legati alle attività di gestione dell'infrastruttura ferroviaria e quindi alla circolazione.

Quello che vorrei specificare, anche se se n'è già parlato, che i metodi adottati, non sono solo reattivi, cioè misure conseguenti al verificarsi di un incidente, ma sono anche proattivi, sulla base di approfondite analisi del rischio, gli schemi di principio, che fondano tutti i sistemi di sicurezza della circolazione, dimostrano che non si deve aspettare un incidente, per evitare che ne accada altro, ma ci si chiede in fase progettuale, che cosa potrebbe accadere e come si possa

evitare, tutto è rischioso nell'ambito ferroviario, tutto è rischioso, ma va beh, basta rifletterci un attimo, fin quando tutto cammina perfettamente, noi non ce ne accorgiamo, però già quando siamo in stazione, ad aspettare il treno e sentiamo l'altoparlante che dice: "Sta arrivando il treno da, allontanarsi dalla linea gialla" vediamo come diciamo, il discorso come sia accurato, anche nei particolari, tutti quanti sanno che se si avvicina un treno è meglio stare lontano dal binario, però per dire una cosa banalissima, c'è anche questo avvertimento, che oggi è necessario.

Tutto è rischioso, ovviamente, per quello che riguarda il trasporto ferroviario, in fase progettuale è fondamentale analizzare il possibile mal funzionamento delle apparecchiature e i sempre possibili errori umani, guardate gli errori umani restano sempre possibili, nonostante sistema di controllo marcia - treno, il sistema di controllo della velocità, la rilevanza di molti errori umani è stata annullata, ma resta ovviamente un margine di errore, nonostante l'informazione costante, che è prevista.

E quindi, è proprio l'analisi statistica dei dati di incidentalità, che è utile per stabilire se si sono raggiunti gli obiettivi prefissati, quali sono i margini di miglioramento.

Tenendo conto delle energie in gioco e delle masse in

gioco, la mitigazione delle conseguenze, in ferrovia, non sempre è la strada giusta, in molti casi il deragliamento di un treno e uno di questi è indispensabile, fare di tutto per evitare l'incidente, tramite un'accurata progettazione e realizzazione, manutenzione e gestione di tutto il sistema.

Non è necessaria un'analisi approfondita, per scoprire che lo svio di un treno può avere conseguenze catastrofiche, è uno dei pochi punti sui quali tutti quanti siamo d'accordo.

Ora, è stato citato, non vale la pena neanche di richiamarlo, che il principio fondamentale di accettabilità del rischio di sicurezza, della circolazione ferroviaria, è sancito dall'articolo 8 del DPR 11 luglio 80/753, una norma analoga a quelle cautelari, previste nel Codice civile: "Nell'esercizio delle ferrovie si devono adottare le misure e le cautele, suggerite dalla tecnica e dalla pratica, atte a evitare i sinistri", se poi si determina un sinistro bisogna essere organizzati, il personale deve essere adeguato a farvi fronte.

Per garantire il mantenimento e se è praticabile il miglioramento degli elevati livelli di sicurezza, già raggiunti dal sistema ferroviario nazionale, RFI in anticipo su quello che ha stabilito l'Unione Europea, con la direttiva 2004/49/CE, attraverso la ormai mitica

disposizione 13/2001, ha reso obbligatorio l'adozione di un sistema di gestione della sicurezza, per le strutture operative di RFI e per le imprese ferroviarie, questo è come dire, un fiore all'occhiello dell'ingegner Elia, che è stato da tutti quanti richiamato.

Il nucleo essenziale, come già detto, vedo di andare velocemente, il nucleo essenziale di un sistema di gestione della sicurezza, è il processo di miglioramento continuo della sicurezza, che consiste essenzialmente in fissare degli obiettivi di sicurezza, pianificare le azioni che consentano di raggiungere gli obiettivi prefissati, attuare le azioni pianificate, verificare l'efficacia delle azioni attuate, adottare i provvedimenti correttivi, eventualmente necessari e reiterare il ciclo tenendo conto dei provvedimenti correttivi.

Ciascuna fase di questo ciclo deve essere ed è supportata da una analisi del rischio, per individuare gli obiettivi corretti, valutare a priori l'efficacia delle azioni da pianificare e individuare i provvedimenti correttivi più idonei, tutto ciò, ovviamente nel pieno rispetto del citato articolo 8.

In effetti non è che dalla disposizione 13/2001 le Ferrovie abbiano cominciato a interessarsi del problema della sicurezza, si tratta della razionalizzazione di un processo, che le Ferrovie dello Stato italiane hanno

adottato da sempre, se pure in forme precedentemente più empiriche e non codificate, invece con la disposizione 13/2001, si dà l'indicazione sui principi fondamentali di produzione dell'analisi del rischio, rendendo cogenti i relativi aspetti della norma CENELEC 50126, con la disposizione 51/2007, sempre a firma dell'ingegner Elia, è stata modificata la disposizione in senso migliorativo, la disposizione 13/2001, provvedendosi a introdurre un criterio di accettabilità del rischio chiaro e in ogni caso coerente con il citato articolo 8, per la 51/2007 un rischio residuo e accettabile quando è classificato come trascurabile, oppure quando si dimostra che è tollerabile e che sono state adottate tutte le misure e le cautele, suggerite dalla tecnica e dalla pratica, atte a evitare i sinistri; in quest'ultimo caso deve essere attuato un processo periodico, di riesame del rischio, che tende a renderlo trascurabile.

Le matrici di valutazioni del rischio, vengono progressivamente ritirate, prendendo le mosse dalla tabella prevista dalla CENELEC 50126, fissando però le combinazioni di probabilità e gravità, delle conseguenze definibili trascurabili, o tollerabili, qui c'è quella nota insomma, trascurabili e tollerabili, in rapporto alla prevedibilità, o altro, dire che è prevedibile non comporta una valutazione del grado di prevedibilità, l'incidente di Viareggio era assolutamente imprevedibile.

Dopo la 13/2001, era stata adottata la direttiva 2004/49 sulla sicurezza del sistema ferroviario europeo, che ha sostanzialmente ratificato, a livello europeo, proprio quanto introdotto da RFI con la disposizione 13/2001 e ha creato alcuni strumenti, condivisi in ambito europeo, il Common Safety Indicators, Common Safety Targets e Common Safety Methods, questi qui praticamente, sono indicatori calcolati per ciascuno Stato membro, sulla base del numero degli incidenti e delle loro conseguenze.

I Common Safety Targets sono gli obiettivi comuni da raggiungere, i Common Safety Methods sono i metodi, emanati con appositi regolamenti europei, per analizzare il sistema ferroviario e valutare l'efficacia dei diversi provvedimenti, attuabili per migliorare la sicurezza, in modo da individuare le priorità.

Noi sappiamo che la direttiva 2004/49/CE, è stata recepita in Italia, con l'ormai per noi famosissimo Decreto Legislativo 10 agosto 2007, numero 162 e quindi che ha determinato una divisione di compiti, con la introduzione dell'ANSF.

Io quello che vorrei evidenziare, appunto, come lo stesso ispettore La Spina ha evidenziato, che proprio la disposizione 13/2001 ha messo in evidenza come sia stata emanata, ben prima che un'analisi del genere fosse resa obbligatoria, sul piano normativo, a seguito

dell'intervento della direttiva europea, questo tema è stato ampiamente affrontato a dibattimento dall'ingegner De Rosa, che ha sottolineato che proprio sulla scorta della disposizione 13/2001, venne introdotto il sistema integrato di gestione della sicurezza, già operante dal 2003, anticipatamente rispetto all'obbligo di derivazione europea e quindi, quella è stata definita una rivoluzione copernicana, voluta da Moretti e da Elia, che addirittura arriva alla certificazione, già dal 2006.

E' chiaro una cosa, questo ci tengo a ribadirlo, il concetto di fondo, per quanto riguarda l'analisi del rischio, è che per quanto riguarda il gestore delle infrastrutture RFI, il problema è fondamentalmente evitare lo svio, proprio per le ragioni che sono state ampiamente discusse ed elaborate, dopo lo svio non si sa, almeno noi non sappiamo, non abbiamo particolari misure di protezione, quello che bisogna fare è evitare lo svio, questa è la funzione, nell'ambito del sistema attuale di RFI e sotto questo profilo, per la verità, né in questa tragica e dolorosa vicenda, né in altre vicende è stato possibile muovere delle contestazioni.

Come ha evidenziato bene il professor Resta, nel corso della sua deposizione, nella costruzione dell'analisi del rischio, viene utilizzato un diagramma a farfalla e (*inc.*) è messa al centro della valutazione della mitigazione dei rischi, è costituita dallo svio, è quello

il punto specifico, il corretto intervento mitigatore è a monte della (*inc.*) per prevenire le cause che lo possono provocare e sotto questo profilo, a proposito della valutazione del rischio e se purtroppo RFI e, in particolar modo l'ingegner Elia, non è stato in grado di prevedere e di intervenire sull'incidente di Viareggio, perché era umanamente impossibile prevedere e intervenire, RFI tra il 2001 e il 2009 ha impiegato ingenti investimenti, non erano soldi suoi, lo abbiamo detto in sede di difesa della 231 e lo ribadiamo anche qua, erano soldi dello Stato che sono stati impiegati adeguatamente, una volta tanto e con assoluto rispetto dello scopo.

Quindi, adozione dei sistemi di controllo di marcia - treno, SCMT e SSC, rilevazione temperature boccole, Diagnostica mobile predittiva quindi i treni di controllo, sistemi di monitoraggio al vento anche, qua non se n'è parlato perché vento non ce n'era, rilevamento di temperatura dei freni, pese dinamiche e sono stati spesi così circa 13 miliardi di euro, come hanno evidenziato i Testi Genovese e Fiorani.

Il risultato della politica di investimenti e in sicurezza va considerato più che soddisfacente, atteso che la curva di incidentalità si è ridotta quasi allo zero. Input, chi ha dato l'input perché non basta sapere, bisogna fare e chi è riuscito a dare l'input e a fare, a

portare a conclusione, sono stati proprio gli ingegneri Moretti ed Elia, è vero che è stato lo Stato a pagare, ma è stato lo Stato a pagare per qualche cosa, una volta tanto, veramente utile e con dei risultati raggiunti totali.

Per quanto riguarda, in conclusione, il problema della valutazione del rischio, per quanto concerne la posizione soggettiva dell'ingegner Elia, abbiamo già detto che è uno dei padri delle moderne ferrovie italiane, che è fra le più sicure d'Europa, tutta la carriera è stata orientata al miglioramento sia della sicurezza della circolazione ferroviaria, sia della sua efficienza.

Lato infrastruttura, beh, qui è sempre occupato esclusivamente della infrastruttura, questa era l'area di sua competenza.

Numerosissimi i provvedimenti, che sono stati emanati in punto di sicurezza, io ho fatto un accenno a questo librone, che neanche vi darò perché ripeto, non penso che sia essenziale, questi provvedimenti hanno riscontrato, guarda un po' l'elogio dei Pubblici Ministeri, oltre che della dottoressa La Spina come appunto la disposizione 13/2001, la disposizione 23/2004, che più volte sono state elogiate; quello che poteva fare l'ha fatto, senza avere ovviamente dei poteri divinatori, che nessuno ha.

Potrei indicare una semplice sintesi dei provvedimenti più significativi, che sono stati adottati dall'ingegner

Elia: il sistema di gestione della sicurezza: questo è il fiore all'occhiello che discende dalla disposizione 13/2001, questa è la madre del sistema integrato di gestione della sicurezza, che ovviamente è stato depositato.

La disposizione 56/2003: predisposizione emissione dei piani annuali, della sicurezza, della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario, anche questa depositata.

Per quanto riguarda in particolar modo il trasporto di merci pericolose: la lettera di trasmissione della disposizione 4/2001, trasporto merci pericolose, a firma dell'ingegner Moretti, lui l'ha trasmessa, non ci attribuiamo meriti che non abbiamo.

La prescrizione numero 362 del 16 maggio 2002: modalità di estensione dei dati di composizione dei treni, eccetera eccetera.

La prescrizione 1075, del primo luglio 2003: lista veicoli foglio veicoli, dati riguardanti le merci pericolose trasportate.

Disposizione 9/2005: madre disposizioni integrative per il trasporto di merci pericolose sulla rete ferroviaria italiana, connessi con il rilascio del certificato di sicurezza e queste specificamente in tema di trasporto di merci pericolose.

Poi, la copertura radio della rete ferroviaria; i sistemi

di protezione della marcia dei treni; il rilevamento della temperatura delle boccole, abbiamo già dette è inutile che li rinominiamo; gli apparati centrali statici e poi tutte le disposizioni, fin quando è stata competente, in materia di materiale rotabile quindi, oltre all'1/2003, la disposizione 23/2004, è chiaro che disposizioni, dopo che era cessata la competenza al riguardo, non ne ritroverete più. Voglio citare alla fine, ancora il Prospetto Informativo della Rete, il cosiddetto PIR, che era in vigore al momento dell'incidente e che è stato depositato.

Io non ho capito che cosa avrebbe dovuto fare di più, che cosa è emerso dal dibattito che possa inficiare quindi io adesso vado a concludere, con una piccolissima nota, questa volta non descrittiva, ma concettuale, il vero problema è nato dalla sostituzione dell'assile da parte di Cima, Cima che francamente devo dire, ha trovato qualcosa che non andava e ha chiesto la sostituzione, mi pare, poveretti anche loro, non abbiano fatto niente di diverso da quello che era il loro dovere, perché purtroppo gli hanno montato l'assile difettoso, inviato da GATX e questo avviene il 2 marzo 2009 e questa è l'unica vera causa e cioè è l'inizio della serie causale, che ha dato luogo al disastro.

La rottura dell'assile infatti determina svio e deragliamento, la passatoia a raso, il ribaltamento, il

trascinamento dei carri, il carro numero 1 che impatta con un ostacolo, o quello che sia, adesso non mi interessa più, la cisterna si fora e ineliminabile esce il Gpl, s'incendia, anche questo ineliminabile e il disastro e lutti che sappiamo, questa è la serie causale.

Abbiamo visto come a RFI siano state contestate, in maniera estremamente confusa, una serie di pseudo omissioni, di pseudo cautele, che se fossero state adottate, avrebbero potuto impedire l'evento, quando si fosse verificata la serie causale e materiale che perciò vi ho voluto descrivere.

Ma le pseudo cautele, questo è il punto centrale della nostra difesa, sono state individuate dai Pubblici Ministeri a posteriori, che cosa avrebbe impedito il disastro? Che cosa avrebbe impedito il disastro non significa assolutamente niente, quando uno sa che è avvenuto il disastro e sa come è avvenuto il disastro, e però incontro a questo, le regole cautelari contestate non esistono, almeno non esistono nei confronti di RFI e del suo amministratore, perché questa è la sintesi del discorso, non superano il profilo della competenza di RFI, non superano il profilo della causalità e in particolar modo, la possibilità di effettuare validamente, un giudizio controfattuale, che avrebbe detto: "Se fossero state adottate queste cautele, per le

quali peraltro RFI è incompetente, il disastro non sarebbe avvenuto", è chiaro che a posteriori ripeto, vale sempre quel discorso del chilometro all'ora di differenza.

Ma non toccano e la cosa su cui io non mi sono soffermato, non toccano la colpa, non toccano le posizioni soggettive e non lo dico solo per l'ingegner Elia, io lo dico un po' per tutti, ma certamente per quanto mi riguarda, per l'ingegner Elia, il problema della colpa non viene proprio toccato e del resto basta verificare le contestazioni, che sono sostanzialmente indifferenziate, per un numero notevolissimo di persone, io mi soffermo solamente su quelle relative a RFI.

Ora, l'addebito di colpa individuale presuppone in rapporto al singolo Imputato, a ogni singolo Imputato, ovviamente, la riferibilità, quello che noi abbiamo definito competenza, la riferibilità oggettiva dell'omissione è l'individuazione di un destinatario, di un effettivo destinatario di regole cautelari e poi la prova del fatto che il comportamento preteso, non dovuto, per carità, ma che il comportamento preteso avrebbe impedito l'evento e, in terzo luogo, la violazione di una regola oggettiva e soggettiva e soggettiva di diligenza, da parte del soggetto, nella specie dell'ingegner Elia. Questi sono tre passaggi essenziali, dove l'assenza del primo che, a mio avviso è determinante, esclude il

transito al secondo passaggio e così come esclude poi il passaggio al terzo, per RFI e per il suo amministratore delegato, ci si ferma al primo passaggio, noi ci siamo fermati al solo primo passaggio, è solo per (inc.) abbiamo affrontato gli altri due passaggi, la incompetenza ripeto, si rivela già dalla contestazione, non avere segnalato, proposto, evidenziato, detettore di svio e compagnia bella.

Il certificato di sicurezza l'abbiamo affrontato, non era più di competenza nostra, è stato a verificare, non si prova che il presunto comportamento, che secondo noi non era assolutamente doveroso, avrebbe a parità di condizioni, impedito l'evento, dovuto alla rottura dell'assile e ciò è provata, ma noi abbiamo una riprova scusatemi Signori del Tribunale, ma veramente alle volte, rifletto su tante chiacchiere inutili, che faccio solamente per un dovere di risposta, ma se dopo l'incidente, io ripeto questo è il punto centrale, se dopo l'incidente nessuna delle autorità competenti è intervenuta, per aggiungere qualche cautela, per precisare i destinatari di qualche cautela, coloro che siccome, sia pure a un livello generale, a un livello politico, avrebbero la possibilità di intervenire, non sono intervenuti, ma scusatemi tanto, ma che cosa è questa contestazione? Io non ho mai visto una contestazione di questo tipo.

Questi sono aspetti che hanno evidenziato già i colleghi Mittone e Stortoni, ma sono cose elementari, che cosa è stato fatto dopo? Gli assili, i carri degli assili, chi l'ha fatto l'ANSF? Il cabotaggio, parlava del cabotaggio, ma qualunque precedente, ovviamente viene escluso, quanto a rilevanza dal fatto che il 2 marzo 2009 avviene il cambiamento dell'assile, il carro viene rimesso in circolazione.

Prevedibilità ed evitabilità, ma prevedibilità ed evitabilità in rapporto all'evento, nessun precedente specifico, in 150 anni, di questa ferrovia, di questa specifica ferrovia e delle Ferrovie Italiane, una tragedia di questo genere, purtroppo è unica.

Assenza totale di norme cautelari, perché non ce ne sono state contestate e quindi, capite Signori perché il collega Stortoni ha detto che la colpa è stata la grande assente di questo processo? La colpa non può che essere la grande assente di questo processo, perché noi alla colpa non ci arriviamo, perché ci fermiamo al livello della irriferebilità, della irriferebilità ci fermiamo al livello della Costituzione, che dice che la responsabilità penale è personale, nel senso che deve essere un fatto proprio, solo la riferibilità ci consente di fare una valutazione di colpa, che qua non possiamo fare e quindi, lasciamo perdere la prevedibilità, in astratto e in concreto, io quando per la verità purtroppo

non ho sentito, ma mi hanno riferito, che un collega che ho imparato ad apprezzare particolarmente, sia pure è come al solito di posizione avversa, l'Avvocato Maffei, a proposito delle barriere assenti ha detto: "Ecco l'enormità della colpa" io appunto mi sono guardato attorno spaesato, l'enormità della colpa per le barriere assenti, ma da dove viene fuori la regola cautelare, che bisogna costruire muri o gallerie, nelle ferrovie, da dove viene fuori? Perché si parla di enormità della colpa, se questa è l'enormità della colpa, benissimo, siamo rimasti fermi a un piano oggettivo, non siamo neanche arrivati a lambire il profilo della colpa, che ha un aspetto oggettivo, una violazione di una regola oggettiva e di diligenza, che nessuno è stato in grado di contestarci, in termini concreti, non parliamo della violazione della regola soggettiva di diligenza, perché la colpa non è soltanto qualche cosa di oggettivo, di normativizzato, ma anche qualche cosa che consenta la rimproverabilità dell'autore quindi il profilo della doppia misura della colpa e il profilo della colpevolezza.

Questi temi qua non sono stati proprio affrontati in questo processo e non potevano essere affrontati, perché il processo ovviamente, dalla Pubblica Accusa è stato impostato male.

Tuttavia, nonostante le cose che vi ho detto, ma non ho

voluto fare il panegirico dell'ingegner Elia, che oltretutto, per persona schiva com'è, forse non ne sarebbe stato neanche (*inc.*) però insomma, far vedere l'impegno che c'è stato, proprio a proposito della valutazione del rischio, ma della valutazione del rischio serio, non della valutazione del rischio inventato, ciò nonostante i Pubblici Ministeri hanno osato chiedere, non solo la condanna, ma una pena spropositata, una pena spropositata, mi permetto di ricordare al Tribunale, il problema della pena non è un problema che mi appartiene ritengo, però non posso per le ragioni che ho detto all'inizio, non (*inc.*) Linate, 128 morti, la pena massima è stata 6 anni, ThyssenKrupp, la pena è più bassa di quella chiesta dal Pubblico Ministero però, con una colpa con previsione pesantissima, che addirittura erroneamente, in primo grado era stata scambiata per dolo eventuale, ma parliamoci chiaramente, una situazione nella quale una fabbrica che doveva essere sostanzialmente trasferita, dove c'erano stati tre incendi precedenti, per fortuna senza vittime e ciò nonostante non si era provveduto adeguatamente, questa è la colpa con previsione, questa non è, neanche questa è una strage, per carità, ma pure questa è una colpa veramente grave.

Hanno chiesto la stessa pena che è stata inflitta al comandante Schettino, ma io non lo so se si rendono conto

o no, di che cosa significa, cioè equiparare la situazione, i morti là purtroppo sono nello stesso numero, mi pare, c'è una coincidenza quasi perfetta, 32 se non vado errato, cioè questo che va a fare l'inchino, va a fare l'inchino, finisce sugli scogli, se ne scappa dalla nave, abbandona la nave, hanno chiesto la stessa pena del comandante Schettino, per Elia e per Moretti, ma voi vi rendete conto? Questo non è un problema della pena, che certamente qua non sarà applicata, ma è un problema proprio mentale, più distanti dal fatto si è, come certamente sono Elia e poi Moretti, per il quale è stata chiesta una pena superiore, è più alta della pena richiesta.

Ora io vedete, qua si è parlato e da molte parti questo processo è stato definito la strage di Viareggio, purtroppo, ora io una cosa di questa la posso certamente tollerare e comprendere, da chi ha sofferto, soffre e soffrirà in maniera terribile, da questa vicenda, io da questi posso aspettare tutto, senza permettermi di dire una parola, però già non posso tollerare, che sia pure da un giornalismo di provincia, che tante volte il giornalismo di provincia ha espresso valori importanti, si confonda strage o disastro, strage con disastro, o è analfabetismo, o è analfabetismo e malafede e questo ci tengo a dirlo, in maniera chiara, ma detto questo quello che veramente è incredibile, è intollerabile è che organi

dello Stato si facciano prendere la mano da un populismo becero, che nasconde la incapacità, nasconde semplicemente la incapacità di ogni loro sforzo, pure al massimo impegno, di dimostrare quello che è indimostrabile, arrivare a nascondere la manifestazione di impotenza, con una richiesta di questo genere, questo io francamente non lo posso tollerare e quello che posso fare, siccome non sono per fortuna, un ministro e ho sempre la possibilità io, di parlare dico queste cose, dico queste cose rispecchiando quella che poi anche è lo sconcerto dell'opinione pubblica, che ha cominciato forse veramente a pensare che qua si trattasse di una strage, tipo quella di Bologna, tipo forse quella di Ustica, tipo quella di piazza Fontana e non invece, purtroppo, di una vicenda che ha certamente dei profili di responsabilità, ma che sono estremamente delimitati e che purtroppo devono fare i conti con il destino doloroso.

Quindi volevo, anche in rapporto alla confusione, che si è creata nell'opinione pubblica, esprimere questo mio convincimento, anche se ritengo che sia assolutamente estraneo, al problema che si pone per l'ingegner Elia e quindi, almeno per RFI e per il suo amministratore delegato, ingegner Elia che io difendo, chiedo l'assoluzione per insussistenza del fatto, la richiesta per insussistenza del fatto non è una richiesta immotivata, il fatto contestato ad Elia è insussistente,

questo non significa ovviamente che sia insussistente il disastro, è insussistente la contestazione ad Elia, relativa al disastro.

PRESIDENTE - Ci vediamo alle 03.00 per gli Avvocati Amodio e Casartelli.

AVV. STILE - Presidente, c'è un successivo programma, non per oggi, per le repliche di cui si è parlato.

PRESIDENTE - *(inc. fuori microfono)*.

(N.d.t., il Tribunale sospende il procedimento).

(N.d.t., il procedimento riprende).

PRESIDENTE - E' presente l'ingegner Favo quindi diamo atto della presenza dell'ingegnere.

Come era stato fatto per Marzilli chiedo a tutte le Parti se c'è consenso ad anticipare, tra virgolette, le dichiarazioni che potrebbe rendere, all'esito della discussione, come ultimo l'Imputato che è qui presente, non ci sono opposizioni, allora prego.

SPONTANEE DICHIARAZIONI IMPUTATO - FAVO FRANCESCO -

IMP. FAVO - Signor Presidente, prendo solo pochissimi minuti ai miei Difensori, perché credo che sia importante, in un processo così importante, presentarsi, diciamo dare anche un volto e un corpo all'Imputato, perché è stato il processo dei Consulenti, degli Avvocati, è stato meno il processo degli Imputati, che sono chiamati a rispondere

di un'ammissione di responsabilità.

Volevo solo dire, ripeto, pochi minuti per dire che io sono entrato in Ferrovie nel 1993, sono entrato con l'ultimo concorso pubblico, fatto per gli ingegneri, poi è diventata S.p.A. la Ferrovie e in pratica, è stata l'ultima esperienza a cui pubblicazione della Gazzetta Ufficiale, che i laureati sono diventati i funzionari di questa azienda e ho fatto tutta la carriera, da ingegnere delle Ferrovie.

Sono diventato dirigente dopo circa dieci anni, mi sono sempre occupato di impianti di sicurezza, diciamo sono Imputato in questo processo, essenzialmente per aver avuto la responsabilità del Cesifer dalla seconda metà del 2004, fino ai primi mesi del 2008, diciamo, un anno e mezzo prima della tragedia.

Quello che volevo dire è che ho due consapevolezza, per le quali rubo questi pochi minuti, la prima è di aver fatto sempre un lavoro rispettoso delle regole, le volevo dire che il Cesifer nel 2004 era una struttura che già sapeva che nel 2007 sarebbe arrivata un'istituzione, cioè l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria, perché era stata emessa la famosa direttiva 49, del 2004 che annunciava la direttiva europea, che sarebbe dovuta essere istituita una struttura terza, rispetto alle Ferrovie, per la gestione della sicurezza, struttura terza che avete già visto, è stata poi istituita con la

162 del 2007 quindi tre anni dopo, per cui io già sapevo che avrei dovuto traghettare queste competenze, dalle Ferrovie a questa istituzione.

La consapevolezza è un punto di forza della mia posizione, è molto legato al fatto che in questi tre anni il buon lavoro svolto, è stato di fatto certificato dall'agenzia, perché il primo documento che ha prodotto l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria, è stato proprio il primo rapporto sulla sicurezza delle Ferrovie, è stato credo prodotto anche dall'Accusa, è stato il rapporto sul 2007, dove in pratica l'ingegner Chiovelli che è stato nominato nell'ottobre 2007, dichiara che nei tre anni di esame, 2005/2006/2007 le Ferrovie hanno consegnato all'agenzia un sistema sicuro, un sistema ferroviario sicuro e in sicurezza crescente, un rapporto che si può scaricare da Internet, è ancora disponibile sul sito dell'agenzia ed è stato anche diciamo, alcuni Consulenti dell'Accusa lo hanno pubblicato, per cui diciamo, io ho lasciato all'agenzia questo mondo, per la parte che era di mia competenza, consapevole di aver fatto un buon lavoro, con un passaggio di consegne firmato dall'ingegner Chiovelli che dice, con le debite raccomandazioni, che tutti gli indicatori indicavano che il processo stava andando bene.

Gli incidenti ferroviari dal 2005 al 2008 sono diminuiti tantissimo, perché voi sapete, ne hanno parlato tanti

Avvocati, abbiamo fatto tante innovazioni, abbiamo lavorato molto sul sistema del controllo della marcia del treno, sulle porte, abbiamo messo tantissima tecnologia, per cui penso che l'agenzia ci ha ringraziati, per questo lavoro.

Io poi, sono passato ad altri incarichi, mi sono occupato di sicurezza dei binari, sono rimasto in Rete Ferroviaria, oggi mi occupo della diagnostica dell'infrastruttura, abbiamo dei treni che di fatto, circolano 24 ore su 24, e controllano lo stato dei binari, è il mestiere che faccio ancora oggi, oltre a fare il manutentore.

L'altra cosa che volevo dire, si è parlato di tante cose, questo processo ha avuto tanti colpi di scena, vi faccio un esempio, una cosa che mi riguarda da vicino, la storia dei carri RIV, il carro RIV è come lo scartamento, lo scartamento sapete è la distanza tra due rotaie, in tutti i paesi europei evoluti è 1.435 millimetri, il carro RIV se volete, è lo scartamento dei carri, cioè in pratica è una disciplina tecnica che le ferrovie condividono da prima della seconda guerra mondiale, non è stata mai messa in discussione, per cui è per il materiale rotabile, pure per i veicoli è come se si parlasse dello scartamento, è uno dei punti base, i carri RIV circolavano, circolano e circoleranno sempre, perché è una delle basi delle ferrovie.

Chiudo dicendo una cosa che mi riguarda e l'altra consapevolezza personale, io sono un ferroviere, papà era ferroviere, nonno era macchinista, guidava le locomotive a vapore, portava i treni diesel, ha portato anche i treni elettrici alla fine della sua carriera, anche il mio bisnonno era operaio delle ferrovie (*inc.*) siamo ferrovieri da quattro generazioni, le Ferrovie non è un'azienda normale, è un'azienda totalizzante, cioè se sei ferroviere tutta la famiglia sa che sei un ferroviere, è un'azienda che lavora 24 ore su 24, si è sempre coinvolti, adesso sto all'esercizio, il telefonino squilla sempre, quando non passano i treni facciamo manutenzione.

E' una ferrovia che si sostiene molto su quattro punti fondamentale, il primo è il sociale: noi facciamo mobilità pubblica, sappiamo di farla, sappiamo che trasportiamo persone, trasportiamo beni, il sociale per noi è la base dell'etica dei ferrovieri.

La sicurezza: noi siamo il sistema di trasporto più sicuro signor Presidente, in assoluto, muoviamo un milione di persone al giorno in sicurezza, anche tante merci, siamo una cosa molto importante, che diventerà più importante nei prossimi anni, siamo sostenibili, noi consumiamo poca energia, non abbiamo grosse emissioni gassose, oggi siamo ancora competitivi, perché la ferrovia aiuta lo sviluppo, perché consuma meno delle

auto, è meno inquinante.

Ho detto tre cose con la S, sociale, sostenibile, sicuro, c'è un quarto sostegno, la serietà dei ferrovieri, i ferrovieri sono persone serie, grazie.

PRESIDENTE - Bene, comincia lei Avvocato Amodio?

Difesa Favo - Avvocato Amodio

AVV. AMODIO - Signor Presidente, Signori della Corte, Signori del Tribunale, prendo la parola, nella consapevolezza che in questo momento il Collegio, avendo seguito delle discussioni così fitte, impegnate, come quella da ultimo, del collega professor Stile, ha già un quadro direi assolutamente ampio e assolutamente dettagliato, di tutti gli aspetti di questa vicenda quindi cercherò di contenere il mio intervento, in modo tale da dare delle indicazioni che sono mirate sulla persona dell'ingegner Favo.

Do atto ai signori Pubblici Ministeri, del loro impegno e del modo in cui hanno arato questa vicenda, portando una quantità di elementi veramente ingente, così ricca e bisogna dirlo, la loro discussione, in fondo, ha soddisfatto una massima antica, che era quella che enunciava Montesquieu e che diceva: "Quando il Pubblico Ministero veglia, i cittadini dormono sonni tranquilli" e quindi, questa loro discussione, così penetrante, così mirata su tutti gli aspetti, effettivamente ci offre un

corredo di prove, un corredo documentale, un corredo di aspetti, che sono di grande ricchezza.

Devo dire però, che dal punto di vista dell'approccio di fondo, che caratterizza l'argomentare della Pubblica Accusa, si avvertano tre vizi sostanzialmente, sono vizi di costruzione della requisitoria, con riguardo in primo luogo, ad un profilo che è quello che chiamerei di accentuazione della responsabilità di massa, come risposta ad una offesa di massa, perché in questo processo, lo sappiamo, la tragedia è dovuta al fatto che la condotta che viene contestata in questo processo, ha generato una quantità di dolore, di vittime e quindi da questo io credo sia scaturito, mi è sembrato di poterlo cogliere, nell'argomentare del Pubblico Ministero, una sorta di gigantismo della responsabilità, che si accoppia sostanzialmente, fa da riflesso ad un gigantismo dell'offesa, come dire: il disastro è grande, il disastro è immane, ha colpito da tutte le parti, così profondamente, la risposta che dobbiamo dare è una risposta in termini di responsabilità di massa e intendo dire che, non a caso, il Pubblico Ministero e la Pubblica Accusa sostanzialmente, hanno richiesto la condanna di quasi tutti gli Imputati, tranne alcune posizioni isolate e quindi, vedo in questo atteggiamento, un riflesso di un modo di pensare antico e risalente, che tutta la nostra cultura occidentale ci consegna ed è quello che vede

nell'atteggiamento punitivo, che viene interpretato ora dai Pubblici Ministeri, una risposta ad un reato che offende così grandemente la coscienza collettiva.

Però questo, che diciamo appartiene a qualche cosa in fondo di emotivo, nella presa di posizione dei Pubblici Ministeri, finisce per dar luogo a degli aspetti devianti, che già sono stati ampiamente segnalati da altri colleghi Difensori e che sono sostanzialmente denominabili, in questo senso: il primo aspetto è quello della polverizzazione della colpa e mi pare che già il collega Stortoni abbia parlato di un processo in cui è assente la colpa, il secondo profilo, che è quello su cui io mi soffermerò brevemente, è quello del travisamento delle norme cautelari, perché se c'è un rimprovero, che può essere mosso, in questa sede, all'argomentare dei Pubblici Ministeri e alla loro conclusione, è il fatto che hanno preso il groviglio delle norme cautelari, o precauzionali, quelle norme che vengono chiamate anche come norme di sicurezza e non abbia avuto l'accortezza di coglierne i diversi piani e il diverso modo di operare, in un sistema chiamiamolo così, di diritto ferroviario, che poi è caratterizzato in questo processo, da una particolarità inconfondibile, che sta al centro di questo processo, qui noi dobbiamo aver cura e mirare soltanto a mettere a fuoco le norme di diritto internazionale ferroviario.

In senso molto più semplice, al centro come il Tribunale ha ben compreso, fino ad ora, ci sta un problema, che è un problema di individuazione dei doveri di sicurezza, che incombono ad uno stato europeo come l'Italia, per quanto attiene alla circolazione di carri, con merci pericolose, che vengono da altri paesi europei, che sono controllati da altri paesi europei, che sono registrati, immatricolati da altri paesi europei ed è in questo che si annida tutta la problematica normativa, ovviamente c'è la problematica diciamo, della causa e della sequenza causale che è stata già descritta dai miei colleghi, ma io è su questo che vorrei richiamare l'attenzione del Tribunale, per dire che in fondo, accanto a quel fenomeno, che ho denominato polverizzazione della colpa, c'è un fenomeno di travisamento delle norme, che vengono continuamente riproposte dalla Pubblica Accusa, senza intenderne e senza l'onere di mettere a fuoco la portata e addirittura la vigenza delle norme, è questo il punto. Per quanto attiene alla colpa direi che si è creata una situazione tale, per quanto riguarda l'addebito contestato all'ingegner Favo, per cui, alla conclusione della requisitoria, troviamo un forte intreccio fra indicazioni generiche, che attengono a una colpa generica e invece indicazioni molto sommarie, rispetto alla colpa specifica, per cui, scusate questo conio di una nuova categoria, io l'ho ribattezzata la colpa genefica, cioè

che è una crasi fra la generica e la specifica, perché in sostanza cosa fanno i Pubblici Ministeri, nella loro requisitoria? Da un lato addebitano all'ingegner Favo, per il solo fatto di essere direttore, essere stato meglio, direttore del Cesifer, una inosservanza di doveri assolutamente generici, che sono enunciati prendendo a prestito le parole che definiscono le funzioni del Cesifer, cioè il dovere di fare in modo che l'esercizio ferroviario si svolga nella pienezza delle condizioni di sicurezza, oppure il dovere di promuovere innovazioni tecnologiche, atte a prevenire degli incidenti.

Ma questi sono doveri appartenenti ad una categoria molto più ampia e, come ha detto tante volte la Corte Costituzionale, anche in materia di prevenzione, non possono stare alla base di un addebito di colpa, perché l'addebito di colpa è incardinato, è imperniato sulla individuazione di una specifica norma cautelare, raccordata a una specifica situazione di rischio e ricollegabile alla specifica competenza della persona cui viene addebitata la colpa.

Quindi, polverizzazione della colpa, nell'assunto di questo Difensore, vuol dire perdita delle caratteristiche proprie, dell'addebito colposo, l'avranno già detto tanti miei colleghi, ma in sostanza, venir meno di quei requisiti che sono la competenza da un lato, la colpevolezza ed infine la causalità, se c'è un vocabolo

che è sparito dal lessico della Pubblica Accusa, in questa requisitoria, se io non ho errato nel disperdermi nella lettura, è proprio quella della causalità, la parola causalità, almeno per quanto attiene alla posizione dell'ingegner Favo, non è mai evocata, non è neanche accennata, perché tutto l'impianto accusatorio, si svolge e lo avrete notato anche voi, su un piano che è veramente singolare, si continua a parlare degli enti, che cosa avrebbe dovuto fare Trenitalia, cosa avrebbe dovuto fare RFI, quali sarebbero stati i compiti del Cesifer e non si evocano mai le persone, come se questo fosse un processo di addebito, di colpa di organizzazione, nella legge 231, tant'è che a volte i Pubblici Ministeri richiamano il concetto di colpa di organizzazione, cioè partono da un'idea che è quella della censura di condotte non specifiche, ma di linee operative, riconducibili agli enti e non alle persone e smarriscono quindi, il filo del discorso, che è quello più impegnativo, dal punto di vista penale e che richiede un maggiore impegno, proprio sul piano penale, quello dell'individuazione delle persone, delle condotte, degli eventi, in relazione ad un quadro cronologico specifico, perché come dirò fra poco, il problema dell'addebito mosso all'ingegner Favo, è un problema che si risolve sul piano della causalità.

Prima di arrivare a questo però, vorrei completare quanto

avevo enunciato prima: polverizzazione della colpa, diciamo travisamento delle norme cautelari, ho il dovere di chiarire perché faccio queste affermazioni e con riguardo a quali specifiche norme è avvenuto qualcosa, che può essere denominato in termini di travisamento delle norme cautelari.

Ci sono dei fenomeni di corposa rilevanza e di intensa visibilità, ad esempio, ricorderanno Signori del Tribunale che si è parlato di una direttiva europea, in materia di sicurezza e che la direttiva che reca il numero... Io sono deformato dalla normativa italiana e parto sempre al numero dell'atto legislativo, diversamente da come fa il legislatore europeo ed è la 861 del 2006.

Su questo terreno normativo, il Pubblico Ministero avvia un discorso argomentativo di rilievo, dal suo punto di vista, per affermare per esempio, che in quella normativa vi sono degli specifici doveri, per quanto attiene alla trasmissione dei piani di manutenzione e non si pone invece un problema di fondo, che è il primo problema, ho sbagliato anch'io, nel parlare di direttiva, in realtà non è una direttiva, ma è una decisione della Commissione, un atto diverso, un atto che come ci insegna la dottrina di diritto comunitario, ha un contenuto amministrativo e allora, mentre il Pubblico Ministero si addentra nel groviglio delle disposizioni per dire: "Ma

non vedete che qua c'è una norma che dice che devono essere comunicati i piani di manutenzione?" Non si avvede invece di un'altra norma, che è l'articolo 15 che dice emblematicamente che cosa significa questa normativa, leggo questo passaggio, lo troverete anche negli appunti che ho sottoposto alla vostra attenzione ed è questa: "I carri merci operano attualmente, in base ad accordi esistenti a livello nazionale, bilaterale, multinazionale e internazionale, è importante che questi accordi non ostacolino i progressi attuali e futuri, verso la interoperabilità". Ed è questo l'aspetto più importante "A tal fine è necessario che la Commissione esamini questo accordo - ovviamente è la Commissione Europea - per stabilire se le specifiche tecniche di interoperabilità, contenute nella presente decisione, debbano essere modificate di conseguenza".

Ora, la norma letta così, è chiarissima dice sostanzialmente: "Io Commissione Europea, mi rendo conto che voglio disciplinare un problema di interoperabilità, cioè vedere fino a che punto o in che modo, possano veicoli rotabili, che circolano in un paese europeo andare in un altro paese europeo, avverto però al tempo stesso, che esistono convenzioni risalenti" come quella ben nota al Tribunale quella dei carri RIV che è un'emanazione di quell'ente convenzionale che è l'UIC "Queste convenzioni - dice questa normativa - attenzione

ci sono già e io, legislatore europeo, posso anche introdurre qualcosa che confligge con queste convenzioni e allora vi chiedo, per favore, a voi esponenti degli stati europei, mi mandate queste convenzioni, in maniera tale che io possa eventualmente modificare queste specifiche tecniche di interoperabilità, che sono nè più e nè meno una indicazione, per quello che potrà essere fatto in futuro, ma subordinatamente alle convenzioni esistenti" e allora la domanda è questa: ma come si fa signor Pubblico Ministero ad affermare che una di queste norme è direttamente applicabile al nostro processo, questo non è un comando, è un consiglio come diceva Norberto Bobbio, è un diritto promozionale, io mi voglio fare promotore come Commissione Europea, della creazione di specifiche tecniche di interoperabilità, però mi rendo conto che ci sono già le convenzioni e quindi subordino la mia normativa futura e non ancora esistente, alla esistenza alla compatibilità con le convenzioni già esistenti.

Ecco, perché dico che questo è un infortunio interpretativo, perché non si può fondare la responsabilità di un soggetto, in un processo penale invocando una norma che non ha contenuto precettivo, che ha invece solo un contenuto promozionale, perché punta a dare uno sviluppo, compatibilmente però, rispetto alle convenzioni e l'errore del Pubblico Ministero sta nel

prendere questa norma, nel dire che questa norma deroga alle norme convenzionali, mentre in realtà il contenuto dell'articolo 15 appena letto e richiamato alla Loro attenzione, non ha questa portata.

Ma ci sono altri momenti dell'argomentare del Pubblico Ministero, che suscitano non dico la perplessità, ma qualche cosa di più, lo sconcerto, perché la Pubblica Accusa costruisce una richiesta di condanna, alla pena di 9 anni, nei confronti di un Imputato, ponendo alla base del suo costrutto logico e normativo, una disposizione non più vigente in questo sistema, Voi ricorderete che più e più volte è stata citata una procedura, attenzione questa è una procedura funzionale operativa, del 20 novembre 2000 ecco, il Pubblico Ministero insiste nel dire che in questa normativa si trova l'affermazione di principio, che pone alla base del suo argomentare, con il dire che c'è una responsabilità di Cesifer e poi, in un secondo piano dell'ingegner Favo, perché non parla quasi mai delle persone, proprio perché è desumibile da questa procedura operativa, del 20 novembre 2000, l'esistenza di un dovere di immatricolazione, anche nei confronti dei carri RIV già immatricolati all'estero, peccato che non si sia accorta la Pubblica Accusa che in realtà la norma è stata abrogata nel 2003.

Questa norma, che abbiamo poi ricostruito sul piano storico, era nata con altre finalità è venuta meno con

una disposizione che è la numero 1 del 2003, che ha abrogato, mi spiace adesso il rinvio ed è per questo che ho sottoposto alla Loro attenzione la sequenza della norma, ha abrogato una normativa sempre interna, di RFI, la numero 14 del 2000 e siccome questa del 20 novembre 2000 è una normativa di attuazione, l'articolo 5 ci dice, lo trovate lì, ci dice che questa normativa ha cessato di esistere, è scomparsa e quindi si chiede la condanna di un Imputato, dicendo: "Hai violato il dovere di immatricolazione perché tu, come direttore del Cesifer, dovevi applicare quella norma e curare che venisse immatricolato, nonostante venisse dall'estero e avesse già subito tutta una procedura particolare, anche il carro RIV, che è al centro di questo processo, perché è quello che ha generato, ha causato questo disastro immane".

Ecco allora, che in questo modo, si vede un'altra sequenza, che fortemente fa dubitare della legalità del costruito accusatorio, perché ci sono delle norme comunitarie travisate, ci sono delle norme interne che non ci sono più e vengono applicate, non dimentichiamo e lo sa bene il Tribunale comunque, che il carro RIV, oggetto di questo processo, è entrato in Italia il 9 gennaio del 2005 e quindi, quando è entrato il carro, quella normativa, invocata dalla Pubblica Accusa era già stata cancellata dall'universo delle disposizioni, in

materia ferroviaria, da almeno due anni.

Infine c'è un terzo profilo, che merita di essere richiamato alla Loro attenzione, ed è un profilo che direttamente si ricollega a quel cenno, fatto prima da questo Difensore, alla questione che è al centro di questo processo, torno a ribadire: il processo riguarda, per quanto riguarda l'aspetto normativo, la applicabilità di disposizioni di diritto internazionale, da parte dell'autorità italiana, rispetto a carri esteri.

Che cosa fa il Pubblico Ministero più e più volte? Prende pezzi della normativa interna italiana, che si riferiscono ai doveri di sicurezza, all'interno della disciplina italiana e fa quello che potrebbe essere considerato come vizio, qualificato come la fallacia della extraterritorialità, per esempio: c'è una disposizione che è molto significativa, è una disposizione di RFI, la numero 13 del 2001, intitolata "Adozione di un sistema di gestione della sicurezza, da parte dell'infrastruttura delle imprese ferroviarie e delle divisione infrastruttura" ora, prendere dei pezzi di questa normativa, vuol dire falsare completamente il discorso e vuol dire ragionare in questo modo: siccome ci sono dei doveri di sicurezza, che sono istituiti all'interno della disciplina italiana, della circolazione ferroviaria italiana, allora questi stessi doveri debbono essere trasferiti e trasportati e traslati, con riguardo

ai carri esteri, è un modo di ragionare manifestamente incongruo e manifestamente fallace, perché ovviamente che ci sia una disciplina come quella della numero 13/2001, che è una sorta di 231 delle ferrovie, che si disciplinano all'interno ecco, tutto questo va benissimo, ne prendiamo atto, ma non si può dire: "Siccome ci sono norme interne di questo tipo, allora facciamo un salto, applichiamo queste norme interne anche ai carri esteri" è questa la fallacia che richiama questo Difensore, alla Loro attenzione e che dimostra, insieme con le altre, come il terreno normativo attinente alle disposizioni di sicurezza, non solo non sia stato arato, ma sia stato arato così male da portare a degli errori, che si possono definire, dal punto di vista della nomenclatura che usa la Corte di Cassazione, in travisamento delle prove.

Questo è il quadro introduttivo che conduce ad una considerazione che va fortemente sottolineata da questo Difensore, per quanto attiene all'addebito dell'ingegner Favo.

Si tratta di capire, alla fine di questo lungo dibattito, alla fine di un modo articolato di condurre l'istruzione dibattimentale, con tutta la richiesta che c'è stata, qual è l'addebito di cui deve rispondere il singolo, cioè l'ingegner Favo ed ecco che allora si scopre una cosa singolare, si scopre che come si potrebbe dire mutuando da un'altra espressione più usata in

giurisprudenza, il fatto ritenuto nella requisitoria, con riguardo alla posizione dell'ingegner Favo, è un fatto diverso, rispetto a quello delineato nell'atto di rinvio a giudizio, so bene e il Tribunale sa meglio di me, che nei reati colposi diciamo, c'è una flessibilità dell'accusa, che spesso viene anche tollerata dalla Cassazione, però è lecito domandarsi, speriamo che lo facciano nella requisitoria i signori Pubblici Ministeri, qual è il perimetro del fatto che viene ascritto all'ingegner Favo e, conseguentemente, quali sono gli aspetti che possono essere aggiunti a quelli finora enucleati così approssimativamente, per rendere chiara e precisa la contestazione del fatto, come dice l'articolo 429 per il rinvio a giudizio, perché se c'è scritto, mutuando dalla Costituzione questo concetto, che il fatto deve essere descritto in modo chiaro e preciso, nel rinvio a giudizio, a *fortiori* ovviamente, dopo un processo che è durato così tanto, si ha ragione di richiedere, da parte della Difesa, che sia indicato puntualmente qual è l'episodio, o meglio ancora, quali sono gli aspetti della colpa specifica, che vengono ascritti all'ingegner Favo.

Lo dico riassuntivamente, a beneficio del Tribunale, sperando di dare un contributo in termini di chiarezza: non sto deducendo la nullità dell'articolo 521, sto semplicemente dicendo che l'accusa, alla fine del

dibattimento, è così con fusa e tracciata con linee approssimative, da rendere assolutamente impervio il lavoro della Difesa, perché? Vediamo cosa era stato contestato originariamente, nei capi 19, 20 e 21, ascritti all'ingegner Favo.

Vi erano delle ipotesi di colpa specifica, riguardanti l'omessa riduzione della velocità, la mancata segregazione della linea ferroviaria, rispetto all'abitato di Viareggio e infine l'omessa rimozione del picchetto di tracciamento, ecco di questi tre punti e di questi tre specifici profili di addebito di colpa specifica, non si parla assolutamente con riguardo alla posizione dell'ingegner Favo, non se ne parla più, si deve ritenere da parte di questa Difesa, che siano caduti, che siano forse stati prospettati per altri Imputati, ma che non abbiano mantenuto la loro validità e la loro effettività, per quanto riguarda la posizione dell'ingegner Favo.

Invece, alla fine, la Pubblica Accusa con riguardo all'ingegner Favo, dice: "Guardate, ha omesso dei doveri generici o genericissimi, di sicurezza e poi ha dato luogo ad una violazione continuata di norme, in materia di ammissione" e ci si aspettava in quel momento, che l'accusa dicesse quali sono queste norme che sono state violate, come è naturale, perché se è l'addebito su cui si regge la richiesta di condanna, invece c'è un salto

logico e il Pubblico Ministero per fare la richiesta dice: "Andatevi a leggere voi queste norme, perché - come dire - sono state evocate prima e quindi è da intendere bene che cosa siano, a che cosa di riferiscono".

In definitiva, tracciando l'itinerario di questa analisi che riguarda la correlazione fra l'accusa contestata e l'addebito formulato in requisitoria, non abbiamo più tre ipotesi di colpa specifica, abbiamo una colpa genericissima e poi un rinvio, assolutamente evanescente, per quanto riguarda le indicazioni normative, ad una colpa consistente nella violazione di norme riguardanti l'ammissione, in più quello che veniva originariamente contestato, è l'aver omesso di applicare il detettore di svio, ecco, quello che rimane se confrontiamo l'originario addebito con l'imputazione che emerge dalla requisitoria, è proprio questo quindi ci troviamo di fronte ad una situazione che rende certamente difficile il lavoro del Difensore, sia per la genericità della colpa specifica, sia per i cenni fugaci, che vengono fatti a queste ipotesi di colpa specifica, che sono così evocati in modo del tutto approssimativo.

Allora il Tribunale dirà: "Ma il Difensore su che cosa discute?" E' un dovere del Difensore di enucleare, di enunciare quali sono i punti su cui discute, allora questo Difensore, cercando di tagliare molto, si impegnerà per mettere in luce come il profilo della colpa

generica sia del tutto inconsistente, perché generico o perché evanescente, per quanto riguarda la colpa specifica, prendendo spunto da passi della requisitoria in cui si evocano altri doveri di sicurezza, questo Difensore dimostrerà come non sia stato omesso di procedere alla immatricolazione del carro RIV, oggetto di questo incidente e quindi qui è un profilo di immatricolazione, che ho citato anche prima. Secondo: che non sussiste una violazione del dovere di ammissione tecnica di questo carro RIV, alla circolazione italiana e quindi sulla infrastruttura nazionale. Terzo: che non vi siano carenze, negligenze, che attengono all'esame dei piani di manutenzione, dei quali pure si parla.

C'è infine il profilo del detettore di svio, sul quale si impegnerà il mio collega Avvocato Casartelli e il problema del cabotaggio, che è un problema che c'è non c'è, è sempre in questa logica della accusa oscillante, che a volte viene richiamata, per quanto riguarda l'ingegner Favo, a volte no, ma anche di questo profilo si occuperà il mio collega Avvocato Casartelli quindi il compito che si prefigge questo Difensore, cercando di stringere notevolmente, sarà quello di individuare le fonti normative di questi doveri di sicurezza, che attengono alla immatricolazione, all'ammissione, alla acquisizione dei piani di manutenzione, nell'assunto dell'accusa, per far vedere come non vi sia una normativa

adeguata, sufficiente, valida, nel momento in cui prestava le sue funzioni l'ingegner Favo e quindi non vi sia sostanzialmente, una colpa per omissione di un dovere, che è sconfessato da tutta un'altra normativa, che invece facilmente è riconoscibile, è ricostruibile, anche dagli atti di causa e addirittura, nel caso dell'ammissione, anzi dell'immatricolazione, è riconosciuta contraddittoriamente dal Pubblico Ministero, perché da un lato dice: "Cesifer ha violato il dovere di immatricolazione, perché doveva immatricolare anche il carro RIV", in altre fonti in altre parti della requisitoria, nelle altre memorie, dice esattamente il contrario.

Ecco quindi che questo è l'itinerario logico sul quale si muoverà questo Difensore, però non senza fare un riferimento ad una circostanza che è assolutamente evidente, facciamo tante volte anche noi Difensori, ricorderà il Collegio, il richiamo all'articolo 129, che io dico sempre corrisponde, dal punto di vista comparativo, nel processo inglese c'è una formula uguale che si chiama: "No case tu answer", non c'è nessun caso, cioè non c'è nessun addebito dal quale ci si debba difendere.

Ora qui, dopo aver detto che io mi impegnerò sul piano normativo, aggiungo una cosa che è assolutamente tranchant, perché ci troviamo di fronte ad una completa

omissione da parte dell'Accusa, al profilo della causalità e questo processo si poteva decidere e chiudere, almeno dal punto di vista dell'Accusa, ben vedendo le quattro date, su cui si impernia la vicenda dell'ingegner Favo, l'ingegner Favo è stato al Cesifer, direttore di questo che non è un centro per la sicurezza ferroviaria, perché Cesifer vuol dire Certificato di Sicurezza Ferroviaria, è stato in quella funzione dall'8 luglio del 2004, al 9 marzo del 2008, primo riferimento alle date.

Altra data, che il Tribunale conosce benissimo, il carro RIV incidentato, che ha dato luogo al disastro di Viareggio, è entrato in Italia, il Tribunale lo sa bene, il 9 gennaio del 2005 quindi è vero che in quel periodo il Cesifer era diretto dall'ingegner Favo.

Ultima data chiave e l'ha appena ricordata il professor Stile, nella sua brillante discussione, ma anche il Tribunale ce l'ha in mente, perché è una data centrale, l'assile numero 98331, che si è fratturato a Viareggio è stato collocato sul carro RIV della GATX, all'inizio del marzo 2009 quindi, quando è stata fatta questa operazione nel 2009, inserendo questo assile nuovo, l'ingegner Favo non era più direttore del Cesifer, d'altro lato è facile vederlo è quasi elementare, per tutto il periodo dal 2005, data di ingresso del carro, al 2008 quando se n'è andato nei primi mesi del 2008, l'ingegner Favo ha

lasciato le funzioni del Cesifer, sostanzialmente quel carro e girava in Italia, ma come è dimostrato da tutte le risultanze di questo dibattimento, non aveva l'assile 98331, aveva un altro assile quindi anche ad ipotizzare che ci siano state delle omissioni di quei doveri, che per la verità come vedremo, non ci sono stati e che sono ricavati da norme erroneamente interpretate, mai e poi mai l'ingegner Favo avrebbe potuto fermare il treno, semplicemente perché quel treno aveva una diversa sala, un diverso assile e qualsiasi controllo che fosse stato praticato su quella struttura avrebbe messo capo nè più e nè meno alla constatazione della idoneità di quel carro ad andare avanti, perché non c'è un solo elemento, in questo dibattimento, che sia capace di dimostrare che il carro, prima della sostituzione del marzo 2009, avesse una sala con un assile insufficiente, inidoneo, con una cricca, con una lesione o con qualcosa quindi è la regola della causalità quella che si impone qui, ma come si fa a chiedere la condanna, per una condotta colposa, di un dirigente al quale si dice: "Tu dovevi fermare il treno, tu non dovevi rilasciare il certificato di sicurezza, tu dovevi revocare il certificato di sicurezza", in relazione ad un treno che non aveva la minima situazione di rischio, il rischio non esisteva, perché come ci hanno insegnato le prove di questo dibattimento, nasce solo nel momento in cui l'assile 98331, nel 2009 viene inserito,

viene sostituito dopo che la Cima avverte che ci sono dei problemi, non dei problemi relativi all'assile, ma dei problemi relativi alla nuova sala, che viene mandata da Jungenthal, o dalla GATX.

Quindi, finché il carro nel periodo in cui l'ingegner Favo è al Cesifer gira in Italia, non ha alcun profilo di rischio e quindi non è assolutamente predicabile, prospettabile, ipotizzabile una condotta colposa, rispetto ad un rischio che manifestamente è escluso dagli atti, è cancellato dalle ipotesi anche solo stratte.

Nel momento in cui il rischio si avvera, come sappiamo dalle vicende ricostruttive, cui ha messo capo questo processo, l'ingegner Favo è persona che ha lasciato il Cesifer già da più di un anno e quindi non ha nemmeno in astratto il potere di intervenire, a far che cosa, a chiedere i piani di manutenzione, a chiedere che si faccia qualche cosa di tipo ispettivo ed è addirittura paradossale che si addebiti una responsabilità agli enti italiani, quando è stata fatta una duplice verifica all'estero, secondo le norme codificate da un sistema appartenente alla cultura più avanzata delle convenzioni, cioè in Germania e si dica: "Guarda che c'era un vizio occulto lì", la Cima che ha fatto quelle indagini non l'ha visto, la Jungenthal che l'ha mandato non l'ha visto, la GATX che ha commissionato questi lavori non l'ha visto, ma lo dovevi vedere tu in generale, o

Cesifer, che non c'era neanche più in quel periodo, l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria, oppure RFI, oppure Trenitalia, é addirittura paradossale questo, un vizio occulto non scoperto da persone che hanno gli strumenti e hanno le funzioni specifiche per indagare sul punto, viene addebitato per quanto attiene alla sua non scoperta, a soggetti che sono all'esterno e che sono destinatari di doveri di sicurezza ben diversi.

Comunque ho fatto questo *excursus* per dire che solo ragionando in punto di causalità, si potrebbe invocare l'articolo 129, non lo faccio ovviamente, ma Loro lo sanno che spesso, nei processi penali quando si vede che c'è una innocenza, una esclusione della punibilità, come dice la norma, così marcata, così visibile, così evidente allora bisogna prenderne atto e allora se si ragiona in termini di causalità, questo è da toccare con mano, perché nessuno potrà dire che c'è un rapporto di causalità, fra un'omissione ipotizzata erroneamente e una situazione di rischio che non c'è, oppure fra una situazione che si avvera nel 2009 ed è di rischio, ma non c'è la competenza, non c'è la posizione funzionale dell'ingegner Favo, che dovrebbe attendere a questa operazione.

Ecco quindi Signori, penso che fatta questa precisazione voi direte: "Allora perché il Difensore continua a parlarci della somma dei doveri", perché mi sembra

doveroso, alla luce della critica che ho svolto finora, vedere ma in rapida rassegna, che cosa è accaduto, nella disamina che ha fatto la Pubblica Accusa, per approdare ad una conclusione che è apertamente, manifestamente esclusa da tutte le norme in materia e lo farò telegraficamente, mettendo in luce altri aspetti di questo problema.

Mi ero dimenticato di dire una cosa che si riallaccia a quanto avevo annunciato prima e dico sempre così un po' ossessivamente, ripetutamente questo è un problema di diritto internazionale, ma questo nell'ottica del Pubblico Ministero, è un problema di non accettazione della disciplina di diritto internazionale ed è il tema di fondo che loro svolgono sì, è così signor Pubblico Ministero, voi dite sostanzialmente: "Un carro RIV - e a un certo punto lei lo dice sbottando sulla procedura del 20 novembre 2000 - è un carro che va immatricolato e va ammesso e questa procedura..." testuale dice lei signor Pubblico Ministero, ci divide solo una vocale mi pare quindi posso permettermi di dirglielo apertamente ma dice: "Quella disposizione se ne strafregava del fatto che il carro venisse dall'estero", è la negazione del fondamento di quella che la disciplina comunitaria, chiama interoperabilità e già negli anni Venti, come sa bene, attraverso l'Union Internationale des Chemins de Fer e le Fiche si chiamava rapporto di reciprocità, è una

sorta di rivendicazione della intollerabilità di limiti di sovranità del nostro paese, non ce ne importa niente di quello che fanno all'estero, l'EBA è intervenuta, ha immatricolato, l'EBA ha controllato il carro, il proprietario del carro l'ha fatto vedere, sono intervenuti dei manutentori qualificati, a fare questa cosa "Non ce ne interessa niente" dice, stavo per dire una frase in latino, poi non m'è venuta, quello che sta al di là dei confini non ci interessa, ma questo è antistorico, antieuropeo e abnorme, è come dire: "Non si devono tollerare, ai fini della sicurezza, i limiti attinenti alla sovranità" perché sono sempre limiti, quando faccio una convenzione internazionale e dico: "Io prendo i tuoi carri merci tu prenderai i miei, i francesi faranno lo stesso" io mi autolimito, ma mi limito anche in funzione di quello che potrà accadere e cioè che un mio carro circolerà in Germania o in Francia, la tesi del Pubblico Ministero sta tutta in questo assunto, per sconfiggere e diciamo contrastare i rischi, connessi alla sicurezza, nella circolazione dei treni, bisogna rifare tutto quello che è stato fatto all'estero, non ci interessa niente che sia intervenuta la EBA, l'autorità di sicurezza, non ci interessa che siano stati fatti i controlli, devono essere rifatti qui.

Credo che qui sia la radice dell'errore, il voler concepire una disciplina come intensamente

nazionalistica, racchiusa nella *turris eburnea* del nostro paese, ma noi sappiamo che non avviene così in nessun'altra materia, nei rapporti, nella cooperazione giudiziaria internazionale, nei mille rapporti che abbiamo, per quanto riguarda il controllo degli alimenti e delle bevande, la tutela del territorio, è così perché siamo appartenenti ad un mondo in cui noi riconosciamo la legittimità dell'operato degli europei, che stanno al di là del confine, così come gli europei conoscono e riconoscono il nostro operato.

Semplici notazioni Signor Presidente, sui problemi dell'immatricolazione, ne ho già parlato, ho già parlato della procedura funzionale del 20/11/2000, è stata abrogata, mi soffermo solo su aspetti che ancora non ho toccato, vale a dire: si fa applicazione, da parte della Pubblica Accusa, non solo di una norma che non esisteva più, nel momento in cui il carro GATX è entrato in Italia e si invoca questa norma per predicare l'esistenza di una disciplina, ma si travisa il contenuto di questa disposizione, facendone una disposizione diversa da quella che è, in sostanza anzitutto c'è un problema di fonti, ma come si fa a dire che una serie di regole, che sono chiamate attenzione: "Procedura operativa funzionale" e quindi appartengono a un livello normativo di terzo piano, la legge ordinaria, le norme di attuazione sono come le istruzioni, mi veniva in mente,

che fanno le cancellerie delle nostre Procure della Repubblica, quando ci dicono come deve essere presentata la domanda per il 335, il 335 è il certificato delle pendenze, no? Si afferma, è questo che è scandaloso, che una procedura operativa funzionale, possa avere la forza di derogare ai trattati internazionali, è questo che fa saltare sulla sedia, la procedura appartiene a un rango di terzo livello è una norma diciamo così, regolamentare e di attuazione, che tende a disciplinare certi aspetti operativi.

Ma non basta questo? Non basta perché, lo vedrete nelle parti che mi sono permesso di inserire in quegli appunti, nelle parti in cui si fa riferimento a quello che effettivamente voleva dire questa procedura, non dice quello che afferma il Pubblico Ministero, dice il contrario, il Pubblico Ministero la prende per affermare che da questa procedura operativa funzionale, nasceva un dovere, da parte di Cesifer di richiedere l'acquisizione dei piani di manutenzione dei carri RIV, questo è sonoramente e seccamente smentito da quella normativa abrogata, perché se voi guardate a pagina 34, troverete una proposizione che è sottolineata in rosso e fa riferimento al fatto che le disposizioni di quella procedura operativa, che riguardavano i carri RIV, escludeva che gli stessi carri dovessero essere trattati come i carri non marcati in quel senso, appartenenti al

corpo, al novero dei carri già circolanti in Italia quindi viene a predicare l'esistenza di un dovere di acquisizione dei piani di manutenzione, che non esiste nemmeno nella norma abrogata, che non esiste nemmeno nella norma abrogata.

Quindi, è un salto notevole, è un salto logico che è incomprensibile, è incomprensibile soprattutto perché quando il Pubblico Ministero fa riferimento alla ricostruzione di questa normativa, sembra dire: "Guardate che c'era un dovere d'ufficio del Cesifer di intervenire, attraverso i suoi poteri e fare un'operazione che noi chiamiamo, nel nostro latinetto di giuristi *ex officio* invece non è così, perché è scritto addirittura con i capi lettere e tutte le altre lettere maiuscole, questa procedura prevedeva sempre un richiedente, una persona, cioè titolare di un'impresa ferroviaria, che avesse richiesto la immatricolazione, e nessuno non credo, forse mi sarò sbagliato io, ma nessuno nella Pubblica Accusa ha mai dimostrato che agli atti dei fascicoli che c'erano in Cesifer, fosse mai stata presentata una domanda, ipotizza il Pubblico Ministero l'esistenza di un dovere di attivarsi, come se e lo dice a un certo punto, con una bella immagine, una metafora, come se il Cesifer fosse un falco che si doveva calare dappertutto, andare anche al di là della frontiera e usare penetranti controlli, peccato che quei penetranti controlli erano pure smentiti

dalla norma abrogata, alla quale si riferisce la Pubblica Accusa.

Ecco quindi, che per quanto riguarda l'immatricolazione, l'avevo già accennato prima, basta richiamare l'accordo RIV e il Tribunale lo sa, lo ha detto anche un Teste, Laguzzi: "Il carro RIV contiene in sé una sorta di targa, perché i suoi primi numeri indicano la provenienza dell'impresa e lo stato - quindi come dice il Teste Laguzzi - c'è un pittogramma che individua, anche attraverso i numeri la certificazione" il carro RIV non è un carro clandestino signor Pubblico Ministero, lei si ostina a dire che il carro era clandestino, è clandestino per chi non vuole riconoscere l'Europa, allora diciamo, come si diceva nelle mappe in Africa, nel Medioevo, in Germania *hic sunt leones* non ci interessa quello che fanno i tedeschi i trattati sono chiffon de papier, gli distruggiamo, non ci interessa niente, tutto quello che è stato fatto all'estero deve essere rifatto qui, ma noi troviamo scritto nei trattati internazionali, esattamente il contrario.

Comunque noi produciamo e questa è una produzione *ex novo* una fra le tante normative, norme per la verifica dei veicoli che voi trovate del 2006, dove si trova scritto: "Sono ammessi a circolare sulla infrastruttura nazionale i veicoli marcati RIV", c'è anche un'altra fonte che poi non è stato possibile inserire all'ultimo momento, che è

la prefazione all'orario ferroviario del 1963 e dice: "Il materiale rotabile non immatricolato Ferrovie dello Stato è ammesso a circolare sulla rete ferroviaria nazionale, se contrassegnato RIT o RIV".

Ora, tutto questo sforzo che fa il Difensore è diciamo in sostanza vanificato, dal fatto dell'ammissione, cioè la controparte quindi, diventa il fatto come si dice in procedura civile, il fatto che era controverso, cioè nel senso che il Pubblico Ministero sosteneva che ci fosse il dovere di immatricolare il carro GATX, diventa un fatto pacifico, perché leggo e l'ho ripreso anche nella nota, all'udienza del 19 settembre 2016, al foglio 108, parlando della procedura di cabotaggio, il Pubblico Ministero afferma: "Non si parla di omologazione o immatricolazione, perché lo sappiamo anche noi, che il carro proveniente dall'estero, marcato RIV, non deve essere immatricolato", più ammissione di così, più riconoscimento del fatto, prima negato e del fatto a carico, che si trasforma adesso in un fatto a discarico, perché il corredo normativo suona tutto a favore della Difesa.

Ma non basta, si vede che c'è stata una discrasia fra i piani, può capitare e capita anche ai Difensori, le cose dette oralmente nella requisitoria, non sono le stesse che sono riflesse nei documenti numerosi, che il Tribunale ben conosce, che sono quelli attinenti gli

aspetti tecnici di questa vicenda; c'è una memoria che attiene alla immatricolazione, presentata dai Pubblici Ministeri, alla cui pagina 12 si ritrova un'affermazione come questa, si fa un rinvio ad un allegato alla famosa decisione della Commissione 861/2006 e si afferma che l'autorizzazione a messa in servizio del carro all'estero è riconosciuta per reciprocità, per evitare la duplicazione dei controlli, viene fuori, in questa norma che sorprendentemente è invocata dal Pubblico Ministero, anche la *ratio* ma perché non devo rifare la stessa cosa che è stata fatta all'estero? Il carro è immatricolato dall'EBA, il carro circola con una rete protettiva, che lo rende soggetto ad un monitoraggio intenso, perché non lo si dee fare in Italia? Dice questa fonte europea: "Per evitare la duplicazione dei controlli" perché altrimenti allora si dovrebbe distruggere quel fenomeno di reciprocità, che sta al fondo di quelle convenzioni degli anni Venti dell'UIC e della UIP, che sono fenomeni dovuti al fatto che responsabilmente ciascuna delle parti, proprietaria di carri, o di veicoli rotabili, si impegnava a rispettare delle regole di sicurezza, per far sì che i suoi carri potessero circolare all'estero, senza essere immatricolati.

Se proprio si vuole, un'altra disposizione ma poi certe volte *ad abundantiam* si può richiamare una direttiva europea, che viene anch'essa sorprendentemente citata dal

PM nella memoria di immatricolazione a pagina 1, ed è quella che attiene al registro di immatricolazione nazionale RIN e dice: "I carri e le vetture, dovrebbero - che è una traduzione del should inglese - dovrebbero essere immatricolati solo nel RIN dello stato membro, cioè nel Registro Nazionale delle Immatricolazione dello stato membro, in cui avviene la prima messa in servizio", più chiaro di così e più convincente della stessa parola del Pubblico Ministero, non ci può essere altro, certo quindi l'assunto della violazione del dovere di immatricolazione è un assunto fondato su norme cautelari, che non dicono questa cosa ed è smentito seccamente da tutta una serie di fonti, che riconfermano quanto è sempre stato ritenuto, i carri RIV per la loro qualifica, di carri sottoposti ad un attento controllo di sicurezza, hanno diretta circolazione sulla infrastruttura nazionale.

Per quanto riguarda l'ammissione adesso non starò a spendere molte altre parole, c'è un collegamento ovviamente, tra immatricolazione e ammissione, intesa come verifica di conformità di un veicolo rotabile, a certi requisiti di sicurezza, qui il Pubblico Ministero dice: "Ma come ha fatto Cesifer a concedere il certificato di sicurezza a Trenitalia, visto che c'era quel carro clandestino", perché l'assunto del Pubblico Ministero, qual carro clandestino, si poteva uscire in un

parco di rotabili ed individuare come fa uno scout, o come fa un gendarme che si butta alla carica in questo modo.

Anche per quanto riguarda l'ammissione, c'è un infortunio interpretativo, devo dirlo, da parte del Pubblico Ministero, in materia normativa, perché l'asse portante della affermazione, secondo cui l'ammissione del carro RIV doveva essere fatta dall'autorità italiana, è costituito dalla direttiva europea numero 49/2004, secondo la dicitura europea numero 2004/49.

Ora, che cosa è accaduto? E' una cosa che mi ha sorpreso molto, perché avendo appreso, non sono uno studioso di diritto ferroviario, ma mi sono messo a studiare, com'è giusto no? Avendo appreso che questa direttiva del 2004, è stata recepita in Italia, con il Decreto Legislativo numero 162 del 2007, ben tre anni dopo, mi sono domandato: "Ma perché mai il signor Pubblico Ministero continua ad argomentare, sulla base della direttiva e non fa riferimento alla norma di recepimento", è molto strano, è molto strano, perché nessuno fa così, perché è ben risaputo che la direttiva fino a quando non è recepita, non è norma di diritto interno, la verità è che, non lo so se faccio male a pensar questo, è che essendo la direttiva del 2004, poteva corroborare l'esistenza di doveri, in fase antecedente a quella dell'entrata in Italia del carro che, come più volte

ripetuto, è avvenuta il 9 gennaio del 2005 e quindi, dimenticando tutta la normativa di recezione, il Pubblico Ministero dice: "Guardate che se noi vediamo la normativa europea ci sono degli spunti che rassodano, confermano la nostra tesi", allora si va a vedere qual è la discrasia e c'è nella direttiva 49/2004, si fa riferimento in generale, per la procedura di ammissione ad una autorità interna dello Stato, ovviamente, non potendo dire il legislatore europeo qual è la singola autorità che provvederà.

Nella 162/2007 invece, si dice nè più e nè meno, papale, papale, come dicono i romani, che l'adempimento della ammissione, deve essere fatto non dal Cesifer, non da RFI, ma dall'Agenzia Nazionale Sicurezza Ferroviaria e allora c'è una ragione per cui il Pubblico Ministero retrocede al 2004, argomentando sulla base della direttiva e non si sposa al 2007, per ragionare sulla base delle norme, che oramai sono in vigore, perché ha trovato delle difficoltà a sostenere la sua tesi, che riconduce al Cesifer, mentre la norma di recepimento chiaramente, inconfondibilmente, nitidamente, riferisce invece all'Agenzia Nazionale della Sicurezza Ferroviaria.

Quindi, anche questo salto logico, ha un suo rilievo e aggiungo solo, che per quanto riguarda invece, le norme che confermano la vitalità della normativa RIV e quindi

della circolabilità dei carri RIV, in tutto il periodo in cui l'ingegner Favo è stato al Cesifer, si può fare riferimento alla disposizione numero 1, del 2003, che è una specie di rassegna delle fonti esistenti, come si faceva in epoca medievale, come si ricorda il Tribunale e come si faceva anche negli Stati Uniti, col restatement, quando ci sono più norme che vengono da varie parti e quindi c'è una difficoltà di capire che cosa è rimasto in piedi, che cosa vige, che cosa è stato cancellato, cosa è stato abrogato, allora si sente il bisogno di razionalizzare, con delle consolidazioni, questa è una normativa di consolidazione, che dice molto puntualmente: "L'accordo RIV rimane in vigore e quindi i carri RIV - come ho detto fino alla noia - possono circolare perché sono carri abilitati, sono carri vagliati, sotto il profilo della sicurezza e garantiscono, in sostanza, la reciprocità, perché i carri italiani potranno uscire, così come i carri francesi potranno andare negli altri territori, questa è la logica del diritto europeo, che vale per tutti i sistemi, per tutte le materie e non può non valere qui.

Comunque se si volesse un altro spunto normativo, che suona nel senso della esistenza e della perentorietà della affermazione, secondo cui i carri RIV continuano a circolare, cito un Decreto Legislativo numero 188, del 2003, nel quale si dice: "Le imprese ferroviarie, con

sede nel territorio dell'Unione Europea, hanno il diritto di accesso - il diritto di accesso - all'intera rete ferroviaria nazionale, per l'espletamento di servizi di trasporto internazionale di merci", ecco allora che anche il profilo della ammissione che si vuol prospettare dalla Pubblica Accusa, come deficitario e come foriero di una responsabilità cade, di fronte a queste disposizioni, assolutamente chiare.

Non parliamo poi della manutenzione, ne ho già fatto cenno, per quanto riguarda la 861 e devo citare un'altra aberrazione interpretativa, chiedo scusa se sono stato così censorio e severo con i Pubblici Ministeri, ma lo saranno altrettanto con me, quando replicheranno, il problema è che accade Signor Presidente, quello che accadeva nelle nostre Facoltà, quando noi cercavamo di interpretare il diritto universitario, siccome ciascuno di noi era abituato ad interpretare il suo sistema il diritto universitario con delle disposizioni così, non era mai preso sul serio, invece come dice uno studioso americano, che ha fatto il libro: "I diritti presi sul serio" "Taking Right Seriously" bisogna prendere sempre sul serio anche queste norme e allora non si può fare come ha fatto il Pubblico Ministero e fare violenza a un testo normativo della 861/2006, è dell'udienza del 16/9/2016, a foglio 61, l'affermazione del Pubblico Ministero è questa: "E' che c'è una responsabilità

dell'autorità italiana, di Cesifer, o di altri, con riguardo al controllo, al vaglio della manutenzione dei carri merci esteri", allora io ho detto, leggendo la requisitoria del Pubblico Ministero, "E' un punto importante se dice così", non dice così dice il contrario, esattamente il contrario, è un altro caso di travisamento della prova, ma grossolano, grossolano veramente, perché la norma dice: "Se organi diversi dall'impresa ferroviaria, che utilizza il materiale rotabile, sono responsabili della manutenzione, la stessa impresa deve accertare la conformità della manutenzione, ai requisiti e al sistema di gestione della sicurezza", cosa c'entra l'autorità italiana, in questo caso, la norma vuol dire una cosa molto più semplice e scontata, è che se GATX dà a Jungenthal o dà a Cima, il compito di revisionare, sottoporre a verifica, una parte di un carro, sarà sempre l'impresa proprietaria del carro, responsabile alla fine, di ciò che è stato fatto in sede di manutenzione, cioè si vuole dire una cosa semplice civilisticamente, come si intuisce, il fatto che io ho dato incarico a un terzo, di fare la verifica del carro, non mi esonera io sono il proprietario e dice questa norma: "Io proprietario devo verificare che tutto il riesame, il controllo che è stato fatto su quella sala, risponda ai requisiti dell'arte tecnica e consenta di poter dire che tutto è avvenuto appunto a regola d'arte",

ma non c'entra niente con la posizione degli enti italiani, è qualche cosa che attiene alla sfera interna dei singoli sistemi, ecco perché io dico c'è una fallacia della extraterritorialità, perché ci sono le norme che vengono acchiappate da una parte e sono norme nate, vissute, interpretate, dettate per la disciplina interna e vengono trapiantate all'esterno, con una disinvoltura che in definitiva, finisce per falsare il risultato.

Ecco perché, senza procedere a una rassegna troppo analitica, su questa fase della manutenzione, si può dire che neanche il dovere di manutenzione è stato violato, anche perché in realtà e non si capisce bene, ma forse qui ha ragione il Pubblico Ministero, il Pubblico Ministero non addebita a Cesifer o ad altri, aver violato il dovere di manutenzione, perché il dovere di manutenzione spetta al proprietario del carro e alle persone che sono state incaricate di fare le opportune verifiche, il vero addebito però, non volevo alterare il pensiero dei Pubblici Ministeri, il vero addebito che fanno i Pubblici Ministeri, retoricamente si trasforma l'assunto della controparte, ma no, io voglio essere preciso, voglio dire che la Pubblica Accusa ha sostenuto che ci fosse una carenza, da parte di Cesifer, per quanto attiene alla acquisizione dei piani di manutenzione, mi sembra questo l'assunto, no? Perché il dovere di manutenzione spetta ad altri quindi, assume la Pubblica

Accusa, se avessero preso i piani di manutenzione o meglio, cercato i piani di manutenzione, allora si sarebbero accorti che i piani di manutenzione non c'erano e quindi avrebbero allargato la loro prospettiva di indagini e si sarebbero mossi facendo delle ispezioni; ma è sbagliato proprio questo secondo aspetto, vale a dire, è erronea l'affermazione che esiste un dovere di trasmissione dei piani di manutenzione, da parte di una impresa estera, i cui carri circolano in Italia, è sbagliato pure l'assunto, secondo cui spetta all'autorità italiana compiere un'indagine *ex officio*, prendendo atto di tutti i carri esteri che circolano, per monitorarli, scandagliarli, verificarli e fare in modo di fare emergere le magagne che eventualmente ci fossero, anche questo aspetto non c'è, io vorrei che i signori Pubblici Ministeri se replicheranno, come mi pare di intendere che faranno, dicessero dove reperiscono queste norme, perché noi siamo abituati a ragionare sulla base di norme precise.

Quindi, qui è vero che c'è un groviglio fra la norma A, la norma B, le procedure e tutto il resto, però ecco, se dicessero: "Guardi, signor Difensore, lei non ha letto bene e forse c'è una norma di questo tipo" e allora io però replicherei così, replicherei in ogni caso, dicendo che anche se si dovesse individuare una norma di questo tipo, bisogna vedere chi è il destinatario di questa

norma, perché probabilmente se questa norma la tirano fuori dalla 162, del 2007, è una norma che fa riferimento a doveri dell'Agenzia Nazionale della Sicurezza Ferroviaria e non del Cesifer; in ogni caso rimane fermo l'assunto della mancanza di causalità, ma voi ve lo vedete l'ingegner Favo che si sveglia e dice, secondo l'assunto accusatorio: "Andiamo a vedere tutti i carri esteri" e allora fa un'ispezione anche al carro della GATX, a parte che non ha gli strumenti per vedere certe cose, ma che cosa trova nel carro della GATX, fino al 2008, trova nè più e nè meno un assile e una sala che sono conformi ai requisiti di sicurezza, sarà solo nel 2009 che verrà fuori un problema di rischio, connesso a quella cricca, a quella fenditura che non sarà scoperta poi da Cima, ma lui in quel momento non poteva certamente muoversi in nessun modo.

Quindi, anche laddove si volesse sostenere, infondatamente, che c'erano dei doveri di attivazione che non sono reperibili in nessuna norma, il requisito della causalità impone a Voi Signori del Collegio, di pronunciare una sentenza di assoluzione, nei confronti dell'ingegner Favo.

PRESIDENTE - Avvocato Casarelli, volete fare due minuti di sospensione? Perfetto, allora due minuti e poi riprende lei.

(N.d.t., il Tribunale sospende il procedimento).

(N.d.t., il procedimento riprende).

PRESIDENTE - Avvocato Casartelli, prego.

Difesa Favo - Avvocato Casartelli

AVV. CASARTELLI - Signori Giudici del Tribunale, prendo la parola in difesa dell'ingegnere Favo, intanto volevo rassicurarvi, ad onta dei cospicui fascicoli che vedete sul mio tavolo, cercherò la massima sintesi e quindi, prometto di essere, per quanto possibile, breve, anche se vorrei raggiungere una certa completezza.

Mi ricollego a quanto ha già detto l'Avvocato Amodio in esordio, circa l'estrema volatilità dell'impianto di accusa, che direi quasi raggiunge proprio la fluttuazione, è un tratto caratteristico su tutto diciamo, il capo d'imputazione e nel nostro caso, comunque, ci pone anche delle scelte programmatiche, su quello che è oggetto di discussione, atteso che alcune delle contestazioni, come già anticipava prima il collega, che pure sono contenute nel capo d'imputazione, oggi sembrano per così dire una *res nullius* quasi *res derelictae* lasciate lì, con riferimento specifico alla posizione dell'ingegner Favo, poi anche credo per presa di coscienza da parte del Pubblico Ministero, alla conclusione di un dibattimento così lungo, estenuante, nel quale si sono sondate diciamo, tutte le circostanze

di fatto e di diritto, che sottendono all'intera vicenda, che tutto sommato, anche in riferimento alla specifica funzione di Favo, forse le questioni attinenti al picchetto, alle barriere e alla velocità, non riguardano in alcun modo appunto, il mio assistito.

In ogni caso credo che anche rinunciando a parlare di questi argomenti, come faccio, in mio cuore si è comunque leggeri, in considerazione di tutto quello che è già stato detto dai colleghi, che mi hanno preceduto e che ancora mi seguiranno.

Quindi, agendo un po' per così dire, col Rasoio di Occam, perché credo che qui una cosa che si debba fare è sfoltire, abbiamo visto che c'è stata forse un'eccessiva diciamo ricerca ossessiva, dell'imputazione a tutti i costi, per cercare di far quadrare i conti e questo lo capisco, riprendo quello ha detto il professor Amodio, peraltro anche sotto il profilo normativo, mi si consenta questo termine, direi proprio che si è costruito un edificio a sé stante, oserei definirlo una sorta di superfetazione normativa, per cui, a fronte di un sistema che ha una sua razionalità, che alla fine pure in una congerie di norme così diciamo aspra, articolata, difficile da dominare comunque ha una sua precisa razionalità e alcune sue strutture, che credo l'intervento del professor Amodio abbia contribuito a chiarire, in maniera decisiva, si è voluto cercare

appunto di dare un'ulteriore costruzione a questo complesso normativo, che tutto sommato ripeto, malgrado la sua innegabile complessità, risponde però ad una sua precisa produzione e quindi in ciò, tutto sommato, è semplice e allora io mi occuperò di tre argomenti, ciò premesso, parlerò delle funzioni certificative e quindi del certificato sicurezza, rilasciato dal Cesifer, accennerò perché ne han già parlato anche in maniera piuttosto articolata, dei colleghi che mi hanno preceduto, in particolare l'Avvocato Piazza, al tema del dispositivo del detettore di deragliament, perché in ultima analisi, alla fine è, se andiamo a vedere quello che è stato detto, nel corso della requisitoria, con specifico riferimento al soggetto, è l'unica cosa che viene ricollegata alla posizione dell'ingegner Favo.

Quando c'è stata la richiesta di requisitoria e di pena, alla fine delle requisitorie in tre righe, tre il Pubblico Ministero ha ricordato, per quanto riguarda l'ingegner Favo, limitandosi a leggere quelli che sarebbero stati, in maniera del tutto generica, i compiti che gli sarebbero spettati, quale responsabile del Cesifer e dell'Istituto sperimentale quindi rimanendo sempre su un piano che non ricollega il fatto, ai compiti che sarebbero stati disattesi, l'unica cosa che ha ricordato è questa cosa del settore di deragliament, pagina 83, udienza del 20 settembre e di questo quindi mi

devo occupare.

Da ultimo mi occuperò del problema del cabotaggio, per quanto concerne tra l'altro il cabotaggio e il certificato di sicurezza, devo dire che si tratta di contestazioni che sono una non contestazione effettiva, cioè non sono riportate nel capo d'imputazione, è un discorso che ha già fatto il Difensore che mi ha preceduto e io non ci ritorno sopra, ma certo questo ci porta a tutta una serie anche di conseguenze, non voglio usare paroloni, però epistemologiche anche sotto il profilo della comprensione di quello che è il capo d'imputazione e del modo anche di difendersi, non siamo qui a invocare certamente una questione di nullità del capo d'imputazione, ma certamente pur comprendendo, come in una dinamica così complessa, la formulazione del capo d'imputazione sia un lavoro tutt'alto che semplice, è evidente però che giunti a questo punto, non possiamo essere ad uno stadio così fluido, invece come ci troviamo ancora oggi, proprio per questo sostanzialmente disallineamento, che credo sia una circostanza innegabile, tra quello che è il piano delle imputazioni formali, quello che è invece a metà un piano delle pseudo-imputazioni, che nascono diciamo come ultima *in limine* soltanto in requisitoria, è quello che poi dopo è sostanzialmente il piano del collegamento di queste imputazioni e pseudo-imputazioni, alla posizione

effettiva del soggetto che comunque (*inc.*).

E allora, ciò premesso, io mi accingo a parlare innanzitutto della questione relativa al Cesifer, dico solo una cosa, ancora prima Signor Presidente, Signori Giudici, non mi occuperò invece minimamente dell'Istituto Sperimentale, voi avete visto che nei capi 19/20 e 21 sono due le qualità, che sono sostanzialmente contestate al mio cliente, quello di aver presieduto il Cesifer per quattro anni, dal 2004, fino al marzo 2008 e poi, per un periodo che va dal 10 marzo 2008 al 3/6/2008 quindi poco meno di tre mesi, due mesi e mezzo, di essere stato a capo dell'Istituto Sperimentale, però onestamente, considerando il limitatissimo tempo appunto l'arco cronologico in cui Favo ha ricoperto tale incarico, considerando quelle che sono le competenze specifiche dell'Istituto Sperimentale, sul quale ha già parlato ampiamente il professor Stortoni, considerando il fatto che l'Istituto certamente quindi, non aveva alcune competenze, nel senso sottese dall'imputazione, con riguardo alla posizione dell'ingegner Favo, io mi astengo completamente dal parlarvi dell'Istituto Sperimentale, mi rifaccio ripeto, a quello che ha già detto il professor Stortoni, ma credo proprio che al di là di tutto, al di là di quell'inquadramento, in una vicenda di questo genere, pensare di poter imputare all'ingegner Favo, nella qualità di capo dell'Istituto Sperimentale, un

qualsiasi un *quid* è ovviamente credo fuor d'opera, non si può, sotto questo profilo, neanche parlare di qualsiasi condotta esigibile quindi il profilo della colpa viene troncato di netto già sul nascere, qui non c'è neanche la possibilità di ritenere che in questo breve spazio di tempo, avuto riguardo alla complessità delle imputazioni e come le stesse sono articolate, egli avesse potuto fare qualcosa di diverso da quello che ha fatto, nulla, ma perché è stato due mesi in transito, dall'Istituto sperimentale, poi invece agli uffici di manutenzione, dove poi dopo è stato destinato in pianta stabile e dov'è ancora oggi.

Detto ciò, il Cesifer, allora il professor Amodio l'ha già ricordato, questa metafora del falco, a cui si accompagna peraltro, questa etichettatura, da parte del Pubblico Ministero, sempre con immagine certamente evocativa, ma a mio modo di vedere comunque, che non trova un riscontro in dati fattuali, emersi dal processo, del Cesifer come il famigerato Cesifer, oppure il leggendario Cesifer, ora ripeto questa pessima fama, di famigerato o comunque l'uso ironico del termine leggendario, non riesco a capire da dove derivi, considerando che il Cesifer non è nulla di particolare, è rimasto un po' sempre in ombra il Cesifer, mi rendo conto, però non è una loggia massonica, non è un'associazione trasversale, nel quale sostanzialmente ci

siano delle funzioni oblique, o opache che non si capisce, è una mera struttura organizzativa, della direzione tecnica di RFI, peraltro come ce ne sono tante, non è l'unica struttura organizzativa, ce ne sono diverse.

Nasce, un pochino di storia, ma veramente tre secondi Signor Presidente e Signori Giudici, nel '98 con l'ordine di servizio organizzativo 90-AD e pensate che dal '98 fino al 2004, cambia diciamo così, la sua pelle più volte, si parte da una organizzazione con una duplice strutturazione, in un ufficio normativo (*inc.*) l'ammissibilità rotabili e certificazioni rotabili, prove e verifiche si arriva, la faccio breve, al 2008, periodo in cui l'ingegner Favo esce dal Cesifer ha una struttura in cui il Cesifer, sostanzialmente, si occupa sì di guardare e di controllare che ci sia un rispetto delle norme e procedure, in suddetta materia, ma pensate che a questa struttura organizzativa, a questa data, se ne affiancano altre due, che non sono il Cesifer, Struttura Organizzativa Sistema di Gestione di Sicurezza ed Esercizio Ferroviario, in capo alla direzione tecnica, nonché Struttura Organizzativa Norme e Standard di Circolazione, altra struttura in capo alla direzione tecnica quindi, questo ci fa già capire come non sia affatto rispondente neppure alla realtà, diciamo così, proprio della ripartizione di compiti e funzioni,

all'interno di RFI che Cesifer sarebbe questa sorta di organo, con una supervisione a 360 gradi è in realtà fargli troppa grazia, considerando ripeto, che non è neppure un ente autonomo, ma una struttura organizzativa peraltro anche con un numero di persone e di mezzi limitati, che quindi ovviamente, non poteva avere questo compito che gli è stato riconosciuto, in via del tutto apodittica.

Che cosa faceva il Cesifer? Il Cesifer in buona sostanza, spendeva gran parte del suo tempo e questo non lo dico io, ma lo dicono gli ordini di servizio che specificano che cosa? Quali erano i compiti del Cesifer a fare cosa? In gran parte, in un sistema diciamo così ancora baricentrato sull'importanza dell'uomo, a istruire le persone su quello che devono fare, cioè a fare proprio attività in gran parte di istruzione, istruzione a chi? A formare istruttori per i macchinisti, per i capi treno, per i verificatori, per coloro che dovevano avere appunto una funzione di formatore, perché? Perché quando noi parliamo pure di certificato di sicurezza, che poi sostanzialmente è il momento qualificante diciamo per questo processo, ciò che faceva il Cesifer è certamente nell'ambito del certificato di sicurezza, non lo si nega, il Cesifer aveva una sua funzione, che era quella di istruire la pratica, mandarla avanti, o raccogliere la documentazione, poi il certificato di sicurezza veniva

firmato alla fine, dal capo del Cesifer e dal capo della direzione tecnica e allora, tenete conto che il punto relativo alla formazione, al personale d'esercizio, era fondamentale, perché e che cosa formava oggetto di certificazione di sicurezza? Tre cose, formava oggetto di certificazione di sicurezza, fra l'altro, anche il personale di servizio, ecco l'importanza diciamo essenziale, di questa attività di formazione, a cui poi si accompagnava anche la certificazione di sicurezza, riguardante il materiale rotabile, usato dall'impresa ferroviaria, nonché il sistema di gestione di sicurezza, sono i tre aspetti che appunto sono certificati dal certificato di sicurezza.

Ma se voi considerate anche la realtà operativa del Cesifer siamo molto distanti, anche per quanto riguarda le norme, perché qui abbiamo parlato di norme, da un ente che aveva il compito di legiferare per tutto quello che riguarda la sicurezza ferroviaria, non era così, in pratica le norme operative di sicurezza, che venivano emanate da Cesifer, su cui Cesifer aveva un controllo diretto, erano quelle che non attenevano tanto alla gestione della sicurezza della circolazione, bensì erano dei documenti operativi, che si rivolgevano a chi? Al personale, perché permettevano al personale di servizio, dell'impresa ferroviaria di svolgere il proprio lavoro, cioè gli dicevano sostanzialmente che cosa doveva fare.

Questo è in estrema sintesi Signori Giudici del Tribunale, il compito del Cesifer e certamente in questo compito allora è evidente che una, diciamo così, parte rilevante nel rilascio del certificato di sicurezza, il Cesifer l'avesse, non c'è dubbio, ma vediamo un po' se si può arrivare a dire come ha sostenuto, in maniera diciamo peraltro trasversale, e neanche tanto chiara, soltanto nel corso della sua requisitoria l'ufficio del Pubblico Ministero, se effettivamente è rimproverabile qualche cosa all'ingegner Favo, per aver rilasciato a Trenitalia il certificato di sicurezza, in relazione al trasporto di merci pericolose.

Tralasciamo ovviamente, il profilo quindi del personale, che qui non rileva e occupiamoci invece appunto, degli altri due aspetti, che sembrano essere invocati dalla costruzione accusatoria, rassegnata nel corso della requisitoria, cioè quello della certificazione del materiale rotabile e della certificazione della sicurezza.

Voi avete sentito, durante sei giorni l'articolatissima requisitoria del Pubblico Ministero, a volte magari un po' sfrangiata, ma è effettivamente difficile riuscire a mantenere anche un aspetto di estrema schematizzazione e razionalizzazione, parlando sei giorni, di questo mi rendo conto e quindi questo è assolutamente comprensibile, perché è uno sforzo ricostruttivo immane,

quello che si sono sorbiti i Pubblici Ministeri, di questo se ne deve dare atto e ne do atto, non sono d'accordo però con quelle che sono le conclusioni, pare di capire fra le righe, sostanzialmente, che il Pubblico Ministero imputi, genericamente al Cesifer, dico genericamente perché poi viene sempre a mancare nella requisitoria, questa trasposizione dal piano diciamo dell'imputazione, a quello soggettivo e concreto, che cosa si è fatto, che cosa non si è fatto, dicevo pare che si imputi all'ingegner Favo, sotto questo profilo, due mancanze, una quella di avere proceduto alla iscrizione immatricolazione, uso questo termine, perché è un termine che a volte viene usato appunto come iscrizione, un'altra volta come immatricolazione nel registro dei rotabili, tenuto da RFI, a cura di Cesifer, del carro RIV in questione, è quello da cui si è generato sostanzialmente l'evento, di cui stiamo oggi a discutere, in sede di conclusioni e dall'altro, ne ha già accennato il professor Amodio prima, quello di aver rilasciato il certificato di sicurezza, senza sincerarsi che l'attività manutentiva, svolta dal l'abbiamo chiamato Keeper detentore, insomma, che nel caso di specie è anche il proprietario GATX, rispetto al carro, che era di sua appunto proprietà, fosse una attività manutentiva, effettiva e svolta secondo tutti i crismi, previsti dalle regole tecniche, previste nella materia *de qua*; questi

sono i due aspetti, di questi aspetti io quindi mi occuperò.

Inizio subito con quello relativo all'immatricolazione, su cui dico subito Signori Giudici, io vado veloce, non perché non sia un aspetto importante, ma perché credo che l'intervento del collega che mi ha preceduto, abbia un po' lueggiato, in maniera chiara, quello che è a regime, ma che peraltro è una questione che è già stata comunque oggetto di più interventi, dei colleghi che mi hanno preceduto, c'è un'espressione molto bella, che ho trovato nella testimonianza di Chiovelli, che secondo me rappresenta in maniera icastica, quello che è la sostanza del carro RIV, nell'ambito del discorso che noi stiamo facendo.

Cosa dice Chiovelli, a pagina 103 delle trascrizioni del suo intervento, scusatemi, adesso non mi ricordo l'udienza, se volete lo guardo, comunque pagina 103, dice, rispondendo alla domanda della Parte Civile che gli chiede: "Scusi, ma tenuto conto che questo carro ha avuto la sala cambiata da Cima, che gli è stata mandata da Jungenthal - sappiamo benissimo cosa è successo nel marzo 2009 - ma visto che era cambiata la sala che originariamente era quella montata, c'era un obbligo di notifica da parte quindi, o di Jungenthal, o di Cima, nei confronti delle imprese ferroviarie, o comunque del gestore dell'infrastruttura, di questo cambio?" Risposta

di Chiovelli: "Assolutamente no, perché il carro RIV è un carro ad impatto zero, nel sistema della gestione", mi piace molto questa definizione "Un carro ad impatto zero nel sistema della gestione", secondo me questa è una definizione che racchiude, ripeto, in maniera icastica, quello che è il tema portante di questo processo, al di là di tutte le norme, le ha ricordate stamattina il professor Stile, si è soffermato ampiamente il professor Amodio e anche altri colleghi che hanno preceduto, Stortoni, altri, non li ricordo tutti, adesso li avete sentiti dalla loro viva voce, al di là di tutte queste norme che ci dicono perché il carro RIV può circolare liberamente ecco, credo che questa sia una definizione assolutamente concreta, che dà l'idea chiara.

Un'idea chiara che peraltro, l'ha ricordato il professor Amodio addirittura risale tempo, nella prefazione generale dove ero in servizio ricordava la norma, l'articolo 126, siamo negli anni Sessanta, si faceva distinzione tra il carro che era ammesso a circolare sulla rete ferroviaria, perché ivi appunto omologato e immatricolato, secondo le procedure all'epoca del Gruppo FS, c'erano le FS e quello invece che poteva circolare perché era RIV, questa diciamo dicotomia, ha un preciso significato e poi ancora la norma per la verifica tecnica dei veicoli, che è la disposizione 80/2005, poi diventata 35 nel 2006, che dice la stessa cosa, ai punti 1.5 e 1.6

differenzia in maniera chiara i veicoli immatricolati e omologati secondo le procedure RFI, perché adesso siamo in RFI, rispetto a quelli RIV.

Del resto è già stato ricordato come a un certo momento, ci sia un paradosso nella costruzione dell'accusa, per cui da un lato sembra dire che sì, c'è un difetto perché non si è provveduto comunque a tenere conto di questo carro, il carro clandestino, registrandolo, immatricolandolo, non si sa bene a che titolo, nel registro rotabili, ma poi come ha ricordato prima il collega Amodio, a pagina 108 della requisitoria, in data 19/9/2016 appunto, il Pubblico Ministero dice: "No, ma noi non stiamo dicendo che il carro dall'estero RIV deve essere immatricolato nel senso che vuole la normativa di immatricolazione", leggo Signor Presidente, Signori Giudici: "Quindi non nuovamente documentare tutta la certificazione", queste sono parole del Pubblico Ministero quindi non riesco a capire alla fine, sotto questo profilo, qual è l'in sé della contestazione cioè, sembra quasi che al di là del procedimento che vede l'omologazione della testa di serie, l'immatricolazione e quindi l'ammissione tecnica, con il permesso all'autorizzazione alla circolabilità sulla rete, che contraddistingue i rotabili, che sono iscritti nel registro nazionale quindi quelli di proprietà, dell'impresa ferroviaria nazionale, Trenitalia o altre

che siano, ci sia anche non si sa bene, derivante da (*inc.*) una sorta di meta, di meta immatricolazione che invece incomberebbe sui carri RIV, in competa distonia, rispetto a tutta diciamo, la normativa di derivazione europea, che invece avete già visto e che non sto a ripetervi.

In questo senso, per esempio, non riesco a comprendere e da qui sta anche il paradosso, la contraddittorietà quando a un certo momento, la requisitoria del Pubblico Ministero siamo alle pagine 180 e 183, in data 15 settembre, si fa tutto un discorso sul PIR del 2008, lo ricorderete e dice: "Beh, ma il PIR 2008 ci diceva che comunque c'è l'esigenza di utilizzare materiale omologato e immatricolato, ai fini di ottenere la necessaria circolabilità", con ciò sembrando dire che il PIR si riferisse ai carri RIV, ma dove, ma quando, mi viene da pensare e da dire e da considerare, tenete conto che questa è una delle argomentazioni che sono state ripetute, nel corso di più udienze, dal Pubblico Ministero, come una di quelle che dovrebbero essere diciamo portanti, nell'ambito dell'assunto accusatorio, che vorrebbe appunto questa meta, chiamiamola meta registrazione/immatricolazione del carro RIV, nel registro nazionale dei rotabili, italiano.

Sulla procedura RFI, del novembre 2000 si è già soffermato il professor Amodio, io non mi soffermo,

abbiamo visto che è una procedura che sostanzialmente è da ritenersi abrogata, sin dal 2003 e che comunque è in pratica non solo superata, da un punto di vista formale, ma è superata anche da un punto di vista sostanziale, da tutte le norme che poi sono succedute e che sono sostanzialmente testimoni, di un'evoluzione normativa, che è figlia in pratica, del principio del mutuo riconoscimento e della interoperabilità, con tutti gli annessi e connessi quindi il sistema delle STI, il sistema di un'omogeneità di circolazione, certamente all'interno di un quadro, nel quale proprio il baluardo delle STI dovrebbe fungere, sostanzialmente da garante, che si cerchi di fare, da parte di tutti le cose più omogenee possibile, secondo standard, standard omogenei, ma che a mio modo di vedere appunto, dirime ogni questione, circa il fatto dell'esistenza di questa meta immatricolazione, meta registrazione che non sta da nessuna parte.

Peraltro, considerate che adesso io ripeto, non voglio soffermarmi a lungo sul punto, ma anche quando voi dovete considerare questa normativa del 2000, l'avete agli atti e la leggeste in maniera attenta, vi renderete conto che alla fine è tutta comunque basata proprio innegabilmente su un principio, che è il principio della proprietà del veicolo, in capo all'impresa ferroviaria nazionale, che quindi chiede l'immatricolazione e la registrazione,

presso la competente autorità nazionale e non riguarda invece imprese ferroviarie estero.

Se voi prendete per esempio il punto II/3, dove si parla del processo di immatricolazione e anche il punto II/2 vedete che si parla di rotabili propri, di proprietà, dalla quale poi deriva tutta una serie, come ormai sappiamo, di conseguenze, circa il fatto di un procedimento, che partendo dall'omologazione della testa di serie, andando attraverso l'immatricolazione, e l'ottenimento della autorizzazione alla circolabilità, transita attraverso un numero di immatricolazione che è unico, non replicabile, un numero UIC, cioè che è unico all'interno del panorama europeo quindi non ci possono essere due treni che hanno lo stesso numero, o peggio che mai, un rotabile che abbia due numeri diversi, uno assegnatogli dall'Italia e uno assegnatogli per esempio in questo caso, dalla Germania.

Ma peraltro, a livello nazionale, ha già ricordato il professore, che ai sensi dell'accordo RIV i carri dovevano tenere una sola autorizzazione per la circolazione e non più di una, la decisione del 2006 861.76 lo ha già ricordato il professor Amodio, è esattamente in questi termini, Chiovelli, alle pagine 102 e 103 e ancora alla pagina 210 del suo intervento, lo dice chiarissimamente: "I carri potevano circolare liberamente, senza alcuna necessità di notifica", per via

di questo principio di mutuo riconoscimento, che tradotto in termini legali, non ho bisogno di dirlo a Voi Signori del Tribunale, significa il principio dell'affidamento, il principio dell'affidamento che nega *in nuce* qualsiasi responsabilità per colpa, in mancanza di circostanze diciamo, da ritenere patologiche nell'ambito di questo processo, del procedimento appunto, a cui fa capo il principio di affidamento, che qui onestamente non ci sono, qui non ci sono, perché alla fine questo non è un processo sulla mancata manutenzione, al limite è un processo su una manutenzione, che non è stata fatta come doveva essere fatta, se voi riterrete che questo è stato provato, ma non interessa la posizione del mio assistito, sono due cose molto diverse e voi ormai avete capito e ritengo, avete certamente metabolizzato nel vostro libero convincimento, sia esso già formatosi in parte, o che si andrà a formare dopo la conclusione delle nostre arringhe, mi piacerebbe sapere anche una volta se il Giudice se lo forma tutto da una parte oppure, penso che sia probabilmente un procedimento complesso, soprattutto in un caso di questo genere, però non credo che ormai non abbiate metabolizzato dicevo, all'interno del vostro libero convincimento, il fatto che certamente qui anche diciamo, ammesso e non concesso che fosse registrabile una mancanza, circa i controlli sui documenti, relativi alla manutenzione e quant'altro, ne parlerò velocemente

dopo, quando affronterò il problema del cabotaggio, non sarebbe cambiato nulla, perché questo difetto non eventualmente rilevato, in sede di controllo agli ultrasuoni, certamente non sarebbe emerso dall'esame documentale, che era poi l'unico, da un esame macroscopico visivo, che poi era l'unico che avrebbe potuto essere fatto ulteriormente, rispetto a quanto accaduto.

Vado nel giro di dieci minuti Presidente, Signori Giudici, a concludere su questo primo argomento, non è una promessa di Avvocato, ma di galantuomo.

L'altro aspetto, riguardo al sistema di gestione di sicurezza, perché qui si è fatta anche una questione ripeto, che fa capolino tra le pieghe della requisitoria, in maniera obliqua, me ne rendo conto, però io come Difensore, diciamo, in un'ottica come si dice, tuzioristica, non posso tralasciare e non posso non farlo, quando mi si dice che tutto sommato però, la manutenzione sì, non la devi fare tu, però dovevi stare attento, a come, qui con questo di tagli, ritagli e frattaglie normative, che si muovono appunto fra norme, direttive, disposizioni, procedure e chi più ne ha più ne metta, si cerca di insinuare l'idea, d'instillare l'idea che comunque la struttura, a cui faceva riferimento il mio cliente, non avrebbe osservato, in maniera corretta diciamo, i controlli sulla manutenzione, eseguita *aliunde*

e anche a un certo momento, qua e là si vede anche che emerge il tema della inaffidabilità della banca dati, questo al fine di evidentemente vagliare, la corretta concessione del certificato di sicurezza, rispetto al terzo aspetto, che viene certificato, cioè è il sistema di gestione della sicurezza.

E allora vediamo, sotto questi aspetti che cosa possiamo dire, velocissimamente, possiamo dire che sono comunque delle contestazioni, se così vogliamo chiamarle, che sono totalmente infondate, io vi invito e non mi soffermo sul punto Signori del Tribunale, vi do il riferimento giusto per aiutarvi, non ho dubbio che voi conosciate meglio di noi la dislocazione degli argomenti, però se questo può esservi utile, mi sono segnato le pagine e ve le giro, cioè per esempio guardate le dichiarazioni fatte da Cassino a pagina... parlo ovviamente della manutenzione come si esegue, quali erano i controlli che spettavano eventualmente sulla manutenzione compiuta all'estero, sui carri RIV, da parte del sistema ferroviario nazionale, chiamiamolo così, perché poi in questa virata estrema, da parte dell'Accusa, sotto questo profilo, spesso Trenitalia, Cesifer, RFI vengono messi assieme, non c'è neanche più una distinzione che è diciamo così, ritagliata sui singoli, ma addirittura neppure sulla società, cioè, sembra tutto un coacervo unico, come se Trenitalia, RFI e Cesifer fossero la stessa cosa,

adempissero gli stessi oneri, gli incombessero gli stessi obblighi eccetera, ma non è così.

Allora, Cassino a pagina 151 e ancora lo stesso Cassino a pagina 192 e 193, quando parla di cosa vuol dire rispettare il piano di manutenzione, che lo si può fare solo avendo il piano di manutenzione, ma che per una questione ovviamente, anche comprensibile a *ratione loci* questo ce l'ha, la autorità nazionale che provvede alla omologazione della testa di serie e poi della immatricolazione del carro, che ha questa testa di serie è conforme.

Ma guardiamo anche Chiovelli, Chiovelli e questo leggo un pezzettino, mi scuserete perché è importante, a un certo momento ci parla di quella che io definisco un po' la vocazione autarchica della manutenzione, ma che ci dà diciamo, il riscontro concreto, di che cosa stiamo parlando, perché Chiovelli a un certo momento ci dice: "Per le procedure di manutenzione, le cose stanno un po' diverse, da quelle che sono le regole omogenee, perché storicamente le procedure di manutenzione, vuoi anche forse per una sorta di campanilismo, di gelosia del proprio know-how, si differenziano molto da magari una nazione ad un'altra, questo però non significa che una sia meno buona dell'altra, sono diverse, perché si basano su regole diverse", la stessa cosa ci dice Cassino alle pagine 176 e 177 e nel corso dell'audizione al Senato,

del 2 luglio 2009, che cosa dice Chiovelli? Dice questo: "Sulle modalità di manutenzione del materiale rotabile vi sono dei disallineamenti, perché il piano di manutenzione di un carro immatricolato in Italia è realizzato in un certo modo, mentre il piano di manutenzione dello stesso carro in Germania è articolato in maniera diversa temporaneamente, o come tipologia di controlli, ciò non significa che in Germania però sia peggiore che in Italia, significa semplicemente che è diverso".

Che cosa voglio dire quindi e la stessa cosa peraltro potete trovarla anche in Caposciutti, pagina 75 e allora significa proprio quello che stiamo dicendo, che in considerazione di questa circostanza, pensare che al fine di un rilascio di un certificato di sicurezza a Trenitalia, per il trasporto di merci, con un carro RIV estero, Cesifer e per esso l'ingegner Favo, potesse rivolgersi, bussare alla porta, telefonare, mandare una mail, un fax, quello che volete, alla EBA e dirgli: "Scusate mi mandate i piani di manutenzione dei vostri carri?" "Perché ve li dobbiamo mandare?" "Ma perché, a mio modo di vedere devo controllarli" è completamente al di fuori di quella che è la norma, completamente.

Relazione dell'Agenzia Nazionale della Sicurezza Ferroviaria, sul trasporto di merci pericolose, allegato alla relazione della dottoressa La Spina, del 15 luglio 2010, che è stata acquisita al fascicolo, ex articolo 431

del Codice di Procedura Penale, anche qui leggo un breve passaggio Signori Giudici se mi consentite: "Per i carri immatricolati all'estero..." questa è La Spina che scrive quindi, diciamo un Teste al di sopra di ogni sospetto, per quanto concerne gli interessi della Difesa: "Per i carri immatricolati all'estero e conformi al regolamento RIV, o al CUU, anche se circolanti sulla rete italiana, la responsabilità della missione tecnica e dello stato manutentivo del rotabile è del proprietario del carro, i relativi piani di manutenzione sono in possesso delle autorità nazionali, che hanno rilasciato la missione tecnica, le imprese ferroviarie, che effettuano servizi sull'infrastruttura ferroviaria nazionale, con materiale rotabile conforme RIC o RIV non, e ripeto non, effettuano nessun intervento di manutenzione su tale materiale, in quanto vi è un mutuo riconoscimento - leggasi principio di affidamento - delle operazioni di manutenzione, effettuate da chi ha la responsabilità della manutenzione degli stessi, presso la rete in cui sono stati immatricolati", questo lo scrive la dottoressa La Spina. Allora, questo essendo il quadro di riferimento mi sembra che veramente sia assolutamente insostenibile, quanto va dicendo il Pubblico Ministero, con riguardo a questo argomento, peraltro nella foga di trovare comunque delle giustificazioni normative, degli appigli normativi che Signori Giudici, non ci sono, nel corso della

requisitoria anche nelle memorie depositate, comunque si fa riferimento sempre in questa sorta di superfetazione normativa, a tutta una serie di disposizione e norme che invece sembrerebbero provare il fatto che abbiamo già detto, abbiamo già visto essere smentito e, in maniera chiara, dalle leggi. A volo d'uccello: disposizione 13/2001 di RFI, relativa come sappiamo al sistema di gestione e sicurezza, si dice: "Ma basta guardare il capitolo 4, sul dossier di sicurezza, di quello che ci deve stare dentro, per capire che i piani di manutenzione dovevano essere a disposizione comunque delle Ferrovie Italiane, RFI, Trenit, o Cesifer che dir si voglia, per poterli controllare e quindi poi decidere che cosa fare, sulla circolabilità del carro", non è affatto vero, se Voi guardate il capitolo 4, dossier di sicurezza, Voi vedete che l'attività di verifica, controllo e monitoraggio, sul sistema di sicurezza, non implica in alcun modo, l'acquisizione dei piani di manutenzione, né tantomeno, la registrazione/immatricolazione dei carri esteri anzi, a ben vedere, se voi guardate l'allegato 9, alla disposizione 13/2001, di RFI, al paragrafo 431, lettera V, relativo al materiale rotabile, da inserire nel dossier di sicurezza, trovate un riferimento proprio al materiale, cioè all'oggetto di questa attività, mirata ad ottenere la certificazione e vedrete che si parla di "Proprio materiale", cioè materiale di proprietà

dell'impresa ferroviaria e qui mi ricollego a quello che dicevo prima, circa quella che è la corrispondenza tra dovere di immatricolazione, da parte di Cesifer e RFI del materiale dell'impresa ferroviaria italiana, che chiede l'omologazione e la immatricolazione e la autorizzazione alla circolabilità, di carri italiani, non di carri RIV esteri.

Il Pubblico Ministero, vi ricorderete, ha parlato a lungo e riprende appunto non solo in requisitoria, la pagina 173 e qui siamo all'udienza del 15 settembre, e alla pagina 57, udienza del 16 settembre, del dovere di manutenzione comunque, qui addirittura sembra che ci fosse anche un dovere di manutenzione, non solo una sorta di dovere di controllo, sulla manutenzione degli altri, invocando la norma dell'articolo 1, la disposizione 23/2004, dove si parla di materiale rotabile impiegato, vi ricorderete si è discusso molto, ma qui si dice solo materiale rotabile impiegato quindi il materiale rotabile impiegato è anche il materiale rotabile che non è mio, dicono i Pubblici Ministeri, basta che sia utilizzato, peccato che se voi leggete la norma fino in fondo, trovate che "Lo scopo di questa disposizione è quella di assicurare - leggo - che lo stesso materiale mantenga nel tempo i requisiti di sicurezza e compatibilità tecnica, con l'infrastruttura - udite udite - verificati al momento della sua ammissione tecnica in servizio"

ammissione tecnica che abbiamo già detto e provato, da un punto di vista legislativo, è riservata, sotto questo profilo, soltanto al materiale di proprietà dell'impresa ferroviaria, che viene immatricolato in Italia e che non ha niente a che vedere con il carro RIV, il famoso, un carro non a caso a impatto zero, sulla gestione del sistema.

Del resto, se voi guardate anche l'asso normativo, che costituisce, per così dire, la base del certificato di sicurezza e mi riferisco alla direttiva 2004/49 al Decreto Legislativo 162/2007 all'articolo 14, alla disposizione 13/2001 RFI, insomma le norme dove si chiarisce che cos'è il certificato di sicurezza e a che cosa serve, non troverete assolutamente nulla, non troverete assolutamente nulla, sulla manutenzione dei carri RIV, niente, e sarà un caso? Io proprio non credo e vi dirò di più, nell'allegato 4 alla direttiva 2004/49 sapete che cosa si legge a un certo momento? Si legge questo: parliamo degli adempimenti da fare, ad opera della impresa ferroviaria nazionale, che chiede al gestore nazionale dell'infrastruttura, Italia su Italia - Germania su Germania e così via, il certificato di sicurezza, sentite cosa c'è scritto nell'allegato 4, leggo: "Per evitare, nel richiedere questo certificato di sicurezza - e parliamo delle cose da fare in casa - duplicazioni e ridurre la quantità di informazioni va

trasmessa, obbligatoriamente, solo la documentazione sintetica" altro che implementare la trasmissione di documenti e produrre carta su carta, che poi il controllo della carta non serve a niente.

Ho quasi finito sul punto, ci sono ancora un paio di norme che, a mio modo di vedere, sono invocate a sproposito dai Pubblici Ministeri, per sostenere questo assunto, la disposizione lAD Trenitalia, del 24 maggio 2001, che è citata in requisitoria il 12 settembre, alla pagina 168 e qua ci sarebbe, secondo il Pubblico Ministero, l'asserito dovere, in questa deposizione da parte dell'impresa ferroviaria, di fornire al gestore dell'infrastruttura, il piano di manutenzione tradotto in lingua, per carri RIV noleggiati, leggete la procedura non è così, se leggete la procedura vedrete che tutta, ma dico tutta la procedura sconta un dato fondamentale, ma perché c'è scritto in tutti gli articoli, cioè il cambio di proprietà, il cambio di proprietà, con variazione del numero di servizio assegnato in nuova immatricolazione, certo che se io prendo un carro RIV lo compro, lo trasformo in un carro mio anche se è RIV allora a quel punto entro nella logica normativa, che è quella diciamo così nostrana, che mi impone di riclassificarlo, di riqualificarlo, di rimmatricolarlo, di fare delle nuove verifiche, sapete a cosa serve questa disposizione? E' molto semplice, evoca un'altra disposizione di cui

parlerò fra poco, nella quale Chiovelli ha spiegato più o meno lo stesso meccanismo, è una disposizione che è fatta non diciamo, per essere utilizzata, nei confronti di un'impresa come Trenitalia, ma nei confronti delle imprese piccole, delle imprese ferroviarie diciamo minime, che tendevano diciamo così, a cambiare la proprietà, o a comprare un carro RIV all'estero, per poterlo dopo immettere in circolazione e non avere magari quei controlli, che sarebbero derivati invece, da una immatricolazione *ex novo* ecco il punto e quindi, proprio per evitare una sovrapposizione di discipline che da un lato, per i carri, diciamo così, nazionali impongono immatricolazione, verifica e quant'altro e i carri RIV che invece non la impongono, ecco che è stata pensata questa procedura.

Sulla procedura poi 2006/861, invocata anche questa a pagina 184 della requisitoria del 15 settembre, ne ha parlato prima il professor Amodio, peraltro io aggiungo che qui questa procedura che cosa ci dice? Ci ha spiegato come in realtà fosse anche questa applicata all'impresa ferroviaria del luogo, cioè su base nazionale, quindi Italia su Italia, Germania su Germania, ma peraltro questa procedura non c'entra niente, col discorso di cui stiamo parlando, perché nel momento in cui si dice che anche volendo ipotizzare che il senso sia quello fatto dal Pubblico Ministero, contro l'evidenza, cioè che si

rivolgeva per il carro RIV a un controllo da effettuare da Trenitalia, o da RFI, o da Cesifer che dir si voglia, questa chiede soltanto l'accertamento dell'applicazione della procedura di manutenzione, cioè che le procedure di manutenzione siano state effettivamente fatte e beh, e allora? Che cosa sarebbe accaduto verificando questo, che si sarebbe accertato quello che poi è stato accertato cioè, che la procedura di manutenzione era stata effettivamente fatta, che era stata fatta nei termini previsti dalla legge, che era stata cambiata una sala, che questa sala si è rotta dopo 5 mila chilometri e che c'era una certificazione sul fatto che la sala, il cui assile si è rotto era stata certificata, revisionata ES2.

Infine, vi dicevo prima, di un'altra di queste normative, invocate in maniera, qua per la verità secondo me un po' con la forzatura della mano, perché c'era in questo caso anche una testimonianza di Chiovelli che dice esattamente il contrario, parliamo della nota 892/2009 del 19 febbraio 2009, dell'agenzia nazionale, nella memoria ex 121 sull'immatricolazione siamo alle pagine 11 e 12, anzi scusate, nella memoria 121 sull'immatricolazione, ribadito poi alle pagine 11 e 12 della requisitoria del PM, in data 16/9, si dice che questa nota dell'agenzia nazionale parlerebbe dell'inserimento dei piani di manutenzione, nei contratti di noleggio, punto 8, patta

ecco, è proprio il nostro caso, guarda, peccato che però sul punto è stato sentito Chiovelli, Chiovelli esame, pagina 63, ribadito poi anche in controesame alle pagine 154 e 155, gli si chiede: "Scusi ingegnere ma questa norma e allora è proprio la norma che fa il caso nostro?" E lui dice: "No, assolutamente, guardi, non me la ricordavo, però la colloco in relazione ad una questione del tutto diversa, che riguardava il noleggio fra imprese ferroviarie, con certificato di sicurezza, in Italia".

Vi risparmio, qua c'è tutto, lo potete leggere è la pagina 63, e la pagina 64 "Accadeva che a volte il materiale rotabile immatricolato in Italia, presso un'impresa, che doveva essere noleggiato da un'altra impresa, siccome queste esigenze avvenivano molto spesso in relazione alle esigenze di traffico di imprese minori, allora noi abbiamo sentito l'esigenza di regolamentare un pochino questa cosa", domanda di un Avvocato di Parte Civile: "Ma in questo senso, qui vi siete occupati anche del noleggio che avveniva tra aziende italiane e aziende straniere?" Risposta di Chiovelli: "No".

La sintesi quindi, mi porta a concludere sul punto, che effettivamente l'assunto del Pubblico Ministero, circa delle carenze nel rilascio del certificato di sicurezza, perché non sia stato regolarmente immatricolato/registrato il carro RIV, nel registro rotabile o perché non sia stata controllata la

manutenzione, è infondato, così come è infondato ma e qui concludo davvero, due minuti ancora, l'altro aspetto che dicevo emerge, sembrerebbe emergere, circa il fatto che la banca dati, di RFI sia una banca dati, per così dire spuria, che non registra i dati che doveva registrare.

Anche qui, si è fatto riferimento a un certo momento, alla relazione della Direzione Generale, per le Investigazioni Ferroviarie, del 2011, la pagina di riferimento nella requisitoria del Pubblico Ministero è 175/176, siamo all'udienza del 15 settembre beh, andate a vederla questa relazione, a parte che questa relazione, se vogliamo fare proprio una questione diciamo, già sotto il profilo causale, rispetto a Favo, considera episodi che riguardano il 2009 e il 2011, Favo non c'era e poi si parla anche di criteri per selezionare incidenti da esaminare, definiti alla fine del 2008, Favo non c'era più, è uscito dal Cesifer a marzo 2008.

E' vero che a un certo momento si parla anche di un'altra relazione del 2008, allora, voi però prendete questi documenti, cosa trovate? Arriviamo al punto, che cosa dicono questi documenti, in realtà su questo fatto non dicono assolutamente niente, si limitano a dire che non condividono il modo di classificazione degli incidenti, fatti nella banca di RFI, perché sarebbe contraria a quella che è diciamo, la normativa di derivazione europea, che distingue tra incidenti tipici, intesi

quelli che sono diciamo, tutti cagionati da fattori endogeni al sistema ferroviario, due treni che si scontrano, piuttosto che incidenti atipici, che sono quelli che vedono invece un incidente, provocato da un fattore tipico del sistema ferroviario, però che viene impattato da qualcosa che gli è estraneo, ad esempio il caso, un esempio stupido, della macchina che non rispetta la chiusura del passaggio a livello e che quindi impatta contro un treno.

Questo è tutto, si dice che questa classificazione non corretta sarebbe stata generata da esigenze di RFI, non vengono specificate le esigenze di RFI sono quelle che dico io Signori Giudici, sono quelle di capire effettivamente se RFI rispetta determinate incidenti, determinati svii, determinate e quant'altro avrebbe dovuto intervenire sotto il profilo del sistema di gestione della sicurezza o meno, ma è una discussione molto ampia, che comunque non è un'invenzione di RFI o di Cesifer, cioè che è fatta per evitare di incorrere in responsabilità, anzi direi che è proprio frutto di un'attenta considerazione di quelle che sono esattamente le considerazioni di tutti i fattori che devono entrare, come indici di rischio, per la costruzione effettiva di un sistema di gestione di sicurezza, del trasporto ferroviario, che risponda all'esigenza quale in ultima analisi? Di diminuire l'incidentalità e qui mi viene un

po' da ridere, perché questa comunque relazione, della Direzione Generale per le Investigazioni, così come le relazioni dell'ANSF, i rapporti di sicurezza 2007, 2008, 2009, prendo diciamo, quelli prossimi all'uscita di Favo e comunque relativi al momento in cui ANSF ne ha già parlato stamattina Favo, eredita diciamo così, il fardello di RFI, che cosa ci dicono? Ma ci dicono Santo Dio, che l'incidentalità è in costante diminuzione, è in costante diminuzione, è stato prodotto, all'udienza del 16 luglio 2014, della Difesa dal professor Stile un diagramma sulla diminuzione della incidentalità, nella circolazione ferroviaria, che dimostra che dal 2000 al 2009 c'è stata una riduzione dell'86 per cento dell'incidentalità, allora quando parliamo al di là di tutto, di quella che è l'effettività della gestione della sicurezza ferroviaria, al di là del fatto: è inquadrato male, ma dovevi metterlo sotto la colonna 2, la colonna 3, la colonna 4, qual è il risultato che dobbiamo perseguire? La diminuzione di incidentalità e questa c'è stata, alcune cose sono state eliminate, Cassino c'è venuto qua, Presciani, Prosciutti, ci hanno spiegato di come alcuni problemi che endemicamente affliggevano le Ferrovie, come gli incidenti da via impedita, tipo quelle che probabilmente potrebbe essere capitato in Puglia qualche mese fa, o quelli collegati al deprecabile, ma ahimè fino a un po' di tempo fa diffusa pratica del

prensor, cioè di prendere il treno al volo, sfruttando il fatto che ci fossero degli appigli esterni alle porte, quindi spesso si cadeva sotto il treno, con conseguenze immaginabili, oggi non esistono più, sono problemi eliminati; del resto, il rapporto della Direzione Investigativa, a cui fa riferimento il Pubblico Ministero, anche qua, verrebbe da ridere, se non ci fosse da piangere, parla espressamente di un evolversi positivo, del sistema di gestione della sicurezza.

In buona sostanza, Presidente, Signori Giudici, io su questo ho finito, credo che veramente questo aspetto sia un aspetto che non può che portare, se Voi riterrete effettivamente, che costituisca come io penso, un'imputazione diciamo così, possiamo definirla generica, certo che qua c'è anche un problema ontologico, tra quella che è l'imputazione generica e l'imputazione specifica, nel più sta il meno, è un problema di cui ha già parlato il professor Amodio prima, i reati colposi lo sappiamo, ma comunque anche a voler ritenere contestata questa condotta, certamente sotto questo profilo, quindi rilascio il certificato di sicurezza non c'è, diciamo così, alcuna possibilità di ravvisare alcunché, a capo del mio assistito, peraltro scusate stavo dimenticando, ma è una questione veramente solo di un minuto, a un certo momento, sempre in requisitoria, a pagina 169, siamo all'udienza del 12 settembre, si parla un po' così

del "Ah, ma allora Cesifer avrebbe potuto revocare il certificato di sicurezza", perché? Il certificato di sicurezza non si revoca così, c'è una procedura, sono queste procedure che io chiamo Iban perché sostanzialmente hanno 16/17 lettere e numeri che sono come il codice Iban delle banche, la RFI-TCPS-ORG 004A, ci dice che la revoca del certificato di sicurezza, punto 223, rilasciato dalla direzione tecnica, a seguito della verifica sulle imprese ferroviarie e del possesso dei requisiti, va beh scusate, questo ho sbagliato, ecco dice: "La revoca di questo certificato può essere fatto dalla direzione tecnica, quando su parere conforme di Cesifer, sono contemporaneamente rilevati i seguenti presupposti: comportamenti non conformi, gravi, sistematici e ripetitivi", vorrei sapere, avuto riguardo quindi a questa dizione, a questa norma, quali sarebbero questi comportamenti che avrebbero dovuto indurre, non si sa bene in base a che cosa, alla revoca del certificato di sicurezza.

Ho concluso il mio primo argomento Signor Giudice, passo ora velocemente al detettore di deragliamenti, perché ne ha già parlato l'Avvocato Piazza, poi al cabotaggio, penso che nel giro di tre quarti d'ora dovrei finire, mi scuso anche dell'ora tarda, però purtroppo.

Parlando nella mia posizione ci si potrebbe chiedere alla fine, il detettore di deragliamenti che cosa c'entri, con

la posizione dell'ingegner Favo e ce lo siamo chiesti anche noi, però il vero è l'innegabile è questo, cioè come ho già detto in premessa, nell'ambito di queste imputazioni fluttuanti, questa comunque sembra l'imputazione principale, perché è l'unica peraltro di cui anche nella requisitoria, nella richiesta di pena, un accenno di tre righe ce c'è, però e quindi si dice che questo dovrebbe essere il titolo di responsabilità principale per Favo, peraltro effettivamente, se guardiamo l'origine del procedimento, a carico di Favo, ci rendiamo conto che la sua iscrizione nel registro ex 335, deriva da quanto rilevato in una relazione di indagine, che voi avete di Zallocco, Landozzi del 20 settembre 2010, relativa proprio a eventuali responsabilità, leggo: "Circa la mancata installazione dei dispositivi di sicurezza, idonei a ridurre i rischi connessi al deragliamento svio, materiale rotabile", eccoci qua, quindi sembrerebbe proprio il tratto caratterizzante, qual è l'*ubi consistam* allora, di questa se vogliamo ricostruirla, un po' diciamo così, in maniera sfilacciata da parte del Pubblico Ministero, per le considerazioni già fatte, però io cerco di ricostruirla in maniera diciamo così, più potabile, per Voi, che siete ovviamente anche in una posizione di difficoltà ritengo, dovendo occuparvi di così tante posizioni, in un quadro così di accusa fluttuante e sono questi punti, cioè: già

dal '98 lo sappiamo, FS conosceva l'esistenza di un dispositivo in via di sperimentazione, sulle ferrovie svizzere, da parte della ditta Oerlikon il modello DC100, quindi avrebbe potuto fare qualcosa, non lo ha fatto, non lo ha fatto per ragioni eminentemente economiche e quindi, a livello causale, se invece fosse stato fatto, fosse stato adottato il dispositivo anti-svio il treno non avrebbe deragliato: questo è quello sostanzialmente che dice il Pubblico Ministero, sulla base anche della consulenza del professor Toni, del 10 settembre 2010.

Quindi, di che cosa mi occupo io? Di due profili, secondo me non è così e i due profili, la cui analisi mi accingo a fare, la sottoporro alla vostra attenzione, sono relativi il primo al tipo di condotta colposa che riguarda, che attiene proprio alla ipotizzata antidoverosità, del non aver adottato il dispositivo anti-svio, il secondo è la rilevanza causale di questo, anche laddove per ipotesi, si dovesse contraffattualmente ritenere adottato, il dispositivo.

Allora, la condotta: già vi prego di notare la modalità di contestazione della condotta, che secondo me, è dirimente, per escludere qualsiasi responsabilità, si dice: "La condotta è non aver valutato, proposto, evidenziato o segnalato - non si sa a chi, non si sa dove, non si sa quando, non si sa perché - come necessario o soltanto determinante, o utile

l'installazione di un dispositivo rilevatore del potenziale svio", questa è la condotta quindi, questo dispositivo, non sto, ne avete già sentito parlare, che sappiamo che cos'è che peraltro è un dispositivo non di prevenzione, ma di mitigazione, abbiamo imparato la differenza tra questi due tipi di presidi, perché non impedisce lo svio, allora io mi limito a dire questo; ma abbiamo una storia, che parte dal '98, che io definisco la Preistoria, il '98 è la Preistoria del detettore di deragliamenti e arriva ad oggi, 2016 sono passati quasi vent'anni e non si è ancora deciso se il detettore di deragliamenti debba essere fatto oggetto di un'applicazione obbligatoria, in ambito europeo, oppure no, vi è già stato detto, lo sapete cioè io mi limito anche qui, non posso leggere tutto quello che mi ero prefisso di leggere, perché il tempo ovviamente (*inc.*) ma vi faccio soltanto i riferimenti, guardate l'esame di Cassino, da pagina 55 fino a 70, vi dice tutti quelli che sono i problemi che si erano verificati da '98, il fatto che nel 2001 quindi, poi dopo la Fiche che doveva essere applicata nel 2007 è stata rinviata al 2011, è stata rinviata al 2013, è stata rinviata al 2014 e oggi che siamo nel 2016 non c'è, in Svizzera peraltro, il detettore di svio non è obbligatorio neanche oggi, va beh.

Vi dice qual è stato l'ambito di forte discussione,

all'interno degli organismi in sede Otif, di questi esperti del RID, superesperti, che ne hanno parlato, riparlato, contro-parlato, sappiamo che a un certo momento, c'è stata un'analisi dell'ERA il 7 maggio 2009, vi ricordate? Con la raccomandazione, raccomandazioni perché? Di non adottare il dispositivo anti-svio perché? Perché delle cinque opzioni studiate alla fine si arrivava a dire che il dispositivo anti-svio, raccomandazione 11 maggio 2009, non era sicuro comunque, perché introduceva anche dei fattori di rischio, derivanti dalla frenata improvvisa, perché non impediva lo svio, i cui effetti non erano allo stato, siamo al maggio 2009, sufficientemente studiati.

Vado oltre qui non mi soffermo, dico solo questo: mi piace ricordare a un certo momento, perché la dice anche lunga su quella che è sostanzialmente l'assurdità della contestazione mossa il mio cliente, quanto si legge a un certo momento, vi leggo questo, siamo in sede Otif, è la cinquantunesima sessione del comitato di esperti sul trasporto di merci pericolose, 29 maggio 2012, pagina 16, punto 105, dal francese, a un certo momento si discute che cosa fare, la Svizzera preme perché si arrivi - avendo poi il brevetto ovviamente di questo dispositivo anti-svio, anzi no anti-svio detettore di deragliamento, perché non è anti-svio - preme si discute quando lo facciamo, lo facciamo a un certo momento, il

rappresentante del UIC interviene e dice: "Attenzione perché comunque al di là di quello che decidiamo noi, vi ricordo che certe decisioni, circa il fatto alla fine, di decidere o no di adottare il dispositivo, le questione sono prese - son prise ou autre niveau - sono prese a un altro livello, a un altro piano, non siamo noi che lo decidiamo" e questi sono i membri esperti, che si sono accapigliati per un decennio, peraltro parlando non soltanto come apoditticamente sostiene il Pubblico Ministero, su aspetti economici, ci sono anche gli aspetti economici certo, ma se voi leggete quelle che sono le raccomandazioni, lo studio del 2009 trovate cose ben più importanti dell'aspetto economico, si parla di aspetti di sicurezza e sì, dice che la sicurezza non è stata sufficientemente studiata, sono decisioni da prendere ad un altro livello, allora io mi chiedo, a fronte di tutto questo, il livello qual è, quello dell'ingegner Favo, capo del Cesifer? Che avrebbe dovuto dire: "Ah no, ma io sono il capo del Cesifer Italia e quindi vi dico che assolutamente il detettore di deragliamenti va assolutamente introdotto obbligatoriamente, nella prossima Fiche a UIC" giacché tutti avrebbero detto: "Ah cavoli hai ragione, non ci avevamo effettivamente pensato, ma guarda che bella idea, ma guarda che bella idea".

Dove sta, a livello giuridico, l'esigibilità di questa

condotta asseritamente antidoverosa, nella mente dei Pubblici Ministeri, ma rimane lì, sotto un profilo causale, peraltro.

Vado Presidente, Signori Giudici, a concludere, ripeto, perché mi ero preparato a una discussione molto diversa, ma sarei stato il primo a discutere su questo aspetto, oggi non ha senso che vi infligga una ulteriore pena alle sei del pomeriggio, però vorrei dire questo, sotto il profilo causale, cioè si dice: "Ma se però il dispositivo di deragliamento, il detettore di deragliamento fosse stato introdotto, come obbligatorio, anche soltanto come possibile, non sarebbe accaduto quello che è accaduto".

Io non so, ma tutti i principi delle Sezioni Unite, che vanno dalla Franzese, fino ad arrivare alla TyssenKrupp, nel quale ci si chiede sostanzialmente di valutare quella non solo è la colpa, ma la causalità della colpa, TyssenKrupp sul punto si è soffermata, la causalità della colpa intesa esattamente come utilità del comportamento alternativo lecito, che si suppone non essere stato invece intrapreso.

E ci vuole un giudizio controfattuale che ci porti, secondo un alto grado di fruibilità razionale a concludere che se questo comportamento, asseritamente anti rigoroso, fosse stato adottato, l'evento non si sarebbe verificato, oppure si sarebbe verificato in tempi significativamente diversi, o comunque con effetti

significativamente meno importanti; ma pensiamo davvero di poter essere qui oggi, anche dopo avere svolto quattro anni di processo, poi al processo diventa preliminare dire che abbiamo le prove per dire che questo ipotizzandosi uno scenario tutto diverso, peraltro impossibile ma ipotizzandosi è un giudizio controfattuale, che sia formulabile nei termini espressamente richiesti dalla Corte di Cassazione, in beh, due pronunce delle Sezioni Unite? Perché lo dice Toni? Con tutto il rispetto per il professor Toni, che ovviamente sul punto dell'impegno del professor Toni, della sua levatura scientifica, della sua preparazione ovviamente non metto becco, non dico nulla, ma ci rendiamo conto a Toni che ci dice: "Ah, ho fatto un calcolo, rilevato dal VIS, dal Sistema del Controllo Marcia - Treno e secondo me non sarebbe accaduto quello che è accaduto", dove facciamo un'ipotesi sull'ipotesi, l'ipotesi dell'adozione di un sistema, che non è obbligatorio e che non è mai stato implementato che poi va sull'ipotesi che l'incidente sia avvenuto con una certa modalità, picchetto 24, che noi contestiamo e che poi dopo, si muove su tutta una serie di altre ipotesi, dove non è chiaro se il treno si è sganciato dalla locomotiva, quando, dove, quanto ha girato, Signor Presidente, Signori Giudici, non vi trattengo ulteriormente, vi rimando allora già soltanto sotto

questo profilo, a tutte le considerazioni di segno diverso e che certamente non credo abbiano, sotto un profilo squisitamente euristico, una valenza meno rilevante, che sono state fatte dai nostri Consulenti Tecnici, mi riferisco per esempio ai calcoli di Resta, alle slide depositate e guardate le risultanze dell'udienza del 20 aprile 2016 e questo mi consente di concludere già sul punto, in maniera assolutamente tranquilla, che questa imputazione, che poi sarebbe l'unica imputazione, che sembrerebbe essere stata collegata, in maniera concreta, dal piano astratto, a quello concreto, è totalmente destituita di qualsiasi fondamento.

E veniamo all'ultima questione, quella del cabotaggio che anche qui è una sorta comunque di ghost track, perché il cabotaggio è una sorta di virata dell'ultimo momento, se n'è parlato poco in questo processo di cabotaggio, non fa parte delle contestazioni a Favo, però qui c'è una particolarità, che vorrei segnalarvi, prima di entrare nel merito, diciamo, *in medias res*.

Si tratta di questo: mi si potrebbe obiettare, l'ha detto, comunque del cabotaggio i Pubblici Ministeri ne do conto, ne hanno parlato, in requisitoria a un certo momento è stato proprio detto anche in maniera chiara, che se RFI, unitamente a Trenit, avesse messo in essere questa procedura, non avrebbe consentito che quel carro

messo sui binari, si sfasciasse a Viareggio, il 29 giugno, questo dicono i Pubblici Ministeri, a pagina 103 e 122, dell'udienza del 19 settembre 2016; qui rilevo quello che io definisco una sorta di moto apparente e contrario della colpa, cioè è difficile da comprendere, ma poi riflettendoci ci sono arrivato, cioè si fa una contestazione specifica nei capi 1, 2, 3, 7, 8, 9 a Castaldo e Soprano, del fatto di aver omesso di richiedere o far richiedere a Cesifer l'esecuzione del cabotaggio e quindi questa è un'imputazione a titolo di colpa specifica, a Favo che costituisce sostanzialmente l'aspetto speculare, il Cesifer a cui avrebbe dovuto essere richiesto, non si contesta nulla e glielo si contesta solo diciamo così, in requisitoria a questo punto a che titolo? Manca una contestazione specifica, potrebbe essere considerata una colpa generica? Non lo so, certo se fosse una colpa generica però, sarebbe ben strano che a fronte di una colpa specifica, addebitata a dei non concorrenti, ma a dei cooperanti, ai sensi dell'articolo 113 in reato omissivo improprio e allora, abbiamo invece una contestazione che non è classificata come tale e diciamo a livello dell'ingegner Favo, certo non è una contestazione di cooperazione a 113 diciamo in un reato a concorso necessario, come potrebbe essere la corruzione mi rendo conto, però se voi leggete il capo d'imputazione e vi chiedete come mai questa stranezza

quello di Castaldo e Soprano, lo leggo: "Aver omesso di richiedere o far richiedere a Cesifer l'esecuzione della procedura di cabotaggio, in occasione della riammissione del carro alla circolazione in Italia nel 2009, dopo il montaggio, da parte di Cima degli assili 98331 e 85890", questo già è un problema, a mio modo di vedere, di non poco conto, comunque andiamo oltre e ve lo segnalo, trattiamo il merito, il merito, a mio modo di vedere, su questo aspetto deve essere così strutturato:

- 1) il contenuto della procedura;
- 2) i tempi della procedura;
- 3) il nesso di causa, tra procedura ed evento.

E parto dall'ultimo aspetto, perché questo già chiuderebbe il discorso, come ha rilevato correttamente il professor Amodio, nel corso del suo intervento, cioè se il capo d'imputazione contestato a Castaldo e Soprano, quello di non aver fatto, di non aver omesso di chiedere o far richiedere a Cesifer l'esecuzione del cabotaggio, all'atto della sua remissione nel marzo 2009, allora per Favo è già tutto chiuso, nel marzo 2009 Favo non era al Cesifer, perché era uscito dal Cesifer esattamente un anno prima, nel marzo del 2008 quindi, anche ammesso che la procedura di cabotaggio ci fosse vorrei capire che cosa avrebbe rilevato, peraltro dico subito una cosa e concludo la questione sul nesso causale, me l'ero messa per ultima, ma forse ho sbagliato la collocazione la

recupero, Signor Presidente e Signori Giudici, cioè qui comunque anche ipotizzando che la procedura di cabotaggio fosse in essere, ma così non é, dalla procedura di cabotaggio non sarebbe emerso nulla di differente dalle informazioni che conosciamo oggi e che certamente non avrebbero consentito di impedire l'evento, così come si è verificato, *hic et nunc*, questa è la verità, perché che cosa si sarebbe saputo, l'abbiamo già detto prima, si sarebbe saputo che l'assile era stato sostituito, a seguito di un attenzionamento da parte di Cima, che si era reso conto che il bordino della ruota non era più, di un assale, non era più atto a svolgere la sua funzione, che aveva chiesto il cambio a Jungenthal, anzi a GATX che GATX, attraverso Jungenthal gli aveva mandato una sala revisionata, IS2 e che questa sala era stata montata e c'era stato pure il controllo della soprastruttura da parte di Bailoni.

E dunque, considerando che si assume, in ipotesi accusatoria, che alla fine il tutto si è determinato, la causa prima scatenante sia lo sappiamo la mancata individuazione di questa cricca, lo svolgimento di questa procedura di cabotaggio, che attenzione, gli stessi Pubblici Ministeri ci dicono in maniera leale, dicono: "Certo, noi non consideriamo che a seguito della procedura di cabotaggio i verificatori italiani avrebbero potuto svolgere quello che non potevano svolgere, cioè

un'altra procedura agli ultrasuoni, però avrebbero potuto quantomeno consultare i documenti" questo lo dicono specificamente, nel corso della requisitoria, bene anche consultando i documenti non sarebbe venuto fuori niente quindi, in realtà la procedura di cabotaggio è muta, riguardo alla rilevanza in punto eziologico, non soltanto con riferimento alla posizione del mio cliente, ma in riferimento alla posizione di tutti quelli che sono qui imputati, anche a questo titolo.

E torniamo indietro, i tre profili, il contenuto della procedura, ne ha già parlato ampiamente l'Avvocato Mittoni, per Trenitalia, se voi guardate il contenuto della procedura, vi rendete conto che il contenuto della procedura (*inc.*) a parte per i carri RIV, è rivolto comunque, in maniera preponderante al controllo della sovrastruttura, ma questo guardate, sotto il profilo sistematico, lo si capisce già leggendo la procedura di cabotaggio, se voi guardate la premessa, nella premessa alla parte 2 si dice che la procedura di cabotaggio è emanata nelle more dell'applicazione del Decreto Legislativo 23 del 2002 che, scusate questi riferimenti a quest'ora, però ve li devo fare, attua le direttive 19936CE, 20012CE e la decisione 2001167CE, sapete cosa sono questi provvedimenti? "Sono provvedimenti - leggo - che si occupano di attrezzature a pressione, trasportabili" cioè? Le cisterne.

Quindi questa è tutta una procedura incentrata sul controllo della cisterna, lo stesso Pubblico Ministero alla fine dice: "Beh, certo, chi ha mai detto che è tutta sulla sovrastruttura - dice il Pubblico Ministero a pagina 113, all'udienza 19 settembre - effettivamente di quattro capitoli, tre sono rivolti al contenitore, chi ha mai detto il contrario, ma l'ultimo, l'ultimo?" Eh, andiamo a vedere l'ultimo, allora intanto c'è da dire una cosa, che la parte II.4 di cui si discute, che effettivamente parla di messa in servizio di carri cisterna, conformi RIV - RID, non prevede comunque controlli di sorta invasivi sul materiale rotabile, ma guardate che peraltro su questi carri non prevede neanche un controllo effettivo sulla sovrastruttura, è un controllo in effetti visivo, ma soprattutto documentale, peraltro andiamo subito a vedere, guardate il punto II.45 dove si parla di rinnovo dell'autorizzazione e vedete subito che a un certo momento si parla di competenza del paese di immatricolazione, ma guarda un po' per tutto quello che concerne il rinnovo dell'autorizzazione specificamente e mi rifaccio a tutto il discorso che ho fatto prima, su cui non mi soffermo, però se voi leggete i controlli, che sono oggetto di questa procedura, li vedete elencati e poi ci sono le schede, vedrete che alla fine sono controlli ripeto, che non sono oggetto di quello che sostiene il Pubblico Ministero, anche perché

vi dirò un'altra cosa, abbiamo fatto un po' di ricerca, abbiamo trovato che questa procedura ha dei suoi antesignani, in particolare due procedure del 2001 e del 2002, che sono le procedure RFI, TCCS, PR, PO, 02, 001, C e la ITCSPR 501 270/A, queste procedure e poi se volete, adesso non so se siano agli atti, perché ho perso onestamente la cognizione di quello che c'è agli atti, in questo supergiudizio abbreviato dibattimentale, direi cosa troviamo? Troviamo una cosa interessante, troviamo che in queste edizioni dalla procedura tutta la visita tecnica da chi viene fatta? Viene fatta non dagli ispettori del Cesifer, ma da quelli dell'Istituto Sperimentale, gli ispettori dell'Istituto Sperimentale hanno una competenza che esula del tutto da quella che riguarda il materiale rotabile, ma guarda un po' e questo deriva anche dall'ordine di servizio 14, del primo agosto '87, nel capitolo missioni di responsabilità, che delinea proprio che cosa possono fare queste persone, poi cosa succede? Che con un ordine di servizio del 5 maggio 2003, dette attività, per questioni diciamo, di ripartizione interna, sono state implementate da Cesifer, perché? Perché queste persone dell'Istituto Sperimentale sono entrate in Cesifer, però è evidente che se questo diciamo, è lo scopo della norma e questi sono gli esperti, non è che è soltanto per un fatto di organizzazione interna, cambia per così dire, l'ontologia

del controllo, l'ontologia del controllo rimane la stessa ed è un controllo quindi che è in gran parte ed eminentemente dedicato al controllo della sovrastruttura, del resto, se voi guardate la famosa scheda 6, allegata a questa benedetta procedura funzionale, per la sottostruttura trovate queste voci: carrello tipo, sale montate tipo, costruttore sale montate, freno automatico, freno a mano, ultima revisione; cosa ci avrebbero detto, sotto il profilo della rilevanza causale, l'ho già anticipato, queste voci, in riferimento allo stato di quel carro, la risposta credo sia retorica ed evidente, nulla.

Andiamo adesso al profilo temporale, noi sosteniamo che la procedura di cabotaggio comunque fosse stata ampiamente sorpassata, lo dice RFI, in una lettera prodotta dall'Avvocato D'Apote, all'udienza del 29 ottobre 2014, lo dice l'Avvocato Soprano, in un'altra lettera prodotta, di cui però non sono riuscito a trovare scusate, il riferimento di produzione.

In queste lettere comunque si dice sostanzialmente, che la procedura di cabotaggio è sorpassata, perché contraria al nuovo sistema che era stato già introdotto ed era in fase di implementazione con STI, che dava più ampio respiro a un mutuo riconoscimento, in un quadro evolutivo, nel quale se ne stavano anche le CUU, ma ovviamente del tutto improntato, come abbiamo ormai

capito e imparato, appunto, al principio del reciproco affidamento.

E questi atti normativi che avrebbero reso sostanzialmente inoperante la procedura di cabotaggio, sono stati individuati, nella decisione della Commissione UE del 29 aprile 2006, nel Decreto Legislativo 2004, numero 268, il PM ha criticato molto questa costruzione, dicendo sostanzialmente nella memoria sul cabotaggio, a pagina 14, che queste norme sarebbero state, a loro volta, abrogate da un regolamento europeo 62/2006 e dal Decreto Legislativo del 2007, il 163, questo lo dice il Pubblico Ministero, memoria sul cabotaggio a pagina 14.

In realtà, scusate mi dilungo un attimo su questo aspetto, anche se tutto sommato vi dico che secondo me, è secondario avuto riguardo poi al merito, comunque lo affronto, perdonatemi, per completezza, non è affatto vero perché il regolamento 62 del 2006, che secondo il Pubblico Ministero avrebbe abrogato la decisione della Commissione del 29 aprile, scusate il Decreto Legislativo 2004, 268, in realtà è un regolamento che si rivolge ai parametri fondamentali delle STI, ma non a tutti i parametri fondamentali delle STI, ma soltanto ai parametri relativi alle applicazioni telematiche.

Se voi prendete la decisione della Commissione 446/2004, cioè quella che secondo RFI e Trenit avrebbe abolito la procedura di cabotaggio, rendendola inutile, trovate che

questa decisione si occupa appunto, dei parametri fondamentali alle STI nell'ambito dell'introduzione di questo sistema e se guardate l'indice, trovate che ci sono diversi parametri fondamentali, STI per il rumore; parametri fondamentali di STI per i carri merci; parametri fondamentali punto 2; parametri fondamentali relativi alle STI, concernenti le applicazioni telematiche, paragrafo 3, ora il regolamento in questione il 62/2006 cosa fa? Regolamenta esclusivamente, il punto delle STI, relative alle applicazioni telematiche e non tocca in alcun modo, le STI, relative ai carri merci.

Avete già capito dove voglio andare a parare, è vero, è vero, che il regolamento e questo non lo nego, 62 del 2006 effettivamente a un certo punto dice che devono essere abrogati i parametri fondamentali, previsti nella decisione 2004/446, in quanto incompatibili con quelli nuovi, ma ovviamente questi non possono che essere quelli che si riferiscono alla stessa materia, cioè alle STI relative alle applicazioni telematiche, non possono certamente andare ad abrogare le STI, di parametri fondamentali di STI di cui non trattano e allora, questo cosa significa? Significa invece che i parametri fondamentali delle STI, contenuti nella decisione 2004/446 della CE, al punto 2 e ripeto, parametri fondamentali relativi alle STI per i carri merci, non sono stati aboliti, né potevano esserlo, da regolamento

62 del 2006 quindi vuol dire che da un punto di vista sostanziale, considerando che l'introduzione di questo sistema di mutuo riconoscimento, basato sulle STI, rendeva chiaramente inutile la procedura di cabotaggio, perlomeno per i carri RIV, è evidente che non si può sostenere che solo per il fatto che RFI si sia dimenticata di mandare in giro una circolare, con la quale ha detto: "Guardate che la procedura di cabotaggio è abolita" e questo non significa che non é abolita, esiste forse anche un articolo 15, sulla disposizione della legge in generale, che ci dice che l'abolizione di una norma precedente, da parte di una norma successiva avviene certo per effetto di una abrogazione formale, ma anche per effetto della incompatibilità logica, tra norme, incompatibilità logica che certamente c'è, in riferimento alla STI, per le applicazioni telematiche che regola la stessa materia, ma che non ci può essere per la STI che non è regolamentata quindi siccome proprio è quella STI del 2004 è quella decisione del 2004, che abroga la necessità del cabotaggio, è evidente che il cabotaggio è abrogato e certamente a sua volta la legge abrogatrice non può essere stata abrogata da regolamento 66/2006.

La stessa cosa peraltro e non sto a insistere sul punto, avviene ad opera del Decreto Legislativo 163/2008, che è vero che formalmente abroga il Decreto Legislativo

268/2004 che è l'altra norma invocata da RFI, da Trenit per dire: "La procedura di cabotaggio non è più necessaria", però Signori del Tribunale, il Decreto Legislativo 163/2007 è un completamento del Decreto Legislativo 268 del 2004, è l'evoluzione, non è che smentisce quelle che sono diciamo, le ragioni per cui il decreto legislativo è stato introdotto, anzi, rinforza quello che è appunto un regime di mutuo riconoscimento, il valore cogente delle STI, per cui è chiaro che anche in questo caso, non si può parlare di abrogazione della norma abrogativa, della norma che non sarebbe abrogata, scusate questa catena un po' lunga, cioè è evidente che si tratta di argomentazioni formali, quella usate dal Pubblico Ministero, che appunto derivano da quello che ho definito, non a caso, questa superfetazione normativa, cioè il tentativo a tutti i costi di trovare il punto di appiglio che non c'è, certo siamo tutti giuristi, si riesce, però a un certo momento anche nella legge, che pure non è matematica, in cui due più due può fare anche cinque, se vogliamo ragionare in termini di razionalità del sistema e di logica delle norme, a un certo momento si può ben dire che la coperta corta mostra il suo lato corto, che sia dalla parte dei piedi, che sia dalla parte dei fianchi, con quello che comporta, in termini magari di disagio, questo disagio è ineliminabile, non lo so, questo è un sistema corretto, è un sistema completo, io

non lo so, però questa è la rata normativa in cui si sono trovati ad operare non solo il mio cliente ma gli Imputati delle Ferrovie, che sono qui davanti a voi.

Peraltro, se consideriamo quella che è la sostanza, di queste norme, troviamo in maniera del tutto nitido diciamo, un aggancio per dire che qui, alla fine anche da un punto di vista del merito, non è vero quanto dice il Pubblico Ministero che non c'era incompatibilità tecnica, tra la norma sul cabotaggio e tutto quello che è seguito, ma come? La norma sul cabotaggio, sempre ammesso che debba essere applicata, con riguardo ai carri RIV, come sostenuto dal Pubblico Ministero, sostanzialmente era una norma di tipo protezionistico, completamente distonica a quello che è il sistema introdotto successivamente e quindi questo basta per dire come effettivamente ci fosse un'incompatibilità logica e giuridica, a tutto tondo e su questo punto non mi soffermo oltre.

Ho quasi finito, sto cercando velocemente, con l'occhio mentre parlo, i passaggi da sfrondare nella mia discussione.

Peraltro, volevo dirvi anche questo: mi è venuto un po' da sorridere, a un certo punto, sul fatto che c'è stata tutta una diatriba sulla valenza dell'esame di Chiovelli, che avrebbe confermato che effettivamente la procedura di cabotaggio era abrogata solo in parte qua, nella parte in cui si riferiva a un Decreto Ministeriale del 1930, che

era da ritenere sorpassato, beh, io vi invito comunque a leggere non soltanto la testimonianza di Chiovelli sul punto, che è una persona di grandissime capacità, che ha dimostrato di avere una conoscenza praticamente di tutto, credo che sia caduto solo su questo, perché all'evidenza ha mostrato di non sapere di cosa stesse parlando, ma non a caso se voi leggete il controesame di Chiovelli del Pubblico Ministero, troverete che Chiovelli è monotono, cioè sì - no, sì - no, sì - no, non parla, non dice niente, si limita ad assentire a quello che è sostanzialmente un controesame che gli mette in bocca completamente il Pubblico Ministero, perché cosa succede? Allora, la progressione è questa: a domanda dell'Avvocato Dalle Luche a Chiovelli, a pagina 139 dice: "Sì, sì, la procedura del punto 2.4, cioè quella dei carri RIV il cabotaggio, l'abbiamo ritenuta incompatibile con la normativa europea", poi interviene il Pubblico Ministero che dice: "No, ma guardi, forse lei voleva dire un'altra cosa, perché ha scritto una nota" gli fa leggere una nota, lui dice: "Ah beh, sì, forse in realtà è vero, è quella nota è la nota che hanno scritto nel 2009, alla Procura e che dice che effettivamente è solo forse la parte del Decreto Ministeriale", però qui arriviamo poi all'intreccio, quello che io chiamo un intreccio diabolico, che ci fa capire comunque quanto poco anche l'Agenzia Nazionale della Sicurezza Ferroviaria sapesse

su questo punto, cioè a un certo momento si dice: "E' sorpassata per Decreto Ministeriale del 1930" la Procura della Repubblica, nella memoria sul cabotaggio, a pagina 18 che cosa dice? Dice: "La medesima agenzia, nel redigere l'elenco delle disposizioni vigenti, in materia di cui al quadro normativo, al 15 luglio 2009, indica esplicitamente anche il Decreto Ministeriale del 1930, come vigente", ma come? Hai detto, hai fatto tutto un controesame, dicendo che era stato soppresso il Decreto Ministeriale del 1930 ed era quello il motivo per cui quell'abrogazione, che tu avevi detto riferentesi a tutta la procedura, invece doveva riferirsi solo al 1930 e invece in un altro atto, cioè nella memoria dici tu stesso che è stata abrogata?

Effettivamente poi, benché la Procura dica che il Decreto è riportato nel provvedimento dell'ANSF, nel provvedimento dell'ANSF il decreto non è riportato, ma non è tutto, perché si dice: "Ma nel decreto peraltro si riporta anche la procedura di cabotaggio", non è vero, perché se voi leggete la procedura che è riportata nel Decreto 1/2009 della disposizione 1/2009 dell'ANSF, la procedura di cabotaggio non c'è, è una procedura Iban l'abbiamo detto ha un nome, ma qui ha anche un cognome, la procedura Iban del cabotaggio, è la RFI TCCSPRTO02002, quella che invece è indicata nel Decreto 1 dell'ANSF è: la potete leggere a pagina B21, RFI TTCCSPRTO02001 è

un'altra cosa, volete sapere di più? Questa procedura è stata abolita formalmente già dal 17 maggio 2001, da una procedura che si chiama RFTCISPPR50127G/A.

Riuscite a comprendere quindi, quella che è diciamo, l'attendibilità di Chiovelli, su questo punto? E quindi sul fatto di poter dire che la procedura di cabotaggio non sarebbe abrogata, perché Chiovelli dopo aver detto che era abrogata, messo sotto diciamo così, dal Pubblico Ministero nel corso di un controesame, ha detto: "Ah sì no, forse è abrogata, è vero c'è scritto anche nel Decreto Legge, che comunque nella nostra disposizione 1 che c'è, invece non è quella è un'altra procedura".

Io non lo so, lascio a voi decidere, però certamente mi sembra molto difficile riuscire a sostenere che a questo punto si possa dire che la procedura di cabotaggio era in vigore quindi, non so, forse non sono stato abbastanza chiaro, scusate anche l'ora e la fretta di cercare di concludere, però riuscite a capire come questo diciamo, questa congerie normativa di intrecci presenti dei lati oscuri, addirittura a quella che dovrebbe essere l'Agenzia Nazionale della Sicurezza Ferroviaria, che ha redatto, come primo atto, a seguito di una ricognizione normativa, durata mesi e mesi, un elenco di disposizioni, mettendovi dentro una disposizione asseritamente relativa al cabotaggio, che era già stata invece abrogata due anni prima.

Quindi, a mio modo di vedere, in conclusione, va ribadita a chiare lettere, come ha il mancato effettuamento di questa procedura di cabotaggio, quantunque considerata contro qualsiasi evidenza documentale di sistema, vigente all'epoca dei fatti, non avrebbe comunque prodotto un risultato diverso, certamente non per Favo, perché il carro era diverso e ripeto, la contestazione speculare di Favo, rispetto a quella non esplicitata nei suoi confronti, ma esplicitata nei confronti di Soprano e di Castaldo è quella di non avere eseguito la procedura di cabotaggio, in un periodo marzo 2009, in cui lui era già assente dal Cesifer da un anno e quindi il carro deragliato è diverso, da quello che è entrato nel 2005, peraltro anche le informazioni documentali, che la procedura di cabotaggio ci avrebbe fornito, non avrebbero certamente determinato un decorso causale diverso, o certamente a livello processuale, non mi consentono di ritenere che ci sarebbe stato, in presenza della condotta ipotizzata, come anzi doveroso omessa, un decorso causale diverso.

Quindi, alla fine e qui concludo, due parole in conclusione mi sia consentito Signori del Tribunale avete sentito l'ingegner Favo chi è, è un ferroviere, figlio di ferrovieri, che esercita la sua professione ben al di là di quella che è la sua professione, oggi mentre venivamo in macchina, da Milano mi diceva che ha ricevuto una

telefonata alle due di notte, è stato in piedi dalle due alle cinque, perché c'era da risolvere un problema di trasmissione di una stazione, per evitare che questa mattina i pendolari, che lavoravano nei dintorni di Napoli e vi lascio immaginare quindi qual è la situazione anche di traffico, fossero in ritardo e nella situazione che alle cinque del mattino, lavorando dalle due alle cinque, hanno risolto.

E' un ferroviere che lavora con l'orgoglio di far parte delle imprese ferroviarie, che sono considerate da chi è ferroviere non un'azienda, ma qualcosa di più, una sorta di famiglia ed è una persona che lavora con la coscienza di lavorare secondo le regole, perché un conto sarebbe dire: "Non avete applicato delle regole che ci sono", un conto è dire: "Dovevate applicare diversamente delle regole che vi dicevano di fare una cosa diversa" che alla fine secondo me, è un pò l'in sé di questo processo, ecco perché e qui mi consento una breve polemica con l'ufficio del Pubblico Ministero, ma dai toni molto contenuti, mi sembra profondamente ingiusto, oltre che fuor di luogo, sentire parlare in quest'aula di banalità del male, di fronte diciamo, alle ipotizzate mancanze, banalità del male che non attinge soltanto il mio cliente, ma anche gli altri Imputati, cioè il libro di Hannah Arendt è un libro che io ho letto la prima volta quando avevo tredici anni, perché mi è stato sottoposto da una mia amica, che

ha avuto i parenti sostanzialmente di origine ebrea, terminati in un campo a Mauthausen, lo conosco bene, la banalità del male è spiegata dalla Arendt nella appendice e ci dice: "Che cosa è la banalità del male? La banalità del male è né più e né meno quella che abbiamo a fronte di un soggetto, parliamo di Adolf Eichmann, ovviamente, che senza possedere la crudeltà e la malvagità di uno Iago, o di un Macbeth, o senza essere perseguitato dalla fredda cattiveria di un Enrico III, che cosa fa? Compie quella che lei definisce una strage amministrativa di massa, per mera mancanza di idee, questa è la banalità del male, nel che peraltro, oltre alla banalità del male si trova paradossalmente, in maniera anche quasi incredibile il lato grottesco, se vogliamo, se mai ci può essere, della vicenda.

E quindi, adesso al di là diciamo, dell'esistenza di un treno e di alcuni Imputati di cittadinanza tedesca, per quanti sforzi faccia, io non riesco proprio a trovare alcun collegamento nei fatti, che sono stati portati alla vostra attenzione, tra uno dei più grandi genocidi della storia e le colpe che secondo l'ufficio del Pubblico Ministero, connoterebbero l'agire dell'ingegner Favo e degli altri Imputati, appartenenti alle Ferrovie dello Stato, che non sono diciamo così chiaramente, dei criminali da condannare, perché non hanno effettivamente avuto alcuna parte nella causazione di questa che è

sicuramente un'immane tragedia, ma non sono colpevoli.
Perorando la propria causa, di fronte all'assemblea ateniese, uno dei più grandi oratori dell'antichità, Lisia, parlava contro Eratostene, uno dei trenta tiranni di Atene, che avevano condannato a morte e poi fatto giustiziare suo fratello e una serie di cittadini ateniesi, che erano caduti nelle liste di proscrizione, Lisia si rivolgeva così all'assemblea dei cittadini, diceva: "Voi dovete condannare Eratostene, dovete condannarlo, perché se non lo condannerete sostanzialmente i morti non saranno vendicati e sarà come se fossero stati uccisi una seconda volta, i morti chiedono vendetta", ecco io voglio parafrasare Lisia, siamo in una situazione completamente opposta e vi dico questo, che se voi condannate l'ingegner Favo certamente non vendicate nessuno, ma altrettanto indubitabilmente condannate a morte e dico condannate a morte, scusate la crudezza, ma è così, la sua coscienza di uomo onesto, perché comunque lo avreste condannato senza alcuna valida ragione, io vi ringrazio, ho finito.

PRESIDENTE - Ci vediamo domattina alle 9.30.

(N.d.t., il Tribunale sospende la fonoregistrazione).

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: 342647

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

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

Il redattore: ANGIUS SIG.RA WILMA - Trascrittrice

ANGIUS SIG.RA WILMA - Trascrittrice

Ticket Udienza n° 76474

ID Procedimento n° 243060