



**TRIBUNALE DI LUCCA  
RITO COLLEGALE SEZIONE PENALE**

<b>DOTT. BORAGINE GERARDO</b>	<b>Presidente</b>
<b>DOTT.SSA MARINO VALERIA</b>	<b>Giudice a latere</b>
<b>DOTT.SSA GENOVESE NIDIA</b>	<b>Giudice a latere</b>

**DOTT. AMODEO GIUSEPPE DOTT. GIANNINO SALVATORE**  
**Pubblico Ministero**

<b>SIG.RA BARSANTI LAURA</b>	<b>Cancelliere</b>
<b>SPINELLI SIG.RA MARILENA - Fonica</b>	<b>Ausiliario tecnico</b>

**VERBALE DI UDIENZA REDATTO DA FONOREGISTRAZIONE**

**PAGINE VERBALE: n. 227**

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

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

**UDIENZA DEL 23/09/2016**

**LU0010 POLO FIERISTICO**

**Esito: RINVIO AL 26 SETTEMBRE 2016 ORE 10.00**

---

Caratteri: 338945

## INDICE ANALITICO PROGRESSIVO

APPELLO E QUESTIONI PRELIMINARI.....	3
CONCLUSIONI DELLA PARTE CIVILE – AVV. T. PEDONESE.....	3
CONCLUSIONI DELLA PARTE CIVILE – AVV. M. DALLA CASA.....	40
CONCLUSIONI DELLA PARTE CIVILE – AVV. A.A. BAGATTI.....	79
CONCLUSIONI DELLA PARTE CIVILE – AVV. F. BARTOLINI.....	116
CONCLUSIONI DELLA PARTE CIVILE – AVV. R. CECCHETTI.....	174
CONCLUSIONI DELLA PARTE CIVILE – AVV. M. CAIVANO.....	205
CONCLUSIONI DELLA PARTE CIVILE – AVV. F. BEVACQUA.....	214
CONCLUSIONI DELLA PARTE CIVILE – AVV. A. BINI.....	220

**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 23/09/2016**

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

DOTT. AMODEO GIUSEPPE DOTT. GIANNINO SALVATORE Pubblico  
Ministero

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

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

**APPELLO E QUESTIONI PRELIMINARI**

PRESIDENTE - Buongiorno. *(Il Presidente fa l'appello).*

AVV. CARBONI - Presidente, segnale, sull'invito del  
Presidente, che lunedì 26 parleranno l'Avvocato Frezza,  
l'Avvocato Cordaro e nel pomeriggio l'Avvocato Maffei.

PRESIDENTE - E la mattina rimangono sempre pochi. Va beh, ma  
sicuramente qualcuno slitterà da oggi a lunedì mattina.

AVV. CARBONI - Sicuramente. Grazie.

PRESIDENTE - Va bene. Allora, se siamo pronti, la parola  
subito all'Avvocato Pedonese.

**CONCLUSIONI DELLA PARTE CIVILE - AVV. T. PEDONESE**

AVV. PEDONESE - Buongiorno, Presidente e buongiorno Collegio.

PRESIDENTE - A lei.

AVV. PEDONESE - Allora, ovviamente io concludo per le mie

parti assistite, signora Mirella Pucci e signor Vincenzo Massimo Orlandini, come da conclusioni che poi andrò a depositare. Ovviamente in via preliminare non posso che riportarmi alle esaustive argomentazioni della Procura, sposando in pieno tutte le conclusioni e le ampie dissertazioni a cui abbiamo assistito. Ovviamente questa ampia dissertazione consente anche a me di concentrare la mia esposizione su un aspetto specifico di questo evento. Vorrei distribuire al Tribunale e anche al Pubblico Ministero e ai Difensori degli Imputati, io ho praticamente fatto un elenco di documenti e di verbali che richiamerò nel corso della mia discussione per consentirvi di seguire in maniera più accurata. Sono otto punti che affronterò e per ciascun punto ovviamente... Bene. Allora, come dicevo, sposo ovviamente le argomentazioni della Procura, dei colleghi di Parte Civile che mi hanno preceduto e anche di quelli che mi seguiranno.

L'oggetto del mio intervento è Cima Riparazioni S.p.A. e quindi in particolare mi occuperò delle posizioni dei quattro imputati, ovvero Pacchioni Giuseppe, che era all'epoca direttore generale all'epoca appunto del montaggio e ispezione visiva sulla sala. Ricordiamoci che poi da direttore generale il 09 aprile del 2009 diviene amministratore unico di quella società. Abbiamo poi Gobbi Frattini Daniele, responsabile tecnico e responsabile

commessa carri. Pizzadini Paolo, capo commessa settore carri e responsabile tecnico reparto sale. E Vighini Massimo, caposquadra reparto carri e precisamente addetto all'effettuazione del controllo finale del carro prima della riconsegna al cliente. E vedremo che importanza ha questo aspetto. Ovviamente a tutti questi quattro imputati, salvo al Pacchioni, cui sinteticamente viene contestata la mancata predisposizione di un sistema di qualità e di controllo sull'accuratezza dell'esame visivo, agli altri abbiamo visto viene contestato l'omesso, ovvero errato controllo visivo e soprattutto l'omessa rilevazione di un evidente stato di ossidazione. Mi scuserò se la mia ricostruzione in parte sarà coincidente con quella della Pubblica Accusa, ma tutto questo per me è fondamentale ai fini appunto dello sviluppo di un ragionamento.

Veniamo al primo punto dell'elenco che vi ho fornito. Chi è Cima? Chi è la società Cima e che cosa era abilitata a fare? Ce lo dice Pacchioni, subito all'udienza del 16 settembre e peraltro in atti ovviamente ci sono i documenti che lo attestano. La Cima era una società certificata innanzitutto ISO UNI EN 9001, una prima certificazione è del 2000, una seconda è del 2008. Era certificata EBA e soprattutto, per tutto quello che diremo, era certificata V.P.I. All'epoca, Pacchioni tende a sottolinearlo, era l'unica società certificata V.P.I.

Era anche abilitata, lo dice poi, a fare IS2. Ricordiamoci che in questo caso l'abilitazione era anche in Lucchini. Ed infine era ovviamente abilitata da Trenitalia. Tutti questi passaggi sono appunto nel verbale dell'udienza del 16 settembre, alle pagine 7, 8, 9, e 11. E' Pacchioni che ce lo dice.

Cosa era stata incaricata di fare? Secondo passaggio. C'è una prima nota, alla quale nel corso della mia discussione più volte io mi richiamerò, è una nota del 28 agosto 2009, è in atti, è prodotta dalla Procura al numero 111 produzione 04 giugno 2014 e peraltro è un documento che è prodotto dalla stessa difesa Cima all'udienza del 05 ottobre, documento numero 13. Cosa dice questa nota? E' una nota importante perché dice, racconta brevemente, poi vedremo che lo svilupperanno poi in ottobre, brevemente cos'era appunto stata incaricata di fare. Ci dice... ricordiamoci che questa nota è sottoscritta da Pacchioni, in quel caso era diventato amministratore. In questa nota ci sono una serie di documenti, tra cui la comunicazione della G.A.T.X. che dice: guarda Cima, ti invierò un carro; questo carro lo dovrai sottoporre a una revisione G4.8. Sulla revisione G4.8 si vedono poi le note che la stessa Cima invia al Ministero, è il documento Cima numero 15. Quindi di questo si parla nella stessa relazione ministeriale. Il carro cisterna è stato sottoposto, secondo le indicazioni

di G.A.T.X. a Cima, a revisione di livello G4.8 nel mese di ottobre 2008 e alla prova serbatoio entro il mese di dicembre 2008. Questo tipo di attività sono state confermate tranquillamente e palesemente sia da Pacchioni che da Gobbi Frattini. In particolare Pacchioni ci dice: "Abbiamo ricevuto avviso da G.A.T.X. già nel 2008 che la cisterna oggetto di incidente ci sarebbe stata mandata da revisionare e la revisione che era prevista per quel tipo di carro era appunto la revisione G4.8". Interessante è la relazione ministeriale, perché la relazione ministeriale, in relazione a questo G4.8, elenca tutte le attività che sono connesse a questo tipo di revisione. Sono ben 49. In realtà la nostra attenzione è solo su un punto, che è il punto 16 della relazione ministeriale. Controllo sale per danni e difetti. E' l'appendice 18 delle V.P.I. Cosa implica questo tipo di attività? Implica la verifica del soddisfacimento dei criteri di danno riguardanti esami visivi e misurazioni su caratteristiche ed elementi relativi a: primo punto, collarino. Dati e contrassegno di sala montata, ruota monoblocco, assile, boccole, superficie di rotolamento e via andare. Però la cosa più importante è che il primo punto è il collarino. Peraltro nel documento successivo che lo stesso Pacchioni invia alla dottoressa La Spina, che chiede ulteriori delucidazioni su questo passaggio. Si elencano, la Cima ha cura di elencare una serie di

passaggi, che devono essere fatti e che sono stati fatti da Cima. Ancora una volta controllo visivo del telaio del carro e dei carrelli, per cretti e deformazioni; controllo visivo dello stato dell'usura e di eventuale corrosione al telaio e ai carrelli; e, importante, ancora una volta, controllo visivo e dimensionale alle sale per danni e difetti, come previsto dal manuale V.P.I. 04, appendice 18. Vorrei riportare quello che il professor Toni sull'esame visivo dice. E' l'udienza del 03 dicembre 2014. Gli si chiede: "L'ispezione visiva che ci riguarda, prendiamo appunto l'assile che è arrivato in Cima Riparazioni, quando deve essere compiuta"? Risposta del professor Toni: "Buona norma sarebbe che fosse fatta all'ingresso e all'uscita del manufatto dalla lavorazione".

Terzo passaggio. Deve essere fatto questo tipo di revisione. Cosa accade? Ce l'hanno detto, lo ripeto, perché appunto l'esposizione mi conduce a questo. Sappiamo che vengono scartate due sale. Vengono scartate due sale, la 24143 e la 35630. Sono due... questo è un documento fondamentale, questo è un documento in cui Paolo Pizzadini riempie... mette questa famosa croce sul controllo visivo ISO, quindi fa questo controllo e scrive proprio "scarta", di suo pugno. Pacchioni ce lo dice. E ricordiamoci che ISO sia l'ispezione visiva noi lo deduciamo dalle V.P.I. V.P.I., pagina 15, paragrafo 7,



parla dei livelli di manutenzione e ci dice: "ISO è l'ispezione visiva". Pacchioni ce lo ricorda. Dice: "Nello specifico su due sale è stato verificato che il bordino non era conforme, non era più idoneo all'esercizio". E quindi che succede? A questo punto Cima manda una mail a G.A.T.X. e dice: "Ho bisogno di due sale in sostituzione". G.A.T.X. prontamente risponde il 10 febbraio e poi invia queste due sale. Le sale arrivano in Cima il 16 febbraio 2009 e da lì usciranno il 02 marzo 2009 sotto il carro che F.S. Logistica è chiamata a riprendersi. E abbiamo agli atti appunto il documento di trasporto. Cosa accade in Cima in questo momento? Abbiamo detto che le sale arrivano il 16 febbraio e il 02 marzo escono. Quello che accade in questo lasso di tempo ovviamente è fondamentale. Entrambi, Pacchioni e Gobbi Frattini, cosa ci dicono? Ci dicono che è stato Pizzadini. E' stato Pizzadini, in particolare con lettera del 27 agosto, sempre sottoscritta da Pacchioni, in risposta - abbiamo detto - dice "chi ha messo gli occhi su questa sala"? In questa prima comunicazione si dice: "Sono stati sia Pizzadini che Gobbi Frattini". Peccato che poi in udienza Gobbi Frattini ci dica: "No, ha messo gli occhi sulla sala Pizzadini, è lui". E poi, in risposta a lei stesso Presidente, che fece la domanda a Gobbi Frattini sul punto, lui di nuovo conferma: "E' stato Pizzadini ad effettuare l'esame visivo". E cosa ci

dice poi Pacchioni? Che tipo di accertamento hanno fatto su queste sale? Quattro passaggi. Hanno verificato che fossero conformi alla loro richiesta. Hanno verificato l'azienda in cui era stata fatta la revisione, che tipo di revisione fosse stata fatta e che non ci fossero stati danni. E ancora una volta Pacchioni ci dice: "Li ha fatti Paolo Pizzadini". Ripeto, è una piccola differenza rispetto a quanto dichiarato inizialmente, in cui mi dicono che invece i controlli erano stati fatti anche da Gobbi Frattini. Gobbi Frattini, l'abbiamo detto inizialmente, Gobbi Frattini era responsabile tecnico e responsabile della commessa carri. A lui, brevemente, cosa viene contestato? L'omesso controllo visivo, l'omessa verifica della corretta esecuzione del controllo visivo, l'omessa rilevazione di un evidente stato di ossidazione nel colletto, l'omessa considerazione che questa zona di insorgenza è collocabile nel colletto dell'assile, l'insorgenza di una cricca, l'omesso scarto, l'omessa adozione di regole tecniche di esperienza peculiare a questo tipo di attività. Stesse contestazioni mosse a Pizzadini. Ovviamente entrambi, dalle loro dichiarazioni, dai documenti, parlano inequivocabilmente di controlli visivi sulle due sale. Mi ha colpito un passaggio della lettera del 28 agosto, ripetiamolo, che è stata scritta ed inviata molto a ridosso dell'incidente, molto a ridosso. E loro dicono: "Le sale, non essendo

emerse" - ovviamente le sale in sostituzione - "anomalie di sorta, a seguito dei controlli visivi eseguiti, gli stessi controlli che avevano consentito di accertare l'inidoneità delle sale originali". Quindi queste sale ben potevano essere montate sul carro. Peccato che stessi controlli - l'ho accennato prima ed è un punto fondamentale della mia discussione - gli stessi controlli non sono stati fatti, per una serie di ragioni che poi vedremo. La prima sicuramente è quella che ho accennato inizialmente: Pizzadini scarta due sale. Abbiamo due documenti, è Cima che li produce. C'è scritto ISO, croce su ISO, esame visivo fatto sulle due sale originariamente montate sotto il carro. Dov'è questo documento? Dov'è? Io non l'ho trovato. Dov'è questo documento? Perché non c'è questo documento corrispondente, tant'è che su domanda del dottor Giannino Gobbi Frattini alla fine, un po' messo alle strette dice: "Sì, va beh, non l'abbiamo fatto un controllo visivo con quella precisione lì". Però qualcosa hanno fatto. E' dato sapere cosa. Anzi, non è dato sapere cosa. Mi viene da sorridere, perché... questo sorridere mi sia concesso, perché questo documento... questo processo, almeno per la parte che mi riguarda, sembra un problema sempre di crocette, crocette per poi quello che vedremo dopo, su un altro tipo di documento, mancata crocetta qui... qui proprio manca il documento. Lo stesso professor Toni all'udienza del 12 novembre

2014, su questo punto del documento, sull'esame visivo sulle sale sostituite, domanda del Pubblico Ministero: "Senta, per chiarire, presso Cima è stato rinvenuto, sequestrato, è stata trasmessa poi la documentazione della prova visiva"? "No". "Quindi non risulta nessuna documentazione della prova visiva di Cima"? "No, né presso Jungenthal né presso Cima". "Parliamo ovviamente degli assili sostituiti". "Sì".

Bene. Esaurita questa prima parte, relativa diciamo ai vari passaggi, vorrei portarvi quasi fisicamente davanti all'assile. Abbiamo parlato, abbiamo detto che in replica alla dottoressa La Spina, a firma del dottor Pacchioni si dice proprio che il controllo visivo deve compiersi anche alle sale per danni e difetti, come appunto previsto dall'appendice 18 del manuale, che - lo si ricorda, vi ci riporto ancora una volta - nell'elencare le zone da sottoporre a esame visivo indica il collarino come la prima zona. Non è un caso che il collarino sia la prima zona. In questo processo l'abbiamo ripetuto quasi a sfinirci, la zona delicata, la zona che merita particolare attenzione. Ieri ne ha parlato a lungo anche il collega. Questo, questo. Non a caso le V.P.I., sappiamo l'importanza - il dottor Poschmann è venuto, ce ne ha parlato a lungo, eccetera - l'importanza, quindi le stesse V.P.I. danno una rilevanza specifica a questo primo aspetto. E allora cosa significa? Che io, se mi si

chiede un controllo visivo, devo partire da lì. Quindi se è previsto, se la norma, la norma, se le V.P.I. me lo prevedono, significa che io posso fare l'esame visivo, posso andare a vedere nel collarino. Poi in che modo, come ci arriverò... però lo posso vedere. Questo è quello che conta. Toni, ce lo dice il professor Toni, udienza 12 novembre 2014, pagina 157. Gli si chiede: "E' visibile questo colletto, anche con la ruota montata"? "Non è immediato, ma lo si vede, lo si può vedere". E ancora, sempre risposta in questo caso alla domanda della Parte Civile: "Una porzione la si vede. Andando a cercare con l'occhio nel punto dove si deve cercare le cose si vedono". Sembra una deduzione banale, ma noi sappiamo bene cosa è derivato da questa omissione. A questo punto il ragionamento sul collarino a mio parere è abbastanza semplice, cioè possono esserci tre ipotesi. Io operatore Cima, il colletto non l'ho proprio guardato, quindi qui l'omissione è totale. Il colletto - secondo passaggio - io il colletto l'ho guardato, io Pizzadini mi sono messo davanti al colletto e l'ho guardato, però c'è un piccolo problema, io non sono riuscito a vedere bene. Ricordiamoci di chi stiamo parlando, cioè non è l'Avvocato Pedonese che si mette davanti al collarino. Qui stiamo parlando di tecnici, ce lo sono venuti a ripetere, Pacchioni ha esordito con l'elenco delle certificazioni con la Cima, prima in Italia ad avere

certificazione V.P.I., tutte le varie certificazioni di cui vi ho detto all'inizio. Non stiamo parlando di un tecnico qualsiasi, del meccanico di zona. E quindi questo tecnico, con tutte anche lui le certificazioni, si mette davanti al collarino ma non lo vede bene. Cosa avrebbe dovuto fare? Forse - forse, dico io - avrebbe dovuto segnalare la cosa al suo diretto superiore, che sappiamo essere Gobbi Frattini. Ma io non l'ho fatto. E in ogni caso così facendo il mio esame sarà parziale, quindi incompleto anche in questo caso. Ricordiamoci - e lo anticipo - che io certamente vedo la famosa targhetta W1. Non sto a tediarvi di nuovo sulla targhetta W1 perché ne abbiamo parlato. Però è chiaro, cosa mi dice? Quell'assile è malato, quell'assile era malato, non è dato sapere se sia stato guarito da chi e quando. Il professor D'Errico sul punto del W1 è stato chiarissimo, cioè ci ha spiegato anche a noi, come diceva ieri l'Avvocato Nicoletti, assolutamente profani, ce l'ha spiegato molte volte questo problema della presenza di questa targhetta e di cosa significhi. Voglio ricordare l'intervento che lei stesso, Presidente, fece, quando chiese, forse incuriosito da questa cosa, appunto di questi alveoli, la presenza, cosa significa presenza di alveoli di corrosione. A pagina 55, l'udienza era quella del 16 settembre, quando Gobbi Frattini disse: "Sì, li abbiamo valutati, probabilmente erano stati"... ammise

che erano stati valutati come accettabili. Ma lei disse, Presidente: "Ma non necessariamente rimossi". E lui confermava, come dire "potevano ancora esserci". E poi lui dice: "Non so comunque cosa sia stato fatto". E poi va avanti, sempre lei Presidente lo incalza, tra virgolette, su questo aspetto del W1. Dice: "Mi scusi, ma una volta verificato che vi è questo W1, non vi fate la domanda se quel difetto, rilevato come accettabile a novembre 2008, lo sia ancora nel momento in cui voi lo guardate"? Risposta: "No, non è previsto". E allora incalza ancora lei, Presidente: "Ma allora, anche se l'aveste vista dopo due anni comunque la domanda non ve la sareste posta"? "No, perché non è previsto dal manuale". Dicevamo le tre ipotesi. Abbiamo visto "proprio non lo guardo", "lo vedo ma non lo vedo". Terza domanda: il colletto lo guardo... terzo passaggio: sì, lo guardo questo colletto, lo vedo, ma io come tecnico ritengo quelle sbollature non rilevanti. Beh, in questo caso la valutazione - e sappiamo bene perché - è totalmente errata. Quindi sono in colpa in tutti e tre i casi. E' una colpa generica, ma io sono in colpa. Non c'è via d'uscita. E ricordiamoci che anche se l'esame visivo lo vogliamo circoscrivere solo alla verifica dei famosi danni da trasporto, in ogni caso lo devo fare. E posso andare fino al collarino, perché non è detto che un danno da trasporto non possa coinvolgere proprio quel punto

della sala. Bene. Questo è il mio ragionamento sul collarino, questo è quello che io ho creduto di poter dire su questo.

Spostiamoci ora da questa zona critica all'assile, alla parte centrale. Prima di far questo vorrei fare una brevissima premessa, perché è stato oggetto di lunghe discussioni dei consulenti, eccetera, sullo stato di conservazione dell'assile, che è una premessa doverosa e necessaria, prima della valutazione. Ricordiamoci che nessuno, al momento in cui è stato fatto l'incidente probatorio, ha sollevato questioni sullo stato di conservazione, quindi sulla non attendibilità dell'attività di ispezione, che è successiva. E poi ancora sui risultati della stessa attività. Io per onestà intellettuale devo dire che ovviamente, se anche c'è stato un minimo peggioramento dal luglio 2009 al febbraio 2010, questo non ha assolutamente inficiato gli accertamenti compiuti e i risultati dell'attività che è stata effettuata in Lucchini, tant'è che i periti stessi hanno fatto proprio il loro... hanno fatto il loro lavoro senza riserve. Merita sottolineare appunto la perizia su questo punto. "La sala, posta in involucro con atmosfera controllata nel febbraio 2010, pur presentando un'inevitabile progressione dell'ossidazione rispetto a quanto rilevabile dalla documentazione agli atti, presentava un ottimo grado di conservazione su tutte le



superfici". Il professor Boniardi, udienza 08 luglio 2015, parla anche lui di un ottimo stato di conservazione. E va oltre il professor Boniardi. Ci dice che le condizioni in cui è stato rinvenuto sono sostanzialmente identiche a quelle in cui lui l'ha visto in sede di incidente probatorio. Le foto - dice - fatte nei due momenti sono sostanzialmente sovrapponibili. La Commissione Ministeriale poi aggiunge, sempre in ordine a questo tema della corrosione: "Nella presente relazione di indagine sono rappresentate considerazioni e conclusioni per le quali esiste un'affidabilità certa o pressoché certa. Dicevamo che nessun consulente al momento ha sollevato questioni sul punto. Potevano farlo, erano presenti, potevano verbalizzare.

Un breve passaggio sul professor Frediani, che non è ovviamente consulente Cima, però sappiamo che tipo di ricostruzione ha fatto, controcorrente diciamo rispetto ai famosi ventisette di cui parla Amodeo. E' pacifico quindi che nel fare questo tipo di valutazione debba transitare dal lavoro fatto dai periti, da quello che è successo in Lucchini, dallo stato di conservazione non contestato. Io mi sono andata a guardare la presenza di Frediani in Lucchini. Nonostante dica che lui fosse presente, in realtà - se non ho sbagliato a verificare i verbali - l'unica volta in cui firma l'uscita è il 1° luglio 2011. Poi è presente il 18 maggio, il 30 maggio,

il 31 maggio, il 30 giugno in Lucchini. Ma non firma. Sicuramente non c'era il 16 maggio, il 17, il 19, il 20 maggio. Eppure noi sappiamo che anche da questo sono stati tratti argomenti per la ricostruzione di ipotesi difensive tese ad avvalorare la tesi che la corrosione si fosse formata in un lasso di tempo compreso appunto tra l'incidente e il cosiddetto scarto della sala. Peraltro poi Frediani in un passaggio del verbale dice: "Questo qui è un assile che è stato analizzato dopo due anni, pur essendo conservato perfettamente".

A questo punto, fatta questa premessa, io mi vorrei spostare su un passaggio secondo me fondamentale, perché abbiamo visto cosa è stato detto di esser fatto, cosa sicuramente non è stato fatto, chi si è messo davanti alla sala, cosa avrebbe dovuto vedere, cosa non ha visto. Quindi però vi dico, io ho fatto un ragionamento sul colletto. Mettiamolo un attimo da parte. E vi chiedo: c'erano elementi tali per cui negli operatori Cima si insinuasse un ragionevole dubbio sull'effettiva sottoposizione dell'assile alla revisione IS2? Ieri l'Avvocato Nicoletti ci ha spiegato cosa sia un perfetto esame IS2, come debba essere fatto. Un primo passaggio è sicuramente sulla colorazione. Un perfetto esame IS2 in cosa consiste? Sverniciatura prima e poi verniciatura successiva. Questi sono indici di una perfetta e di una corretta procedura IS2. Ci dice Pacchioni all'udienza del

16 settembre, pagina 15: "Le sale revisionate" - ricordiamoci che loro possono farlo l'IS2, quindi lo sanno - "è previsto che siano verniciate e noi abbiamo sempre ricevuto sale verniciate". Gobbi Frattini, anche lui dice la stessa cosa. Addirittura dice: "Ma, se fosse giunta da noi una sala indicata come revisionata e non verniciata, l'avremmo respinta immediatamente. Ma comunque non è mai successo". Gobbi Frattini: "Le sale giungevano (parola incomprensibile) tutte verniciate". Cioè, questo era l'aspetto di primo impatto, di come si presentava la sala. Ce ne erano di nere, di blu scuro, molto scuro, che era facilmente confondibile con il nero. Era un blu cobalto, molto, molto scuro. Ed allora io vorrei farvi vedere la foto numero 1, con la collaborazione del collega. Queste sono le due sale. E' pacifico che un assile sia azzurro. Io vedo azzurro, poi... E poi, qui non si vede, qui si vede ovviamente la marcata differenza. Ci dicono "le sale arrivano nere, blu scure, blu scure". Gli arriva una sala... gli arriva una coppia di sale cosiddette gemelle di cui una è così chiara. Nessuna domanda? Nessun dubbio? E la 98331? Sulla 98331 ci sono elementi di sospetto che vi vado a leggere. Relazione peritale, pagina 39: "Risulta evidente che l'abrasione ritoccata con vernice blu non sia avvenuta nell'ultimo periodo di esercizio della sala 98331 prima dell'incidente. In base alla documentazione presente agli

atti, non si ha notizia di interventi manutentivi durante i quali possa essere stata applicata vernice durante lo stesso periodo. Sotto questa ipotesi si conclude che il ritocco con vernice blu fosse già presente all'atto dell'inserimento in servizio e che fosse presente un ritocco con vernice nera in corrispondenza della fascia ossidata oggetto del quesito B4". E poi prosegue: "Appare più probabile che il corpo assile non abbia subito riverniciatura estesa durante la revisione, ma abbia subito soltanto i due ritocchi e che in questa condizione la sala sia stata spedita per il montaggio". E conclude poi: "All'atto del montaggio la sala doveva apparire di colore blu-verde molto scuro sul corpo assile e nera sui collari. Un esame attento da vicino avrebbe rilevato un ritocco con vernice blu più chiara ed un ritocco con vernice nera". La parola "ritocco" stride assolutamente con un'esecuzione di una perfetta manutenzione IS2, così come appunto sottolineato dall'Avvocato Nicoletti. Peraltro Cantini, richiamato anche dal dottor Giannino in discussione, ci dice: "Prima dell'esame visivo abbiamo notato delle disomogeneità nella vernice". Cima non le nota queste disomogeneità. Cima non li vede questi due ritocchi. Le V.P.I. Riparazione sale montate, punto 17, paragrafo 2, pagina 19: "Sulla superficie va applicato un rivestimento a strato semplice, secondo le indicazioni del detentore del veicolo". Questi due ritocchi peraltro,

in sede di incidente probatorio, l'ingegner Bonora controesamina i periti e loro lo confermano: c'erano due ritocchi. E poi Fabrizio D'Errico, che ci dà una spiegazione, parlando appunto di quello che è stato fatto in Jungenthal in realtà: "C'è un punto di corrosione su un asse che è blu, viene riparato con smerigliatura locale non condotta a regola d'arte, lascio degli alveoli e dispongo sopra uno strato". Quindi, detto questo, che è già direi un primo passaggio importante, quindi colorazione, due sale diverse, su una stessa sala due ritocchi, che un attento esame visivo avrebbe senz'altro messo in rilievo, perché mi giungono due sale con colorazioni diverse?

Faccio un passaggio indietro sulle colorazioni. Breve nota. Viene sentito il teste Harps all'udienza del 02 marzo 2016, sempre in riguardo alla società fornitrice di questa vernice blu RAL 5011. Viene introdotta nel febbraio 2008. E' una vernice che G.A.T.X. chiede appositamente. C'è la fattura agli atti, del 26 febbraio 2008. Con TFA del 13 gennaio 2010 G.A.T.X. comunica appunto l'introduzione di questa vernice. Io sono andata per curiosità in Internet, facendo un'indagine molto semplice, ho digitato "colori RAL" e mi è venuto questo 5011, che è un blu acciaio. Sicuramente questo blu acciaio, se non sono diventata improvvisamente daltonica, è tutto meno che quello della sala 85890, che forse anche

lì potrebbe essere un RAL 5500. Peraltro questo RAL 5011 ce lo fa vedere anche il professor Nicoletti all'udienza. Quindi è pacifico che G.A.T.X. avesse un RAL 5011, ma che quello lì non è un RAL 5011. Quindi, per concludere su questo punto, gli operatori Cima... che succede? Ricevono due sale. Queste. Una è blu, una è scura, è nera. L'altra molto chiara. Non si fanno domande. Non si fanno domande. Il sospetto doveva nascere già lì, da ciò che vedono, da una vista semplice. Ma poi c'è di più. Doveva nascere anche dal fatto che io sono un operatore, io conosco la procedura IS2, io vedo due ritocchi. Niente, nemmeno quello è un elemento di sospetto. E le Parti Civili incalzano Gobbi Frattini su questo punto, glielo chiedono. E lui sinceramente non si dà spiegazioni, non sa rispondere. "Perché"? "Ma, non so. Non so perché fosse di quel colore, in effetti arrivavano tutte nere. Ma è arrivata chiara. Non lo so". Ma non ci sono tracce nemmeno agli atti di spiegazioni, richieste sul punto a Jungenthal o a G.A.T.X., che in effetti è quella con cui si relaziona. Ricordiamoci che quando c'era stato bisogno di sostituire le sale mandano una mail e in pochi giorni le sale arrivano. Sarebbe bastato poco, una mail, una spiegazione qualsiasi. Niente, non c'è niente. Questo è il primo... questa è la prima grossa anomalia. La seconda, la corrosione. La corrosione è un aspetto ostico. E poi della corrosione ne abbiamo parlato tanto,

ne hanno parlato i nostri consulenti, ne ha parlato Toni, ne hanno parlato fin dall'elaborazione delle... ovviamente i periti. I periti ci dicono, a pagina 40 che erano presenti, anche al di sotto della vernice, crateri di corrosione analoghi a quelli che hanno costituito l'innescò per la frattura in corrispondenza del fusello. E ancora, l'abbiamo letto prima: "Un esame attento da vicino non solo avrebbe rilevato i due ritocchi" - dice - "possibilmente con evidenza di ossidazione di entità non determinabile ad oggi". Poi però, il Pubblico Ministero la cita anche lui, pagina 70 di questa perizia: "Diffusi danneggiamenti dello strato di protezione superficiale, con zone di marcata corrosione in corrispondenza della fascia centrale, ossidazione superficiale, presenza di crateri di corrosione sul corpo dell'assile, nella zona in prossimità delle portate delle ruote e nella zona dei collari". Mi si parla di evidenza di ossidazione. Quindi che significa? Evidenza di ossidazione visibile, ossidazione visibile.

Durante la discussione del dottor Giannino mi ero appuntata un passaggio, proprio in cui veniva confutata un'argomentazione di Poschmann sul punto. Il dottor Giannino ricorda che tutti i consulenti sul punto dell'indiscussa presenza di questa ossidazione concordano. Ma come si fa ad arrivare alla conclusione che lo stato di ossidazione fosse presente? Come posso

arrivare a questo? E' semplice, sulla base di un ragionamento sui tempi di corrosione, in ordine ai tempi di formazione dello stato corrosivo. Ce l'hanno detto tutti: questo fenomeno richiede anni, si manifesta, evolve in un certo modo e richiede anni. Richiamo la relazione della DGIS, dei ministeriali. Dicono: "E' risultato che il tempo di propagazione della cricca dal suo innesco al cedimento di schianto è inquadrabile in un intervallo di percorrenza tra 500.000 chilometri e 1.200.000 chilometri, un intervallo di circa dieci-venti anni". E per la maggior parte dei consulenti - professor Toni, professor Boniardi, Cantini, Ghidini, D'Errico - quindi se questi sono i tempi è davvero credibile che un assile che arriva in Cima a febbraio 2009 presenti fenomeni corrosivi? Ovviamente la risposta è nella premessa. Ovviamente è sì. Se questi erano i tempi, quando è arrivato in Cima c'erano crateri di corrosione. A maggior ragione, peraltro questi passaggi ce li conferma anche l'ingegner Bonora. La sua audizione del 05 ottobre 2015, pagine 189 e 90, controesame Difensori Parti Civili. Dice: "Sì, è probabile"... quindi crea... sulla formazione degli stati corrosivi si crea un rigonfiamento e lui dice che è altamente probabile che fosse presente nel febbraio-marzo 2009. Ce lo dice Bonora. Sul punto il professor Boniardi è stato molto chiaro e ci parla... ci ha parlato, ce lo ricordiamo



tutti, della famosa ringhiera, che è la mia foto 2, "il balcone di casa mia", per descriverci il fenomeno, che è semplice. Cioè, dice: "Le vernici sono porose e permeabili, quindi con il passare del tempo penetra l'umidità, penetra ossigeno. Non è che la vernice si corrode, perché la vernice" - mi ricordo che lo disse - "la vernice rimane anche integra ma c'è un degrado tra il metallo e lo strato". Quindi vediamo queste bollicine, perché sostanzialmente i prodotti di corrosione - dice - hanno un volume molto più grande rispetto a quello del ferro. "Quindi" - dice lui - "ci vuole molta attenzione, molta attenzione, perché non si parla del balcone di casa mia, si parla di un assile ferroviario". Quindi quando siamo davanti a un assile con questi fenomeni bisogna fare una attenzione speciale e particolare. E prosegue poi, sempre Boniardi, sempre all'udienza dell'08 luglio: "Possiamo giustamente anticipare che tutta la zona del collarino era affetta da fenomeni di degrado per corrosione, come anche tutta una porzione piuttosto significativa della restante parte dell'assile". Ma ce lo dice anche Toni, sempre all'udienza del 12 novembre 2014, proprio a domanda sul punto: "Sul colletto nella zona da dove ha avuto origine la cricca era presente un imponente stato di ossidazione. Si vedevano delle sbollature della vernice". E poi parlando dei tempi di formazione di questa corrosione dice che tutti concordano - perché è

così - che nel poco tempo intercorso dalla messa in servizio della sala all'incidente si sia potuto formare questo imponente stato di corrosione. Questa era una zona che doveva essere riconosciuta a un controllo visivo di esperti. E lo ribadisce l'imponente stato di ossidazione, gli viene richiesto in controesame e dice "sì". "Imponente"? "Sì, imponente".

Passo ora... il professor Boniardi sullo stato di ossidazione ci fa vedere la seconda... eccola qua, questa mi è rimasta veramente impressa da allora. C'è una parte sverniciata e una parte ancora verniciata. E lui dice, focalizza sull'immagine della verniciatura scura, di quel marrone scuro. Addirittura più avanti dirà: "Mi fa impressione". E poi dice: "C'era, la corrosione c'era, era imponente", come ha detto Toni. Probabilmente si è cercato di toglierla questa corrosione, ma vedendo che non veniva via, "non viene via, bene, una riverniciata e via". Sull'esame visivo sempre Boniardi dice: "Ad un esame visivo senza particolari strumenti si poteva vedere lo stato di corrosione e che l'assile non fosse in buone condizioni". E conferma, è certo che questo stato di corrosione fosse presente. E poi ripeto quello che ho detto prima, se uno va a guardare questa zona - lui dice - "mi fa un po' impressione, mi fa impressione". E poi sui tempi di corrosione, quello di cui si è detto prima, anche lui quasi - come dire - è normale, certo, ci

vogliono anni. Anni, non mesi, non mesi, non tre mesi, quattro mesi. Anni. Anche il professor D'Errico è molto attento su questo punto della formazione dei fenomeni e della possibilità di vedere ad occhio nudo fenomeni di corrosione. Lui dice "c'è un passaggio intermedio in cui posso anche non vederli, ma questo non è il nostro caso perché" - dice - "per formare alveoli di corrosione di questa entità, dei nostri alveoli di corrosione, ci vogliono anni e non mesi". Quindi erano visibili anche secondo il professor D'Errico. Toni prosegue, 19 novembre 2014, sulla zona presenza di sbollature, butterata. "Non è possibile", dice. Lo dicono tutti, tutti gli ingegneri, lo dice il professor Boniardi, lo dice Ghidini, lo dice D'Errico. "Non è possibile che lo strato si formi in così poco tempo, in quattro mesi. Non è possibile che da zero si formi quel livello di corrosione". E poi conclude, il professor Toni, sempre a domanda delle Parti Civili e dà una risposta lapidaria. "Lei nella sua esperienza" - lo sappiamo Toni che tipo di esperienza ha, ce l'ha detto, lo sappiamo, lo conosciamo - "lei sulla base della sua esperienza ha notizia, si è mai imbattuto in un fenomeno di corrosione così rapido"? La risposta è lapidaria: "Non ho conoscenza di fenomeni così rapidi". I periti su questo punto. I periti... volevo riportare un passaggio del professor Boniardi. Il professor Boniardi all'udienza del 03 novembre 2011 li incalza sul tema appunto di

questi rigonfiamenti. Dice... vuole capire da loro, "vi siete fatti delle idee, un'ipotesi su cosa sia questo rigonfiamento"? Loro lo attribuiscono a due cose. Dice: ma, potrebbe essere la scarsa adesione della vernice al metallo, oppure questi fenomeni di corrosione presenti al di sotto della vernice. E li incalza anche sull'esame visivo ancora una volta e gli dice: "Bene, ma io che sono un tecnico davanti a questo l'avrei visto? Avrei potuto approfondire"? E Licciardello, un po' forse esasperato, alla fine dice "beh, dipende dal tecnico". Certo a un ingegnere meccanico verrebbe in mente che ci possano essere questo tipo di inneschi. Beh, ritorno come al solito al punto di partenza. Siamo in Cima, sono tecnici, sono tecnici specializzati, fanno gli IS2, sono autorizzati V.P.I. Non l'hanno visto.

Riassumendo su questo punto, esiste un'alta probabilità che fossero visibili, perché più vecchio è l'innesco - ricordiamoci che si parla di anni - più probabile è che vi fossero altri alveoli di corrosione, altri. Sul fatto che l'innesco fosse molto risalente nel tempo è stato utilizzato... sono state utilizzate le leggi di propagazione, è stato utilizzato Paris. La relazione ministeriale in realtà a pagina 105 dà atto che esistono altri esempi di leggi di propagazione, che però sono sulla stessa lunghezza d'onda. Questo un po' per avvalorare quello che è stato detto da tutti sul punto. E

su questo punto mi piace concludere con le parole del dottor Giannino, che ci dice in discussione: "Non vi si contesta di non aver visto la cricca, questo non vi si contesta, ma non avete visto la corrosione, non avete visto lo stato dell'assile, non avete visto le bolle, non avete visto i due ritocchi, non avete visto che una sala era azzurra e una era scura. Tutto questo vi si contesta. A voi era richiesto questo".

Bene. Dall'assile spostiamoci ora negli uffici della Cima Riparazioni, per vedere cosa avevano a disposizione effettivamente a livello documentale. Cosa aveva Cima Riparazioni? Allora, ci è stato detto che le sale arrivano, io che faccio? Guardo le piastrine. Vedo che è stata fatta una revisione IS2. Vedo la data e vedo anche chi l'ha eseguita. Chi l'ha eseguita? 104. Chi è 104? Jungenthal. Io il dato lo documento... il dato, scusi, lo deduco da un documento. Il documento è prodotto da queste difese, numero 5.2 ed è stato mostrato poi anche al teste Cammarata all'udienza del 29 aprile 2015, il quale ammette appunto che questo documento gli è stato consegnato da Cima durante il famoso audit del 1° luglio 2009. Questo documento è, diciamo, in coda rispetto al documento principale che anche Cima produce, e che è quello relativo alla autorizzazione V.P.I. Quel documento quindi c'era, era nella sua disponibilità. Eccolo qua il documento. Il documento è semplice. C'è una perizia

tecnica autorizzazione, V.P.I. D.B. Schenker, c'è un'attribuzione a Cima della sigla 925. Poi in calce a seguire c'è un elenco delle officine autorizzate V.P.I. Ci sono tutte, c'è un bell'elenco, c'è anche Cima, 925, la famosa X anche su IS2, lo sappiamo. Poi si va a 104, Jungenthal, la famosa X. Dicevo prima: sembra un problema di X, l'X che non c'è perché l'esame ISO non l'hanno fatto. Questa X che di nuovo non c'è. Allora, questa X non c'è. Io sono Cima, ho già una serie di dubbi, dovrei aver maturato una serie di sospetti davanti al nostro assile. Li ho detti: difficoltà di ispezione, colorazione, presenza di ritocchi, stato ossidativo, presenza della targhetta W1. Bene. Vedo i documenti, vedo che c'è la X, la X in qualche modo mi sana. Dico: va beh, però era IS2, ha fatto tutto. Quindi questi dubbi in qualche modo se ne vanno. Ma la X non c'è su questo documento. Io non voglio entrare nel merito delle autorizzazioni, ce ne hanno parlato a lungo sul fatto che avessero la precedente autorizzazione del dicembre 2007. Il dottor Giannino sul punto è stato molto esauriente, sul fatto che non fossero perfettamente sovrapponibili, sul fatto dell'MT(?). Io non mi dilungo in questo, perché io non parlo di Jungenthal. Io parlo di Cima. Io parlo di uno che va a vedere un documento che ha nel suo ufficio e che vede che la X non c'è. Quindi, Cima non ha la precedente autorizzazione del 2007. Cima ha solo questo

documento. E ha tutti gli elementi di dubbio precedenti. Eppure non fa niente. La Commissione Ministeriale, pagina 31, in un passaggio ci dice: "Inoltre la società Cima riparazioni ha dichiarato di non essere in possesso di altri documenti richiesti dalla Commissione d'indagine, disegni del carrello, disegni delle sale montate e dei componenti del carro, certificati delle officine presso cui erano stati eseguiti gli ultimi interventi di manutenzione". Certificati. Tutti quei certificati che le difese di Jungenthal ci dicono: eh, ma avevano questo, avevano questo, la precedente del 2007, dicembre, poi marzo, ci hanno tenuto a lungo col consulente Ferr, col teste Ferr, scusate. Eppure questi documenti Cima non ce li ha, non ce li può avere. Cima ha una sua autorizzazione V.P.I. in cui in calce c'è un elenco di officine. Ci dice Tuscher sul punto, dovizia di particolari, pagina 52 del verbale 03 febbraio 2016: "Sì, trimestralmente abbiamo inserito nella pagina del nostro sito web, proprio a livello informativo dei nostri utenti, una lista delle ispezioni realizzate congiuntamente V.P.I.-D.B. Schenker. Si tratta di una lista con scopo informativo che non ha validità di certificazione". Quindi il consulente Ferr, poi Tuscher, ci insistono: "E' una pagina, ha valore informativo". Sì, ma io sono Cima. Quella pagina è rivolta anche a me. Quella pagina io la posso vedere. Io non ho altro tipo di

indagine. Oppure se voglio sapere di più mando la famosa mail, alzo il famoso telefono. Io vedo quello e basta. Proprio perché ha valore informativo dev'essere completa. E io vedo una casella vuota sotto la IS2. Quindi questi elementi di sospetto. Cima non approfondisce, non fa niente. Non chiedo rassicurazioni, non alzo il telefono, non mando una mail. Niente. Perché non vale in questo caso il principio di affidamento sul quale ieri l'Avvocato, il collega Maccioni ha molto insistito? Ci ha parlato dei tre passaggi. Il secondo, l'evitabilità concreta dell'evento. C'era un preciso obbligo di fare in questo momento, per far valere il principio di affidamento. Io dovevo fare qualcosa. C'era un obbligo di fare. Cima non lo fa, non fa niente. Sarebbe davvero bastato poco. Sarebbe bastato un obbligo di diligenza veramente - mi si passi - di infimo livello. E allora in quel caso, se io mi fossi attivata in un certo modo, avrei legittimamente potuto invocare il principio di affidamento. E poi, veramente, tutta questa superficialità, ricordiamoci, in presenza di un campanello d'allarme troppo significativo, la targhetta W1, la targhetta W1 che ci dice, ricordiamocelo, perché D'Errico ce lo spiega molto bene, ci dice "attento, attento". Ma non è che ci dice se il problema è stato... presenza di alveoli di corrosione. Mi viene in mente la domanda che lei stesso fece, Presidente. Ci sono questi



alveoli. Non ci dice dove sono gli alveoli, non è un punto A, un punto B, un punto C, un punto D. Nessuno sa dov'è questo alveolo. Però ci sono, ci sono stati. E' un assile malato, va trattato con cura. Quindi ovviamente, non sapendo dove fossero, non sapendo dove fossero, l'esame visivo andava fatto con un'attenzione, ripeto, con un'attenzione particolare, con un'attenzione che poteva essere e doveva essere pretesa da operatori Cima di quel livello.

Quindi, per concludere, sulle posizioni individuali ricordiamoci che agli atti della Procura c'è un manuale che riassume un po' tutti quelli che erano diciamo singoli... le singole mansioni, i certificati di tutti gli imputati. Per quanto riguarda chi ha operato sull'assile, Pizzadini, ovviamente cosa c'è da dire? Tutte le omissioni di cui ho dato atto, lui è quello che ha operato. Sono a lui imputabili tutte le omissioni di cui al capo di imputazione, senza alcun dubbio. Gobbi Frattini. Gobbi Frattini ha sbagliato. Ovviamente perché ha sbagliato? Perché era sovraordinato rispetto a Pizzadini, non ha controllato, non ha suggerito una procedura interna per migliorare l'esame visivo. Ce lo dice lui, ce lo dice Gobbi Frattini cosa fa. Pagina 76, verbale del 16 settembre: "Io raccolgo le normative tecniche, le divulgo ai tecnici specializzati, chi per le sale, chi per la sovrastruttura, e alla fine faccio dei

controlli documentali, delle verifiche che tutta la documentazione necessaria sia stata prodotta". E poi conclude e dice: "Io non ho le competenze per fare un accertamento di questo tipo". Ricordiamoci cosa dice... cosa dice... cosa scrive Pacchioni il 27 agosto 2009, che anche Gobbi Frattini insieme a Pizzadini è intervenuto e si è occupato della manutenzione. Si è occupato... quel documento è in atti. La figura di Pacchioni come direttore generale. Il direttore generale, basta guardare l'organigramma della Cima agli atti, è sovraordinato rispetto a Gobbi Frattini, che è responsabile di settore carri, in questo organigramma. Quindi che significa? Che Gobbi Frattini risponde a Pacchioni. Beh, se risponde a Pacchioni... perché Pacchioni non è amministratore... in questo caso era direttore generale, all'epoca della revisione... dell'esame visivo sulla sala, presunto tale esame visivo. Quindi è sovraordinato. Che significa? Che Pacchioni non può che essere responsabile del lavoro di Gobbi Frattini. E' sopra di lui. Aveva necessariamente... doveva necessariamente operare un controllo su quanto effettuato da Gobbi Frattini, che a sua volta controllava Pizzadini. Quindi... e sappiamo che questo controllo non l'ha fatto. Quindi c'è una missione importante anche in Pacchioni, anche in Pacchioni come direttore generale. Ripeto, basta guardare l'organigramma della Cima. Peraltro, questa è così, una nota mia, sono andata a

vedermi la nomina come direttore generale del marzo 2005. In realtà è una procura abbastanza ampia, non ci sono particolari limiti. Forse è quasi sovrapponibile a quella di un amministratore unico, cosa che poi vediamo diventerà. Quindi anche Pacchioni, a mio sommo parere, è responsabile. C'è un'omissione importante anche in lui, molto importante. E' sopra Gobbi Frattini nella scala gerarchica. Vighini. Vighini è una figura importante anche lui. Vighini ricordiamoci cosa sottoscrive. Il famoso documento di uscita di cui si è detto all'inizio dice: "Garantisce l'idoneità del carro a circolare in sicurezza". Lui garantisce questo in mancanza di una verifica effettiva, di un esame visivo e delle sue risultanze. Dice: "I lavori non pregiudicano la sicurezza di esercizio". Quindi lui assume una funzione di garanzia non solo su una revisione G4.8, assume una funzione di garanzia soprattutto su un carro completo, in cui due componenti sono stati sostituiti. Questo è quello che - qui è veramente gravissimo - sottoscrive Vighini. Ma lui lo sa cosa è stato fatto? Vighini lo sa cosa è stato fatto? Come fa a saperlo? Gliel'ha detto Pizzadini - mi si passi la battuta - in ascensore, a pausa pranzo? Quando gliel'ha detto? Non vi è traccia documentale, manca questo passaggio sull'esame visivo, manca. Il dottor Giannino a Gobbi Frattini glielo chiede. Glielo chiede: "Ma questo documento ma dov'è? Ma come si fa a

sapere che avete fatto lo stesso... gli stessi controlli delle sale che erano originariamente montate? Ma dov'è"? E lui dice: "Ma, non è stata documentata", ma presume sia stata fatta - perché quello era il loro *modus procedendi*. Ah, sì? E qual era questa attività? Ricordiamocela questa attività, perché è importante anche ai fini del fatto che la Cima fosse certificata ISO. L'attività, lo ripeto per l'ennesima volta, conformità della sala arrivata a quella che effettivamente io ho richiesto, verifica dell'azienda che ha effettuato la revisione, verifica del tipo di revisione e verifica dei danni da trasporto, ivi compresa l'integrità della verniciatura. E' un'attività troppo importante e se manca questa attività io non posso verificare che sia stata effettivamente fatta, verificare chi l'abbia compiuto e se quella persona fosse competente. Tracciare un processo aziendale. Questo è un processo aziendale importante. Ed allora, appunto, è più che legittimo il dubbio sul fatto che non abbiano eseguito ciò che dicono di aver fatto. Gli stessi consulenti, il professor Nicoletti: "Ma, secondo me un controllo visivo deve essere fatto, e secondo me l'hanno fatto". Dov'è la traccia? Dov'è la prova? Dov'è? Anche Bonora ce lo dice: "Deve essere fatto". La prova non c'è. La prova non c'è perché non c'è agli atti quel famoso documento originariamente sottoscritto da Pizzadini, scarto sala 1, scarto sala 2, ISO crocetta. Non c'è

questo documento, non c'è. Ma non solo non c'è questo documento, manca anche a monte un protocollo interno sull'esame visivo. Non c'è, non c'è niente di tutto questo. Ovviamente nella catena di responsabilità questo non può portare che a risalire fino a Pacchioni. E con questo sul punto ho concluso.

PRESIDENTE - Grazie, Avvocato.

AVV. PEDONESE - Avrei le posizioni...

PRESIDENTE - Vuole... vuole continuare sulle posizioni delle sue Parti Civili.

AVV. PEDONESE - Sì.

AVV. MANDUCHI - Scusi, Presidente, posso approfittare della pausa per chiedere di essere messa a verbale? Non volevo interrompere prima. In sostituzione dell'Avvocato Stile, Carla Manduchi.

AVV. GIGLIO - Presidente, chiedo scusa...

PRESIDENTE - Buongiorno.

AVV. GIGLIO - Buongiorno. Anche io, Avvocato Domenico Giglio, in sostituzione dell'Avvocato Scalise. Grazie.

AVV. BINI - Stessa cosa, Presidente buongiorno, Avvocato Bini. Mi ha sostituito l'Avvocato Caivano e sono arrivato, grazie.

AVV. PEDONESE - Allora, ieri l'Avvocato Nicoletti è stato talmente bravo su questo punto, a introdurre questo punto, che io non potrò fare altrettanto. Come lui non posso esimermi, ovviamente, dal parlare delle posizioni

individuali, perché questo è anche il nostro compito.

Io parlo di Pucci Mirella e di Vincenzo Massimo Orlandini, due persone coinvolte in questo processo, due persone che quella notte... ce lo vengono a dire all'udienza del 21 gennaio 2015, entrambi ci hanno raccontato quella notte, non ve la sto a ripetere. Entrambi ci hanno raccontato cosa hanno visto per una notte intera o cosa hanno visto nei giorni successivi. Queste due persone, soprattutto Pucci Mirella, è cresciuta in Via Ponchielli, c'è stata fino a poco tempo prima. Ci sarebbe dovuta ritornare, perché aveva la casa pronta. Pucci Mirella ci dice che nelle sue case, perché sono praticamente due civici, il 17 e il 21, nelle sue case sono morte undici persone. Sono tante undici persone. Più tutte quelle... è morto suo padre, soprattutto. E' morto Pucci Mario, è morta la sua badante Ana e sono morti poi tanti amici, perché era la strada della vita quella lì. Io credo che il danno... quantificare un danno dopo una cosa del genere sia veramente molto complicato. Ce lo dice lei: E' stato il dolore più grande della mia vita". Tuttora ne pagano le conseguenze e tuttora si curano, sia lei che il marito. Sulla Pucci è venuta la dottoressa Giada Marini a parlarci di lei. E' venuta, ci ha parlato di che danno è ipotizzabile nel caso di specie, ci ha parlato di una percentuale. Ha detto che è sicuramente accertato il

danno post-traumatico da stress nella misura del 30 per cento secondo le tabelle di Milano. La signora Pucci da allora non riesce... non riesce a fare la stessa vita di prima. Peraltro anche sull'aspetto, questo sull'aspetto diciamo proprio di lei, della persona. Per quanto riguarda il danno materiale si diceva, dicevo prima che aveva... erano due immobili, erano un magazzino, un appartamento e poi altri due appartamenti al piano terra. Questo danno è stato quantificato, è stato quantificato dal geometra Flavio Bonuccelli ed è stata acquisita una relazione. Io ovviamente nelle mie conclusioni riporto in maniera abbastanza esaustiva, credo, tutte le varie voci di danno, che già avevo indicato nella costituzione di parte civile, che comunque ho riportato precisamente.

IL signor Orlandini stessa cosa. Il marito della signora Pucci, lì quella notte, ha avuto grossi danni, perché anche lui conosceva tutti, anche lui era stato lì tanti anni, per undici anni. La cosa che mi ha colpito del signor Orlandini è proprio che più volte ha riferito di un'impotenza, perché questa cosa è stata veramente enorme, nessuno di noi può capire cosa è stato essere lì quella notte, anche purtroppo come semplice spettatore. Ci ha parlato del suo percorso, delle sue difficoltà, del cambio di vita. Ce l'hanno detto tutti e due, lui e la moglie. E poi quello che m ha colpito è che sul finale lui ha detto: "Io in questo processo ci voglio rimanere".

Il signor Orlandini ha rifiutato l'offerta pervenuta veramente a ridosso della chiusura dell'istruttoria dibattimentale. L'ha rifiutata, non l'ha proprio voluta nemmeno considerare. Anche per lui è venuta la dottoressa Monica Tomagnini e anche per lui è stato riscontrato un danno post-traumatico da stress nella misura del 30 per cento, sempre secondo le tabelle di Milano.

Quindi a questo punto io depositerei le conclusioni, alle quali mi riporto e quindi le do per lette, e avrei concluso.

PRESIDENTE - Grazie, grazie. Avvocato Dalla Casa, prego.  
Avvocato Dalla Casa, prego

<b>CONCLUSIONI DELLA PARTE CIVILE – AVV. M. DALLA CASA</b>
--

AVV. DALLA CASA - Buongiorno.

PRESIDENTE - Prego.

AVV. DALLA CASA - Buongiorno. Io discuterò nel nome delle Parti Civili Associazione Matteo Valenti, della quale è presente in aula perché giunta ora la signora Gloria Puccetti, Stefania Cataldo e Serena Maccioni. Anch'io in via preliminare mi riporterò e mi riporto a tutte le argomentazioni articolate dai rappresentanti della Pubblica Accusa e degli altri Patroni di Parte Civile. Io ho predisposto - e ovviamente sono a disposizione, anzi, vorrei consegnarvele - tre copie dell'elenco dei documenti ai quali farò riferimento nel corso della mia



esposizione. Ne farò riferimento in maniera esplicita, menzionandoli, oppure farò riferimento in maniera implicita al loro contenuto. Accanto a ciascuno di essi è riportato il numero della produzione compiuta dalla Procura della Repubblica o dalle Parti Civili e l'udienza nella quale la produzione stessa è avvenuta. Ho copie anche per i rappresentanti della Pubblica Accusa e per i Difensori. Sono qua ovviamente a disposizione.

PRESIDENTE - Grazie.

AVV. DALLA CASA - Analogamente, in termini di copie, ho conclusioni e notula, conclusioni e notula che - dando per lette le conclusioni - vado già a depositare, col consenso di tutti. Concludo anche - e finiamo questa parte preliminare - per conto dell'Avvocato Capri depositando, prima che me lo dimentichi, notula e conclusioni anche per lei.

PRESIDENTE - Conclude anche per Codacons.

AVV. DALLA CASA - Codacons, esattamente. Deposito conclusioni e notula e ci siamo.

Allora, di cosa mi dovrò occupare? Allora, le posizioni che mi riguardano sono la logica conseguenza di quanto ha detto l'Avvocato Nicoletti ieri. Voi sapete che abbiamo lavorato in team, Nicoletti ci ha portato in Germania e in Austria, l'Avvocato Pedonese ci ha riportato in Italia presso Cima e ora è il momento di parlare delle ferrovie nazionali. Io parlerò quindi sia di F.S. Logistica, e per

F.S. Logistica gli imputati di riferimento per quanto mi riguarda sono Castaldo, Soprano e Galloni, sia di Trenitalia, e per quanto mi riguarda gli imputati di riferimento saranno soltanto Castaldo e Soprano. Perché? Perché io mi occuperò solo ed esclusivamente di una specifica contestazione e cioè l'omessa verifica del compimento della manutenzione tanto in Jungenthal quanto in Cima, ciascuno per quanto di competenza, ovvero l'omessa attivazione affinché si sia accertato che la manutenzione fosse stata correttamente compiuta. Per questo rispetto a Trenitalia le posizioni personali di riferimento sono soltanto le due che ho menzionato, perché solo a queste due vi è contestato questo profilo di responsabilità.

F.S. Logistica. Allora, per quanto riguarda F.S. Logistica la premessa vuole che io mi astenga dal verificare tutti i passaggi societari che sono intercorsi su F.S. Logistica, quindi se e quando menzionerò F.S. Cargo o Cargo Chemical, noi sappiamo che in realtà noi parliamo di F.S. Logistica. I passaggi societari sono tutti in atti e questa precisazione era doverosa.

Se vi è una contestazione sul compimento di una omissione, il primo problema che mi sono posto è andare ad accertare il fatto storico. Questa omissione è realmente avvenuta? E quali sono le fonti di prova che ci conducono a lei? La prima fonte di prova è la deposizione

dell'ispettore Laurino, pagine da 146 a 152 dell'udienza del 04 giugno 2014. Gli si chiede: "Ispettore, nel corso della sua attività di indagine ha avuto modo di verificare se Cargo Chemical in qualche maniera avesse acquisito documentazione relativa alle caratteristiche tecniche del rotabile o copia dei piani di manutenzione da G.A.T.X."? La risposta è no. E gli si chiede: "Ma F.S. Logistica ha mai saputo, ovvero quando ha saputo che in Cima era avvenuta la sostituzione dell'assile, che quindi era avvenuta la sostituzione di un componente di sicurezza"? E l'ispettore Laurino ci dice: "Ma F.S. Logistica non l'ha mai saputo, non c'è traccia di questo". Questo dato ci viene confermato anche da un testimone della Difesa, l'ingegner Pietro Vicino, responsabile dell'ufficio organizzazione del personale e legale di F.S. Logistica. L'udienza di riferimento è l'udienza del 24 febbraio 2016, un'udienza alla quale farò spesso riferimento anche per altre deposizioni, perché perlomeno per l'impostazione e i ragionamenti che io ho articolato questa udienza, che è stata dedicata all'escussione dei testi a difesa, per me è stata molto importante, perché ho tratto molti spunti di riflessione che mi hanno poi ovviamente condotto alle richieste che ho depositato prima.

Allora, che dice l'ingegner Pietro Vicino? A pagina 12 del verbale lui si preoccupa intanto di qualificare

l'attività di F.S. Logistica: "F.S. Logistica cura tutte le fasi organizzative che servono per portare la merce da un punto A ad un punto B. E' colei che assembla, gestisce, pianifica, mette insieme le varie fasi dello spostamento della merce". Conferma che i carri li ha ricevuti F.S. Logistica. Ma quando gli si chiede se sono stati acquisiti i piani di manutenzione e documentazione tecnica su rotabile, lui dice "no, non li abbiamo". Perché non li abbiamo? Lo spiega. Perché chi noleggia il carro è tenuto a darci una macchina che funzioni perfettamente e sia in regola con le condizioni di sicurezza, quindi noi non dovevamo fare niente, non era questo il nostro compito. Risponde esattamente: "Non lo facevamo perché la manutenzione era curata da qualcun altro". Ulteriori elementi di conferma di questo dato storico li abbiamo poi da due altre considerazioni. Sicuramente il fatto oggettivo che documentazioni attinente a queste verifiche e a queste richieste non vi sono. E poi ovviamente, seppure in maniera indiretta, la famosa mail dell'ingegner Lombardi mostrata dalla Pubblica Accusa, perché è ovvio che se Trenitalia avesse avuto modo di conoscere che F.S. Logistica aveva acquisito questa documentazione l'avrebbe chiesta lei, o comunque prima di andare alla G.A.T.X. l'avrebbe richiesta a F.S. Logistica.

Ora, prima di andare avanti, quindi esaurito questo tema,

prova dell'omissione compiuta, bisogna fare un passaggio un po' particolare. Io non parlerò dei contratti sottoscritti da F.S. Logistica, perché non mi interessano, o perlomeno mi interessa solo uno o due punti in particolar modo, ma degli altri contratti io francamente non ho interesse a parlare. Però bisogna capire una cosa. Per capire a quale disciplina normativa si doveva ispirare l'operato di F.S. Logistica bisogna transitare dalla verifica di cosa ha fatto, perché se non si capisce e non si prova qual è l'attività che in concreto ha compiuto, è impossibile andare ad individuare le fonti normative che quell'obbligo giuridico che si assume come violato ha fatto derivare le conseguenze oggetto di contestazione. Dai contratti, che non menzionerò, abbiamo la prova di una serie di cose però. Primo: F.S. Logistica ha stipulato un contratto con la Aversana Petroli per portare GPL da un punto A ad un punto B. Ha stipulato un contratto con la G.A.T.X. di noleggio dei carri. Ha stipulato un contratto con Trenitalia, contratto di trazione. E' colei che riceve le comunicazioni relative alla manutenzione, nel senso che è G.A.T.X. che dice a F.S. Logistica "porta i carri alla Cima", è G.A.T.X. che dice a F.S. Logistica "vatteli a riprendere". E quindi F.S. Logistica ha realizzato le condizioni fattuali e giuridiche per l'ingresso dei vagoni nel nostro territorio e, attraverso le proroghe

contrattuali, ha realizzato le condizioni di fatto e giuridiche per la loro permanenza per quattro anni e mezzo. Questo è il primo contributo causale diretto a questa vicenda.

Ora, io ho sempre capito poco quando si diceva in questa aula, in sede di udienza preliminare, ma è stato detto anche durante questo processo: "Beh, noi non dovevamo fare nulla, noi siamo degli spedizionieri, noi che c'entriamo"? Ho sempre pensato che ci fosse qualcosa che non tornava, che non tornasse, e non riuscivo però a far girare gli ingranaggi. Ho cominciato a prendere appunti, non mi prendete per megalomane, ma mentre ho cominciato a prendere note e appunti mi è venuto in mente Albert Einstein, quando diceva "la mia matita è molto più intelligente di me perché quando scrivo capisco più di quando penso". E' successo anche a me. Perché in realtà l'avevo sotto gli occhi la questione, il nodo. E' che F.S. Logistica non è solo uno spedizioniere, lo dice il nome, F.S. Logistica fa logistica, presta servizi di logistica. Basta leggere la visura, produzione della Procura numero 716 all'udienza del 29/10/2014. Che ci troviamo scritto? Che tra varie... tra tante altre cose, l'attività, l'oggetto sociale di F.S. Logistica è rappresentato, tra gli altri, dalla gestione di strutture di logistica quali interporti, centri intermodali terminali, nonché l'esercizio nelle strutture

sopraindicate di attività di logistica, quali carico e scarico di merci e beni in genere. Quindi, possiamo dire, una volta individuata una prima parte di attività svolta da F.S. Logistica, ne abbiamo un'altra, consistita - e poi lo vedremo - nel carico e scarico della merce e con tutto quello che ciò comporta. Allora, quale normativa applicarsi? Non è solo quella dello spedizioniere. Ora, nel capo di imputazione si fa riferimento a tutta una serie di norme di cui si assume la violazione. Io mi occuperò solo di alcune di queste, non perché le altre non le voglia considerare, ma proprio per cercare di limitare il mio intervento, il che non toglie che anche se andiamo a verificare profili di colpa specifica poi in realtà il problema a mio parere è molto più vasto, potendo sfiorare sicuramente nella violazione di quei principi di diligenza e di precauzione di cui abbiamo tanto sentito parlare in questa aula.

Allora, primo punto. F.S. Logistica è sottoposta o no alla disciplina del Decreto Legislativo 162 del 2007? Io dico di sì. E spero di convincervi. Allora, Decreto Legislativo, articolo 1: "Il decreto disciplina le condizioni di sicurezza per l'accesso al mercato dei servizi ferroviari. L'obiettivo che si pone il Decreto Legislativo è il mantenimento"... bla bla, bla bla, bla bla... e il costante miglioramento della sicurezza ferroviaria attraverso diverse cose. Una di queste cose è

"l'assegnazione di compiti e la ripartizione delle responsabilità tra i soggetti interessati". Articolo 2, cosa ci dice? L'ambito di applicazione. L'intero sistema ferroviario. Ora, che cos'è un sistema? Beh, possiamo dire che è un insieme di elementi tra di loro interlacciati, destinati a relazioni reciproche in vista o dello svolgimento di un'attività o del perseguimento di uno scopo comune. E il sistema ferroviario che cos'è? Beh, sistema ferroviario è tutto ciò che è funzionale al treno che viaggia sui binari. Non è il treno che viaggia sui binari. E' tutto ciò che è antecedente, concomitante e successivo. L'antecedente è dato da tutte quelle operazioni e attività di carattere accessorio e strumentale che consentono di mettere il treno sul binario in condizioni sicure. Cioè che è concomitante non può essere altro che tutto ciò che ha lo stesso scopo, ma che non solo migliora ciò che è derivato dalla prima fase, ma che ovviamente implementa ciò che è derivato dalla fase antecedente, migliorando e garantendo le condizioni di sicurezza del treno che viaggia. La fase successiva è trarre ovviamente dai dati e dall'esperienza dei primi due passaggi quanto è utile per migliorare i due passaggi stessi. Chiacchiere, parole, lo capisco. Però l'articolo 8 comma 2 del Decreto Legislativo ci dice qualcosa di più, perché dice "resta impregiudicata la responsabilità di ciascun fabbricante, fornitore di



servizi di manutenzione, addetto alla manutenzione dei vagoni, fornitore di servizi o ente appaltante" - di fare cosa? - "assicurare che il materiale rotabile" - materiale rotabile - "gli impianti, gli accessori, i materiali e i servizi offerti siano conformi ai requisiti richiesti e alle condizioni di impiego". Perché? Perché possano essere utilizzati dall'impresa ferroviaria e dal gestore in modo sicuro. Fornitore di servizi. E la logistica non è forse una fornitura di servizi? Non è forse una prestazione di servizi? Certo che lo è. E sono servizi accessori e funzionali al treno che corre sui binari, perché anche quelli servono a garantire la sicurezza del viaggio. Ora, la cosa particolare che mi ha colpito - ma sicuramente questo è un problema personale - è che io francamente nella visura della parte relativa all'attività sociale, all'oggetto sociale di F.S. Logistica, nella visura non ho trovato la parola "ferroviari". Però ovviamente parliamo di questo. Parliamo di questo sia perché è ciò che ha fatto in concreto, sia perché F.S. Logistica, come le altre società del gruppo, sono gli strumenti attraverso i quali la Holding persegue il proprio obiettivo, che è quello dell'esercizio ferroviario. Se quello che ho detto è vero - ed io credo che lo sia - il 162 responsabilizza F.S. Logistica per la sua parte di sistema, per quella parte di servizi che ha svolto in questa vicenda. E se così è

vuol dire che deve garantire anche la bontà dei materiali rotabili che fornisce, perché di fatto è F.S. Logistica che dà in uso a Trenitalia il materiale rotabile, è lei che realizza le condizioni giuridiche di fatto per l'ingresso, per il mantenimento dei vagoni. Ma che se ne fa? Nulla. Lo dà a Trenitalia, perché lei non può farci niente, se non alcune cose che ora vedremo. Quindi 162 del 2007. E poi andiamo oltre però. E qui siamo al confine tra l'attività pericolosa, tra le norme del Testo Unico in materia di sicurezza sul lavoro e il 2087 del Codice Civile. Perché dobbiamo scendere sul campo adesso, andiamo sul concreto. E ancora ci soccorre il teste Vicino, famosa udienza del 24 febbraio 2016, pagina 44: "A noi come società di logistica ci era stato richiesto non dal cliente, non da G.A.T.X., non dalla Aversana Petroli, ma dalla raffineria Sarpom di San Martino di Trecate di occuparci delle operazioni di carico e scarico all'interno della raffineria, un'operazione di stabilimento. Di solito non ci viene chiesto, ma in questo caso questo è avvenuto". Chiede il Pubblico Ministero: "E le manovre all'interno dello stabilimento chi le faceva"? Risponde Vicino: "Noi lo facevamo, noi, nel senso che le operazioni di carico e scarico... non esiste caricare quindici carri insieme" - questo è logico - "credo venissero caricati un paio per volta, e ci descrive anche l'operazione. C'è una tettoia, c'è la

pipeline, vengono presi due carri per volta e portati sotto la tettoia, si attaccano i bocchettoni, si carica, poi si staccano i bocchettoni, si riportano via i carri pieni e si riportano i carri vuoti. L'interfaccia con Trenitalia si ha nel momento in cui i carri completi vengono portati al cancello del raccordo e Trenitalia, come dice Vicino, questa è una frase famosa, c'è un omino che se li viene a prendere, un omino di Trenitalia che se li viene a prendere. E aggiunge Vicino che loro svolgevano, essendo loro compito, sulla base del rapporto contrattuale con Aversana Petroli, anche andare a verificare la bontà dell'efficienza delle valvole, tutti i giorni controllavano le valvole di sicurezza delle cisterne. Ora, quando al teste Vicino gli si chiede "ma le manovre chi le faceva"? o comunque "le manovre con quale locomotore avvenivano"? lui ovviamente si perde. Ma ci soccorrono altre cose. Su questo punto la prova credo che sia pacifica, e vi dimostro perché. Intanto, primo riferimento, Disposizione organizzativa numero 3/P del 30 giugno 2008, produzione Procura ai numeri 55 e 87, udienza 04 giugno 2014. Ora, noi sappiamo che F.S. Logistica è coinvolta in questa vicenda come Business unit industria chimica e ambiente. Se noi leggiamo la disposizione organizzativa, si dice che tra le altre cose l'area di responsabilità di tale unità organizzativa comprende anche la gestione delle manovre ferroviarie

all'interno degli stabilimenti dei clienti e dei servizi di carico e scarico dei prodotti. Quindi la prova è che te puoi fare queste cose perché sono previste nell'attività che vai a fare. E se non ricordo male - faccio un salto in avanti rispetto alla mia esposizione ma credo che sia utile farlo ora - il teste Landozzi all'udienza del 29/10/2014, pagine 46 e seguenti, dice proprio questa, dice cioè che all'interno della Business unit industria chimica e ambiente c'è un'unità operativa, c'è un servizio operativi, gente che fa quell'attività, personale di F.S. Logistica che all'interno di quella Business unit fa quell'attività. Gli si chiede anche, da parte del Pubblico Ministero: "Ma questa attività di stabilimento quindi"... che, capite anche voi, è molto importante, molto delicata; è pericolosa, è ovvio, siamo all'interno di una raffineria, facciamo operazioni di movimentazione carri che contengono materiale pericoloso, facciamo operazioni di carico di materiale pericoloso all'interno di un ambiente pericoloso. E il fatto che ci siano moltissime misure di protezione e di sicurezza confermano che l'ambiente è pericoloso. E allora gli si chiede a Landozzi: "Ma queste attività sono state prese in considerazione nel DVR, nel Documento di valutazione dei rischi di F.S. Logistica"? "No, non ci sono riferimenti di questo genere". "E per quanto riguarda i rischi derivanti dalle manutenzioni di questi carri,

questi carri che vengono movimentati e utilizzati all'interno di questi raccordi"? "Niente, niente". Abbiamo altri elementi però che ci confermano che F.S. Logistica si è occupata di questi profili. Pensiamo al contratto - ahimè, ne devo parlare, ma velocissimamente - con Trenitalia. Il contratto con Trenitalia è un contratto che dice: mi trasporti questi vagoni dal punto A al punto B. E si dice, e dice Trenitalia: se te vuoi delle prestazioni, dei servizi accessori di altra natura, me li chiedi e me li paghi. Di queste richieste di prestazioni di servizi accessori e strumentali al trasporto non c'è traccia. Se voi andate a vedere l'allegato tecnico economico al contratto tra Trenitalia e F.S. Logistica, si parla del trasporto e dei prezzi. Non ci sono altre condizioni. Quindi non ci sono altre prestazioni. Abbiamo poi l'accordo quadro tra la Sarpom e F.S. Logistica, accordo quadro con cui la Sarpom dice a F.S. Logistica: io ti chiederò e ti chiedo di svolgere una serie di servizi" - vi ricordate cosa abbiamo detto prima, il teste Vicino ha detto "la raffineria ci ha chiesto di far delle cose", è questo - "e li fai sulla base e in base alle condizioni di questo contratto". Ma c'è un documento che taglia la testa al toro ed è la comunicazione interna numero 13 del 2007 di Trenitalia, produzione della Procura al numero 871 del 29 ottobre 2014. Questo documento è una comunicazione interna,

quindi Trenitalia lo manda al suo personale. E dice: guardate, tra la F.S. Logistica e la raffineria, di Trecate ovviamente, è intercorso un accordo, per cui vi dico che F.S. Logistica è l'organo di gestione - organo di gestione - perché la proprietà del raccordo e della raffineria l'ha nominata come tale. E in questa comunicazione vengono descritte le cose che l'organo di gestione, F.S. Logistica, è chiamata a fare. A pagina 2 si dice e si legge che autorizza l'ingresso dei carri all'interno del raccordo e dello stabilimento. Si dice che blocca le operazioni di stabilimento incompatibili con movimentazione dei carri. Dice che garantisce che non ci siano operazioni in corso incompatibili con le operazioni di carico e scarico. E poi a pagina 4 fa l'elenco di tutte le cose che F.S. Logistica è chiamata a fare all'interno della raffineria: "Restano di competenza dell'organo di gestione, sia per il binario di collegamento che all'interno di tutto il polo logistico, le attività di dirigenza della manovra, sorveglianza della manovra, autorizzazione della manovra, comando della manovra, esecuzione della manovra". F.S. Logistica movimentata i carri con proprio personale all'interno dello stabilimento. Quella è attrezzatura di lavoro per i dipendenti di F.S. Logistica, è attrezzatura di lavoro per coloro che sono appartenenti all'unità operativa della Business unit industria chimica e ambiente

menzionata da Landozzi. E se è attrezzatura di lavoro, beh, le conseguenze le capite anche voi. Ma è anche attività pericolosa. Guardate, il fatto che questa movimentazione... perché a me francamente sembrava strano che Trenitalia si fosse spogliata di questo problema. Ma ce lo dice un teste della difesa, il teste Guidi. Il teste Guidi, sempre a questa benedetta udienza del 24 febbraio, a pagina 202, sentito dall'Avvocato Piazza, dà delle risposte tranchant. L'Avvocato Piazza gli chiede: "Scusi, ma voi di Trenitalia sistemi per evitare che si verificassero incidenti ma ne avete mai adottati"? Perché questo è il tono della domanda. E Guidi dice, io leggo, sono quattro righe ma le voglio leggere: "Dunque, i deragliamenti in linea, perché noi parliamo di deragliamenti in linea, perché diciamo la possibilità di deragliamenti di treni di merci pericolose in manovra era stata eliminata, in quanto Trenitalia effettuava ed effettua solo treni completi". Quindi la parte in manovra, che comunque è una parte consistente, non viene considerata. Trenitalia fa solo evidentemente trasporti di treni completi. E quel tipo di manovre non fanno parte evidentemente del suo lavoro. Quel tipo di manovre di cui abbiamo parlato prima, ovviamente, evidentemente non sono state prese in considerazione. Perché? Perché non le faceva. Ora, io francamente che si tratti di attività pericolosa quella fatta all'interno di questi

stabilimenti credo che francamente sia difficilmente contestabile. Mi si potrà dire forse che l'attività pericolosa è quella che è indicata come tale dalle norme. Non è così. L'attività pericolosa è quella che di fatto è tale, o per i mezzi, o per le caratteristiche, o per le modalità. Ed è anche vero che vi sono sentenze della Cassazione Civile che dicono che l'esercizio ferroviario non è attività pericolosa perché serve a soddisfare esigenze primarie della collettività, ma dice anche che questo è vero salvo che l'evento di danno sia conseguenza di uno specifico profilo o modalità dell'esercizio ferroviario. E' esattamente quello che è capitato nel nostro caso.

Ora, a questo punto vogliamo parlare dell'atteggiamento complessivo che questa società ha avuto rispetto alla vicenda in oggetto. Allora, partiamo però da un dato e vorrei partire dalla deposizione dell'ispettore Laurino del 04 giugno 2014, pagine 20-21. Cosa ha fatto questo carro? Noi abbiamo anche lo storico del carro in atti. E' la produzione numero 74 e numero 1140 della Procura, avvenute rispettivamente all'udienza del 04 giugno 2014 e del 29 ottobre 2014. Sono riportate anche quelle. E ci dice in sostanza che questo carro è stato sempre in Italia. Questo carro ha viaggiato sempre nel nostro Paese, salvo per settemila chilometri all'estero nel 2005. Ora, noi abbiamo sentito parlare del manuale unico



per l'eccellenza sostenibile di F.S. Logistica e abbiamo sentito riportare passaggi - che io vi risparmio, ovviamente - sulla estrema attenzione che F.S. Logistica fa per la selezione dei propri fornitori. Perché? Perché dobbiamo garantire la bontà del servizio, dobbiamo garantire l'idoneità di ciò che noi mettiamo in mano ad altri. Io credo che in questa vicenda sia stata sottovalutata una cosa a mio parere gravissima, che dimostra come sia stato trattato l'argomento sicurezza all'interno di F.S. Logistica. E' l'ultimo accenno che faccio ai contratti. Articolo 4 del contratto di noleggio tra G.A.T.X. e F.S. Logistica: "Il canone di noleggio e il programma di manutenzione devono essere elaborati dal locatore, tenendo conto di un tetto massimo di cinquantamila chilometri di percorrenza per carro merci e per singolo anno di contratto. Il locatario deve comunicare al locatore con cadenza trimestrale l'effettiva percorrenza del carro". Perché? Perché i piani di manutenzione, tra le altre cose, devono tenere conto della percorrenza e delle condizioni di percorrenza. Questo è un parametro essenziale per far sì che i piani di manutenzione siano elaborati in maniera adeguata e quindi siano buoni. Deposizione Landozzi, 29 ottobre 2014, pagine 61 e 62: "A me non risulta che sia mai stata data attuazione all'articolo" - bla bla, bla bla - "secondo il quale il locatario del carro deve

comunicare al locatore, con cadenza trimestrale, l'effettiva percorrenza del carro". Né F.S. Logistica né Trenitalia lo hanno fatto. Scusate, ma questi vagoni sono in Italia dal 2005. E' dal 2005 che F.S. Logistica li ha portati qua e li fa rimanere qua. Ma non avete mai comunicato nulla? Perché se così è, beh, non vi viene il sospetto che forse i piani di manutenzione associati a quel carro forse non sono fatti proprio bene? Io so che ho un dato fondamentale, perché quei piani di manutenzione fatti dal detentore siano fatti bene. Devo trasmetterli. Non lo faccio per cinque anni, questi dati non mi vengono chiesti ed io non trasmetto nulla. Ma il problema non è quindi che io non ho trasmesso o che non mi è stato richiesto niente. Il problema è che nessuno si pone il problema. Ma come, il mio fornitore di materiale rotabile non mi chiede dati fondamentali? Ma siamo sicuri quindi che sia un fornitore affidabile? E' questa la selezione che viene fatta? Si dirà: ma F.S. Logistica, spedizioniere, bla bla, bla bla, come faceva a saperlo? Ve lo dico subito. Produzione della Procura numero 857, dell'udienza del 29 ottobre 2014. E' una comunicazione inviata da F.S. Logistica alla Polizia di Stato, con cui si dice... anzi, con cui F.S. Logistica si vanta - leggo testualmente - di "essere in grado di poter riferire tempestivamente il chilometraggio compiuto dal carro se il proprietario lo richiede". Se il proprietario lo

richiede.

Ed allora concludo e concludo su F.S. Logistica - non me ne vogliano i rappresentanti della Pubblica Accusa - in maniera difforme, perché io non credo che si debba parlare di superficialità, sciatteria, disinteresse. No. Tutti coloro che hanno parlato per F.S. Logistica hanno detto: noi queste cose non le dovevamo fare perché non ci competevano. Allora vuol dire che su questa cosa ci avete ragionato. Allora avete scelto di non fare, perché questa roba qui, questa normativa che si assume violata non è roba nostra, non ci riguarda. La nostra attività è un'altra. Badate bene, io sto parlando dei massimi livelli della colpa, su questo voglio essere chiaro. E perché massimi livelli? Perché tutto questo ragionamento difensivo si basa su due errori: il primo errore: valuto male ciò che faccio, perché io non faccio solo lo spedizioniere; e il secondo errore: che valuto male la norma che mi si deve applicare.

Su F.S. Logistica ora concludo, concludo con le parole dell'ingegner Castaldo, che riassume nelle sue dichiarazioni spontanee tutto quello che io ho detto. E a mio parere è sconvolgente. E' l'udienza del 15 giugno 2016. Ci dice: "F.S. Logistica come spedizioniere tra i suoi compiti aveva sicuramente quello di verificare l'idoneità dei carri rispetto alla merce da trasportare e aveva tra i suoi compiti anche quello di controllare

l'integrità esterna e le risposdenze delle tabelle, le date, le revisioni"... eccetera, eccetera. "Non altri compiti, anche perché non aveva e non ha personale competente e non rientra nei suoi compiti". Ci dice che è uno spedizioniere, che quindi non doveva fare nient'altro, e ci dice per di più che non ha personale competente per fare delle cose, che non sono delle attività concretamente svolte, erano doverose da fare. Se scelta aziendale è, ecco perché io dico che dobbiamo rivolgere il dito verso la dirigenza, e sono gli imputati che ho menzionato prima.

Ed ora Trenitalia. Il punto di partenza per Trenitalia, per quanto mi riguarda, è ancora una volta lo stesso. Si contesta una omissione. Andiamo ad accertare quali sono, andiamo a verificare, a individuare quali sono le prove dell'avvenuta omissione, e poi discuteremo dei profili giuridici.

Allora, di sicuro il ruolo di Trenitalia qui è molto chiaro. Ha trasportato, ha - potremmo dire con un termine molto brutto - trazione i carri dal punto A al punto B, diciamo sicuramente dal gennaio 2009 al 29 giugno 2009. Allora, prova della omissione. Deposizione teste Paoletti, ancora una volta 24 febbraio 2016. Chi è Paoletti? E' il responsabile della struttura manutenzione cargo. Che ci dice: "L'officina che fa la manutenzione registra l'attività che fa, ne garantisce la

tracciabilità, garantisce l'impiego di personale formato e l'impiego dell'attrezzatura". "Benissimo" - gli dice il Pubblico Ministero - "e Trenitalia ha mai chiesto a qualcuno, a G.A.T.X., di documentare tutto questo"? "No. No". Secondo, deposizione Zallocco, udienza 08 luglio 2014, pagine 90-92. Domanda del Pubblico Ministero: "Trenitalia ha mai chiesto tale documentazione o ha mai preteso, da parte del detentore o di F.S. Logistica, controlli di questo tipo"? Risposta: "Dall'analisi della documentazione che abbiamo acquisito, dalle indagini fatte" - bla bla, bla bla, bla bla - "no".

Terza fonte di prova, il direttore dell'Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria, deposizione del 24 giugno 2015, pagine 50 e seguenti. Lui fa riferimento a una nota A.N.S.F. del 07 luglio 2009, produzione Procura numero 1162, avvenuta all'udienza del 29/10/2014. Gli si domanda a Chiovelli: "Ma voi avete chiesto a Trenitalia che vi documentasse quali tipi di informazioni aveva sul materiale rotabile e sul contenuto dei piani di manutenzione, sulla loro corretta applicazione, eccetera, eccetera"? La risposta che viene data dall'ingegner Chiovelli dice: "Sì, certo, Trenitalia ci ha risposto, però ci ha dato una risposta che noi poi abbiamo contestato". "E perché l'avete contestata"? "Perché parlava soltanto del rotabile proprio. Parlava cioè soltanto di materiale rotabile immatricolato da

Trenitalia. E non diceva nulla sul materiale rotabile di terzi in uso a Trenitalia. Quindi le abbiamo contestato questa circostanza, abbiamo chiesto chiarimenti e informazioni che non ci sono mai state fatte pervenire". E quindi evidentemente non c'erano. Ribadisce - e su questo punto concludo - a pagina 55 della sua deposizione: "Non mi pare proprio che Trenitalia ci abbia fornito documentazione relativa a richieste fatte al detentore del carro, relative alle officine di manutenzione presso le quali il carro sarebbe stato destinato". Poi abbiamo altri elementi che ci confermano l'omissione. La mancanza di documentazione diversa in atti e poi questa benedetta mail dell'ingegner Lombardi del 30 giugno 2009, con cui dice allarmato, preoccupato, a G.A.T.X.: mandatemi tutto il mandabile su ciò che ci avete dato e su tutto ciò che ci può assicurare che avete fatto bene il vostro lavoro. Ora qui devo chiarire un concetto, che è quello della tracciabilità. Ovviamente perché? Perché voglio delineare il contenuto della tracciabilità. Diamogli a questo sostantivo un qualcosa di più... pardon, io mi agito, ma è il mio temperamento... diamogli un contenuto. Il contenuto non ve lo do io, non vi preoccupate. Il contenuto in prima battuta ce lo dà Chiovelli, direttore nazionale dell'Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria, che sempre all'udienza del 24 giugno 2015, a pagina 68, su

controesame fatto dall'Avvocato Pedonese, dice: "E' la cronologia, è il riassunto di tutte le operazioni di manutenzione che vengono fatte su un componente o sub-componente". E specifica: "Chi lo fa, dove, quando, con quali macchinari e qual è l'esito. Queste sono le notizie riguardanti la tracciabilità. Se non disponi di queste notizie ti trovi in difficoltà. E questa era una carenza del sistema in generale". Ma il contenuto del concetto di tracciabilità ce lo dà anche R.F.I. E' la disposizione numero 23 dell'08 giugno 2004, prodotta dalla Procura al numero 328 delle sue produzioni all'udienza del 16 luglio 2014. E mi perdonerete se leggerò cinque o sei righe. Articolo 3: "Le imprese ferroviarie devono garantire che i piani di manutenzione siano correttamente rispettati e applicati. Le stesse sono tenute alla conservazione della documentazione e della registrazione scritta delle scadenze, garantendo la disponibilità dei seguenti dati: rintracciabilità delle operazioni di manutenzione effettuate, modalità di intervento, indicazione degli operatori che hanno compiuto gli interventi, copia originale dei piani di manutenzione". Ma guarda un po'. Queste cose coincidono esattamente con quello che ha chiesto Lombardi con la sua mail. Sono esattamente le stesse cose. Una circostanza particolare. Se non fosse che utilizzando e prendendo a prestito una frase di un celebre film, io di circostanze

ne ho sempre sentito parlare ma non ne ho mai incontrata una.

Andiamo avanti. Io credo che non sia opportuno annoiarvi sul fatto che sull'attività di Trenitalia si debba dare per scontato la sussunzione della stessa al di sotto delle disposizioni del Decreto Legislativo 162/2007 e dell'articolo 2050 del Codice Civile. Sul primo, è lo stesso Decreto Legislativo che fa riferimento alla responsabilità degli operatori del sistema ferroviario, ciascuno per la parte di propria competenza. E' lo stesso principio che abbiamo visto per F.S. Logistica e non c'è dubbio che rispetto a chi esercita l'esercizio ferroviario questo decreto si debba applicare, con tutte le conseguenze relative agli obblighi giuridici di garantire che questa attività avvenga in un certo modo. Che poi si tratti... che poi il trasporto di merci pericolose in centro abitato sia un'attività pericolosa sussumibile al di sotto della disposizione 2050 del Codice Civile, con tutte le conseguenze in termini di obblighi giuridici che conosciamo, è talmente ovvio che sennò non saremmo qui a fare questo processo.

Allora, a questo punto però si tratta di capire come operava Trenitalia e quali erano i riferimenti normativi del suo operato. Perché Trenitalia non doveva controllare queste cose? Perché Trenitalia non aveva l'obbligo di accertarsi che le cose che lei trascinava per l'Italia,



le cose che F.S. Logistica le aveva dato, fossero correttamente mantenute? Perché non doveva accertarsi che i piani di manutenzione fossero correttamente applicati? Perché non doveva accertarsi che fossero congrui? Perché non si doveva accertare di quanto fatto in Jungenthal e in Cima su quell'assile 98331? Io francamente non l'ho ancora capito. E allora ho detto: beh, certamente i testimoni portati in aula dalle difese ci aiuteranno. Cominciamo col primo. Udienza 04 maggio 2016. Deposizione teste Caposciutti. Chi è lui? Lui dice di avere sempre avuto incarichi nel settore ingegneria e materiale rotabile. A pagina 49 ci dà... finalmente ci illumina e ci dice a cosa si ispirava Trenitalia nel fare il suo lavoro: "Dal 1° luglio 2006 sono in vigore le CUU, il Contratto Uniforme di Utilizzazione dei carri, dove è chiaramente indicato che è il detentore responsabile della manutenzione, per cui Trenitalia non era entrata nella manutenzione e nel controllo della manutenzione". E aggiunge, a pagina 50: "L'impresa ferroviaria non può" - ora io vorrei sottolineare "non può" - "entrare nel merito della manutenzione". Perché non può? Ce lo spiega. Perché non conosciamo i piani di manutenzione e non è previsto che siano conosciuti, cioè non ce lo dice nessuna norma. Se non c'è una norma che ci dice "fai questo", noi non lo facciamo. E aggiunge: "Trenitalia si è assicurata che il detentore fosse responsabile della

manutenzione," - ma che vuol dire? - "che i piani di manutenzione fossero approvati" - ma come l'avete accertato? Bah - "e depositati presso un ente terzo". "Trenitalia si è assicurata" - avevamo piena fiducia - "Trenitalia si è assicurata che ci fosse un detentore, con un soggetto responsabile della manutenzione che avesse il piano approvato". E non dice niente. "Noi non potevamo entrare nel merito". E si riferisce al CUU. Paoletti, torniamo a Paoletti. Udienza 24 febbraio 2016, pagina 155 del verbale. Domanda del Pubblico Ministero: "Circa la verifica del mantenimento nel tempo dei requisiti di sicurezza imposti per la circolazione sull'infrastruttura nazionale, cosa può fare l'impresa ferroviaria"? CUU, Paoletti ci rimanda ancora una volta al Contratto Uniforme di Utilizzazione. E aggiunge: "L'articolo 7 riporta gli obblighi del detentore, che sono tre. Primo, che il carro che ci dà sia un carro ben mantenuto, che sia sicuro. Secondo, permettere al nostro personale di fare l'ispezione visiva. Terzo, che a richiesta dell'impresa ferroviaria dia la dimostrazione che la manutenzione è stata eseguita nel rispetto delle regole". E poi aggiunge: "Poi comunque non scordatevi che abbiamo il cartiglio di manutenzione, che ci dà un sacco di informazioni". Non è vero. A contestazione che viene fatta, perché si dice... il Pubblico Ministero, il verbale riporta lei Presidente ma credo che sia il

Pubblico Ministero: "Guardando solo il cartiglio si individua data e luogo della manutenzione successiva e chi ha fatto quella precedente". Dice Paoletti: "Il piano di manutenzione comunque guardate che non è un problema, perché è associato al rotabile. Se noi lo chiediamo, possiamo guardarlo". Se noi lo chiediamo possiamo guardarlo. Allora, prima osservazione banale: non è vero, come dice Caposciutti, che voi non potete entrare nel merito, perché altrimenti non avrebbe senso la facoltà di richiederlo. Se lo chiedi è per controllarlo. Ma Caposciutti fa qualcosa di molto più incisivo però - ripeto, udienza 04 maggio - perché dice, a pagina 49: "E' vero, è vero che il CUU ci dà questa possibilità". E ricordo l'articolo 7.2 e l'articolo 7.3. Permettetemi di leggerlo, sono pochissime righe. "Il detentore deve presentare alle imprese ferroviarie utilizzatrici che ne fanno richiesta la prova che la manutenzione dei suoi carri è fatta in conformità alla regolamentazione in vigore". 7.3: "Il detentore deve permettere alle imprese ferroviarie di effettuare tutte le operazioni necessarie sui propri carri, a partire da quelle previste dall'allegato 9". Tutte. Potete fare, se non fate è una scelta. E perché non si fa? Riprendiamo Caposciutti. Allora, lui ce lo spiega con parole agghiaccianti, a mio parere: "La necessità di fare queste richieste deriva dai ritorni di esperienza". Se non ci sono avvisaglie, se non

ci sono problemi, se non succede nulla, noi ce ne fregiamo. Perché dobbiamo andare a fare questi controlli? Li facciamo solo se accade qualcosa. La cosa preoccupante rispetto a questo signore che ci è venuto a raccontare queste cose è quanto poi lui dice successivamente, a pagina 106 del suo verbale. Ci dice: "Il rischio di deragliamenti veniva preso in considerazione su qualunque materiale rotabile, perché il rischio di deragliamenti c'è su qualunque materiale rotabile proprio di terzi. Per quanto riguarda il rischio specifico di rottura degli assili, non veniva preso in considerazione". "E perché"? "Perché il rischio di rottura degli assili deve essere zero, deve essere zero. Quindi quel rischio non deve esistere, e quindi io non controllo". Sappiamo che in realtà è dal 1800 che si parla di rottura di assili. "Non c'erano precursori e quindi tutto si deve svolgere con le azioni preventive". Benissimo. Certo. E ci dice anche perché: "Nel momento in cui c'è la rottura di un assile, sia che sia merce pericolosa o che sia un treno viaggiatori, le conseguenze sono catastrofiche e quindi dobbiamo lavorare a monte". E allora perché non vi siete mossi? Perché quella facoltà non l'avete esercitata? La prevenzione non si fa solo facendo la manutenzione, ma anche controllando la manutenzione. E voi questo potere l'avete. Ci dite... ci dite che gli assili non si devono rompere, perché le

conseguenze sono catastrofiche. Quindi il ritorno di esperienza qual è? Aspettiamo una tragedia? E decidete di non fare, di non esercitare una facoltà rispetto alla quale, se leggiamo attentamente l'articolo 7 del Contratto Uniforme di Utilizzazione, il detentore non ha facoltà di scelta. Se io ti chiedo, te mi devi dare. Non può rifiutarsi. Andiamo avanti.

Allora, parlavamo dei piani di manutenzione. E c'è un altro particolare che francamente mi ha sorpreso. Paoletti, pagina 160. Allora, stiamo parlando delle ispezioni visive. Paoletti dice: "I controlli che effettua Trenitalia sono quelli della visita tecnica e se si riscontra una situazione che ci sembra anomala siamo perfettamente titolati a fare due cose: uno, bloccare quei carri al traffico". Ispezione visiva, quello che io vedo, cose superficiali evidentemente, ma se vedo cose che non mi convincono posso bloccare: fermati, non viaggi. "E l'altra, richiedere informazioni al detentore". Caspita. Si torna lì. Ma la cosa sconvolgente è che Paoletti aggiunge: "Guardate, leggere i piani di manutenzione non è semplice", perché ovviamente bisogna saperli leggere, bisogna sapere leggere per capire se sono adeguati o no, mica tutti sono capaci di fare una cosa del genere. Trenitalia sì. Trenitalia ha un'organizzazione per cui è sì impresa ferroviaria detentore dei carri, ma ha delle officine di proprietà,

per cui è anche manutentore. Questa organizzazione non ce l'hanno tutte le imprese ferroviarie. Loro, le altre imprese ferroviarie, non sarebbero in grado o non avrebbero una struttura tecnica per fare una valutazione sulla congruità dei dati che derivano dalla manutenzione e dai piani di manutenzione. Allora, mettiamo ordine perché... dunque, ci dite che non potete fare. Potete fare. Se voi come dite vi ispirate al Contratto Uniforme di Utilizzazione potete fare, perché avete questa facoltà. Primo punto. Secondo punto. Se quella facoltà la esercitate, il detentore deve rispondere. Deve. Non ritenete di esercitare quella facoltà perché dite "non è compito nostro fare questi accertamenti, è il detentore, è lui che è responsabile". Ci dite che la prevenzione va fatta e va concentrata sulla correttezza dei piani di manutenzione e sulla correttezza della manutenzione. Ci dite che il fenomeno rottura di assili non vi interessa, perché non deve capitare, non è previsto, lo dice chiaramente. Ma ci dite perché. Perché noi quel problema lo prendiamo in considerazione se c'è un motivo per farlo. Nel contempo - e chiudo - ci dite che le conseguenze della rottura di un assile sono sempre catastrofiche. Quindi perché non avete esercitato quella facoltà? A maggior ragione, ritengo, avendo come punti di riferimento minimi il Decreto Legislativo 162 che vi impone degli obblighi particolari, e il 2050, quantomeno

questi.

Ora - e ho quasi concluso - dunque, leggiamoci la Relazione di indagine per l'incidente ferroviario di Viareggio, Direzione generale per le investigazioni ferroviarie del Ministero, 23/12/2012: "I dati disponibili permettono di poter affermare che da anni oltre l'80 per cento dei deragliamenti interessa il trasporto ferroviario merci. Quest'ultimo incide in maniera preponderante per l'80 per cento sul fenomeno degli svii. Azioni correttive vanno quindi in primo luogo indirizzate al settore merci, con particolare riferimento alle merci pericolose, sia sulla disciplina normativa e procedurale, sia sul rafforzamento dell'efficacia dei controlli". Sono le stesse cose che diceva l'A.N.S.F. nelle sue relazioni 2007, 2008, eccetera.

Però non è tutto qua, perché ci è stato detto che i carri sono carri marchiati RIV e se sono marchiati RIV io non posso fare nulla. Affrontiamo il problema del RIV. Allora, la cronologia dei contratti è questa: il primo contratto è dell'11 gennaio 2005 tra F.S. Logistica e G.A.T.X., noleggio; il secondo è del 1° febbraio 2007; il 30 gennaio 2009 abbiamo il contratto Trenitalia - F.S. Logistica. Al momento del disastro, e qui io riporto un qualcosa che ho tratto dagli scritti difensivi degli imputati, si dice che tra G.A.T.X. e F.S. Logistica è in vigore il RIV; dopo, quando accade l'incidente, è in

vigore il CUU. Ora, noi sappiamo che il CUU ripercorre gran parte del RIV e sappiamo anche che per una decisione della Commissione Europea, eccetera, eccetera, si dice che il RIV rispetto ai carri immatricolati ante 2007, se non ricordo male - quindi è il nostro caso - mantiene la sua applicabilità. Premesso che tra CUU, tra Contratto Uniforme di Utilizzazione e RIV ci sono norme comuni in continuazione, beh, io mi sono posto il problema: perché il RIV mi impediva di fare qualcosa? Vuol dire che c'è un divieto. Però nel contempo dico: ma il RIV è un accordo tra imprese ferroviarie. Allora, sul RIV... anzi, prendo in mano, scusatemi... sul RIV abbiamo dei controesami fatti dall'eccellente collega D'Apote a Chiovelli, sempre all'udienza del 24 giugno 2015. E Chiovelli conferma: "Sì". "I carri RIV vengono accettati senza nessun vincolo, se non quello della visita di verifica tecnica". "Certo, sì". "Mi conferma che la visita di verifica tecnica comprende controlli che si possono effettuare a vista con semplici sistemi appunto di... così, semplici, si usava il martelletto", questo è l'esempio. "Certo", risponde Chiovelli. Però Chiovelli dice altro. Dice: "Attenzione, il RIV è una cosa, quello che vi descrive il Decreto Legislativo 162 del 2007 è un'altra". Quando si parla di sistema di gestione di sicurezza, mi sembra sia l'articolo 9, o 8, ora non ricordo, si dice: quando fai e predisponi l'S.G.S. occhio all'aspetto manutentivo. E non



si distingue tra materiale rotabile proprio o di terzi, non avrebbe senso, senno' che razza di sistema di gestione della sicurezza sarebbe? Perche' io non so quanti sono i carri cisterna o i carri trasportanti merci pericolose da parte di Trenitalia ogni anno, tantomeno nel 2009. Quello che so, perche' ce l'hanno detto diversi testimoni, non uno solo, e' che quel tipo, quella tipologia di carri non e' appartenente al parco carri di Trenitalia. Quindi bisogna per forza andarli a prendere all'estero. Non ce li abbiamo. Quindi lo sappiamo che dobbiamo andare da terzi. Ci sono dei numeri in realta' fatti dai testimoni, che parlano all'incirca di 50-60 carri all'anno, mi sembra, sulla rete che fanno questo tipo di trasporto.

Allora, considerazioni random sul RIV, a questo punto. Mi vado a cimentare su un terreno di cui francamente ho timore, pero' io francamente qualcosa mi sono letto e ho delle difficolta' ad individuare nel RIV un elemento che da un lato in qualche maniera limita la sovranita' nazionale e in qualche maniera vieta all'impresa ferroviaria di applicare la legge nazionale. Allora, il RIV come principio di affidamento reciproco tra gli operatori del settore, tra imprese ferroviarie. Allora, il RIV e' menzionato come produzione della Procura nell'elenco che vi ho dato. Leggiamo qua e la'. Parte 2 del RIV, denominata "Disposizioni comuni per i carri imprese ferroviarie e per i carri privati". Il punto 13.3

recita: "I carri atti allo scambio si intendono accettati quando sono messi a disposizione dell'impresa ferroviaria cessionaria, nel luogo, data, ora convenuta, accompagnati da tutti i documenti necessari al loro inoltro". L'accettazione, che è quello che il RIV impone all'impresa ferroviaria, sulla base dell'accordo tra imprese ferroviarie, avviene nel momento in cui il carro entra. E si esaurisce lì. Il RIV mi dice: te non puoi impedire - o non dice neanche questo, ma prendiamola per buona - non puoi impedire l'ingresso sul mercato nazionale, sulla rete ferroviaria tua, di un carro marchiato RIV. Certo. Questo è quello che avviene. Perché? Perché il RIV disciplina proprio e prende in esame le caratteristiche tecniche del materiale rotabile che consente di circolare su più reti. Punto. L'accettazione è avvenuta nel 2005. Questo carro è rimasto in Italia. Questo è un trasporto interno, è un trasporto nazionale. Non è un trasporto che entra ed esce dall'Italia in continuazione. Una volta che l'accettazione è avvenuta, è avvenuta. Punto. Secondo profilo. Parte I del RIV, denominata "Campo di applicazione". Si recita, al punto 1.3: "L'accordo è applicabile" - cioè il RIV è applicabile - "salvo accordi particolari tra le imprese ferroviarie". Prima osservazione: salvo accordi particolari. Quindi noi, siccome siamo privati, ci mettiamo d'accordo e decidiamo

anche di fare qualcosa di diverso da quello che ci dice il RIV. "Qualora l'accordo, il RIV, sia in contraddizione con una legislazione nazionale per i trasporti interni sono obbligatori degli accordi particolari". Se c'è un contrasto tra il RIV e la legge nazionale, che disciplina trasporti interni, trasporti che avvengono all'interno del territorio nazionale, ci si ferma e si ridiscute, perché quella legge va applicata. Ce lo dice il RIV.

E veniamo alla visita tecnica di scambio, allegato 12 del RIV. Ricordo, ci avete detto che non si può fare nulla, che non potete fare nulla. Non è vero, se vi ispirate al CUU. Ma non è vero neanche se guardiamo il RIV. Articolo 2.2 dell'allegato che ho menzionato: "Modalità operative della visita tecnica di scambio". "La visita tecnica di scambio" - quella che è visiva - "è effettuata dai verificatori in una località stabilita di comune accordo". Badate bene: "Consiste nel verificare la sicurezza di esercizio dei carri e la loro idoneità alla circolazione, oltre che a rilevare le anomalie riconoscibili o definite dall'appendice 1", eccetera, eccetera. Oltre. Quindi visita visiva, ispezione visiva. Cosa posso vedere? Le anomalie riconoscibili. Ma poi devo verificare la sicurezza d'esercizio dei carri e la loro idoneità alla circolazione. Non c'entra nulla questo con l'ispezione visiva. La preposizione "oltre" lo dice chiaramente. Ed io verificatore cosa dovrò controllare

allora? La documentazione relativa alla manutenzione. E se questo è vero nel momento dell'ingresso, non sarà tanto più logico che sia vero anche dopo, quando il carro mi resta in Italia per quattro anni e mezzo e quando mi si va a sostituire un componente di sicurezza? Prova ne è che ai verificatori vengono richieste, al punto 2.3, conoscenze perlomeno minime sulla manutenzione dei carri. E poi, in un'altra parte del RIV, comunque sia, è il punto 4.9, si dice che l'impresa ferroviaria cessionaria è titolata a fermare i carri, perché li può escludere dal trasporto. Ammesso e non concesso che il RIV possa rappresentare un elemento impeditivo alle verifiche e ai controlli sulla sicurezza - e non è - il RIV non dice che l'impresa ferroviaria nazionale non può applicare la legge nazionale e fermare quei carri. Non lo dice affatto. Il problema è che il RIV - non certamente dall'Avvocato D'Apote, voglio essere chiaro - a volte viene utilizzato un po' alla bisogna. E ve lo dimostro. Perché quel carro in questione, proprio quel vagone su cui è stata montata quella sala, non doveva circolare. Non è stato divertente leggersi il RIV, francamente, però qualcosa si trova. "Prescrizioni complementari", punto 24.17.2. Ve la ricordate quella fascia abrasa nel centro dell'assile che all'inizio fu scambiata per corrosione, poi dopo si venne a scoprire che in realtà era la tiranteria del freno che andava a sfregare? Che ci dice

questo punto? "Devono essere accettati i carri che presentano i seguenti difetti: sfregamento dei tiranti del freno o di altre parti sugli assi". Proprio i tiranti del freno. Devono essere accettati. Salvo che tali parti che sfregano non si possano eliminare. Quel vagone non doveva neanche circolare, perché evidentemente erano compromesse le condizioni di sicurezza, per un profilo diverso, ma se vogliamo leggere tutto leggiamolo tutto il RIV. Sono alla fine. Sono alla fine. Ma devo fare un'ultima osservazione. Trenitalia ha trasportato questi carri per sei mesi. Trenitalia - io sono sicuro, su questo voglio essere chiaro - è certamente una società ai massimi livelli. Ma possibile che a nessuno sia venuto in mente in quei sei mesi che anche a lei non è stato richiesto il chilometraggio percorso? E lei non se lo è posto il problema? Non ha chiesto a F.S. Logistica - perché il suo interlocutore è F.S. Logistica in questo caso - "ma scusa, ma non mi chiedi niente? Ma il tuo cedente, il tuo noleggiatore, non ti chiede niente"? Non c'è traccia di questo. E non te ne stupisci? E non ti fai delle domande? Ma questi qui come li fanno i piani di manutenzione se non mi chiedono questi dati? Nulla. Nessuno alza una mano, a nessuno viene un dubbio. Ed allora si ritorna alla questione così come l'ho conclusa per F.S. Logistica. Rigetto le osservazioni di sciatteria, superficialità, disinteresse. Questa è una

scelta aziendale. Non ci tocca fare, non è compito nostro. Ma anche questa scelta aziendale poggia su due errori: l'errore del valutare l'importanza della propria attività e il contenuto della stessa, e l'errore nell'individuazione delle norme di riferimento cui l'attività di Trenitalia è sottoposta. E allora la colpa è grave. E se è una scelta aziendale si sale in cima, cima nel senso della vetta dell'organigramma.

Io ho concluso il mio intervento. Rispetto alle posizioni delle Parti Civili da me rappresentate negli atti di costituzione è già spiegato tutto. Rispetto a Serena Maccioni è spiegato e provato il vincolo che la legava alla povera Stefania e direi anche ai bimbi di Stefania. Il signor Stefania Cataldo è stato descritto come un angelo, direi. Il suo vincolo con la famiglia Piagentini-Maccioni è stato ben spiegato dai testi Maria Antonietta Maccioni alle pagine 79 e 80 del verbale del 15 aprile 2015 e dal teste Andrea Maccioni a pagina 149 del verbale di udienza del 28 gennaio 2015. In quei giorni infernali... da quella notte è stato un rincorrere - ahimè - ospedali e notizie dagli ospedali per il signor Stefania Cataldo. Per quanto concerne l'Associazione Matteo Valenti, sapete chi è, sapete come nasce, da una tragedia immane che ha colpito prima di tutto i genitori e poi ovviamente la città di Viareggio, e il danno, visto che lei opera specialmente nei confronti delle nuove,

delle giovani generazioni, il danno che ha subito di immagine e di discredito è stato enorme, tant'è che ha ridotto la sua attività. Rispetto al danno mi riporto a quanto detto dall'Avvocato Mara e alla giurisprudenza dalla stessa richiamata sul punto. Grazie.

PRESIDENTE - Grazie a lei. Allora facciamo una breve interruzione e poi Avvocato Bagatti, tocca a lei. Cinque minuti.

- *Viene sospeso il procedimento alle ore 12:11.*

- *Viene ripreso il procedimento alle ore 12:22.*

PRESIDENTE - Avvocato Bagatti, prego.

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

AVV. BAGATTI - Buongiorno. Il microfono si sente? Non vorrei creare gli stessi scompensi del collega. Quindi per il verbale, Avvocato Bagatti. Concludo per quanto riguarda le posizioni dei signori Riccardo Rombi e Serena Rossi. All'esito poi depositerò conclusioni scritte e notula, a cui mi riporto integralmente.

Innanzitutto, come gli altri colleghi non posso fare altro che associarmi alle considerazioni del Pubblico Ministero e dei colleghi che mi hanno preceduto. Questo mi consente anche di... mi ha consentito di eliminare una parte considerevole di quello che era il mio programma, progetto di discussione, perché per quanto riguarda le questioni più strettamente attinenti alle competenze e

alle prerogative di R.F.I. non posso fare altro che sposare le considerazioni puntuali, molto articolate e molto documentate della Procura. La mia sarebbe solo una noiosa riproposizione di un panorama documentale oramai consolidato all'interno di questo procedimento e quindi francamente, viste le tempistiche generali, risparmio a tutti questo passaggio. Quindi mi concentrerò prevalentemente - ahimè - sugli aspetti della ricostruzione dell'incidente e della dinamica. E' proprio vero che, richiamando quello che diceva ieri il collega Nicoletti della sindrome di Stoccolma verso gli ingegneri, probabilmente io... una leggera infatuazione ancora mi rimane. E affronterò soprattutto quelle che sono le risultanze della consulenza del nostro consulente tecnico, dell'ingegner D'Errico, che in questo procedimento ha avuto - a modesto parere di questa difesa - un ruolo importante, che è stato fortemente contestato dalle difese. Valuterò la consulenza dell'ingegner D'Errico leggendola in controluce con altre risultanze tecniche, in particolar modo con la relazione della Commissione Ministeriale, altra pietra miliare di questo procedimento, e non ultima, inevitabilmente mi confronterò con quelle che sono le risultanze della perizia svolta in fase di incidente probatorio. Non entrerò nel dettaglio specifico della ricostruzione puntuale svolta dall'ingegner D'Errico, che è consolidata



in una relazione consistente e corroborata anche da una serie di allegazioni di natura multimediale. Cercherò semplicemente e modestamente di proporvi alcune considerazioni sul metodo che il professor D'Errico - ma non solo il professor D'Errico - ha seguito nella ricostruzione di questo incidente complesso, lasciando poi a voi ogni valutazione sulla validazione del metodo scientifico da lui utilizzato, rifacendosi a quelli che sono... e quindi valutando l'esatta corrispondenza a quelli che sono i criteri oramai consolidati in giurisprudenza sul tema. Mi richiamo ovviamente alla sentenza Cozzini del 2010, che dà un'indicazione puntuale di quelli che sono i criteri per la validazione dei metodi di analisi scientifica e di natura ingegneristica forense utilizzati.

Quindi per quanto riguarda il metodo, il metodo approcciato dall'ingegner D'Errico si è sviluppato con quella che è stata definita la sequenza degli eventi, cioè si è inteso ricostruire quella che è la complessa concatenazione, la sequenza degli eventi, attraverso la relazione esistente tra un effetto, intellegibile come traccia materiale concreta, oggettiva, percepibile sulla scena in questo caso dell'incidente, e il fenomeno causato, in modo tale che questa sequenza, quindi lo sforzo del nostro consulente è stato di ricostruire una sequenza che fosse rispondente a tutte quante queste

evidenze che sono state repertate sulla scena dell'incidente, quindi sulla base di quelle che erano le oggettività evidenti. Quindi lo sforzo è stato quello di stendere una sorta di filo rosso tra tutti questi punti che erano dei veri e propri dati certi, inequivoci e indubitabili, che sono risultati di fatto incontestati. E' stato scelto questo metodo. Sgombro il campo da ogni equivoco, nessuno ha la presunzione, la pretesa di sostenere che questo utilizzato dall'ingegner D'Errico - e utilizzato anche dalla Commissione Ministeriale d'Inchiesta, questo lo sottolineerò in ogni passaggio perché è fondamentale per la validazione del metodo - nessuno ha la pretesa di considerarlo come l'unico metodo possibile di approccio alla ricostruzione di questo incidente complesso. L'ingegner D'Errico ci ha spiegato perché per questa tipologia di incidenti questo è stato il migliore dei metodi ricostruttivi possibili. Le difese, i consulenti delle difese molto si sono... hanno contestato questa scelta, sostenendo - ritornerò poi successivamente sull'argomento - che simile metodo difettesse, fosse carente di determinati presupposti, in particolar modo difettesse di aspetti dinamici, quindi di quanto riguardava l'utilizzo e la considerazione delle forze. Spiegherò, richiamando ovviamente quelle che erano le considerazioni del nostro tecnico, quali erano invece le ragioni per cui, per converso, fosse proprio questa

metodologia di indagine che fosse inadeguata. Velocemente, per quanto riguarda le modalità di ricostruzione seguite dal nostro consulente, si è sviluppata sostanzialmente in tre fasi. L'ingegner D'Errico ha in un primo momento operato una ricostruzione dello scenario statico del luogo dove sono accaduti gli eventi. Questa ricostruzione è stata sviluppata, svolta recuperando tutti i dati oggettivi, i dati ufficiali presenti agli atti di questo procedimento, quindi la ricostruzione dello scenario statico, quindi dell'infrastruttura sostanzialmente, è stata svolta utilizzando le planimetrie ufficiali di R.F.I., utilizzando le tabelle curve di R.F.I. Idem dicasi per quanto riguarda gli elementi mobili rappresentati dalla motrice e dai carri, si sono usate ovviamente le schede tecniche debitamente quotate. Non so se ricordate, è stato fatto - come prassi e come giurisprudenza consolidata vuole - un processo di verifica di questa fase. Era il passaggio in cui nel video veniva operata la compenetrazione tra il disegno quotato e la ricostruzione grafica dell'ingegner D'Errico. Un piccolo passo indietro. Si è sviluppato, il metodo poi si è concluso, il momento di sintesi conclusivo è stato rappresentato da una ricostruzione grafica in 3D, l'unica che era possibile vista l'enormità dell'incidente e il suo sviluppo anche proprio nello spazio. Quindi

l'impossibilità di ricostruirlo in una scala 1:1. Altri hanno provato una ricostruzione 1:10 e ce la siamo trascinata dietro, ci ha fatto compagnia per un sacco di tempo qui davanti. Però la scelta è stata di altro avviso. Rispetto a questa prima fase e al metodo utilizzato, è risultata essere una fase assolutamente esente da censure, sia per quanto riguarda il metodo approcciato sia per quanto riguarda gli esiti ottenuti. Stessa cosa dicasi per quanto riguarda la seconda fase, cioè quella in cui sono state trasposte tutte le tracce repertate sulla scena del disastro nella ricostruzione grafica. Anche in questo caso si è utilizzati dei dati ufficiali. Quindi le tracce, quelle che l'ingegner D'Errico ci ha individuato come delle evidenze, sono state recuperate per intero dai dati della Scientifica. Quindi si fa riferimento a tutte le misurazioni, tutti i rilievi, tutte le fotografie, tutti i filmati repertati dalla Polizia Scientifica, confluiti ovviamente nel fascicolo del dibattimento. Sono tutte parti integranti del tomo 14 del fascicolo della Procura e sono stati acquisiti al dibattimento con ordinanza di questo Tribunale del 22 gennaio del 2014. Da queste l'ingegner D'Errico ha enucleato una serie di evidenze, cioè di questi punti fermi attraverso i quali dipanare questo filo rosso della ricostruzione di questo incidente. Erano perlopiù tracce afferenti l'infrastruttura ferroviaria,

il punto di impatto, il punto di svio, il punto di sormonto e così via. Altre riguardavano punti di contatto evidenziati tra il carro 1 incidentato e la motrice. Altri ancora, risultati poi determinanti, riguardavano il posizionamento di alcuni elementi della ferrocisterna sostanzialmente sulla scena dell'incidente, in particolar modo il luogo di rinvenimento di parti della zattera e della boccola della prima sala del carrello anteriore, quindi della sala 85890, che risulta essere poi un punto chiave, un punto fermo attorno al quale ruotano tutte quante le ricostruzioni e resta uno dei punti fondamentali su cui si imbattono e non riescono a sormontare le ricostruzioni rese dalle consulenze della difesa. Cioè, il posizionamento di questi elementi sull'infrastruttura, cioè ai margini della controrotaia destra, di questi elementi della zattera, sono un punto assolutamente condiviso da tutti quanti i consulenti intervenuti e sulla base della quale la ricostruzione resa dalle difese di R.F.I. non trova riscontro nella ricostruzione spesa dall'ingegner D'Errico ma anche, ma anche e soprattutto nella relazione della Commissione Ministeriale che, ripeto, ribadisco, ha seguito lo stesso identico metodo utilizzato dall'ingegner D'Errico.

Altro elemento fondamentale: il posizionamento del castelletto di trazione, che è importante perché indica... ci dà un punto certo sullo sgancio avvenuto tra

il carro 1 e il carro 2. Anche questa fase rispetto alla metodica utilizzata, alla metodologia utilizzata, è andata esente da ogni tipo di censura da parte delle difese e da parte dei consulenti della difesa. Non ci sono state contestazioni di sorta sul metodo utilizzato per ricollocare nello scenario virtuale questi elementi, né tantomeno sugli esiti. E si arriva poi all'ultima fase, che ovviamente è quella della sovrapposizione delle tracce, di queste sedici evidenze, con gli eventi che sono in correlazione con gli stessi. E quindi da questa lo sviluppo della ricostruzione grafica in 3D. Rispetto anche a quest'ultima fase - ed è qui l'aspetto che mi preme evidenziare - in realtà sia le difese nell'ampio e pesante controesame che è stato sviluppato dal collega D'Apote, dal professor Stile, dall'Avvocato Scalise e dall'Avvocato Stortoni nei confronti dell'ingegner D'Errico, nessuno però è venuto mai a contestare il metodo utilizzato per la ricostruzione del filmato. Voglio dire, si è sempre e comunque inteso censurare - e su questo si sono concentrati gli addebiti delle difese - alcune particolari considerazioni spese dall'ingegner D'Errico, che non riguardano però la fase ricostruttiva vera e propria dell'incidente ferroviario, quindi il filmato vero e proprio, ma riguardano un momento ulteriore nella metodologia applicata, che è un momento di controverifica della ricostruzione stessa, perché

tutte quante le censure, svolte anche dai consulenti di parte, si sono concentrate su aspetti ulteriori e diversi rispetto alla ricostruzione vera e propria e alla realizzazione del filmato, perché si sono sviluppate su argomenti quale la morfologia di accoppiamento tra le superfici, tra i taglienti, i possibili taglienti e il mantello della cisterna, piuttosto che il truciolo, si sono sviluppate nei confronti della trasposizione dei dati del DIS, quindi della scatola nera della motrice sullo scenario animato, e si sono concentrate su quello che è un ulteriore elemento di verifica, di controverifica, di validazione del metodo seguito, che era la verifica del movimento terminale del carro attraverso i programmi, quelli che sono stati qui definiti multibody, che abbiamo imparato a conoscere, praticamente i programmi noti come Adams. In buona sostanza, l'ingegner D'Errico quindi in uno sforzo di completezza e di esaustività dell'analisi, basandosi anche su quelle che erano state le censure a suo tempo mosse rispetto alla ricostruzione animata resa dalla Commissione Ministeriale, opera tutta una serie di ulteriori verifiche, che appunto si sono indirizzate su morfologia di accoppiamento... non starò qui a tornare su questioni che ci hanno coinvolto e forse anche sconvolto, sulla rugosità, l'analisi della larghezza di fascia abrasa, non ammorbo certo il Collegio con queste

considerazioni. Quello che mi preme rilevare è che l'ingegner D'Errico, a fronte di censure sviluppate da R.F.I. nei confronti della Commissione Ministeriale, per non avere operato questo tipo di verifica sviluppa anche questo tipo di analisi, la sviluppa tanto per quanto riguarda il tagliente dato(?) dal picchetto quanto l'ipotesi tagliente/zampa di lepre. E su questo è uno degli argomenti su cui si è concentrato il dibattito e le contestazioni delle difese.

Altro argomento strumento di verifica utilizzato dall'ingegner D'Errico rispetto alla sua ricostruzione, anche qui scaturito da quelle che erano le censure mosse nei confronti della Commissione Ministeriale, è l'analisi dei dati del DIS, abbiamo detto. Anche qui recuperando dati di provenienza di R.F.I., perché il grafico - anche qui non entreremo nel dettaglio - dei picchi e delle gole dei punti di accelerazione e decelerazione, resta il fatto che il dato oggettivo del grafico con cui sono stati letti i dati del DIS è stato recuperato direttamente dalle produzioni delle difese in sede di indagini e di udienza preliminare e trasfuso, quindi viene proposto questo affiancamento rispetto alla ricostruzione animata.

Ultimo momento di verifica è rappresentato appunto dalla ricostruzione del movimento terminale del carro in ambiente Adams, come si suol dire. Questo è un punto



importante perché anche in questo caso i consulenti delle difese hanno censurato pesantemente la metodologia applicata dall'ingegner D'Errico per il fatto che non avesse tenuto conto delle forze intervenute. Allora, in realtà va fatta una premessa anche qui di metodo. L'ingegner D'Errico il metodo Adams, quindi l'applicazione della dinamica alla ricostruzione delle possibili ipotesi di incidente l'ha utilizzata, è stata sviluppata per quanto riguarda il movimento terminale del carro. A differenza delle difese che, pur muovendo questa contestazione, un'analogha analisi, una ricostruzione di questo tipo, in antitesi a quella che è stata sviluppata dal nostro consulente, non l'hanno mai fatta. Quindi muovono per un verso censura nei confronti dell'ingegner D'Errico perché non avrebbe utilizzato la migliore delle metodiche applicate, ma per altro verso poi, a parte proporci qui un modellino in scala 1:10, inanimato, immobile, niente altro hanno fatto. Ma l'ingegner D'Errico dà una spiegazione a mio modesto avviso estremamente esauriente di quello che era il limite di approccio e di utilizzabilità di questo tipo di programma. Lui ci dice che questi programmi, cioè quelli che applicano la dinamica alle forze in gioco, sono estremamente efficaci, è vero, ma nel momento in cui si abbia la disponibilità di una gran mole di dati per poter inserire nel programma, perché il programma possa

svilupparli. E ci ha fatto, non so se ricordate, l'esempio degli incidenti aerei, dove le scatole nere degli aeroplani hanno la possibilità di acquisire una quantità infinita di dati sul velivolo, e delle forze che entrano in gioco. Nel caso specifico di questo incidente purtroppo i dati in possesso erano estremamente limitati, perché riguardavano solo e soltanto la scatola nera della locomotiva, della motrice, quindi solo la velocità e l'accelerazione, soltanto questi due dati, che possono essere applicati rispetto al carro 1 incidentato solo per approssimazione, perché non riguardano direttamente la ferrocisterna. E mancano però - questo è un aspetto che ha più volte, più volte sottolineato - mancano tutti i dati delle forze che sono entrate in gioco in tutto lo sviluppo di tutto questo incidente, quindi tutte le forze che sono state scambiate, e sono innumerevoli, tra il carro 1 e la motrice, tra il carro 1 e il carro 2, tutti quegli urti che sono inevitabilmente occorsi e che sono documentati, e lo stesso dicasi per quanto riguarda gli urti che sono intervenuti tra i carri, il carro 1 in particolar modo, e gli elementi dell'infrastruttura, che sono attestati da tutta quella serie di evidenze che la Polizia Scientifica ha recuperato. Quindi anche da questo punto di vista le censure mosse nei confronti della metodologia adottata dall'ingegner D'Errico mi paiono rappresentare un fuor d'opera e comunque sia non trovano

adeguata rispondenza, mancando lo sviluppo di quello stesso metodo che si vorrebbe imporre all'ingegner D'Errico. Però, dicevo, le censure delle difese e dei consulenti di parte si sono concentrate solo su questi aspetti. Non tanto sull'elemento fondamentale, rappresentato dalla ricostruzione in 3D. Cioè a dire - e anche qui mi rifaccio a quelle che erano state le censure mosse proprio da R.F.I., direttamente da R.F.I., nei confronti della ricostruzione sviluppata dalla Commissione Ministeriale di Inchiesta - dove si pretende l'analisi di quelli che sono e vengono definiti gli algoritmi, i dati di input, cioè i dati tecnici attraverso i quali la ricostruzione viene effettuata, cioè lo sviluppo del sistema. R.F.I. pretende nei confronti della Commissione questi dati per poter verificare che effettivamente la ricostruzione poi abbia una sua validità scientifica. E questa circostanza non solo viene eccepita, contestata nel momento in cui si apre l'interlocuzione tra la Commissione Ministeriale di Inchiesta e R.F.I., ma viene ribadita anche dalle difese in sede di udienza preliminare. Cosa accade? Nel momento in cui viene pubblicata la seconda delle relazioni della Commissione Ministeriale di Inchiesta l'udienza preliminare è già aperta. La Procura della Repubblica acquisisce agli atti del fascicolo della Procura la relazione e i filmati. Le difese contestano la

possibilità di utilizzare, in quella fase, di acquisire quel dato. E viene depositata agli atti una memoria difensiva dove appunto si richiamano quelle che erano le censure spese da R.F.I. nei confronti direttamente della Commissione. Ne cito un passaggio, testualmente nella memoria difensiva sul punto si eccepisce "filmato la cui validità scientifica può essere confermata soltanto se i sottostanti algoritmi adottati nel relativo software trovino una puntuale rispondenza nella legge della fisica e se i dati di input siano stati correttamente assunti". Questa è la censura che viene fatta nei confronti della ricostruzione. Ebbene, mi domando: per quale motivo questa stessa censura sul metodo utilizzato nel ricostruire l'incidente non sia stata sviluppata anche in quella che era diventata la sede appropriata, che era il dibattito? Perché queste censure non sono state avanzate nei confronti della ricostruzione resa dall'ingegner D'Errico in sede dibattimentale e in sede di controesame? L'ingegner D'Errico, sollecitato a vario titolo su altri argomenti, ci ha più volte detto, nel corso del suo esame, come lui non abbia fatto dei calcoli, come sia stato il sistema a operare poi la ricostruzione, una volta che i dati siano inseriti, e ha più volte palesato la sua disponibilità a fare queste verifiche. Ce lo ricordiamo, disse "dotiamoci di un computer adeguato e andiamo a vedere" - tutti quelli che

i tecnici ho capito definiscono - "i codici sorgente", cioè quei dati informatici da cui poi promana la ricostruzione del filmato. Nessuna di queste censure è stata portata avanti. Tra l'altro sottolineo come tra i documenti prodotti ed acquisiti all'esito dell'udienza di riesame del consulente D'Errico, che si è svolta in data 10 giugno del 2015, sia stata prodotta - ed acquisita con la vostra autorizzazione, faccio riferimento a pagina 134 del verbale - la registrazione di tutte le operazioni di verifica che in sede di consulenza l'ingegner D'Errico aveva sviluppato su questo aspetto. Ripeto: codici sorgente, algoritmi di sistema e dati di input, cioè i capisaldi attraverso i quali poi si è sviluppata la ricostruzione. Questa. Quindi da un punto di vista di censura del metodo utilizzato non è stata poi sviluppata nessuna argomentazione. Cito a titolo di esempio alcuni consulenti tecnici di parte delle difese R.F.I. che si sono succeduti, che sul punto niente ci hanno detto. Il professor Bruni. Il professor Bruni è stato uno dei più acerrimi contraddittori dell'ingegner D'Errico. Sul punto niente dice. Anzi, direi, a pagina 81 del verbale in cui è stato sentito per la prima volta, il 09 dicembre del 2015, sviluppa delle sue valutazioni proprio partendo da quel filmato confezionato, ricostruito da parte dell'ingegner D'Errico. Stessa cosa dicasi per quanto riguarda il consulente tecnico di parte ingegner Curti,

Roberti, De Iorio e così avanti. Quindi nessuna censura, nessuna contestazione, nessuna obiezione è possibile avanzare sulla metodologia utilizzata per ricostruire in ambito virtuale 3D lo scenario dell'incidente, ovviamente con gli esiti che tutti noi sappiamo, con le conclusioni che tutti noi conosciamo, che sono sostenute da queste Parti Civili, e non solo ovviamente.

Un'ultima considerazione per quanto riguarda sempre la metodica applicata, quindi per fornire a voi argomenti per valutare e validare il metodo scientifico utilizzato. Sempre sulla scorta di quelle che erano le censure che in una prima fase R.F.I. mosse nei confronti della Commissione Ministeriale di Inchiesta, l'ingegner D'Errico, anche su nostra sollecitazione, ha sviluppato un procedimento di falsificazione della ricostruzione da lui eseguita, andando, sempre in ambito grafica virtuale 3D, ad ipotizzare l'impatto della ferrocisterna sulla famigerata zampa di lepre. Abbiamo visto, abbiamo potuto apprezzare - il filmato fu rappresentato nel corso del riesame, nel corso dell'esame svolto dalla collega Pedonese, mi sembra di ricordare - come la ricostruzione, nel momento in cui la ferrocisterna impattava la zampa di lepre, non venivano rispettate tutte quelle evidenze che la Polizia Scientifica aveva repertato. Quindi quel filo rosso che obbligatoriamente deve passare attraverso tutti questi punti fermi, in questo caso non rispettava alcune

delle evidenze individuali.

Il procedimento, la metodologia utilizzata dall'ingegner D'Errico ha trovato poi una sua conferma - se vogliamo - e validazione proprio nell'identità di metodo e risultato ottenuta da quella che era la ricostruzione della Commissione Ministeriale di Inchiesta. In ordine a questo aspetto, fu proprio questa difesa al momento delle richieste istruttorie ad offrire la produzione della seconda... delle due relazioni, in particolar modo della seconda delle relazioni della Commissione Ministeriale di Inchiesta. Ovviamente la richiesta fu fortemente osteggiata dalle difese. La produzione fu ammessa e richiamo quello che è il contenuto dell'ordinanza resa da questo Tribunale all'udienza del 14 di maggio, con cui si ammetteva l'acquisizione, che testualmente si riportava all'articolo 234, "in quanto acquisibile ex articolo 234 e utilizzabile ai fini probatori limitatamente ai dati oggettivi in essa contenuti, oltre che per ricavarne elementi di giudizio di fatti ivi rappresentati". Orbene, non starò certo io a richiamare quelli che sono i criteri limiti di utilizzabilità, che questo Tribunale meglio conosce di me, rispetto alla relazione. E' però indubitabile che rappresenti un dato oggettivo, inequivoco, la metodologia di indagine utilizzata, quindi l'identità di metodo utilizzato dalla Direzione generale per le investigazioni ferroviarie e il nostro consulente

di parte. E' un dato oggettivo che gli esiti, tra queste due consulenze, queste due attività di indagine, siano identici, assolutamente identici. Questi sono due dati oggettivi, indiscutibili e assolutamente spendibili in sede motivazionale. Quindi anche volendo ignorare il percorso, quello valutativo, svolto dalla Commissione Ministeriale di Inchiesta, quindi considerando soltanto quelli che sono questi due dati oggettivi, il metodo e gli esiti, è indubitabilmente un elemento di giudizio la perfetta assonanza tra metodo e risultanze della consulenza di indagine. E ovviamente questo assume un valore preponderante perché - e qui mi riporto ovviamente a quanto già aveva detto il Pubblico Ministero, mi sembra di ricordare il dottor Amodeo - sul valore delle considerazioni della Commissione Ministeriale, cioè la provenienza di queste valutazioni, si sta parlando di un organo terzo, indipendente e assolutamente autorevole per composizione e per provenienza e competenza. Rispetto alla relazione della Commissione Ministeriale di Inchiesta mi permetto di sottolineare come sulla producibilità, sull'utilizzabilità della stessa siano state avanzate - anche sul punto qualcosa aveva già detto l'Ufficio di Procura - delle obiezioni in ordine alla effettività del contraddittorio rispetto a quelli che sono i parametri normativi legittimanti l'attività della Commissione Ministeriale di Inchiesta, che si richiama



ovviamente al Decreto Legislativo 162 del 2007.

Mi sembra di ricordare che il Pubblico Ministero avesse fatto riferimento all'ampio significativo carteggio che era intervenuto dopo che la Commissione Ministeriale di Inchiesta aveva anticipato la pubblicazione delle sue considerazioni finali, conclusive, per quanto riguardava l'incidente e la dinamica. Non corrisponde al vero quanto si è ventilato, secondo cui non sarebbe stato garantito il contraddittorio e non sarebbero state interessate tutte le parti in causa. Anche Trenitalia è stata debitamente informata. Solo R.F.I. ha inteso interloquire sul punto. E' stata un'interlocuzione profonda, direi in alcuni passi addirittura pesante, che si è tra l'altro sostanziata in una richiesta formale da parte di R.F.I., di sviluppare una ulteriore ipotesi ricostruttiva, invito regolarmente rispettato e ottemperato da parte della Commissione Ministeriale, che infatti se ne esce con una ricostruzione in cui fornisce undici ipotesi ricostruttive, undici ipotesi ricostruttive di cui solo una e una soltanto viene ritenuta probabile, che è quella dell'impatto col picchetto. E' sì vero - anche questo è stato rilevato - come la relazione concluda in termini di probabilità. E' altrettanto vero che delle undici ipotesi sviluppate, le restanti dieci non vengono neanche prese in considerazione. Non è che viene fornita una valutazione di minor probabilità di un'altra ipotesi

rispetto... la formula, l'unica probabile è quella rappresentata dall'impatto col picchetto, ma vengono categoricamente escluse le restanti ipotesi, e vengono escluse su dei dati ben precisi. Mi richiamo all'argomento che avevo inizialmente speso, cioè all'evidenza, che l'ingegner D'Errico colloca al numero 12 della sua elencazione, cioè della collocazione di questi elementi, della zattera, della prima sala, la sala 85890, quindi la prima sala del carrello anteriore, a ridosso della controrotaia di destra. Perché mi richiamo a questi elementi? Perché proprio su questi elementi la Commissione Ministeriale di Inchiesta, così come anche D'Errico, sancisce l'assoluta incompatibilità, improbabilità, che l'impatto della ferrocisterna, lo squarcio possa essere provocato dall'impatto con la zampa di lepre e questo dato, lo ribadisco, cioè il fatto che la boccola anteriore della prima sala, la 85890, abbia impattato contro la controrotaia di destra, è un dato incontrovertibile, se non altro perché accettato, ammesso anche da parte dei consulenti tecnici delle difese. Quindi si conclude in queste undici ipotesi e affronta, al pari dell'ingegner D'Errico, un altro argomento che diventerà centrale nella vicenda, e sposta le considerazioni dell'ingegner D'Errico su un altro argomento, che è rappresentato dal momento, dal punto di sgancio tra carro 1 e locomotiva. E' un argomento su cui

tornerò fra poco, perché rappresenta di fatto l'epicentro di tutta la vicenda e ne tornerò a parlare a breve. La relazione della Commissione Ministeriale di Inchiesta, anche questo è un aspetto già sottolineato dalla Procura, si chiude con una serie di prescrizioni, che vengono quindi ad intervenire, quantomeno ad operare un'adeguata valutazione della possibilità di rimuovere i picchetti di segnalazione, prescrizioni che vengono raccolte... raccomandazioni che vengono raccolte in una prescrizione della A.N.S.F., la prescrizione... queste raccomandazioni sono emesse dall'A.N.S.F. con provvedimento, che è il numero 5292 del 15 luglio del 2013 - sono state prodotte da questa difesa quale documento 91 all'udienza del 19 marzo del 2014 - che purtroppo sono rimaste inascoltate. Ora, prima di passare all'ultima parte della disamina dell'argomento, mi permetto di sottolineare come, in aderenza con quelle che sono le conclusioni del professor Toni, dell'ingegner D'Errico, dell'ingegner Boniardi e - lo sottolineo - della Commissione Ministeriale di Inchiesta, ci sono anche le conclusioni rappresentate dal consulente tecnico di parte delle difese tedesche, come si sono sempre chiamate, l'unico dei consulenti di parte che sull'argomento si è interessato, che è l'ingegner Bargagli Stoffi. L'ingegner Bargagli Stoffi, sentito all'udienza dell'11 maggio del 2016, sollecitato sul punto inizialmente si trincerava dietro argomentazioni tipo

"no, io questa questione non l'ho più sviluppata perché i miei committenti non mi hanno più chiesto niente", però la Procura incalza e alla fine l'ingegner Bargagli Stoffi, col suo particolare modo di argomentare, si era definito "l'ingegnere di campagna", era quello che aveva fatto gli esperimenti a casa sua insomma, però dà ad un certo punto, debitamente sollecitato, spronato sul punto, conclude esprime una valutazione che nella sua semplicità però è molto calzante, perché dice, a pagine 167 e 169 del verbale dell'11 di maggio: "L'unica cosa che dico da ingegnere di campagna" - giustappunto - "è: se devo tagliare una mela preferisco tagliarla col coltello e non col manico del cucchiaino". Specificando poi che il coltello è il picchetto e il manico del cucchiaino è la zampa di lepre. Ad onor del vero, considerazioni molto più puntuali, molto più precise l'ingegner Bargagli Stoffi le ha spese in una relazione, in una consulenza. E' una consulenza che è agli atti di questo procedimento, è pienamente utilizzabile, perché è una relazione datata 19 ottobre del 2011, che l'ingegner Bargagli Stoffi produsse ed è stata acquisita in sede di incidente probatorio, a corredo di quelle che erano tutte le argomentazioni delle parti spese nell'incidente probatorio. E' inserita nel tomo 23, volume 6 del fascicolo del Pubblico Ministero, è a carte 235279, ed è stata acquisita legittimamente al fascicolo del

dibattimento con decreto del GUP in data 27 settembre del 2013, al momento della formazione del fascicolo, quindi quale parte integrante dell'incidente probatorio. Quindi è un documento inserito nel fascicolo del dibattimento, perfettamente utilizzabile, se non altro perché rappresenta le valutazioni, l'elaborazione di un parere tecnico speso in sede di incidente probatorio da parte di un consulente di parte, incidente probatorio che, non ci scordiamo, è sfociato poi in un lungo contraddittorio tra le parti, quindi anche per quanto riguarda l'utilizzabilità di questa consulenza, che tra l'altro sviluppa anche argomentazioni interessanti - faccio una breve digressione - ulteriori per quanto riguarda lo spazio di... la possibilità di intervenire... che avrebbe potuto intervenire con debita frenatura qualora i macchinisti fossero stati messi nelle condizioni idonee. Fa una disamina abbastanza puntuale su quello che è il rumore presente all'interno delle motrici, fa proprio un calcolo di decibel. E l'incapacità dei macchinisti di percepire esattamente quello che accade alle loro spalle e l'impossibilità quindi di intervenire tempestivamente con una frenata che, ove fosse intervenuta, avrebbe sostanzialmente arrestato il treno molto prima di arrivare al passaggio a raso, non consentendo il ribaltamento e tutto quanto ne consegue. Quindi la consulenza dell'ingegner Bargagli Stoffi da questo punto

di vista è interessante ed anche abbastanza dettagliata, molto più di quello che con un po' di reticenza era venuto a riferirci in sede dibattimentale, trincerandosi dietro il fatto che non era un argomento di sua competenza.

Vado verso la conclusione e queste considerazioni di metodo, sempre parlando del metodo, mi portano a spendere due parole sulla perizia e sul metodo utilizzato per la redazione della perizia, o forse sarebbe meglio dire il non metodo utilizzato, perché francamente la lettura dell'elaborato, per quanto riguarda la parte strettamente attinente all'incidente, ma soprattutto la lettura dei verbali dell'udienza... delle udienze dell'incidente probatorio, è abbastanza sconvolgente, vorrei dire. Io non ero ancora parte di questo processo. Sono stato coinvolto successivamente all'incidente probatorio, quindi mi sono approcciato al problema della perizia in maniera abbastanza oggettiva, asettica, senza il pathos che mi raccontano si visse in quei giorni in questa stessa aula. Però la pochezza dell'analisi svolta dai periti è imbarazzante per la categoria degli ingegneri forensi. La superficialità con cui si sono affrontati temi, che poi abbiamo visto essere sviluppati con un'attenzione maniacale ossessiva da parte di tutte le componenti, a torto o a ragione, io non entro nel merito di quelle che sono state le conclusioni spese, ma mi

limito a parlare del metodo, dell'approccio. Si è assistito a... c'è una differenza di approccio, di valutazione, che è francamente imbarazzante. Innanzitutto, rispetto alla perizia e al lavoro svolto dai periti, un primo secondo me insuperabile limite, anche questo l'aveva già accennato il dottor Amodeo: cioè, i periti non hanno minimamente svolto valutazioni sulla dinamica dell'incidente, si sono limitati a valutare la compatibilità geometrica tra i possibili taglienti e lo squarcio, ma la dinamica ricostruttiva dell'incidente non è mai stata affrontata. Io non dico che il metodo utilizzato dall'ingegner D'Errico e dalla Commissione Ministeriale sia con assoluta certezza il migliore o l'unico utilizzabile per la ricostruzione di un incidente così complesso. Abbiamo visto come le difese eccepiscono altro, eccepiscono l'utilizzo di un altro tipo di approccio metodologico, il programma Adams. Non lo sviluppano, però dicono "questa può essere la strada". I periti non scelgono nessuna strada, non affrontano minimamente l'aspetto dinamico. Si fermano soltanto a quell'analisi. E badate bene, non gli era impedito, perché il quesito glielo suggeriva, il quesito d'analisi, perché il quesito, il punto C 14 del quesito posto ai periti parla chiaramente, testualmente "rilevare, descrivere e analizzare tutti gli elementi di fatto utili a determinare il grado di credibilità dell'ipotesi di

taglio della cisterna provocato dal picchetto 24 e della piegata a zampa di lepre, anche tramite deduzioni della dinamica terminale dell'incidente". Non svolgono minimamente valutazioni. Ma non provano neanche a svolgerle, non provano neanche ad approcciare un metodo per ricostruire la dinamica dell'incidente. Non ci tentano neanche. Ma è qui che veramente la lettura asettica del verbale delle tre udienze dell'incidente probatorio risulta essere abbastanza disarmante. Capisco l'amarezza di chi in quei giorni è stato in questa aula ed ha provato a spingere perché i periti facessero quel minimo di scatto in avanti che un evento del genere richiedeva e che giustamente tutte le parti in gioco, su fronti contrapposti, poi hanno fatto nel prosieguo. Io leggo un passaggio, a pagina 123 del verbale dell'incidente probatorio del 02 novembre del 2011. L'interlocuzione avviene direttamente tra i periti e il consulente tecnico della Procura, l'ingegner Toni, che li sollecita sul fatto che non abbiano svolto queste valutazioni sulla dinamica. E loro dicono: "E' molto complessa, non credo che si possa ricostruire nella sua interezza". Fine. Qui iniziano e finiscono le valutazioni dei periti sulla dinamica. Ma come? Poi abbiamo visto che è stata fatta la ricostruzione in 3D, le difese hanno portato un modello in scala 1:10, le difese hanno suggerito l'utilizzo del metodo Adams, non l'hanno poi



sviluppato, l'ingegner D'Errico lo sviluppa sotto un altro aspetto. I metodi c'erano. E i periti invece si fermano lì.

Ma soprattutto, quello che secondo me risulta essere decisivo, determinante e tranciante sull'assoluta inutilità della perizia svolta in sede di incidente probatorio, è su un argomento chiave - ve lo avevo anticipato prima - centrale rispetto alle possibili ricostruzioni, cioè l'individuazione del punto di sgancio. E' un argomento che già il dottor Amodeo aveva accennato. Non sto qui a ribadire il cambiamento di opinione a cui si è assistito all'interno dei consulenti di parte della difesa R.F.I., che solo cammin facendo poi hanno maturato. Cammin facendo forse non è giusto, c'è un momento decisivo in cui maturano la convinzione loro che carro 1 e locomotiva si sgancino prima della zampa di lepre. Il momento preciso è quando esce la relazione e il filmato della Commissione Ministeriale. Da lì in poi ce l'ha esattamente dettagliato e cadenzato il dottor Amodeo, c'è questo cambiamento di prospettiva. Però questo, l'individuazione spazio-temporale dello sgancio tra il carro 1 e la locomotiva, da un punto di vista metodologico - badate bene, io non parlo di esiti, io parlo di metodo di approccio, di valutazioni scientifiche - da un punto di vista metodologico questo passaggio è centrale, fondamentale. Questa è la madre di tutte le

battaglie, è la Waterloo di questo processo, sulla dinamica. Cioè, da lì, risolvendo quel passaggio, si ha la possibilità di una soluzione anziché un'altra. I periti questo argomento non lo prendono minimamente in considerazione. Quindi io non voglio in questa fase, in questo momento sostenere che hanno assolutamente ragione il professor Toni, D'Errico, la Commissione Ministeriale e viceversa hanno torto il professor Diana, il professor Resta e compagnia cantante. Resta il fatto che però le massime competenze in materia ingegneristica applicata al trasporto ferroviario, capitanate da due decani del... cioè, i due professori che da sempre sono convocati per gestire e valutare questi tipi di incidenti, il professor Toni da una parte, il professor Diana dall'altra, concordano su un punto centrale, che è il fatto che tutto dipende dall'individuazione del momento dello sgancio tra il carro 1 e la locomotiva. Questo è un argomento su cui tutti concordano. Gli esiti sono diversi ma questa è la base. Allora, la perizia sul punto così si esprime. Allora, cito un passaggio, siamo sempre all'udienza del 02 di novembre del 2013, pagina 114. I periti ritengono non dirimente l'individuazione del momento temporale-spaziale del distacco tra locomotore 1 e carro 2 - testualmente - "perché alla fine anche per esempio il fatto se la locomotiva fosse o meno attaccata ed in che punto si è staccata, non incide sul risultato finale".

Cioè, i periti non fanno la dinamica, non sviluppano nessun argomento di dinamica, dicono che la dinamica è troppo complicata, non la si può capire, però hanno anche la pretesa, la presunzione di dirci che questo momento non è determinante. Abbiamo visto poi che tutte quante le parti sul punto obiettano esattamente il contrario. Idem dicasi per quanto riguarda il distacco tra carro 1 e carro 2. E' un argomento non così centrale, ma anche su questo aspetto abbiamo tenuto conto degli altri carri e dei vari effetti che potevano avere sulla dinamica del carro numero 1, e non sono stati esposti diciamo perché abbiamo privilegiato dare esposizione diciamo solo sugli elementi che ritenevamo essenziali della dinamica, senza considerare tutti gli altri aspetti. Stessa linea i periti, perché la cosa poi viene ribadita, si è sviluppato in tre giorni l'incidente probatorio. All'udienza del 04 di novembre, pagina 28 del verbale: "Abbiamo ritenuto non dirimente in quanto il fatto che si fosse staccato un metro prima o un metro dopo non influisce sulla dinamica". Argomento poi sempre ribadito in pari data a pagina 134: "Considerare che l'aggancio sia stato presente o meno, non ci altera molto". Abbiamo visto come questo è l'argomento centrale e abbiamo detto come i periti non affrontino nessun tema sulla dinamica in senso stretto.

E per concludere poi su questo aspetto, quando dicevo che

era imbarazzante, era anche un po' deprimente la lettura delle considerazioni spese dai periti, cito alcuni passaggi dove, continuamente incalzati su questo argomento, che era evidente a tutti risultava essere centrale, all'udienza sempre del 04 di novembre del 2011, a pagina 30 del verbale di udienza, le domande vengono proposte dall'Avvocato Dalla Casa che lo incalza sulle verifiche e i conteggi svolti. E i periti concludono rispetto a questa legittima pretesa di avere un riscontro sui calcoli che hanno fatto, ci dicono che non conta assolutamente niente, quello che poi invece abbiamo visto essere il tema dominante delle due prospettazioni, dicono: "Sono stati fatti su carta. Non sono stati ritenuti rilevanti e non sono stati conservati". Quindi, cioè, ammettono candidamente di non essere in grado di sviluppare la dinamica. Ciononostante ci dicono che è assolutamente irrilevante il punto in cui si è sganciato il carro 1 dalla locomotiva. E abbiamo visto che invece è esattamente il contrario. Poi, nello sforzo di giustificare l'ingiustificabile, ci dicono che i calcoli li hanno fatti ma li hanno buttati via, non li hanno allegati. Siamo stati qui, abbiamo sentito un'infinità di consulenti, tutti quanti noi legittimamente, la Procura, le Parti Civili, le Difese, siamo andati a fare le pulci a qualunque passaggio di consulenze per noi complicatissime, abbiamo infilato la teste dentro delle

leggi che fino all'altro ieri - la Legge di Paris e compagnia cantante - solo l'idea di guardare quelle formule mi sembrava follia. E questi ci dicono che fanno i conteggi, li prendono, poi ne fanno una pallina di carta e al buttano via. Mi sembra di rivedere me quando andavo a ripetizioni di matematica, che preso dallo scoramento, non mi veniva un compito, mai, mai venuto un compito in vita mia, e buttavo via tutto. E mi sembra che anche il livello dei periti fosse analogo. Ma poi i periti vanno oltre perché se in un primo momento, quindi nel contraddittorio col professor Toni, dicono che è indifferente, che non l'hanno valutato, che comunque è indifferente, poi arrivano ad un certo punto, in questo sforzo estremo di giustificare l'ingiustificabile, addirittura a proporci, sempre senza calcoli, perché i calcoli non li hanno fatti e se li hanno fatti non li abbiamo mai visti, sono stati buttati via e chissà dove sono, però vengono addirittura a proporre una terza via. Noi abbiamo visto che le parti in causa si concentrano su queste ipotesi. Le ipotesi sono due: si è sganciato prima della zampa di lepre, è possibile che impatti con la zampa di lepre; si è sganciato in prossimità o subito dopo il picchetto, lo squarcio, l'impatto e lo squarcio avviene sul picchetto. No, i periti, a dimostrazione dell'assoluta inutilità della relazione peritale, a pagina 131 dell'udienza del 02 di novembre del 2013,

dice: "Sul gancio con la locomotiva, non escludiamo che si possa essere sganciato proprio nella fase di rotazione con l'urto, diciamo successivo all'urto contro la zampa di lepre". Quindi le difese di R.F.I. ci dicono che perché impatti... la zampa di lepre squarci la cisterna lo sgancio deve avvenire prima. Per i consulenti della Pubblica Accusa lo sgancio avviene subito dopo o in prossimità del picchetto. Loro ipotizzano che lo sgancio avvenga dopo l'impatto con la zampa di lepre, una terza via, ovviamente non dimostrata, indimostrabile, non calcolata e non verificata. "La locomotiva per noi può essersi sganciata dalla zampa di lepre in poi". E abbiamo visto che lo sgancio dopo la zampa di lepre rende assolutamente impossibile il passaggio... il fatto che la zampa di lepre attinga quella parte della culatta della cisterna e la squarci. Questo è un dato che lo dicono i consulenti di R.F.I., non lo dico io. Quindi: "La locomotiva per noi può essersi sganciata dalla zampa di lepre in poi, probabilmente si è sganciata anche dopo. E' verosimile che si sia sganciata subito dopo la zampa di lepre". Pagina 136, sempre dell'udienza del 02 novembre del 2013.

Ultime due considerazioni sulla perizia, sempre nell'ottica della completezza dell'analisi che viceversa mi sento di riconoscere a quella svolta dai vari consulenti che si sono succeduti al banco e in particolar

modo dal nostro consulente. Non viene mai, nella perizia, dico mai menzionato e valutato quelli che sono i dati del DIS. E i dati del DIS abbiamo visto essere un altro terreno di scontro fondamentale tra le varie consulenze. E cito uno per tutti quanto ci ha detto il professor Resta, che è stato il consulente di chiusura di R.F.I. all'udienza del 20 aprile del 2016, a pagina 43, che parla del DIS come l'unico elemento oggettivo di valutazione. I periti non analizzano la dinamica, non fanno calcoli, non prendono in considerazione il dato rappresentato dal DIS. Quindi la perizia è assolutamente un non senso per quanto riguarda gli aspetti dinamici ricostruttivi dell'incidente; da un punto di vista di metodologia scientifica è assolutamente invalidabile, non assolutamente rispondente a quelli che sono i criteri stringenti che la giurisprudenza pretende per questo tipo di ricostruzione e che a maggior ragione debbono essere pretesi per la ricostruzione di un incidente. Io non parlo delle conseguenze dell'incidente, ma della complessità in sé dell'incidente, che richiede competenze, attenzioni massime, che la perizia sul punto ha omesso, probabilmente per mera imperizia dei periti. Io non voglio pensare a nient'altro perché, ripeto, non c'ero, quindi non mi permetto. Però quella che si profila è una clamorosa imperizia dei periti.

Un'ultima considerazione, sempre in ordine alla

metodologia, o alla mancanza di metodologia utilizzata dai periti, la faccio richiamando, sempre delle considerazioni di un organo terzo, che è la Commissione Ministeriale di Inchiesta, che a pagina 29 della seconda relazione censura pesantemente il lavoro dei periti sul punto, dove dice: "Laddove si è cercata una compatibilità geometrica, meccanica o metallografica tra i vari simulacri, a seconda dell'angolo di appoggio e a seconda della posizione dello squarcio i due simulacri risultano alle volte geometricamente compatibili, altre volte assolutamente privi di qualsiasi attinenza". Lo dice la Commissione Ministeriale. I periti si sono limitati a prendere i simulacri, questi simulacri della zampa di lepre e del picchetto, e provare ad adagiarli, ad adeguarli allo squarcio, tant'è vero che il dottor Amodeo mi raccontano che a un certo punto obiettò anche che poteva entrare in quello squarcio anche la sua scarpa. Ma è vero, perché di fatto si sono limitati a provare a inserire questi simulacri con vari angoli. Ma ce lo dice la Commissione Ministeriale. Quindi la Commissione Ministeriale ha la percezione dell'assoluta pochezza di metodologia applicata.

Non mi dilungo oltre perché l'argomento che mi è toccato in sorte è abbastanza pesante e poi è stato ampiamente dibattuto, ma eravamo in tanti e quindi... la pagliuzza più corta, alle volte... e vado a concludere per quanto



riguarda le Parti Civili, non in maniera prolungata. Mi limito semplicemente... allora, le parti da me rappresentate sono Riccardo Rombi e Serena Rossi, che sono gli zii di Emanuela Menichetti, perita in esito all'incidente dopo un lungo calvario in ospedale di oltre quaranta giorni. Quello che mi preme sottolineare è come questa difesa abbia cercato di dimostrare, anche a fronte delle obiezioni che erano state avanzate da alcune difese dei Responsabili Civili, soprattutto ho cercato di dimostrare, attraverso una serie di testimonianze, il rapporto di... il rapporto affettivo perdurante tra gli zii e la povera Emanuela, come questo sia stato continuo, continuativo, pressoché quotidiano e si sia caratterizzato per un vincolo estremamente stretto. I testimoni indotti sono stati Claudio Menichetti, sentito all'udienza del 28 maggio del 2014; la signora Daniela Rombi all'udienza del 21 gennaio del 2015; la signora Valentina Menichetti, all'udienza del 25 aprile del 2015 e anche quale teste, nei confronti ovviamente della moglie, il signor Riccardo Rombi, sentito come parte all'udienza del 21 gennaio del 2015. Sono tutte testimonianze che hanno confermato come si trattasse di una famiglia... la classica famiglia italiana, abitavano fino a pochi anni orsono nella stessa città, o meglio, nella stessa frazione di Viareggio, a Torre del Lago, fossero soliti condividere tutti i momenti del quotidiano

in maniera continuativa e costante. Ci è stato riferito come l'ultima occasione di incontro tra gli zii ed Emanuela sia stata proprio in occasione della festa di compleanno del figlio delle Parti Civili da me assistite, il 27 di giugno, quindi pochi giorni prima, una cena che si è tenuta, quindi a dimostrazione che fosse perdurante il rapporto affettivo. Ulteriori dimostrazioni si traggono dalle documentazioni prodotte e tra queste vi è anche l'attestazione del fatto che i due zii siano stati madrina e padrino di battesimo della povera Emanuela, che hanno visto di fatto nascere. Quindi i coniugi Rombi, Rombi-Rossi, è una coppia consolidata che da fidanzati hanno visto nascere questa bambina e poi l'hanno regolarmente seguita in tutte le fasi della sua vita, e questo è stato dimostrato dalla documentazione in atti. Per quanto riguarda poi le richieste, le conclusioni, mi riporto ovviamente alle conclusioni scritte che col consenso delle parti darei per lette insieme alla notula. Rammento anche come sia stata acquisita agli atti, all'udienza del 15 aprile del 2014, la consulenza tecnica di parte del dottor Bani per quanto riguarda il danno biologico patito dal signor Riccardo Rombi. E' depositata in atti ed è richiamata ovviamente nelle conclusioni che ho cercato di dettagliare nelle singole voci, rimettendomi ovviamente al vostro prudente apprezzamento. Io vi ringrazio.

PRESIDENTE - Grazie a lei.

AVV. BAGATTI - E deposito le conclusioni.

PRESIDENTE - Grazie a lei. Allora sospendiamo e ci vediamo alle due e mezza. Volevo soltanto dire alle Parti Civili, ai Difensori delle Parti Civili, che siete in tantissimi oggi pomeriggio e invece lunedì mattina praticamente non c'è quasi nulla. Quindi vi lascio il programma che mi ha portato l'Avvocato Carboni.

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - No, non so se ce la facciamo stasera.

AVV. BINI - Ecco, Presidente, Avvocato Bini. L'unica cosa, lunedì mattina per me non ci sarebbero problemi, ma da quello che avevo capito la giornata di lunedì sarà occupata prevalentemente dall'Avvocato Maffei, se non erro.

PRESIDENTE - No, no, no, no. Lei è mancato... l'Avvocato Maffei parlerà nel pomeriggio di lunedì.

AVV. BINI - Sì.

PRESIDENTE - Abbiamo la mattina libera, quindi se c'è qualcuno che si inserisce di mattina...

AVV. BINI - Allora magari ci organizziamo e vediamo un po'...

PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci)

AVV. BINI - Ci organizziamo per oggi e lunedì mattina.

PRESIDENTE - Vi lascio... mi fate questo aggiornamento. Ci vediamo dopo.

AVV. BINI - Grazie.

- Viene sospeso il procedimento alle ore 13:33.
- Viene ripreso il procedimento alle ore 14:39.

PRESIDENTE - Allora, Avvocato Bartolini. Spegliamo i cellulari.

**CONCLUSIONI DELLA PARTE CIVILE – AVV. F. BARTOLINI**

AVV. BARTOLINI - Signor Presidente, buonasera. Allora, intanto le anticipo che io ho preparato anche una memoria della discussione, che poi depositerò, perché so che forse è d'ausilio e fa piacere comunque al Tribunale.

Allora, riallacciandomi a quanto detto dai miei colleghi e dal Pubblico Ministero, io in questo mio intervento volevo cercare di mettere alcuni punti fermi in questo processo, andandolo in qualche modo a semplificare. Capisco che non è un compito facile, perché il materiale e ovviamente anche le informazioni tecniche che sono confluite in questo procedimento sono tante, sono tantissime e il procedimento di per sé è complesso, però quando io mi sono messo a guardare le carte, a studiare le carte, beh, l'esigenza mia è stata sicuramente quella di andare al cuore del problema, cercare effettivamente dov'era il problema diciamo di risoluzione di questo procedimento. E secondo me la domanda che bisogna sicuramente farci, forse l'unica domanda che bisogna farci è: l'evento poteva essere previsto in base alle conoscenze storiche, in base alle conoscenze tecniche di

quel momento? E inoltre, vi erano tutti gli strumenti per evitare quell'evento? Beh, il primo problema che mi sono posto è sicuramente andare a vedere qual è l'evento. Sembra banale, però in realtà la giurisprudenza ci dice che se io applico, applicassi un criterio dove praticamente guardo l'evento in tutti i suoi contingenti dettagli, farei un errore, perché in questo caso esisterà sempre una descrizione così precisa e particolare che mi presta il fianco ovviamente anche a un limite della colpevolezza. Cioè, voglio dire, se io mi guardo l'evento, deragliamento del treno, rottura dell'assile, passaggio a raso, impatto col picchetto, squarcio della cisterna, eccetera, se lo guardo in tutto il suo complesso sicuramente l'evento di Viareggio è unico, ovviamente. Secondo me poteva essere previsto tutto, anche tutta questa sequenza causale, però in realtà non devo andare a vedere l'evento, a mio avviso, sotto questo aspetto, perché la Cassazione ci dice: devo andare a vedere l'evento in maniera diciamo simile, generale, cioè la prevedibilità riguarda eventi simili. Quindi devo andare ad adottare un criterio per fare e adottare questa generalizzazione. Si parla un po' dello svolgi... c'è qualcuno che...

(più voci fuori microfono)

AVV. BARTOLINI - E' di là... abbiamo sequestrato le difese. Quindi, continuando, dico devo andare a cercare...

praticamente andare a vedere anche lo svolgimento causale, perché la colpa ovviamente non mi è... cioè, non va vista solo per quanto riguarda l'evento finale, ma anche nello svolgimento causale. Però in questo caso devo andare a prendere in considerazione quello svolgimento causale che la norma cautelare ovviamente mi prende in considerazione e mi tutela. Tra l'altro in questo procedimento logico, tra l'altro, la prova non deve essere neanche certa, anche se a mio avviso - e qui si parla un po' di semplificazione di questo processo che dicevo - qui la prova è certa, secondo me e la vedremo. Però basta una probabilità che il comportamento umano, se compiuto, perché qui si tratta di un reato omissivo, avrebbe impedito l'evento. Ripeto, poi vedremo che secondo me qui non è solo la probabilità, ma c'è la certezza che il comportamento umano avrebbe portato all'evitabilità dell'evento.

Andiamo a vedere intanto principalmente, perché parlare di prevedibilità vuol dire anche andare un po' all'origine dei fatti, sicuramente, come il carro è entrato in Italia, perché erano previste delle procedure, in realtà, che erano già la base minima, il livello minimo di sicurezza e che non sono state assolutamente attuate, e le vediamo. Il carro, lo sappiamo tutti, il carro numero 3380781 era stato immatricolato presso Ostrada, lo stabilimento di Ostrada in Polonia dalla

G.A.T.X. Rail Europe, nel dicembre del 2004 - è importante anche la data - e poi era stato spedito in Italia nel 2005. L'ispettore Laurino, che è stato sentito qui, va beh, in diverse udienze, lo sappiamo tutti, all'udienza del 04 giugno, a pagina 12 del verbale stenotipico, mi fa un passaggio importante per quanto riguarda l'entrata del carro in Italia, il discorso dell'omologazione e anche la componente di questi carri, che è importante appunto ripetere perché comunque sono dei punti che poi andrò a sviscerare nel corso del mio intervento, e mi dice: "L'omologazione è avvenuta a richiesta della K.V.G.". Ormai sappiamo tutti che la K.V.G. è l'attuale G.A.T.X., perché il carro è entrato in anticipo in Italia tramite quel famoso contratto di noleggio fra l'allora Cargo Chemical, oggi F.S. Logistica, e l'allora K.V.G., oggi G.A.T.X. E si dice che "la K.V.G. commissionava alla DEC, società polacca di Ostrada, la costruzione del carro cisterna. Per quanto riguarda le sale carrelli posso dire con assoluta certezza che si tratta di materiale di seconda mano". Questo è importantissimo. E tra l'altro mi dice Laurino che l'EBA, che era l'agenzia di sicurezza tedesca, mi fa l'immatricolazione senza vedere questo carro. Una cosa a mio avviso anomala, perché l'immatricolazione... devo ovviamente andare a vedere il carro. Invece mi fa prima un controllo l'EBA sui disegni che mi manda la G.A.T.X.,

quindi su quello che mi dice il proprietario - tra l'altro l'EBA era in Germania e il carro era in Polonia - e su quello mi fa questa famosa omologazione. Una procedura secondo me particolarmente anomala. E poi l'ispettore Laurino ci dice che il carro ha percorso in tutta la sua vita 236.118 chilometri e in Italia 228.768, quindi il carro è sempre, quasi sempre stato utilizzato in Italia ed è sempre stato utilizzato nella tratta Treccate-Gricignano. Questa non è una cosa da sottovalutare a mio avviso, perché nella valutazione dei rischi io devo fare anche una valutazione dei luoghi, perché quando io prendo praticamente... prendo praticamente possesso di questo carro e lo faccio circolare, beh, io so che fa quella tratta, so che mi passa da Viareggio, dove ovviamente ci sono i famosi picchetti, c'è il passaggio a raso, c'è una popolazione... ovviamente case adiacenti alla ferrovia, una densità di popolazione alta. E me lo faccio passare - vedremo - a novanta chilometri orari. Quindi io devo fare una valutazione dei rischi e anche una valutazione dei luoghi. Quindi è importante il fatto che quel treno mi fa sempre e solo quella tratta. E inoltre sappiamo, ormai lo sappiamo tutti, il 21 gennaio 2009 il carro mi entra alla Cima Riparazioni e poi mi viene ridato dalla Cima Riparazioni a F.S. Logistica il 02 marzo 2009. E da quel momento, dal 02 marzo 2009 alla strage di Viareggio, 29



giugno, passano pochi mesi, poco più di quattro mesi. E il carro mi percorre 22.768 chilometri. Questo è un altro dato importante, a mio avviso, perché vedremo, sempre in materia ovviamente di prevedibilità ed evitabilità dell'evento, che è impossibile che la cricca - e quindi che la rottura dell'assile - si sia verificato in questi soli quattro mesi e con una percorrenza così limitata di chilometri. Questo è assolutamente impossibile. E inoltre c'è da dire che per quanto riguarda... andando sempre all'omologazione del carro, abbiamo visto che praticamente la cisterna era sottoposta alla normativa - quella famosa normativa che aveva accennato anche il collega Dalla Casa - RIV-RID, che era l'attuazione della direttiva CEE 49 del '96, dove si diceva che i carri andavano controllati, le cisterne, ogni otto anni, con prove intermedie ogni quattro anni. Il RIV, che è stato attuato nel 1922, disciplina l'uso internazionale dei carri e mi disciplina i requisiti tecnici che devono avere questi carri. Cioè, una volta che c'erano questi requisiti tecnici quel carro - e ci ricordiamo tutti la foto che era stata proiettata proprio quando venne a illustrarci la propria relazione il professor Toni, dove c'era il marchio RIV sul carro di Viareggio - beh, in questo caso potevano circolare tranquillamente su quelle reti ferroviarie di quei Paesi che facevano parte di questo RIV. Però in realtà oltre al RIV abbiamo parlato

del RID, che erano delle norme per quanto riguarda la sicurezza, proprio in materia pericolosa, però in realtà in Italia vi era una normativa integrativa del RID, e mi riferisco in particolar modo - cioè, vi è una normativa - al Decreto Legislativo numero 41/99 di attuazione delle direttive europee 49 e 87 del '96, relative al trasporto di merci pericolose, al Decreto Legislativo 40 del 2000, che è attuazione della direttiva 35 del '96, e al Decreto Ministeriale 27 febbraio 2002, di recepimento della direttiva 48 del '99 in materia di merci pericolose.

E inoltre vi era la famosa - di cui ha parlato il Pubblico Ministero - procedura di cabotaggio, prevista l'08 luglio 2003 da R.F.I. Bene. Allora, quando il carro mi entra in Italia, il 09 gennaio 2005, era sottoposto a questo RIV e abbiamo visto la marcatura. Però in base alla procedura di R.F.I. dell'08 luglio bisognava comunque integrare e fare una procedura di cabotaggio. Cosa mi prevedeva questa procedura di cabotaggio? Allora, prima di tutto al paragrafo 2.4.3 mi prevede che io per fare entrare quel carro in Italia devo fare una domanda al Cesifer, dovevo fare, perché ora il Cesifer poi è stato soppiantato dalla A.N.S.F., e dovevo fare una richiesta di messa in servizio di questi carri. Beh, la domanda cosa doveva contenere? L'attestazione, oltre che delle caratteristiche generali della cisterna, anche di quelle della sottostruttura, con particolare riguardo a

carrelli tipo, alle sale, al costruttore e all'ultima revisione. Si liberi subito il campo - perché potrebbe essere argomento della difesa, già avanzato - che fanno eccezione a questa procedura quei carri che sono stati costruiti in Germania e in Francia, cioè marchiati S.N.C.F. e D.B., perché in questo caso il nulla osta me lo danno le ferrovie direttamente. Ma qui il carro, ricordiamoci - ecco che era importante il luogo - è stato costruito in Polonia, a Ostrada. Quindi rientra in questa procedura senza ombra di dubbio. E inoltre il tecnico ispettivo Cesifer mi deve verificare il carro - va bene? - e mi deve certificare il proprio intervento in un apposito verbale di verifica. Quindi in questa procedura di cabotaggio - signor Presidente - vi è un primo problema, perché io devo praticamente mettere l'attestazione delle caratteristiche della cisterna, abbiamo visto, della sala, eccetera. Il primo problema è quello dell'indicazione e individuazione dei component9, è il problema della tracciabilità. Si parte da qui per fare sicurezza. Il primo problema è la tracciabilità. E infatti la responsabilità di diversi imputati, di molti imputati, è proprio per il fatto che non hanno richiesto la documentazione, non se ne sono assolutamente degnati di averla, di richiederla, nonostante ci fosse questa procedura. E che ciò sia vero, e cioè il fatto che la tracciabilità sia il primo problema da affrontare, beh,

ce lo dice anche il Ministero quando ha fatto la relazione ministeriale dopo la strage di Viareggio, perché in quella relazione il Ministero ha fatto alcune raccomandazioni. E' singolare vedere questo, signor Giudice, perché in queste raccomandazioni che mi fa il Ministero, beh, mi evidenzia le falle che ci sono nel sistema. Ma queste falle che ci sono nel sistema ferroviario non è che ci sono perché dopo la strage di Viareggio ci siamo avveduti e ci siamo resi conto che c'era questo problema. No, queste falle sono il frutto di noncuranze, mancanze che venivano fatte, ma che si potevano attuare. Tutte le raccomandazioni che mi fa il Ministero in questa relazione e la A.N.S.F., vediamo, mi parlano proprio della tracciabilità. Infatti il Ministero, quando mi va a fare queste raccomandazioni, mi dice che praticamente è importante fare una riorganizzazione normativa riguardo alle regole. E proprio relativamente a cosa? Alla tracciabilità completa degli assili, al divieto di utilizzo degli assili privi della tracciabilità. E quando non c'è la tracciabilità il Ministero mi dice che l'assile va scartato, senza ombra di dubbio, senza ombra di dubbio. Mi continua altre raccomandazioni sulla vita utile dell'assile, sui controlli che non devono essere fatti solo a tempo ma anche chilometrici. E a binari caldi, il 26 agosto 2009, la A.N.S.F. mandò una comunicazione all'Assofer, al

verificatore indipendente di sicurezza, dove anche l'A.N.S.F. cosa mi diceva? Che bisognava assicurarsi, per gli assili di tipo A di tutte le tipologie di carri, a partire da quelli utilizzati per il trasporto merci, che sia garantita la tracciabilità. Sia il Ministero che l'A.N.S.F. mi partono da questo punto. Il primo problema è la tracciabilità, che, ripeto, era la procedura già prevista nel cabotaggio - vediamo - ed era già prevista anche successivamente, perché quando io vado a fare - e lo vedremo - quel famoso contratto di noleggio fra G.A.T.X. e F.S. Logistica, G.A.T.X. mi deve mandare un avviso di spedizione, o avrebbe dovuto mandare un avviso di spedizione a F.S. Logistica, dove proprio dovevano contenere questi argomenti, cioè la storia dell'assile, i controlli che erano stati fatti, eccetera. Sempre il problema della tracciabilità. Quindi già questo si poteva fare. Era già una prima fase in materia di sicurezza. Eppure non è stata fatta, perché l'ispettore Laurino, sempre all'udienza del 04 giugno, ci dice: "Noi abbiamo un primo livello di manutenzione" - leggo proprio dalla deposizione - "certificato con dati e documenti e la prima revisione risale al 2002". Prima, per ventotto anni noi non abbiamo nessuna tracciabilità. Ventotto anni. Si parla dal 1974 fino al 2002. Non si sa nulla. E vede, il fatto che effettivamente non vi sia questa tracciabilità, ma nessuno si sia posto il problema, perché io dico, beh,

quello che mi fa il controllo alla Jungenthal mi fa un controllo fatto male, o non me lo fa, va bene. Però poi dico, questa omissione, beh, viene sottovalutata, anzi non viene vista assolutamente nelle altre società, F.S. Logistica, Trenitalia, non mi viene assolutamente vista. Va alla Cima e non mi viene vista. Perché questo è un *modus procedendi*, perché quello che almeno io credo di aver capito in questo procedimento, ma penso che sia chiaro, che quello che è accaduto a Viareggio non è un caso, cioè non è frutto di una disattenzione che non doveva avvenire, ma è frutto di un *modus procedendi*, come è frutto di un *modus procedendi* il fatto che si usasse proprio nei carri merci, quindi nel trasporto merci ferroviarie, ovviamente sale di vecchia data, del '74, sale che dovevano essere revisionate e di seconda mano. E lo vedremo. E inoltre, signor Presidente, il cabotaggio, la famosa procedura di R.F.I., beh, è valida solo fino alla scadenza della revisione. Quindi quando mi va alla Cima Riparazioni e quando mi esce a marzo dalla Cima Riparazioni, bisognava rifare un'altra volta la procedura di cabotaggio. E non è stata fatta assolutamente. E infatti ricordiamo cosa disse Laurino su domanda del dottor Giannino. Dice: "No, non è stata effettuata". Proprio su questo specifico argomento: "No, non è stata effettuata perché ho fatto richiesta a R.F.I., da cui era dipendente Cesifer e gli ho chiesto "mi date la

documentazione relativa al cabotaggio"? E mi hanno risposto che non c'era, non l'avevano fatta". Ora, io dico, qui... perché quando si parla di prevedibilità la giurisprudenza ci dice che è la consapevolezza da parte dell'uomo avveduto, coscienzioso, di rendersi conto che quel comportamento è la violazione di quella norma cautelare. Ma qui si va oltre, perché gli imputati sono tutte persone esperte del settore, cioè ne masticano tutti i giorni, lo sanno benissimo qual è la procedura. E quindi dico, io so qual è la procedura, la procedura di cabotaggio, so che mi deve andare alla Cima Riparazioni e quando mi riesce mi deve rifare il cabotaggio; a me non mi viene data nessuna documentazione e non mi viene nessun dubbio. Ma perché non mi viene nessun dubbio? Perché il modus di procedere era questo. E inoltre, sempre per quella procedura di cabotaggio, al paragrafo 2.4.2 si dice che anche se il Cesifer avesse dato praticamente un parere positivo, beh, bisognava fare un'istanza, una richiesta alla Commissione permanente per le prescrizioni sui recipienti per gas compressi. Inutile dire che neanche questo è stato fatto, assolutamente. Ma inoltre c'era un livello ancora superiore, o meglio, un altro livello, sempre per l'introduzione del carro in Italia, perché noi sappiamo che non tutte le imprese ferroviarie possono far circolare il carro in Italia, ma solo quell'impresa che ha il certificato di sicurezza,

tanto che F.S. Logistica mi fa il contratto di noleggio, è la locataria del carro, però in realtà non mi può far circolare il carro, e infatti ha bisogno dell'opera di trazione di Trenitalia. Bene.

Allora, con questo certificato... e qui ce l'ha detto l'ingegner Chiovelli, tra l'altro in questo certificato diciamo tutte le caratteristiche sono elencate proprio nel decreto 109 di attribuzione dei compiti in materia di sicurezza all'ASP, ci dice l'ingegner Chiovelli che "tale certificato attesta la conformità alle normative per quanto riguarda i requisiti tecnici e operativi specifici per i servizi ferroviari e i requisiti di sicurezza relativi a personale e materiale rotabile". Quindi io per avere il certificato di sicurezza devo dimostrare che quel materiale rotabile che prendo deve avere determinati requisiti e deve essere fatta la manutenzione. Infatti a pagina 24 della deposizione del 24 giugno 2015 l'ingegner Chiovelli dice: "Il certificato di sicurezza è sostanzialmente l'atto finale di un processo che riguarda la definizione del cosiddetto sistema di gestione della sicurezza, che è espressamente previsto dalla normativa comunitaria e quindi anche nazionale". E quindi il sistema di sicurezza, di gestione della sicurezza, è l'insieme della procedura con cui un'impresa gestisce tutti i possibili tipi di rischio. Bene. E inoltre continua dicendo: guardate, se un'impresa ha quel



certificato di sicurezza, lo ha per quel materiale rotabile X. Quindi se io inizio a gestire un materiale rotabile diverso, devo riottenere... fare la procedura per riottenere un altro certificato di sicurezza per quel tipo di materiale. E quindi io per ottenere questo certificato di sicurezza debbo dimostrare prima di tutto che il personale incaricato alla guida sia formato, eccetera, ma che il materiale rotabile sia sottoposto a tutti i controlli.

Quindi già con l'introduzione del carro in Italia, a mio avviso c'erano già dei livelli di sicurezza, la tracciabilità, il cabotaggio, il certificato di sicurezza. Ma inoltre, siccome si parla di prevedibilità ed evitabilità, beh, si dice sempre che l'esperienza insegna, o quantomeno dovrebbe insegnare. E allora dico, io devo partire, per vedere se si poteva prevedere... perché poi cos'è che devo prevedere? S'è parlato dell'evento. Dovevo prevedere la rottura dell'assile, perché poi tutto parte da lì, a mio avviso. E il problema di questo processo è: l'assile, o la rottura dell'assile, poteva essere previsto? Si poteva evitare la rottura dell'assile? Perché poi ci hanno parlato e abbiamo fatto molte udienze sul picchetto, zampa di lepre, eccetera. Ma quelle sono la concausa. Cioè, non è il problema principale. Cioè, andare a vedere se il picchetto me l'ha squarciato è sicuramente importante e secondo me è

importante per una valutazione dei luoghi, però non è la causa. La causa è la rottura dell'assile. Bene. Allora io parto ovviamente da dati storici. Ci sono stati eventi pregressi? Perché da lì bisogna partire e da lì bisogna far gli studi. E di eventi pregressi, lo sappiamo tutti, ce n'è tantissimi, tantissimi. Pochi giorni prima della strage di Viareggio, il 22 giugno 2009, due carri a Vaiano avevano deragliato. Il 13 settembre 2004 c'erano diversi morti nella tratta Cuneo-Torino, dove avevano deragliato i treni. Il 26 marzo 2008 l'Intercity 704 aveva deragliato proprio perché un assile si era rotto; era stato incaricato in quel procedimento proprio il professor Toni. E poi il 22 aprile 2001 c'è stata la rottura del fusello in questo procedimento, in questo incidente, e quindici persone sono rimaste ferite. E quindi se guardiamo gli anni precedenti, senza fare un lungo elenco, beh, vediamo che nel 2005 si rilevano sei deragliamenti, nel 2006 undici deragliamenti, nel 2007 e 8, otto deragliamenti. E' uno studio fatto dall'ERA sulla valutazione dell'impatto dell'uso di detettori di svio. Si è visto che in Italia, perché poi io devo andare a prendere anche l'esperienza di altri Paesi, ovviamente, ci sono stati in sette anni quarantacinque deragliamenti. E nella nota A.N.S.F. numero 25 del 21 ottobre 2009, che è stata prodotta in atti proprio quando abbiamo sentito l'ingegner Chiovelli, questi ci dice che "dal 2001 si

sono evidenziati 150 svii di treni merci e dai dati che avevamo individuato avevamo visto che dei 118 deragliamenti in cui erano stati coinvolti 163 carri, di questi 14 avevano riportato lo svio col montaggio carrello", che poi è un altro problema che affronteremo. E sempre in quella famosa relazione del Ministero dei Trasporti, del 23 marzo 2012, si legge che il problema degli svii è sempre un problema troppo pressante, perché il numero degli svii è ancora troppo alto. E la cosa anche particolare, signor Presidente, è che quando si va ad analizzare dove accada il deragliamento, dove accadano gli svii, nell'80 per cento dei casi, guarda un po', accadono proprio nel trasporto merci. E quindi la domanda che poi mi sorge anche spontanea, come si suol dire, è: ma perché proprio nel trasporto merci l'80 per cento degli svii riguarda proprio quel settore? E tra l'altro - e poi risponderemo a questa domanda - e tra l'altro l'ERA sin dal 28 maggio 2009, quindi prima del sinistro ovviamente che ci riguarda, aveva rivolto un allarme a tutte le imprese ferroviarie e aveva detto che le sale 088188, come quelle che ci interessano, beh, per le procedure di verifica non potevano essere considerate assolutamente attendibili. Bisognava stare attenti, perché praticamente esse cedevano sul carico del peso assiale. E nonostante tutto questo nulla era stato fatto. E l'ERA poi mi ispeziona 4.500 carri - 4.500 - dopo la

strage di Viareggio, e un quinto mi risulta difettoso. Beh, allora qui bisogna porci una domanda, perché ripeto, quando io ho detto che secondo me la strage di Viareggio non è una causalità, non è una disattenzione di una volta, non è una disattenzione di una volta, signor Presidente, perché qua praticamente è una politica aziendale, è un modo di procedere. Praticamente io uso roba scadente sotto i carri. Un quinto sono difettosi. Vedremo che i controlli non vengono fatti. Li faccio passare a 90 chilometri di velocità. Beh, in questo caso... e inoltre faccio un contratto di noleggio dove mi si stabilisce un costo giornaliero di 23 euro al giorno compreso la manutenzione, beh, questa non è una causalità, sicuramente; è un *modus procedendi*, è una politica studiata a tavolino, dove praticamente ci si mette sul piatto della bilancia da un lato i costi, per adeguare la rete ferroviaria merci, perché di quello si parla, l'80 per cento riguarda il treno merci, il trasporto merci. Beh, allora in questo caso io metto sul piatto della bilancia sicuramente i costi, per adeguare tutto il trasporto ferroviario merci, mettere i detettori di svio, vedremo che potevano anche impedire l'evento, per cambiare gli assili, perché non posso usare assili del 1974. E da un lato accetto il rischio, il rischio perché la storia ci aveva insegnato - e dico tutti i deragliamenti - che quando c'è un deragliamento purtroppo

spesso ci sono dei feriti e ci sono delle persone che muoiono. E quando io... e questo mi metto a tavolino, mi metto a tavolino, perché sennò questa mancanza non mi poteva arrivare a far circolare il carro sulla rete ferroviaria, perché qualcuno se ne sarebbe accorto. C'era il problema della tracciabilità dei documenti. E allora una disattenzione non è giustificabile e andrebbe punita. Però dico, una disattenzione va bene, ma poi mi passa diversi livelli della catena ferroviaria. Nessuno se ne accorge? O meglio, tutti lo sanno e fanno finta di nulla, perché quel carro era clandestino, non poteva circolare in Italia, perché non aveva fatto la procedura di cabotaggio. E quindi in questo caso era la politica studiata a tavolino, né più né meno. E l'ispettore Laurino ci dice: appare chiaro che con la privatizzazione si è principalmente perseguito lo scopo di imporre comportamenti competitivi di mercato senza introdurre adeguati vincoli a garanzia della sicurezza di trasporto. E qui non siamo come l'Alta Velocità, perché nell'Alta Velocità, beh, le misure di sicurezza vengono adottate, non vi sono i picchetti, vi sono i detettori di svio, eccetera. Qui li lasciamo, lasciamo i picchetti, i detettori di svio non si mettono, si viene a dire che sono sperimentali, eccetera, perché qui, ripeto, il risparmio... il guadagno si fa sul risparmio. E l'ispettore Laurino, quanto praticamente affronta il

problema del nolo, del costo del nolo, ci dice, pagina 23 dell'udienza del 04 giugno: "Il nolo giornaliero è molto basso, 23 euro al giorno". Ieri un collega ha fatto un bell'esempio, dice: 23 euro al giorno non è neanche la bicicletta nella nostra pineta, il costo. E inoltre gli assili erano di seconda mano. Il materiale che si usava era di seconda mano, tanto che dopo i fatti, perché dopo i fatti ci si sveglia, casualmente, beh, l'ufficio responsabile della manutenzione di G.A.T.X. Europe cosa ci dice? In settembre 2009 manda una comunicazione e dice: "In ambito dei livelli di manutenzione IS2 e IS3 sono da scartare le sale la cui testa dell'asse ha stampato il logo del produttore LKM" - che abbiamo visto ieri impresso quando aveva parlato l'Avvocato Tiziano Nicoletti - "e anno di costruzione 1974". Dopo ci si sveglia e si dice "ah, allora quegli assi del 1974 vanno scartati". E il professor Toni nella propria relazione ci ha detto chiaramente che quel carro fu assemblato con materiale di recupero. E ci dice: "Su un carro figura una targa che testimonia il fatto che esso fu costruito nel 1973" - 1973 - "da una società franco-belga" - che tra l'altro non esiste più - "e uno dei parasala del carrello anteriore porta in rilievo la sigla Y27, che sta a testimoniare che esso era stato originariamente costruito per un carrello girevole Y27 e non Y25". E quel carro con quei materiali di oltre quarant'anni fa mi viene

immatricolato come carro di nuova costruzione. E inoltre il professor Toni parla di carrelli Y25. E qui è importante a mio avviso, perché quei carrelli erano pericolosi, lo aveva detto l'A.N.S.F. Il *modus procedendi*. E' un treno merci. Sì, trasporta merci pericolose ma non ci interessa, ci mettiamo anche roba pericolosa, anche se c'è un allarme dell'A.N.S.F. Perché a pagina 82 del verbale stenotipico l'ingegner Chiovelli ci dice: "Avevamo visto che dei 118 deragliamenti che avevamo preso a campione, in cui erano stati coinvolti complessivamente 163 carri, in questi 14 avevano riportato lo svio". Nel caso di Viareggio, se ci ricordiamo, oltre all'assile rotto, ben 7 sale si erano staccate. Perché era stato fatto uno studio dall'A.N.S.F. su questi carrelli tipo Y25, tanto che l'A.N.S.F. aveva detto che la situazione era preoccupante, perché vi era la sistematica tendenza di usare questi carrelli proprio nel trasporto merci pericolose e si era visto che a una velocità superiore a 30 chilometri, su un percorso di percorrenza di alcune centinaia di metri, questi carrelli potevano e tendevano a staccarsi. Eppure si continuavano a utilizzare regolarmente, regolarmente. E quando l'Avvocato Antonini ci ha detto che la strage di Viareggio era un disastro annunciato ha detto bene, signor Presidente, perché come si poteva non prevedere che avvenisse un fatto così grave quando si usano

carrelli di quel tipo, carrelli pericolosi, del 1974, non si fanno i controlli, non c'era tracciabilità? Cioè, prima o poi ovviamente era scritto che questo disastro dovesse avvenire. E gli elementi che vi erano al momento della strage di Viareggio, e mi riferisco ovviamente agli elementi storici ma anche alle conoscenze tecniche, beh, mi pongono la responsabilità degli imputati sicuramente a un livello maggiore di colpa, cioè nella famosa ipotesi della colpa con previsione dell'evento, una colpa cosciente. Perché io praticamente mi metto a tavolino e so il rischio che accetto, lo so benissimo, so quello che uso, so i controlli che non faccio. E già con quelle procedure che mi dice il Ministero e l'A.N.S.F., quelle di controllo quelle raccomandazioni, beh, quelle erano già il livello minimo e irrinunciabile che praticamente il concetto di colpa dell'articolo 43 mi pone - va bene? - e quindi mi delinea quale primo tratto distintivo in tema di imputazione. E quando parlo di causalità dell'evento - perché si parla di questo - beh, abbiamo visto che non si estende a tutti gli eventi ma solo a quelli che la norma cautelare vuole ovviamente tutelare. E qui c'è un'esigenza di prevedibilità e di prevenibilità sicuramente nell'individuazione di norme cautelari che dobbiamo fare, sicuramente. E tra l'altro questa causalità sicuramente in questo caso... e anche il ragionamento che dobbiamo fare è un ragionamento riguardo



un reato omissivo. Quindi bisogna sicuramente fare quel ragionamento dato da quello strumento logico contraffattuale, ce l'ha detto ieri il collega Menzione quando ha parlato di quella sentenza Franzese, dove ci dice praticamente qual è il ragionamento che dobbiamo fare in questa ipotesi. Cioè, praticamente dalla somma degli antecedenti devo vedere qual è il comportamento e se con quel comportamento io avrei evitato l'evento. Vede, però quando io parlo di semplificazione un po' di questo procedimento, questo ragionamento contraffattuale di per sé è complicato, lo sappiamo, perché sono di fronte al nulla e mi devo immaginare sicuramente un comportamento e un evento. Beh, in questo fatto... in questo procedimento però il comportamento era quello volto ad evitare la rottura dell'assile. E avevamo tutti gli strumenti, avevamo tutti i controlli per farlo, avevamo proprio degli strumenti certificati, il controllo UT, il controllo magnetoscopico, che non sono stati fatti, assolutamente li vedremo. E inoltre potevo anche adottare delle misure, anche in caso in cui avvenisse il deragliamento. E quindi questo procedimento, vede, su questi aspetti, la tracciabilità non è stata fatta, l'evento poteva essere previsto solamente dai dati storici, sicuramente la rottura dell'assile era un evento conosciutissimo, avevo tutti gli accorgimenti per poterlo poi evitare. Beh, è qui dove si semplifica un po', perché

il punto a mio avviso di questo procedimento è sicuramente questo. E andando... ovviamente andare a ricercare i motivi, andiamo a vedere se quella rottura dell'assile poteva essere conosciuta, quali erano i motivi, perché l'ingegner D'Errico ci dice che si è avuta una rottura per fatica a flessione rotante del fusello del secondo asse del primo carrello del primo carro in composizione del treno. Ma erano note le irregolarità scientifiche e i fenomeni di propagazione della cricca, perché erano stati fatti degli studi. Il professor Toni nella propria relazione dice che da anni vi erano dei metodi per accertare questi studi di questa propagazione della cricca e per intercettarla. E allora in questo caso, vede, quando io se mi vado a vedere tutti gli anni antecedenti al disastro di Viareggio e vedo che tutti gli anni ci sono dei deragliamenti, li abbiamo visti, 8 nel 2008, 11 nel 2009, eccetera, beh, a questo punto però non si parla più della probabilità statistica di accadimento; si parla di una probabilità logica, di un regolare ripetersi di un fenomeno. Cioè, qui c'è la consapevolezza che quel fenomeno, il deragliamento del treno, mi avviene con regolarità, e quindi mi contribuisce sicuramente ad aumentare ed alimentare l'affidamento sulla plausibilità di quella generalizzazione dell'evento dato dai fatti storici. Cioè, si è in presenza di prove certe che quell'evento accade senza ombra di dubbio.

E la Cassazione, con la sentenza 39606 del 2007, quando ci ha parlato di quel grado di categorialità(?), cioè il discorso dell'evento che non deve essere specifico e deve essere semmai... e deve andare ad individuare eventi simili, beh, mi dice che sono irrilevanti i dettagli che combinandosi hanno condotto al drammatico sviluppo della catena causale. Quindi noi abbiamo visto qual è stata la catena causale che ha portato alla morte di 32 persone, ce lo dice chiaramente il professor Toni nella propria relazione: rottura per fatica a flessione dell'assile 98331, svio del carro in conseguenza della rottura, ribaltamento del carro per la presenza del famoso passaggio a raso, impatto del carro ribaltato contro il picchetto 24 della curva 12, e poi fuoriuscita di GPL. Beh, però a mio avviso queste sono conseguenze di quella famosa rottura dell'assile, cioè non dico che siano irrilevanti, quantomeno non lo sono in questo processo per la ricostruzione della dinamica, ma se io devo andare a vedere questo famoso picchetto, passaggio a raso e zampa di lepre, beh, allora in questo caso lo devo andare a vedere non come causa dell'evento, ma come una valutazione che doveva essere fatta da parte degli imputati. Tra l'altro, una piccola parentesi che aveva evidenziato anche il Pubblico Ministero: che quel famoso picchetto, e qui si rivà sempre a un *modus procedendi* che veniva attuato sicuramente per quanto riguarda il

trasporto merci, beh, non era collocato a distanza regolamentare, perché sia l'ingegner Chiovelli sia il teste Laurino ci dicono che quel picchetto era collocato a 1,25 metri anziché a 1,50 metri. Probabilmente, se la distanza fosse stata regolamentare, beh, è presumibile pensare che non ci sarebbe stato lo squarcio, perché avrebbe quantomeno o non impattato o impattato lateralmente. Ed ecco anche perché molte udienze si cerca di insistere sulla zampa di lepre, perché quel picchetto non solo c'era ed era pericoloso, ma era a una distanza non regolamentare. Però, dico, io devo fare una valutazione dei luoghi quando devo fare una valutazione dei rischi. So che si passa da Viareggio e che c'è l'assenza di barriere, case vicino ovviamente alla ferrovia. E tra l'altro erano stati fatti degli studi sull'incendio e si diceva, e leggo testualmente: "A una distanza di 120 metri dallo scalo si raggiungono valori di rischio pari a 10 su 5, valori di rischio 10 su 6 eventi l'anno sono raggiunti a 320 metri, e a una distanza di 700 metri dallo scalo il rischio è quasi zero". Allora, oggi se si passa da Via Ponchielli la via è totalmente in sicurezza, vi sono le barriere, non vi sono più le case vicino alla ferrovia, eccetera. Ma io quando prendo quel carro, ecco perché dicevo è importante quella tratta Trecate-Gricignano, che mi fa solo quella, beh, so che c'è il picchetto, so che ci sono i picchetti

su quella tratta, che potevano essere sostituiti, so che c'è il passaggio a raso. Quindi non mando un carro con assili di quarant'anni fa e a una velocità di 90 chilometri. E tanto che nella testimonianza dell'ingegner Chiovelli, a pagina 87 del verbale stenotipico, ci dice che erano state emanate due raccomandazioni, una per la rimozione di picchetti e una anche per modalità costruttive diverse della rete ferroviaria, con possibilità di ridurre i rischi e gli ostacoli. E tra l'altro il Ministero aveva anche previsto, o quantomeno aveva indotto le imprese ferroviarie a studiare anche itinerari alternativi.

Quindi, dico, nella valutazione del rischio sicuramente che devo fare il deragliamento non era un fattore eccezionale, era un fattore ormai risaputo da anni. E il deragliamento quindi era un pericolo accertato e dovuto alla rottura dell'assile, tanto che la relazione ministeriale, quella famosa relazione ministeriale del 2012, apre la propria analisi dicendo: "La rottura dell'assile è l'origine primaria e diretta dell'accadimento". E ce lo dice anche il Decreto Ministeriale 28 ottobre del 2005, dove praticamente la rottura dell'assile è e rientra fra gli eventi pericolosi. E inoltre, il famoso Decreto Legislativo che abbiamo già sentito tante volte qui enunciare, quello del 162/2007, parla di rottura dell'assile quale evento

critico iniziatore, il Decreto Legislativo all'articolo 3 comma 1. E inoltre, nel Piano annuale di sicurezza sia R.F.I. che Trenitalia praticamente analizzano il problema annualmente e lo mettono fra i primi problemi di deragliamento. Eppure quando ci viene l'ingegner Poschmann il 27 maggio 2016 in questa udienza cosa ci dice? Ci dice che: "La meccanica della frattura" - leggo testualmente - "e i calcoli di propagazione della cricca non rappresentano una regola tecnica riconosciuta". C'erano degli studi su questo, degli studi certi, tanto che quando si va alla Lucchini, al laboratorio Lucchini e si vede da dove è partita ovviamente questa cricca - si parla di cricca monoinnesco, ormai lo sappiamo - il professor Toni a pagina 182 della propria relazione parla perfino di caso di scuola. L'ingegner Poschmann dice che non era la cosa certificata, non si sapeva nulla. Invece è un caso di scuola, vi è in tutti i manuali. E ci ricordiamo quella foto che praticamente la Procura aveva mostrato, di quel treno del 1830, che c'era già stato il deragliamento? Perché questo è un fenomeno che si è già verificato nell'Ottocento. Dove praticamente c'era quella foto, quell'assile, quello studio che si faceva sull'assile, sulla rottura. Era un fenomeno che si conosceva già dal 1800.

E abbiamo appreso dalla redazione dell'ingegner Ghidini quali siano le tre fasi tipiche di avanzamento della

cricca. C'erano degli studi certi, da scuola, da manuale di scuola, in tutti i manuali specialistici. L'ingegner Ghidini ci dice che: "Abbiamo una fase di enucleazione caratterizzata dalla nascita di una cricca in una zona dell'asse, quella zona di innesco. La durata di questa fase può essere anche molto lunga, ecco perché poi si prevedono dei controlli a tempo". Quindi quello che ci dice Poschmann è proprio irrealistico, assolutamente. "Poi abbiamo una fase di propagazione subartica, caratterizzata dalla presenza di spiaggiature, che testimoniano una successione di stop and go del fronte di avanzamento della frattura. E poi abbiamo una fase finale di rottura. E da studi effettuati sulle ferrovie giapponesi si era visto che occorrono in media sei anni, sei anni per arrivare dalla cricca monoinnesco alla rottura dell'assile". Quindi, parlando di prevedibilità, non era noto, di più, era molto nota questa cosa, era riconosciutissima anche a livello diciamo scolastico. Quando si andava a fare ingegneria si studiava proprio questo fenomeno, era nei manuali di scuola. Quindi il problema in questo caso è solamente un problema di controllo, perché quando io vado a dire e mi pongo la domanda se il fatto era prevedibile, era prevedibilissimo. Bene.

E che sia un problema di controllo - e il problema di questo processo è proprio questo - ce lo dice proprio

l'ingegner Chiovelli quando a pagina 135 dell'udienza del 24 giugno ci dice che "la manutenzione è certamente una delle cause principali degli inconvenienti e degli incidenti, e anche degli incidenti gravi. La prima considerazione di primo impatto che viene rispetto a questa vicenda è che c'è stata una falla nel sistema, una falla nel sistema dei controlli, e che certamente il tutto è stato generato da una carenza di manutenzione, in particolare nella verifica agli ultrasuoni. Beh, in questo caso però è una falla sistematica che c'era nel sistema, cioè non è una falla che è avvenuta solo nel caso di Viareggio, ripeto. E in questo caso questi controlli, che poi erano quei controlli ovviamente periodici che venivano tra l'altro anche dati e dettati dal costruttore nel piano generale di manutenzione, erano quei controlli che ormai sappiamo, sono quei controlli ad ultrasuoni e quei controlli magnetoscopici, dove praticamente devono essere perfino riportati in un modulo chiamato RV33. Beh, e quei controlli sono stati studiati, senza ombra di dubbio e senza possibilità di errore, se fatti in maniera regolare, come mi diceva quel famoso manuale V.P.I. 04, non c'è dubbio che mi vanno a intercettare la cricca e quindi in questo caso se fossero stati fatti mi avrebbero portato sicuramente allo scarto di quell'assile. Perché poi se dovessi tracciare un grafico di avanzamento della cricca, beh, vedrei che



praticamente la rottura si avrebbe a una distanza chilometrica temporale, cioè c'è sempre dei chilometri che possono essere fatti pure in presenza della cricca in sicurezza. Ecco perché si prevede questi controlli a tempo. E poi mi si viene a dire che però non si sapeva nulla, cioè non c'erano studi e certezze sull'avanzamento della cricca.

E inoltre c'era, oltre al controllo ultrasonoro, sappiamo questo controllo magnetoscopico, che è complementare, perché mi serve a colmare le incertezze riguardo all'incubazione della cricca, che non mi rileva il controllo ultrasonoro. E quando mi esce dalla Cima Riparazioni il carro e mi percorre 22.500 chilometri, beh, in questo caso la cricca era già presente. Non ci venga il dubbio, come ci volevano far sorgere le difese, che è venuta dopo la cricca e si è rotto dopo l'assile. Assolutamente. Perché questo ce lo dice il professor D'Errico, che è stato riscontrato che la profondità della cricca, quando doveva essere effettuato il controllo UT sull'asse, era di almeno 1 centimetro. UT lo doveva fare ovviamente l'Officina Jungenthal nel novembre 2008. E inoltre ci ha riferito che da un esame con tale tipo di difetto un esame magnetoscopico avrebbe un POD, *probability of detection*, pari al 100 per cento. E inoltre il professor Bertini nella propria relazione, che è allegata alla relazione del professor Toni, ci dice che

utilizzando una legge di avanzamento del difetto, che ha la probabilità del 95 per cento di essere superiore a quella effettiva, i calcoli portano a stimare la sua profondità pari a circa 10 millimetri e quindi, anche applicando un criterio estremamente cautelativo, si determina che le dimensioni della cricca erano comunque tali da poter e dover essere individuate. Quindi quando mi va all'Officina Jungenthal, beh, la cricca c'era e doveva essere individuata. Se quelle operazioni di controllo erano state fatte come prevede il manuale V.P.I., perché qui poi ci viene il dubbio se siano state effettivamente fatte o non siano state fatte secondo quello che ci dice il manuale V.P.I., che era applicabile al caso di specie, perché quando l'ingegner Peter Linowski, che era dipendente della G.A.T.X. al momento dell'omologazione del carro, e che è colui che è responsabile della progettazione dei carrelli e delle sale, ci dice al momento dell'omologazione "beh, per quanto riguarda il controllo di questo carro si applica il manuale V.P.I.", che tra l'altro era la migliore scienza ed esperienza in quel momento. E quindi tali controlli sicuramente non vennero effettuati. E questo lo riscontriamo non solo dal fatto che l'ingegnere ci dice... appunto l'ingegner d'Errico ci dice "beh, era impossibile che non si vedesse e non si intercettasse questa cricca, se il controllo era stato fatto bene", ma

lo vediamo anche perché quando si va alla Lucchini, beh, cosa notiamo nella sala? Notiamo sicuramente che la sala non è stata sabbiata né sverniciata, perché altrimenti non si spiegherebbe quella ruggine sul collarino a distanza di poco tempo. E inoltre c'era un doppio strato di vernice. Quel famoso doppio strato di vernice, quel nero sopra il blu, beh, ci fa vedere prima di tutto che sicuramente il controllo non è stato fatto secondo quanto ci ha detto il manuale V.P.I., perché il manuale V.P.I. ci dice che la sala va sabbiata completamente, va sabbiata, va sverniciata. Va bene? Perché proprio, anche lì da studi, si era visto che degli scali(?) di ossido potevano praticamente portare a degli alveoli di corrosione, quindi io dovevo sverniciarla e fare il controllo, perché comunque solo con questa sverniciatura e con questa sabbiatura avevo un accoppiamento perfetto della sonda, e a quel punto la dovevo riverniciare, ma la dovevo riverniciare con quel colore, con quello spessore e con quel tipo di vernice che mi dice il V.P.I., vernice antiruggine. E quando io trovo invece la ruggine a quattro mesi di distanza dalla revisione, beh, vuol dire che questo controllo non è stato sicuramente fatto, oppure è stato fatto senza sverniciarlo e senza sabbiarlo ed è stata data la pennellata di nero. E che vada sverniciata e sabbiata non lo dice solo il manuale V.P.I., ma ce lo dice anche la norma UNI-EN 583, dove

dice che tutte le superfici di scansione devono essere prive di sporcizia, scorie e spruzzi, e devono presentare un profilo sufficientemente uniforme e una levigatezza tale da garantire il mantenimento di un accoppiamento acustico. E anche la norma tedesca DIN 27201 ci dice questo. Quindi era una procedura certificata a livello internazionale. Eppure qui abbiamo avuto la rifioritura di alveoli, sicuramente. Non c'è dubbio che non è stata fatta. E quando viene fatto quell'esame che si chiama cross cut test, si vede che c'era un tipo di vernice differenziato e anche di spessore, perché quando il manuale V.P.I. mi dice che la sala deve essere verniciata con un determinato spessore, non me lo dice a caso, perché quello spessore mi serve a evitare che quegli alveoli di corrosione si formino, che quell'ossido che si può formare sull'assile mi vada a intaccare l'assile stesso. Quindi il controllo non era stato fatto assolutamente. Non fu sverniciata. Perché se veniva sverniciato l'assile doveva necessariamente essere scartato.

E tra l'altro il professor Toni ci dice anche un'altra cosa, che l'Officina Jungenthal non era neanche dotata dei mezzi necessari per fare quel controllo, perché non aveva quei macchinari per lo scalettamento e il calettamento delle ruote. E quando la sala poi mi va alla Cima Riparazioni, per il mandato di montaggio, dico,

nessuno se ne accorge, non solo la Cima Riparazioni, ma anche F.S. Logistica, poi vedremo, perché a F.S. Logistica, beh, non gli si imputa certamente un controllo tecnico perché non aveva gli strumenti. Però aveva la movimentazione dei carri, perché aveva fatto quel contratto con la Sarpom. Aveva la movimentazione dei carri nello stabilimento di Trecate. E se a me mi viene un assile, e siccome io sono esperto della procedura, sono una persona, in questo caso un'impresa, che mastica queste normative tutti i giorni, e io vedo praticamente un assile con due colori, beh, mi deve venire il sospetto, senza ombra di dubbio. Ma anche se avessi voluto prevedere diciamo un'ipotesi di deragliamento, dico, va beh, il deragliamento può anche accadere nonostante facessi tutti i controlli, va bene, potevo sicuramente disporre altri accorgimenti per evitare l'evento, così come è accaduto a Viareggio. Prima di tutto i dispositivi di rilevatore di svio, prima di tutto questi, perché questi rilevatori, la situazione che trovò l'A.N.S.F. al momento del suo insediamento era che a fronte del 100 per cento dell'infrastruttura attrezzata, perché questi dispositivi devono praticamente dialogare con la terra, beh, il 60 per cento circolavano sulla rete fondamentale e lo zero per cento nell'infrastruttura complementare. E non si dica che tale... dice "non abbiamo messo questi rilevatori perché tanto non erano

obbligatori", perché sappiamo che la Cassazione più volte, per esempio nella sentenza 3048 del '97 o nella 4596 del '96, dice che "l'imprenditore deve adottare il criterio della massima sicurezza tecnologicamente praticabile, anche se ancora non reso obbligatorio da disposizioni normative. E senza quel dispositivo il problema è questo: che l'anomalia, nel caso di convogli... di lunghi convogli come ovviamente quello che ha interessato la strage di Viareggio, si avverte in gran ritardo. Ecco l'utilità del detettore di svio. Ci ricordiamo cosa vennero a dire i due macchinisti, il Fochesato e il D'Alessandro all'udienza? Bene. Allora, il Fochesato ci dice che non si accorge di nulla. Solo quando entra nella Stazione di Viareggio e passa sotto la pensilina ci dice "sento un forte strattone, come se qualcosa mi impedisse la marcia del treno". Siamo a pochi metri dal passaggio a raso, sta per ribaltarsi il treno. "E il collega mi dice una frase: "Ah, forse stiamo deragliando"". Questi non si accorgono di nulla. Siamo - ripeto - a pochi metri da quando il carro mi si ribalta. E se ci ricordiamo il filmato delle telecamere prese dalla stazione di Viareggio, beh, ci ricordiamo che quando il carro entra in Viareggio faceva già quelle scintille che erano date dallo struscio della boccola nel cordolo? Quindi era già un problema che quando mi entra alla Stazione di Viareggio c'era,

l'assile era già rotto. Eppure non se ne sono accorti. E la presenza di un rilevatore di svio invece avrebbe dato subito l'allarme, immediatamente. E quindi cosa avrebbero... qual era la conseguenza? Avrebbero tirato il freno di emergenza e non si sarebbe arrivati a quel famoso passaggio a raso. Il carro non si sarebbe ribaltato. Il professor Toni a riguardo ci dice che "la conseguenza sarebbe stata un ritardo di consegna e nient'altro". E inoltre quel carro non avrebbe avuto quell'energia cinetica per raggiungermi il picchetto. Perché quando abbiamo sentito anche l'ingegner Boniardi su questo punto ci dice e ci ha detto queste testuali parole: "Il problema dev'essere risolto alla radice, cioè si deve impedire che in caso di svio avvenga il ribaltamento e si può impedire con questi dispositivi". E anche l'A.N.S.F. aveva praticamente ritenuto opportuna l'applicazione di questi dispositivi. E poi non si dica che questi dispositivi - ripeto - erano... praticamente non si potevano mettere perché il carro era di proprietà di terzi, perché la scelta del carro straniero, la scelta del carro di terzi mi ricade sicuramente sulla scelta autonoma indipendente e me ne assumo il rischio. E quindi il dispositivo di svio era sicuramente la miglior scienza ed esperienza che si poteva adottare per evitare il deragliamento del treno, a parte ovviamente i controlli che sono a monte.

E inoltre si poteva - ovviamente lo sappiamo tutti, ormai è noto - ridurre la velocità. Va bene? Perché l'ingegner Chiovelli ce lo ha detto in questa udienza, e lo aveva anche specificato nella nota del 26 novembre: dopo la strage di Viareggio si riduce la velocità, perché è pericolosa 90 chilometri all'ora in un centro abitato. E infatti il 03 settembre 2009 R.F.I. mi riduce la velocità a 50 chilometri. E abbiamo visto l'ingegner Orsini, che ha parlato delle grandezze cinetiche, ed è certificato, ce l'ha detto chiaramente, che senza... cioè, con una velocità ridotta quell'evento non si sarebbe verificato, assolutamente.

Beh, quindi dico, ripartendo dalla domanda iniziale se quell'evento poteva essere previsto ed evitato, sicuramente a mio avviso la risposta è affermativa. Previsto, ripeto, tutti gli antecedenti storici, e non si discute affatto, ecco dov'è un po' la semplificazione del processo. Per quanto riguarda invece l'evitabilità, beh, c'erano i controlli che mi avrebbero sicuramente intercettato la cricca, si potevano mettere questi detettori di svio, si poteva ridurre la velocità. Però nulla di questo è stato fatto. Beh, però a chi spettava fare diciamo queste operazioni? Perché quando venne qui l'ingegner Chiovelli ci ha parlato ovviamente di una figura particolare, di quel famoso *keeper*, detentore o *keeper*, no? Ci dice che non era prevista questa figura



quando entra la normativa CEE numero 100 del 2008, quindi prima della strage di Viareggio. Però l'ingegner Chiovelli mi dice anche: sì, però il Decreto Legislativo 162 del 2007, laddove richiama la responsabilità del funzionamento sicuro dell'impresa, mi mette fra i vari soggetti anche sicuramente questo detentore. E la direttiva 49 del 2004 mi dice che resta impregiudicata la responsabilità di ciascun fabbricante, fornitore di servizi e di manutenzione e detentore dei vagoni. Ora, abbiamo visto che i principali riferimenti normativi per quanto riguarda la manutenzione erano quelle famose CUU, quelle condizioni generali e uniformi - va bene? - dove il carro di Viareggio veniva immatricolato proprio come carro P. Bene. E questi carri P dovevano essere proprio - e me lo dice proprio la CUU - mantenuti in perfetto stato dal detentore, che doveva provvedere alle revisioni periodiche, alle riparazioni delle avarie e alla manutenzione corrente. E inoltre la direttiva 57 del 2008 mi dice che fra i detentori ci sono anche le società che noleggiavano, quindi in questo caso G.A.T.X. E quando abbiamo visto la targhetta sul carro, quella foto proprio che è stata mostrata quando è stato sentito il professor Toni, vediamo che il detentore era la società G.A.T.X., mentre praticamente il locatario in questo caso era F.S. Logistica. F.S. Logistica... qui dico che integrerò la relazione dell'Avvocato dalla casa che non ha parlato

della contrattualistica, e invece andrò a parlare, brevemente però, della contrattualistica, perché la responsabilità di F.S. Logistica è anche a livello contrattuale. Allora F.S. Logistica sicuramente sappiamo che era un'impresa leader, nel settore ovviamente della logistica, dal 1° maggio 2007, quando c'è stata l'incorporazione delle società del Gruppo F.S. in questa società. Bene. Sul lato normativo e sulla responsabilità di F.S. Logistica sul lato normativo, perché F.S. Logistica ci dice: beh, ma io non dovevo far nulla, assolutamente, i controlli non li dovevo fare, li faceva tutti G.A.T.X. e quindi non mi può essere imputato alcunché, io faccio logistica, prendo il carro e basta. Ma in realtà sotto il lato normativo, ce l'ha detto l'Avvocato Dalla Casa stamani, beh, praticamente non mi sfugge la responsabilità di F.S. Logistica all'articolo 8 del Decreto Legislativo 162 del 2007 e all'articolo 23 del Testo Unico della Sicurezza, perché poi la responsabilità... ritorna il problema della tracciabilità, cioè io devo... non le chiedo un controllo tecnico io ad F.S. Logistica, però le chiedo un controllo documentale. Questo le chiedo. Cioè, a me mi arriva un carro. Io non so nulla. Mi affido completamente a quello che ha fatto G.A.T.X. e non lo guardo nemmeno? Beh, me ne assumo sicuramente il rischio. Se nei controlli, nella sicurezza, praticamente mi affido completamente a quello

che fa un terzo, se lo fa, me ne assumo il rischio. Io devo fare questo controllo documentale, perché è previsto dalla normativa di cabotaggio, è previsto anche dal contratto di noleggio, dove G.A.T.X. mi deve mandare l'avviso di spedizione.

Quindi per quanto riguarda la responsabilità contrattuale di F.S. Logistica prima di tutto abbiamo visto che F.S. Logistica mi stipula quattro contratti. Beh, il primo è quello famoso di locazione, che è quello con G.A.T.X., stipulato da Mario Castaldo nel 2005, poi rinnovato nel 2007 e quindi era in vigore quando il treno mi entra in Italia. Poi, siccome F.S. Logistica non è un'impresa che ha un certificato di sicurezza, a quel punto ha bisogno dell'opera di trazionismo di Trenitalia e quindi mi fa un contratto nel gennaio 2009, che però non viene sottoscritto nel gennaio 2009, viene sottoscritto successivamente ma era già in vigore. Poi mi fa un altro contratto con la Sarpom di movimentazione dei carri. E questo è anche importante, perché io comunque avevo la disponibilità dei carri. Quindi quantomeno un controllo visivo potevo comunque farlo. E poi c'è il contratto del 03 novembre 2008 con la Aversana Petroli.

Per quanto riguarda il contratto di noleggio, ecco, importante dicevo era questo avviso di spedizione di G.A.T.X., perché in questo avviso di spedizione si prevede che debbano essere inserite le revisioni

effettuate e da effettuare, la data e tipologia dell'ultima revisione, la data e la tipologia della prossima prova serbatoio. Eppure quando la Polizia Giudiziaria gli chiede questa documentazione F.S. Logistica non ce l'ha. Non ce l'ha, perché non gli è mai stata mandata. E si ricordi che l'articolo 4 del contratto di noleggio mi dice che il locatore, quindi G.A.T.X., mi deve spedire il vagone in perfette condizioni, ma il locatario, F.S. Logistica, deve accertarsi con suo pieno convincimento - suo pieno convincimento - che il vagone sia in condizioni ineccepibili e in totale conformità con quanto fissato nel contratto. Io prendo un vagone e devo essere ovviamente certo, convinto che sia in regola. E come mi convinco? Con la documentazione. Ma se io proprio me ne disinteresso e non te la chiedo, e non solo, mi dai quel carro senza documentazione e io lo faccio circolare tranquillamente, beh, ci sarà una responsabilità sotto questo aspetto, anche perché nel contratto si prevede che se il contratto di locazione è di lunga durata, io posso comunque applicare a quel carro regole manutentive che applico ai propri carri. E qui sappiamo che per esempio Trenitalia, a cui viene poi dato il carro per l'opera di trazionismo, ha delle regole più pressanti rispetto al manuale V.P.I. E inoltre, all'articolo 6 di questo contratto si legge che "il locatario, F.S. Logistica, è

responsabile per tutti i danni provocati a terzi, dal carro e dal trasporto". Quindi è responsabile perché mi deve fare anche questo controllo. E "il locatario deve attenersi a tutte le norme ufficiali e in particolare a quelle in materia di trasporto pericoloso, alle condizioni fissate dal contratto d'uso generale in appendice allo stesso". Bene. Allora la responsabilità di F.S. Logistica non è solo a livello normativo. Me ne assumo la responsabilità anche a livello contrattuale, sicuramente. E tra l'altro l'articolo 8 mi si dice che "F.S. Logistica si assume ogni rischio indipendentemente da qualsivoglia dichiarazione del locatore". Cioè, me lo si prevede contrattualmente e poi non me lo si attua? E ripeto, il fatto poi che F.S. Logistica, oltre a questa valutazione documentale che doveva fare, aveva anche la disponibilità materiale dei carri, beh, in questo caso, ripeto, quantomeno un controllo visivo poteva essere richiesto, perché quello che poteva essere imposto e che si doveva pretendere da F.S. Logistica e Trenitalia era quello di scartare quel carro. Non c'è la documentazione, non è in regola? Io non lo prendo quel carro, non lo prendo. Ma il problema è quello che dicevo in precedenza, è questo *modus procedendi*. Si faceva così sempre, non per la strage di Viareggio, perché sennò mi sfugge a F.S. Logistica, ma poi quando mi va a Trenitalia, Trenitalia mi blocca, mi dice "non quel carro non può essere preso,

dov'è la documentazione"? F.S. Logistica mi chiede la documentazione a G.A.T.X., o quantomeno G.A.T.X. me la dà. Ma nulla viene fatto, perché si procedeva così.

E inoltre nel contratto per quanto riguarda il contratto con Trenitalia, è importante rilevare a mio avviso che all'articolo 25 si dice che a parte F.S. Logistica, cioè il cliente viene definito, "si obbliga ad osservare le prescrizioni riguardanti il trasporto delle varie tipologie merceologiche", si dice che F.S. Logistica praticamente attua quel codice etico che aveva portato proprio materialmente qui ieri l'Avvocato Antonini, il codice etico del Gruppo delle Ferrovie dello Stato. E al punto 3.12 di questo famoso codice etico si dice che "il gruppo"... quindi era responsabilità, perché io dico ovviamente "sì, applico il codice etico", ma poi lo devo attuare. E dice che il gruppo - all'articolo 3.12 - "si impegna ad assicurare il continuo miglioramento della sicurezza sul lavoro, anche attraverso la definizione di specifiche procedure e il controllo della loro corretta implementazione; l'innovazione tecnologica organizzativa contribuisce in maniera significativa all'incremento della sicurezza sul lavoro ed esige l'osservanza della normativa vigente". Quindi è un'assunzione ulteriore di responsabilità di F.S. Logistica.

E sappiamo poi che per quanto riguarda sempre i rapporti contrattuali che erano intercorsi e che hanno portato

all'introduzione del carro in Italia, beh, fra Trenitalia e G.A.T.X. non mi intercorre nessun contratto, però di fatto - e questo anche F.S. Logistica lo dice per quanto riguarda la propria disciplina, la propria applicabilità, nel contratto famoso di noleggio - beh, in questo caso erano applicabili le famose CUU, quel contratto uniforme di utilizzazione dei carri, che mi disciplina il rapporto fra il detentore e l'impresa, cioè mi disciplina le condizioni di consegna dei carri. E all'articolo 1.4 delle CUU si stabilisce che l'utilizzazione e la custodia mi inizia con l'accettazione del carro e mi termina con la consegna del carro. E inoltre anche le imprese ferroviarie secondo queste CUU possono praticamente procedere alla immatricolazione dei rotabili. E' importante, perché questa disciplina è ulteriore, cioè era responsabilità ulteriore, mi dà una responsabilità ulteriore sia a Trenitalia che a F.S. Logistica; beh, in questo caso all'articolo 7 "si deve imporre al detentore l'obbligo di provvedere all'ammissione tecnica dei propri carri". L'ammissione tecnica è una procedura che è condotta dall'autorità per ammettere alla circolazione ovviamente questi carri ferroviari. E per fare questa ammissione tecnica il detentore mi deve presentare alle imprese la prova - la prova - che la manutenzione dei suoi carri sia fatta in conformità alla regolamentazione in vigore.

Però io vado a vedere quello che è successo nella strage di Viareggio. Queste prove non ci sono. Eppure tutti erano a conoscenza, tutti gli imputati erano a conoscenza di queste normative. Quindi, ripeto, era documentazione che doveva essere richiesta, assolutamente. E inoltre, sempre l'articolo 2 di queste CUU, mi parla anche di un'altra visita, controllo che deve essere effettuato. E' la visita completa di origine. L'articolo 2 mi dice: "La VCO, Visita completa di origine, consiste nel verificare la sicurezza di esercizio dei carri e la loro idoneità alla circolazione, oltre che a rilevare le anomalie riconoscibili e ad adottare i provvedimenti necessari. Quindi io devo fare questa verifica prima della partenza del carro. Beh, la difesa di Trenitalia ci ha detto: ma io l'ho fatta questa verifica perché comunque questa coincide con la visita tecnica di scambio che mi si prevede all'allegato 9 delle CUU - va bene - ma in realtà è l'A.N.S.F. stesso che nella nota 09 agosto 2010, prodotta proprio quando venne sentito l'ingegner Chiovelli, ci dice: no, Trenitalia ha fatto la VCO, la Visita completa di origine, ma non ha fatto sicuramente la Visita tecnica di scambio, non sono la stessa cosa, perché la Visita tecnica di scambio si fa al momento dell'accettazione. Quindi andava fatto anche quel determinato controllo. E inoltre, anche se si volesse sostenere che le due visite sono la stessa cosa, beh, in



questo caso l'articolo 2.3 dell'allegato 9 delle CUU ci dice che i verificatori, riguardo a Trenitalia, devono essere formati e devono avere specifiche conoscenze. Ma Trenitalia mi adotta dei controlli particolari, quindi non mi adotta quei controlli delle VCO, ma dei controlli propri. Infatti in Italia si parla di controlli diversi, si parla di RI, RO. Va bene? E quindi Trenitalia quando mi accetta il carro, ovviamente, o me lo sottopone ai controlli propri, perché il contratto di locazione di lunga durata mi dice: se è di lunga durata mi puoi fare quei controlli che fai ai tuoi carri, oppure dev'essere a perfetta conoscenza del manuale V.P.I., perché io prendo un carro, so che è sottoposto a quella disciplina e quindi ovviamente devo fare questi determinati controlli. Oppure Trenitalia ne è talmente consapevole che quando accade il fatto, la strage di Viareggio, qual è la prima cosa che fa il giorno dopo? Mi richiede subito a G.A.T.X. precise informazioni su quel rotabile, su quell'asse. Mi dice: dammi tutta la documentazione. Eh, ma lo doveva chiedere prima. Non lo doveva chiedere dopo per crearsi l'alibi. Me lo doveva chiedere prima, perché questa era la procedura che doveva fare. E se io l'avevo chiesto prima, perché poi non gli viene dato neanche niente, se io lo chiedevo prima vedevo che c'era qualcosa che non tornava e quindi quel treno non lo dovevo prendere. Perché l'articolo 11 delle CUU ci dice che l'impresa può

rifiutare. Ma io direi deve rifiutare quel carro. E anche F.S. Logistica era sottoposto, perché nel contratto di noleggio si dice: si applicano anche a rapporti fra G.A.T.X. e F.S. Logistica praticamente i rapporti derivanti... cioè la normativa derivante da queste famose CUU. E quindi, per quanto riguarda F.S. Logistica, oltre alla responsabilità - ripeto - normativa, vi è una responsabilità ulteriore che mi deriva proprio dal contratto, perché comunque era in una posizione di garanzia, F.S. Logistica, anche perché mi concedeva delle attrezzature di lavoro ai lavoratori, perché dico, non c'è dubbio, mi sembra, perché c'è anche la definizione dell'articolo 69 del Decreto Legislativo 81/08. Dico, un'impresa fa logistica, è ovvio che il treno, il carro merci, è attrezzatura di lavoro. E quindi c'ha anche quella posizione di garanzia, quella posizione di garanzia tipica che il Testo Unico della Sicurezza mi dà al datore di lavoro.

Ma inoltre, tra l'altro nel contratto... appunto nel contratto fra F.S. Logistica e Aversana Petroli all'articolo 2 si dice che F.S. Logistica si impegna al mantenimento in efficienza delle ferrocisterne. Quindi mi si assume degli obblighi. E poi, ripeto, e poi mi si viene a dire con la difesa: beh, no, ma io non dovevo far nulla, non so nessun controllo, lo fa tutto G.A.T.X., io sono ignaro di tutto. Ma inoltre a F.S. Logistica era

anche applicabile quel famoso *memorandum of understanding* che era stato sottoscritto a Bruxelles il 14 maggio 2009, dove praticamente vi erano quei principi fondamentali per il sistema di certificazione sulla sicurezza. Si parlava di obbligatorietà dei piani manutentivi, la necessità di un processo che mi renda disponibili delle informazioni, il problema della tracciabilità, una modifica di calendario di manutenzione. C'era anche questo accordo che era stato stipulato a Bruxelles e che era applicabile in Italia, che mi va a rafforzare sia la consapevolezza di questa documentazione e di questa necessità di tracciabilità che dovevo avere. E infine F.S. Logistica mi dice perfino che adotta un sistema di gestione per l'eccellenza sostenibile, dove al punto 1.8 di questo manuale dell'eccellenza sostenibile mi si dice che l'impresa deve avere una tenuta sotto controllo delle apparecchiature di monitoraggio e misurazione di proprietà dei fornitori, e mi si dice che la società richiede ad ogni fornitore - G.A.T.X. - i criteri di tenuta. Cioè, contrattualmente, normativamente, questi criteri di tenuta dovevano essere - ripeto - richiesti. Non si scappa. E' qui la responsabilità prima di F.S. Logistica. E anche l'ingegner Chiovelli, quando è stato sentito in questa udienza del 24 giugno 2015, a pagina 51 ci dice che non era stato prodotto alcun elemento che ci facesse intendere come nell'ambito del sistema di

gestione della sicurezza questa tipologia di trasporto veniva gestita e quindi controllata. Cioè, l'ingegner Chiovelli mi dice: non c'è niente, noi l'abbiamo richiesto ma non c'è assolutamente nessuna documentazione.

Beh, ma allora andando a vedere poi più nel dettaglio anche i singoli responsabili, e ovviamente quelli legati a F.S. Logistica, cioè Mario Castaldo, Vincenzo Soprano e Galloni, beh, in questo caso sicuramente... prima di tutto bisogna premettere che in società così complesse i ruoli spesso si intrecciano, cioè non c'è una responsabilità di ognuno per un rischio determinato, perché per esempio c'è Vincenzo Soprano che è presidente del consiglio di amministrazione di F.S. Logistica, però è anche AD, amministratore delegato ovviamente di Trenitalia. E' ovvio che a tutti e tre gli imputati... prima di tutto, va beh, Mario Castaldo è quello che ha sottoscritto quel famoso contratto. Si poteva esigere delle raccomandazioni migliori, si poteva esigere un controllo migliore. Quando mi vado a fare questo contratto esigo la tracciabilità di quel carro che mi viene dato. E inoltre so che quel carro mi passa nella tratta Trecate-Gricignano e quindi devo fare anche una valutazione dei rischi, perché ce l'ho in gestione io quel carro. E per quanto riguarda l'organizzazione ovviamente dell'impresa, dell'istituzione, beh, in questo

caso c'è la relazione del dottor Rivella, che è esaustiva, che ci fa un organigramma di tutte le imprese e dei diversi ruoli, perché - ripeto - i diversi ruoli qui effettivamente si possono intrecciare fra loro. E Soprano Vincenzo e Gilberto Galloni erano sicuramente datori di lavoro dei macchinisti che praticamente condussero quel treno, e quindi avevano questa responsabilità, anche in base all'articolo 71 del Decreto Legislativo 81 del 2008, perché Castaldo era amministratore delegato della Cargo Chemical all'epoca, responsabilità della Business Industria Chimica e Ambiente, direttore della Divisione Cargo di Trenitalia. Cioè, ogni soggetto ha diversi ruoli all'interno di diverse società. Galloni era colui che aveva stipulato questo contratto. Galloni era amministratore delegato di F.S. Logistica e Vincenzo Soprano presidente del consiglio di amministrazione di F.S. Logistica e amministratore delegato di Trenitalia. Quindi è grazie - fra virgolette grazie - a costoro che praticamente il treno mi è andato a circolare in Italia, perché Mario Castaldi è quello che mi ha fatto il contratto e me l'ha fatto circolare, me l'ha introdotto in Italia, però poi nel momento della strage di Viareggio era Gilberto Galloni l'amministratore, che ci dice "ma noi non dovevamo fare nessun controllo, nessuna responsabilità in capo a F.S. Logistica". E ripeto, loro... quantomeno

doveva essere sicuramente accertato; faccio un contratto, mi devi dare la documentazione, so che il treno mi passa da quella via, mi passa... mi fa Trecate-Gricignano, so che ci sono picchetti, quindi devo fare una valutazione dei luoghi, devo fare una valutazione dei rischi. E' ovvio che la responsabilità mi va ai vertici in questo caso, anche perché questi soggetti sappiamo - ripeto - che hanno un bagaglio tecnico di conoscenze che va oltre l'uomo comune, l'uomo coscienzioso di cui abbiamo detto: sono esperti della materia, sapevano tutte le procedure e dovevano pretenderle. Il problema è che - ripeto - il *modus procedendi* era proprio quello, si procedeva così. E quindi c'è stata una mancanza coordinata fra queste figure, perché, ripeto, Soprano Vincenzo non se ne accorge, se ne accorge Vincenzo Galloni o Mario Castaldo. Ma questo era il modo di procedere e quindi si faceva così, senza documentazione e senza tracciabilità.

Andando brevemente a parlare del risarcimento poi delle Parti Civili che rappresento, qui abbiamo sentito in questa aula la testimonianza e l'esame del consulente dottor Domenici, che ci ha riferito quali sono stati i danni e anche i traumi subiti da queste persone. Beh, partirò sicuramente con quella che ha un danno un po' più lieve rispetto agli altri, che è la Caterina Puzzello, che ha subito uno shock post-traumatico a seguito di quell'evento. Lei abitava insieme a Parrini Federico in

Via Porta Pietrasanta e le ripercussioni sono state valutate nel 25 per cento dei postumi, perché da quella notte non riesce più a dormire, ha gli incubi e non è più riuscita a vivere a Viareggio, tanto che insieme a Federico Parrini sono andati a vivere all'Elba dopo quei fatti. E la stessa sorte è toccata anche a Del Lupo Alessandro, perché Del Lupo Alessandro era quello che aveva quel negozio, Reale Scale, tra l'altro molto avviato perché Viareggio lo conosce, che era in Via Aurelia adiacente al luogo del sinistro. Quando c'è stata l'esplosione il muro del suo negozio è cascato e lui ha attraversato questo muro ed è stato uno dei primi a soccorrere queste persone. Ma ovviamente aver visto quelle scene, che noi abbiamo visto solamente per fotografia e ci hanno già scioccato, viverle non è sicuramente come raccontarle. E quindi lui ha avuto un trauma gravissimo, psicologico sempre, che è stato valutato nella misura del 28 per cento. E, dicevo, anche lui ha avuto la stessa sorte, perché dopo quei fatti, lui aveva uno zio in Argentina e si è trasferito completamente in Argentina, non riesce più a vivere a Viareggio. E Parrini Federico invece, che è il compagno della Caterina Puzzello, ha avuto una sorte peggiore, perché lui ha avuto gravissime conseguenze - l'abbiamo sentito in questa aula - agli apparati respiratori. La sua aspettativa di vita è diminuita, non riuscirà a

vedere la vecchiaia. E' un ragazzo di quarant'anni che non riesce più a salire le scale, non riesce più a fare un po' di sport. La notte dorme col respiratore. E non è un caso isolato, perché io ho assistito in fase stragiudiziale la signora Vignatelli Miranda, che è assistita in questo processo dall'Avvocato Galtieri, che ha avuto lo stesso problema, un problema alle vie respiratorie. E quindi la sua valutazione è stata del 47 per cento.

E per ultimo devo parlare necessariamente e brevemente delle signore Mazzoni Maria Carla, Gigliola, Comelli Paolo e Bertozzi Rinaldo, che il Tribunale conoscerà perché sono sempre venuti a qualsiasi udienza, a ogni udienza erano sempre presenti. Loro sono le zie, le uniche parenti di quelle ragazze, Michela e Ilaria Mazzoni, che sono decedute, erano sorelle e sono decedute quella notte, insieme. Una aveva trentasei anni e una ne aveva trentatre. E le foto che tutti abbiamo impresso di quelle due ragazze, di quelle due sorelle, solo quella foto che le ritrae in una gita fatta poco tempo prima in montagna, che le vede abbracciate e sorridenti, come molte di quelle persone che sono decedute qui, che avevano delle speranze ovviamente perché giovani, e di coincidenze praticamente nella vita delle... nella breve biografia di queste due ragazze ci sono, perché Ilaria era direttrice dell'Hotel London in passeggiata e Michela



invece faceva la baby-sitter, ed erano da pochissimo in Via Ponchielli al numero 20. Perché erano da pochissimo lì? Perché poco prima gli era morta la mamma per un male incurabile, tra l'altro mamma già vedova del Mazzoni. E quindi avevano deciso di iniziare, fra virgolette, su questa disgrazia gravissima una vita assieme proprio in quella casa, che non era una casa grandissima, era una piccola casa ma per loro era un punto di inizio, un punto di svolta, ed era da pochissimi mesi che erano lì, pochissimi. E quando nelle prime ore del disastro di Viareggio i vicini e gli amici si sono preoccupati per loro, e le zie si sono preoccupate per loro, tutti avevano la speranza che si fossero salvate, perché quella sera era una sera d'estate, erano uscite e forse potevano rientrare tardi. Ma in realtà purtroppo quella speranza è venuta meno perché quando sono venuti i Vigili del Fuoco, beh, le hanno trovate riverse, una per terra e una sul letto, con le ustioni. E dicevo che la loro storia, oltre che di queste coincidenze è anche percorsa da un aneddoto, quasi una premonizione, perché Ilaria e Michela poi a Viareggio dopo quel fatto è stato il ricordo di loro, è stato proiettato a Viareggio un cortometraggio dal titolo "Naftalina", che vedeva proprio loro protagoniste, perché l'oro avevano questa ambizione, avevano questa passione della cinematografia. E questo cortometraggio praticamente era sia diretto da loro che

interpretato da loro. E perché dicevo che c'era questa premonizione, questo diciamo presagio di sventura? Perché nella scena queste due ragazze, forse anche in chiave autobiografica, parlano della necessità di lasciare Viareggio, di scuotersi di dosso questa polvere di questa provincia che mi culla, però in realtà non mi fa andare ad altri lidi. C'è quello della cinematografia, bisogna andare a Roma, bisogna andare da altre parti. E la scena finale vede proprio Ilaria alla stazione, quasi come se parte per i suoi sogni, proprio mentre un treno sta partendo per questa meta indefinita. Purtroppo quella meta nella vita è stata una meta senza ritorno. E le zie, che erano le uniche parenti, le uniche, il punto di riferimento di queste ragazze, di queste bimbe, sono sempre state presenti a questa udienza, perché il dolore si dimostra anche così, signor Presidente. E l'hanno dimostrato anche in un'altra maniera, perché io ho detto - e ne sono convinto - che quello che è successo a Viareggio non è un caso, ripeto, secondo me è una politica aziendale dove si stabiliva che nel treno merci, nel trasporto ferroviario merci si dovevano usare assili di seconda mano, pezzi di seconda mano, assili Y25, pericolosi, dove si faceva andare a 90 chilometri il treno, e quindi dove ci si era messi a tavolino, perché sennò - ripeto - questa mancanza di controllo si sarebbe comunque... qualcuno l'avrebbe fermata, qualcuno se ne

sarebbe accorto se non era un *modus procedendi* specifico delle imprese ferroviarie. Beh, in questo caso, dico, si sono messi a tavolino e hanno considerato che di fronte ai costi della sicurezza il rischio era quello di alcune vite, perché la storia dei deragliamenti l'abbiamo vista, mi porta sempre delle conseguenze, come conseguenze la vita umana. E quel costo è sempre più conveniente per le imprese ferroviarie rispetto alla sicurezza, ad aggiornare tutti i carri, a mettere gli assili nuovi. E hanno fatto delle offerte a questi signori, le hanno fatte, ma queste offerte sono state rifiutate. Anzi, di più, non hanno neanche voluto sapere qual era la cifra, perché hanno voluto mandare un messaggio a queste persone: che la vita delle persone non si compra e in materia di sicurezza si previene e non si fa... non si può rimediare, perché quando accadono questi fatti non si può rimediare. Bisogna fare prevenzione. Sicurezza uguale prevenzione e non rimedio. E presenziando sempre e rinunciando a queste offerte, ripeto, che non hanno neanche voluto sapere a quanto ammontavano, hanno voluto dare questo messaggio, come tante altre persone qui presenti. Perché vogliono una risposta a delle domande. Ma perché due ragazze giovani nella propria casa, con dei sogni davanti, si sono dovute spegnere in quella maniera, sono state uccise in quella maniera? E a queste domande vogliono una risposta, qualsiasi sia il prezzo. Se poi il

Tribunale deciderà di liquidare meno di quell'offerta, che loro non hanno voluto sapere neanche quant'è, poco importa, perché comunque quello che importa è avere una risposta a queste domande e mandare questo messaggio a queste persone, e aver contribuito anche col piccolo contributo, minimo, di questo difensore, a questo processo. E questo è il messaggio che mandano le signore Mazzoni e anche le altre Parti Civili che sono sempre state presenti in questo procedimento.

Io concluderei e depositerei, signor Presidente, la memoria difensiva. Le conclusioni, però specificando che concludo per tutti i miei assistiti tranne che per Falorni Giulia e Cristiano, perché abbiamo chiuso la posizione transattivamente.

PRESIDENTE - Però l'ha verbalizzato questo o no?

AVV. BARTOLINI - No.

PRESIDENTE - No.

AVV. BARTOLINI - Non è verbalizzato e non deposito le conclusioni per loro.

PRESIDENTE - Quindi Falorni...

AVV. BARTOLINI - Falorni Cristiano e Giulia.

PRESIDENTE - E Falorni Giulia, lei non conclude.

AVV. BARTOLINI - Non concludo e l'ho specificato e sottolineato nelle conclusioni.

PRESIDENTE - Benissimo.

AVV. BARTOLINI - E poi deposito la memoria.

PRESIDENTE - Grazie, Avvocato. Allora, qual è il programma?  
Avvocato Cecchetti. Avvocato Caivano?

AVV. CAIVANO - (voce fuori microfono)

PRESIDENTE - Dopo l'Avvocato Cecchetti. Ecco, vediamo di...  
cerchiamo di... poi ho visto che l'Avvocato Colangelo per  
lunedì, ha dato la disponibilità per lunedì.

AVV. COLANGELO - Sì, visto l'orario.

PRESIDENTE - L'orario...

AVV. COLANGELO - Prevedibile, e poi comunque la mia  
stanchezza...

PRESIDENTE - Avvocato Bini, lei...

AVV. BINI - Sì, io tratterei... la tratterei oggi, la  
chiuderei oggi, sì, sì.

PRESIDENTE - Compatibilmente con gli orari...

AVV. BINI - Compatibilmente con i vostri orari, ovviamente.

PRESIDENTE - No, no, compatibilmente col tempo che...

AVV. BINI - Certo, certo Presidente.

PRESIDENTE - ...porteranno via gli altri colleghi. L'Avvocato  
Bevacqua?

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - Ah, va beh.

AVV. BINI - Credo ci sia anche l'Avvocato Bevacqua oggi  
disponibile a discutere.

PRESIDENTE - Che voleva parlare.

AVV. BINI - Sì.

PRESIDENTE - Va bene. Allora, mentre si sistemano, Avvocato

Ruggeri, una curiosità. E' un errore quello che lei è previsto per una giornata intera, oppure è proprio una scelta...?

AVV. RUGGERI LADERCHI - Signor Presidente, non è un errore ma ci sono forse due documenti... io parlerò dopo il professor Paliero e può essere che...

PRESIDENTE - No, io vedo nel mio turno, che mi ha consegnato l'Avvocato Scalise...

AVV. RUGGERI LADERCHI - Sì.

PRESIDENTE - ...29 settembre, Avvocato Ruggeri, mattina e pomeriggio; 30 settembre, Avvocato Paliero, Raffaelli, Pezzani e Danelli.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Ecco, c'erano due versioni del documento, evidentemente è stata depositata la versione sbagliata.

PRESIDENTE - Ci dà quella... ci dà quella corretta?

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - Avvocato, ha bisogno di spegnere la luce?

AVV. CECCHETTI - Direi di sì.

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - La parola all'Avvocato Cecchetti per UGL Toscana, Lucca. Prego.

**CONCLUSIONI DELLA PARTE CIVILE – AVV. R. CECCHETTI**

AVV. CECCHETTI - Sì, appunto, concludo per UGL Unione Territoriale di Lucca e UGL Federazione Trasporti

Sindacato Autoferrotranvieri Toscana. Do per lette le conclusioni, che depositerò successivamente. Ecco, vorrei subito tranquillizzare il Collegio e i presenti. Io non parlerò di assili, non parlerò di cricche, non parlerò di zampa di lepre o di altri animali, non parlerò di picchetti. Parlerò di altre cose. Non andrò in Germania, non andrò in Austria, rimarrò a Viareggio. Per meglio dire, rimarrò a Viareggio, nella Stazione di Viareggio e vicinanze. Parlerò di un argomento che è stato accennato, ma che paradossalmente è stato toccato, involontariamente e in maniera indiretta, oltre che sbagliata, dall'ingegner Mauro Moretti in quella intervista televisiva che ci ha fatto vedere il Pubblico Ministero in una delle ultime udienze. L'ingegner Moretti ha detto: ma in fin dei conti, se le città hanno assediato la ferrovia, con costruzioni anche abusive, noi che ci possiamo fare? Beh, il punto è proprio questo. Questo discorso "noi cosa ci possiamo fare" non torna, non regge. E non c'è bisogno nemmeno di andare a trovare norme particolarmente tecniche, innovative, di origine europea o quello che si vuole; basta tornare alle norme del buon tempo antico, norme già in essere da tanto tempo, anche perché l'Avvocato Carloni l'altro giorno ha detto una cosa secondo me perfetta: le ferrovie sono sempre state le stesse, certi problemi, che la ferrovia fosse pericolosa, che la ferrovia attraversasse i centri

abitati, che la ferrovia portasse anche dei materiali pericolosi, lo sapevano tutti, i nostri nonni, i nostri bisnonni, forse anche i nostri trisnonni, per cui certe soluzioni di carattere tecnico erano già state pensate. E allora cerchiamo di vedere dove vuole arrivare questo discorso. E vuole arrivare a una realtà molto semplice, a quello che già era stato disciplinato: le distanze, le fasce di rispetto, l'esistenza di barriere, l'esistenza di muri attorno alle aree ferroviarie.

Conosciamo bene la scena del crimine, la scena del delitto e gli eventi: il carro che... il treno che... si rompe l'assile, c'è lo svio, la cisterna che si buca, esce fuori una nube di GPL, nube bianca densa di GPL che si espande, si espande in particolar modo verso la zona di Via Ponchielli. La nube entra tra le case, entra nelle cantine, nei piano terra - questo è documentato dai rapporti dei Vigili del Fuoco - e poi abbiamo l'incendio e l'esplosione. Bene. Vediamo un momento. Questa - abbastanza brutta, ma insomma si vede - è una planimetria delle abitazioni esplose e danneggiate. Non è perfetta, è tratta da una pubblicazione americana, uno studio fatto sull'argomento, però comincia a incuriosire, perché noi vediamo che solamente nella zona di Via Ponchielli ci sono cinque abitazioni esplose. Poi ce ne sono alcune incendiate. Mentre nella zona di Via Burlamacchi ci sono due, o al massimo tre, perché non è indicata la Croce



Verde. Qui la Croce Verde è erroneamente collocata al dopolavoro ferroviario. Qui ci sono delle abitazioni incendiate. Viene spontanea la domanda: come mai le abitazioni esplose sono tutte da una parte e dall'altra parte ce ne sono poche, fra l'altro, due o al massimo tre, incendiate? Questa è l'immagine vista dall'alto della zona di Via Ponchielli. Si vedono abbastanza bene le abitazioni esplose e le abitazioni incendiate. Ma è più interessante questa immagine, che è la stessa ma vista dall'altra parte, lato Pisa, perché questa ci fa notare una cosa. Vediamo in primo piano la locomotiva e il carro sfondato. E vediamo che la distanza dalla cisterna forata a Via Burlamacchi tutto sommato è inferiore rispetto a quella con Via Ponchielli. Viene allora spontanea la domanda nel dire: ma perché allora tutta questa catastrofe è successa in Via Ponchielli, quindi in zona più lontana rispetto a Via Burlamacchi, che era più vicina? Beh, sicuramente non è stato il vento che ha spostato la nuvola. Questo perché? Perché dai dati tecnici rilevati allora risulta che nel momento del sinistro il vento era minimo, meno di un metro al secondo, e proveniva da Nord-Est, il che è normale a Viareggio, perché dalle 21/21:30 in poi viene il vento di terra a Viareggio, in particolar modo d'estate, in condizioni di normalità. Quindi il vento avrebbe dovuto spingere casomai la nuvola verso Via Burlamacchi, non

verso Via Ponchielli. E allora, per capire come mai questa situazione curiosa, dobbiamo fare una piccola parentesi e poi proseguire il ragionamento. La parentesi riguarda quello che può succedere quando si rompe una cisterna di GPL e abbiamo l'uscita del gas. L'energetica, alla quale io ho rubato tutte queste informazioni, quindi lo studio diciamo del comportamento dei gas, ci mostra come possano avvenire due grandi fenomeni: gli incendi e le esplosioni. Facciamo una specie di panoramica di questa discesa all'inferno, non in sé ma per quello che ha portato. Cosa può succedere? Può succedere il jet-fire, cioè il jet incendiato. Si può verificare in caso di uscita di gas pressurizzato come il GPL, ad esempio da un foro o da una valvola di sicurezza, una serie di lanciafiamme, in buona sostanza, ma anche il caso di incendio dentro una tubazione. Non è il nostro caso. Questa è un'ipotesi di jet-fire. Possiamo avere poi il pull-fire, cioè l'incendio di una pozza, che si verifica in caso di perdita di liquido da un serbatoio o da una tubazione, se naturalmente la pozza trova un innesco. In parte è avvenuto ma non è l'elemento principale a Viareggio. Ecco, abbiamo poi il flash-fire, eccolo qui, una bella foto del flas-fire, cioè l'incendio di una nube di gas o vapori infiammabili. Si può verificare in caso di fuoriuscita di prodotto infiammabile gassoso, o allo stato di vapore, da un

serbatoio o da una tubazione. Ecco, verosimilmente questo è quello che è avvenuto, almeno in parte, a Viareggio. La fire-ball, la palla di fuoco, che per fortuna non è avvenuta, è quella che vi faccio vedere. Sono i quattro momenti, la fuoriuscita di gas, poi l'innesco, tre secondi dopo l'innesco e otto secondi dopo l'innesco. Questa si ha quando si ha... diciamo, è dovuta all'innesco della massa di vapori infiammabili rilasciati in modo pressoché istantaneo dall'esplosione di gas liquefatti. Non è il nostro caso. Abbiamo poi le esplosioni. Ecco, le esplosioni, tanto per sintetizzare, sono di due tipi: uno è il BLEVE, *boiling liquid extending vapor explosion* - il mio inglese è orribile quindi non lo considerate - esplosione dei vapori che si espandono a causa dell'ebollizione di un liquido. E' un fenomeno complesso. Praticamente c'è un'esplosione esterna del gas fuoriuscito, che modifica la pressione all'interno della cisterna. Rientra la fiamma dentro la cisterna, quindi c'è una seconda esplosione della cisterna. E' un fenomeno estremamente grave, che per fortuna a Viareggio non è avvenuto, altrimenti avremmo avuto condizioni ben più impegnative.

Abbiamo poi - e questo è quello che ci interessa - il cosiddetto *vapor cloud explosion*, esplosione di nuvola di vapore. Si parla anche... si parla di due tipi, anzi di tre tipi di questa categoria. La prima è l'ipotesi

dell'esplosione di una nuvola di vapore in ambiente non confinato, UVCE, detta anche esplosione non confinata, che però è teorica, perché il confinamento si ha sempre e comunque quando c'è un'espansione - poi dirò cos'è il confinamento - un'espansione di gas. L'ipotesi normale è la *vapor cloud explosion*, perché durante diciamo la combustione di una nube di vapore, si parte dal flash-fire, la combustione di una nuvola di vapore, affinché si producano onde d'urto di quantità apprezzabile e tali da provocare danni, quindi affinché si abbia l'esplosione e quindi accanto all'effetto termico dell'incendio si abbia anche l'effetto delle onde d'urto dell'esplosione, è necessario un certo livello di confinamento, o congestionamento, in grado di accelerare la fiamma per effetto della turbolenza generata dalla interazione della stessa con ostacoli. In buona sostanza, si ha questa ipotesi, che è definita anche esplosione semi-confinata, quando la nube non è in un ambiente esclusivamente aperto, ma è in presenza di ostacoli che condizionano l'andamento della combustione. Si trovano situazioni di mutamento in un luogo rispetto all'altro della combustione, una turbolenza; questo determina l'incremento della fiamma e quindi l'esplosione. Tant'è vero che - quello che è stato studiato - se si ha una semplice nuvola di vapore incendiata, flash-fire, ma in area non confinata e priva di ostacoli, si ha

semplicemente l'incendio, il flash-fire, non si ha l'esplosione. Quando è... l'esplosione quindi è data dalla presenza di elementi di confinamento, che quindi generano turbolenza, in poche parole dalla presenza di ostacoli, ostacoli significativi che modificano l'andamento della nuvola e della fiamma nel momento in cui si ha il flash-fire. Questi casi si presentano quando ci sono delle abitazioni, delle abitazioni che chiaramente modificano la situazione, cioè l'abitazione frena da una parte, il vuoto accelera dall'altra, ecco la presenza di ostacoli di confinamento e quindi la possibilità di esplosione. Tant'è vero che i tecnici e gli studiosi mi dicono che tipicamente condizioni di parziale confinamento possono verificarsi in alcune aree di deposito di GPL, o come nella Stazione di Viareggio, ahimè divenuta oggetto di studio, dove le abitazioni distavano undici metri, creando congestionamento.

Quali sono quindi gli elementi che possono impedire questa situazione di esplosione? Due: la inesistenza di ostacoli, cioè di abitazioni che creano questo disequilibrio e l'esistenza di un muro che impedisca al gas o alla fiamma di entrare dentro le case, perché entrando dentro le case si verifica un ulteriore fenomeno, che è l'esplosione di una nube di vapore in ambiente confinato, cioè dentro, CVCE, *confined vapor cloud explosion*. Si ha un'esplosione confinata - questo

lo si ricava anche dal manuale dei Vigili del Fuoco, quindi non ci vuole una grande scienza, che io non ho fra l'altro - allorché si sviluppano... cioè, questi si sviluppano perché la struttura di contenimento, in questo caso l'abitazione, è in grado di resistere alla massima pressione sviluppata da altro impulso. Questo determina l'esplosione dall'interno. E' un esempio di esplosione dall'interno e quindi di CVCE proprio questa che è avvenuta a Viareggio. Si vede proprio la situazione del tetto, il quale - come dicono i tecnici - è stato... ha riportato(?) danni da sovrappressione, cioè dall'incremento interno della pressione che ha determinato l'esplosione.

Cerco di stringere questo aspetto tecnico. La conclusione che sullo studio di questi dati e quindi sulla considerazione che dalla parte di Via Ponchielli c'erano le abitazioni subito accanto alla ferrovia e quindi questo poteva generare il confinamento, la turbolenza e quindi l'esplosione; non c'era il muro, e questo chiaramente non impediva l'ingresso del gas nelle abitazioni, non impediva il confinamento e non impediva l'esplosione interna, laddove dalla parte di Via Burlamacchi c'era il muro e le abitazioni erano più distanti; tutto questo discorso porta i tecnici ad alcune conclusioni. Una di carattere generale, aspetto da affrontare soprattutto per una rete commerciale

fortemente interconnessa con quella per il trasporto passeggeri, è la realizzazione di nuove linee specializzate che consentano di far transitare rilevanti correnti di traffico merci e tra queste soprattutto quelle pericolose al di fuori delle grandi aree urbane. Onestamente questa è un po' la scoperta dell'acqua calda, perché è chiaro che se si sta fuori delle aree urbane i problemi si eliminano. Però questo è il primo dato che i tecnici, gli studiosi in materia, danno.

Il secondo: l'incidente ha evidenziato la necessità di attuare e di installare misure ad hoc di contenimento delle conseguenze da incidenti chimici, dovute al trasporto ferroviario di sostanze pericolose, in prossimità di città e paesi. Infatti è probabile che uno scudo alto un paio di metri avrebbe potuto diluire la nube di gas al di sotto del limite di infiammabilità. Non l'ho detto questo, ma la esistenza del muro non solo impedisce diciamo la modifica delle linee di flusso e quindi la possibilità di confinamento e quindi di turbolenze e quindi di esplosione, ma sollevando, mandando verso l'alto la nube prima che esploda, aiuta la diluizione della stessa. Se c'è l'esplosione, la fiamma va verso l'alto. E' chiaro che non risolve il problema, perché poi la fiamma ricade. Non a caso si sono avuti... si è avuto un morto in Via Burlamacchi, si sono avuti due o tre edifici incendiati. Ma una cosa è - dovendo

scegliere - l'incendio, una cosa è l'esplosione collegata all'incendio. Non a caso cosa dice? Il limite di infiammabilità... ecco, dice: "Esperimenti condotti a Coney Island hanno dimostrato l'efficacia di pareti e barriere nel diluire una nube di gas denso. Di fatto la concentrazione misurata sottovento rispetto al muro risultava essere la metà di quella misurata in condizioni meteorologiche analoghe, ma in assenza di barriere". Non a caso la relazione della Commissione Ministeriale dice che "il gas si è propagato specialmente nelle aree per le quali l'espansione non è stata impedita da barriere, in particolare si è diffuso verso Via Ponchielli, dove si sono registrati i danni maggiori in termini di vittime, feriti e danni alle persone".

Conclusioni tecniche. Le conclusioni tecniche sono: il trasferimento del gas è pericoloso, per cui ci vorrebbe una linea apposta. In secondo luogo, in caso di incidenti con fuoriuscita di gas è importante che questo si diffonda in aree non congestionate, cioè prive di edifici ed ostacoli, che possano incrementare la turbolenza e favorire l'esplosione. Si è già visto infatti che nelle aree realmente non confinate, cioè libere, totalmente libere, si producono solamente - si fa per dire - dei flash-fire, cioè degli incendi, ma non dei VCE oppure degli UVCE, cioè esplosioni. Ugualmente, a livello tecnico appare estremamente utile, nel caso di



fuoriuscita di gas, l'esistenza di uno scudo, cioè di un muro alto un paio(?) di metri, che potrebbe diluire la nube di gas al di sotto dei limiti di infiammabilità. Tutto questo è a livello di scienza dell'energetica. Ma il legislatore, come ho detto prima, ci aveva già pensato a queste cose, non ha aspettato né Viareggio e neppure le norme dell'Unione Europea, perché questo problema della distanza delle abitazioni dalla linea ferroviaria e il connesso - l'interfaccia - problema del muro, il legislatore l'aveva già affrontato, addirittura con il Regio Decreto 1447 del 1912, quindi altro che nonni, dove si diceva, l'articolo 67: "E' proibito a chiunque costruire muri, case, capanne, tettoie o altro, qualsiasi edificio, o far crescere piante, a distanza minore di metri sei dalla linea della più vicina rotaia di una strada ferrata, la qual misura occorrendo potrà essere anche aumentata a richiesta" - infatti, sempre nella stessa norma - "di chi costruisce ed esercita la linea ferrata" - quindi del concessionario - "le dette distanze debbono essere accresciute anche per facilitare la visuale della linea, specie in presenza di curve". La norma dell'articolo 72 prevedeva anche che "se all'epoca dello stabilimento della linea ferrata esistono, nelle proprietà laterali, a distanza minore di quella prescritta, degli edifici, capanne, eccetera, eccetera, i proprietari possono venire obbligati ad abatterli, o a

togliarli, o a colmarli, se sono fossi, quando ciò sia riconosciuto necessario per la sicurezza pubblica e per la conservazione, l'esercizio e regolarità della strada ferrata". Quindi la considerazione c'era, addirittura si poteva richiedere la demolizione degli edifici a distanza inferiore. Tra l'altro "i fabbricati" - sempre la stessa norma - "per i quali non risulti necessario l'abbattimento, possono essere mantenuti nello stato in cui si trovano e possono farvisi quelle innovazioni soltanto che non tolgano la loro riconosciuta innocuità". Cioè il concetto è questo. L'abitazione si può mantenere, si può addirittura modificare, purché sia innocua. Quindi il parametro per decidere se si fa abbattere un'abitazione oppure se si mantiene e si può anche lavorarci sopra, è la innocuità. La distanza era modesta, sei metri, ma pensiamo ai treni del 1912, non erano i nostri. E oltretutto non poteva essere diminuita. Bene. Il criterio base, come abbiamo visto, era la necessità per la sicurezza pubblica di questa fascia di rispetto e quello per il mantenimento degli immobili esistenti era la riconosciuta innocuità.

Nel 1980, con il D.P.R. numero 753, questa normativa viene abrogata, viene modificata e viene emanato un nuovo Testo Unico, nuove norme in materia di pulizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie. Si fa una distinzione, i muriccioli, le siepi e le piante si

possono mantenere a sei metri. Ma l'articolo 49 porta a trenta metri la larghezza della fascia di rispetto. "Lungo i tracciati delle linee ferroviarie è vietato costruire, ricostruire o ampliare edifici o manufatti di qualunque specie a una distanza da misurarsi in proiezione orizzontale minore di metri trenta dal limite della zona di occupazione della più vicina rotaia". Mi si prende la più vicina rotaia, si misurano trenta metri, lì non ci si può far niente. Al solito, c'è una norma transitoria per le situazioni già in essere. Qui si passa da sei metri a trenta metri, insomma, non è poco. Dice l'articolo 61: "Per tutte le situazioni esistenti non conformi alla data di entrata in vigore delle leggi a queste disposizioni, gli uffici Lavori Compartimentali delle Ferrovie dello Stato e i competenti uffici Motorizzazione Civile per le aziende esercenti le ferrovie in concessione, potranno richiedere l'adeguamento alle disposizioni stesse quando sia ritenuto necessario per la sicurezza dell'esercizio. Il concetto è simile. Là si parla di sicurezza pubblica, qui di sicurezza dell'esercizio. Ma poi vedremo che in realtà i due termini coincidono. Addirittura c'è un rafforzamento dei poteri del concessionario, in questo caso delle Ferrovie di allora, cioè "a prescindere dalla fascia di rispetto di trenta metri" - articolo 47 - "le opere ed i fabbricati che, a giudizio dell'ufficio Lavori

Compartimentali, eccetera, eccetera, possono compromettere la sicurezza dell'esercizio, debbono essere demoliti o adeguatamente riparati". Quindi è una norma di chiusura. "Anche oltre i trenta metri se c'è bisogno si può far demolire gli edifici". Va detto che però in questo caso il D.P.R. del 1980 consente la riduzione della distanza. Cioè, quando la sicurezza pubblica - al solito - la conservazione delle ferrovie, la natura dei terreni, le particolari circostanze locali lo consentono, possono essere autorizzate riduzioni alle distanze prescritte. Ma questo è interessante perché chiude il cerchio anche sulla interpretazione di questa diciamo sicurezza dell'esercizio, che sembrerebbe essere più ridotto rispetto a quello precedente della sicurezza pubblica. Perché questo? Perché...

PRESIDENTE - Avvocato, si riposi un attimo, che stanno cambiando il disco per la registrazione.

AVV. CECCHETTI - Non guasta neppure.

PRESIDENTE - Si può ripartire.

AVV. CECCHETTI - Questo perché? Perché questo vincolo di edificabilità relativa dalla giurisprudenza è stato inteso proprio nel senso di essere finalizzato alle esigenze della sicurezza pubblica. Dice, per esempio io cito... questo qui è il TAR Puglia, conforme al TAR Lombardia, sono sentenze del 2009 e del 2011. "Secondo la normativa del D.P.R., lungo i tracciati delle linee

ferroviarie è vietato costruire, ricostruire o ampliare edifici o manufatti di qualsiasi specie a distanza inferiore a metri trenta dal limite della zona di occupazione della vicina rotaia. E la ratio di tale previsione risiede nell'evidente esigenza di tutelare il preminente interesse pubblico alla sicurezza dell'esercizio ferroviario e ancor prima alla salvaguardia della pubblica incolumità. In proposito, l'autorizzazione alla deroga delle distanze minime, presupposto necessario per il rilascio del titolo abilitativo, costituisce il risultato di una valutazione discrezionale demandata all'ente preposto, dei valori antagonisti, secondo il criterio della prevalenza dell'interesse alla protezione della pubblica incolumità. Questo è il parametro guida. Si può fare, si può non fare, la verifica si fa sulla base di questo parametro della pubblica incolumità, che è prevalente su tutti. Allora pare evidente che il parametro di valutazione, cioè l'evidente esigenza di tutelare il preminente interesse della sicurezza di esercizio e ancor prima la salvaguardia della pubblica incolumità, vale sia per l'autorizzazione a costruire dentro, quindi a ridurre i trenta metri, sia per il mantenimento di eventuali costruzioni che ci sono già e che possono essere mantenute, se questo parametro è rispettato e quindi viene ad essere ritenuto soddisfatto, con l'ulteriore

conseguenza appunto che la valutazione discrezionale del gestore deve essere effettuata appunto secondo il criterio della prevalenza dell'interesse alla protezione della pubblica incolumità.

Dice ancora per esempio il TAR Piemonte: "Il vincolo di inedificabilità relativa" - questo è l'articolo 49 - "è determinato da ragioni di sicurezza, non di tutela dell'ordinato assetto del territorio, per cui è evidente che l'esercizio di quest'ultimo potere non possa essere condizionato dalla circostanza che le norme urbanistiche locali vi abbiano fatto o meno espresso riferimento. Ma non si può nemmeno dubitare, anche alla luce di quello che è avvenuto dopo, che questi poteri-doveri di intervento e di valutazione non siano dell'attuale gestore". Cioè, prima c'erano le Ferrovie dello Stato, ora c'è, dopo vari passaggi, R.F.I.; bene, gli dice il Consiglio di Stato nel 2013 che "l'assunzione del ruolo di gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale assunto da tale società" - si parla allora di Ferrovie dello Stato S.p.A. - "e da essa devoluto alla Divisione Infrastruttura, ora divenuta Rete Ferroviaria Italiana R.F.I., interamente controllata dalla Holding Ferrovie dello Stato S.p.A., è stato comunque accompagnato dal trasferimento in capo al gestore medesimo di tutte le prerogative pubblicistiche già esercitate ai sensi del D.P.R. 753/1980 dalla cessata Azienda Autonoma Ferrovie

dello Stato e parimenti dal cessato ente pubblico economico Ferrovie dello Stato". Cioè, questo soggetto formalmente e giuridicamente privato, quale è R.F.I., peraltro controllato in ultima battuta dalla Holding e in ultima battuta ancora dal Ministero, è divenuto titolare delle prerogative pubblicistiche che già erano in capo alla vecchia azienda autonoma, e quindi ai poteri, è titolare dei poteri ad essa attribuiti precedentemente dalla legge di cui stiamo parlando. Questo discorso, che vale quindi per le costruzioni, in maniera assolutamente parallela, con una precisazione. Si può fare per le recinzioni, perché il vecchio articolo 81 del Regio Decreto del 1912, numero 1447, cosa diceva? Diceva: "Le ferrovie principali sono separate dalle proprietà laterali e dalle strade ordinarie con siepi vive, muri o altre specie di chiusura, ove le condizioni delle ferrovie non siano tali da impedire l'accesso delle persone e degli animali". La recinzione cioè veniva vista in senso passivo. Voglio evitare che le mucche vengano sulla rete ferroviaria e vengano travolte dal treno, la recinzione serve a quello. Viceversa, il nuovo articolo 36 del D.P.R. 753/1980 ribalta il concetto. La funzione della recinzione non è più passiva, impedire qualche cosa, ma è attiva, realizzare una tutela. Cosa? La tutela della sicurezza. Cosa dice questa norma? "Le ferrovie in sede propria sono separate dalle proprietà laterali con

siepi, muri o altro tipo di recinzione stabile ove, a giudizio delle aziende esercenti, sia ritenuto necessario ai fini della sicurezza dell'esercizio". Quindi è una proiezione di carattere attivo e non più meramente passivo. Questo richiamo alla sicurezza dell'esercizio va interpretato - come già detto - comprensivo, anzi consequenziale, al preminente interesse alla sicurezza pubblica. Del resto l'articolo 40 dice che "anche in caso di nuovi insediamenti è fatto obbligo ai proprietari di realizzare delle recinzioni idonee ai fini della sicurezza pubblica e dell'esercizio ferroviario". E abbiamo queste endiadi permanenti, dove la sicurezza dell'esercizio è connessa, anzi condizionata, alla sicurezza pubblica.

Cosa vuol dire tutto questo? Beh, è molto semplice, non ci vuole... non c'è bisogno di essere grandi giuristi. Vuol dire che il gestore che ha questi poteri pubblicistici può in primo luogo decidere se recingere o no le aree ferroviarie. E' evidente che in aperta campagna, insomma, giustappunto potrà essere la mucca che va sui binari, quindi la scelta è parametrata al luogo. In secondo luogo, verificare quali modalità seguire per la recinzione: siepi, muri, altre recinzioni. In terzo luogo, parametrare la propria discrezionalità amministrativa sul criterio fondamentale della evidente esigenza pubblica di tutelare il preminente interesse



pubblico alla sicurezza dell'esercizio ferroviario e alla salvaguardia della pubblica incolumità. In poche parole, tra la rete, la siepe o il muro, si deve scegliere il muro quando questo è finalizzato e funzionale a una situazione tale da determinare una protezione in un ambiente che deve essere protetto. In campagna non c'è bisogno; evidentemente in aperta città, anzi in chiusa città, in città la necessità è palese.

Allora, tirando le somme, qual è la responsabilità di R.F.I.? L'evento di Viareggio era prevedibile - tutti i colleghi lo hanno esposto in maniera chiara - anche per due ragioni: in primo luogo perché c'era una frequenza di passaggi di cisterne notevolissima. Soltanto per questo passaggio tra Sarpom e Aversana Petroli si aveva un passaggio a settimana, solo per questo. Poi anche altri vagoni cisterna passavano e quindi... vedete voi. Ma il punto è un altro. Quindi c'era la prevedibilità dell'incidente anche da un altro punto di vista: la esistenza di due elementi di rischio, picchetto e zampa di lepre, perché quando si fa questa discussione, che sembra tanto quella del secolo scorso, anni Venti, 1920, sarà Brunella, sarà Canelli, no? com'era? Quei due che... "Lo sconosciuto di Collegno", non si sapeva mai quale dei due era. E qui si dice che è stata colpa del picchetto o della zampa di lepre. Da questo punto di vista è irrilevante, anzi è un'aggravante, perché se R.F.I. mi

dice "no, no, non è il picchetto, è la zampa di lepre", vuol dire che c'erano due elementi di rischio: picchetto e zampa di lepre. Anzi, picchetti, perché ce n'erano parecchi, e zampe di lepre. E allora da questo punto di vista si poteva ovviamente ipotizzare che in caso di svio della cisterna si sarebbe potuta forare, con tutte le conseguenze del caso, quindi era proprio ipotizzabile quello che è avvenuto, che in caso di svio si sarebbe avuta una foratura della cisterna con possibilità di incendio o di altri eventi. Questo comportava, a livello di cosa fare, comportava in primo luogo evitare la presenza di costruzioni vicine, e cioè rispettare e far rispettare in maniera ligia la fascia di rispetto. Si poteva fare in due modi, anzi in tre modi: demolendo le abitazioni troppo vicine; arretrando l'area ferroviaria in modo da creare una fascia di rispetto, perché si riduceva l'area ferroviaria eliminando dei binari; oppure in maniera netta, demolendo qualche cosa e riducendo qualche cosa, cos che è stata fatta. Ora, ecco, qui noi vediamo la fascia di rispetto dove veniva a cadere. L'ulteriore intervento sarebbe stato quello di realizzare il muro per tutte le funzioni che abbiamo detto. Bene. Se questa è la fascia di rispetto, noi vediamo che in effetti ci sono parecchie abitazioni, che sono non a caso quelle esplose, tranne una, che è obiettivamente al di fuori della fascia di rispetto. Bene. Qui il muro non

c'era, lo si vede chiaramente. Questa è una foto particolare della zona di Via Ponchielli. Si vede una recinzione fatta con paletti di cemento, una rete di metallo, c'è un pezzettino di muro e poi ricomincia la rete, anzi, addirittura nulla, come si vede quaggiù. Dopo questo pezzettino di muro che si vede tra le due abitazioni non c'è niente, non c'è assolutamente niente. Dall'altra parte in Via Ponchielli avevamo il muro costruito negli anni Settanta. Lo vediamo. Ecco il muro. Da questa foto si vede lato Via Burlamacchi, il muro. Lo si vede anche su questa foto. Le macchine in primo piano sono parcheggiate lungo il muro. Tutto questo è confortato da quello che è successo dopo, perché dopo si è fatto quello che si doveva fare prima. Cosa si è fatto? Che nel 2009, addirittura nell'ottobre, è stato fatto un accordo di programma tra R.F.I., Comune di Viareggio, provincia e Comune, avente questo oggetto: riduzione dei binari, tempistica per la dismissione e termini per il rilascio del nulla osta in ordine al limite dei trenta metri della fascia di rispetto, spostamento del traliccio all'altezza di Via Ponchielli. Si stabilisce in particolare che "è stata prevista la possibilità di realizzare una nuova tracciatura della fascia di rispetto mediante la dismissione dei binari 9 e 10" e che "le Ferrovie avrebbero realizzato" - testuale - "un muro per l'intero nuovo perimetro". A seguito di questo si ha una

variante al P.R.G., che era esecutiva dell'accordo di programma, che stabilisce proprio la realizzazione di questo. Va detto però che questa decisione, questo accordo di programma e poi la variante, era stata - per così dire - imbeccata dall'alto, perché c'era stata un'ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri, la numero 3800 del 06 agosto 2000, che nominava il Presidente della Regione Toscana commissario straordinario, al fine di mettere in sicurezza l'intero territorio - il che è come dire che prima non era in sicurezza - ripristinare gli edifici e i beni immobili privati e, una volta verificate le condizioni di ripristino, eventualmente delocalizzare gli immobili previa le demolizioni necessarie per il ripristino della sicurezza. E infatti cosa si è fatto? Si sono dismessi i binari 9 e 10, si sono demolite integralmente le abitazioni danneggiate dal fuoco nella fascia tra Via Ponchielli e la preesistente area ferroviaria, sono quelle praticamente accanto, in quella fetta che è questo pezzo lato sud della vecchia passerella, e poi costruito il muro ex novo lungo tutto l'intero perimetro. Ecco il risultato. Questa è la variante al piano, dove vediamo con il grigio la zona demolita, quindi le abitazioni demolite, per ricostruire la fascia di rispetto dei trenta metri. E lungo tutto questo limitare abbiamo il nuovo muro. Vediamo un po' quanto ci ho messo. Beh,

insomma, poteva andare peggio. A questo punto cercherò di chiudere la partita. Cioè, a livello di responsabilità credo che non si possa dire altro, cioè in poche parole bastava il rispetto di una normativa preesistente, qual era quella del 1980, bastava cioè che si fossero rispettate le distanze della fascia di rispetto e soprattutto che si fosse costruito il muro, per non eliminare, ma largamente diminuire le conseguenze negative del disastro. E' quello che è avvenuto dalla parte di Via Burlamacchi. Lì un morto c'è stato, ma poveretto, era quel signore che passava con il motorino e che è stato preso dal ritorno di fiamma che dall'alto è caduto su Via Ponchielli. Si sono avuti due incendi, ma non sono stati devastanti. Uno di questi è stato quello della Croce Verde. Ha bruciato sì, certamente le ambulanze. Ma non è esplosa la Croce Verde. Meno che mai è esploso il Dopolavoro Ferroviario. Cioè, tutto il contrario di quello che purtroppo è avvenuto in Via Ponchielli. E questi erano obblighi di legge, non erano buon senso, non erano ragionamenti che si potevano fare sulla luce di una valutazione prudenziale. Bastava applicare le norme che già erano presenti.

Poche parole - credetemi, poche parole - sul discorso del danno, perché quando si parla del danno del sindacato diventa estremamente difficile dare dei parametri. Cioè, noi sappiamo che il soggetto sindacato è un soggetto che

vanta un interesse proprio e quindi una risarcibilità dei danni, e la giurisprudenza questo lo ha chiarito tranquillamente. Quale può essere il parametro sul quale fondare questa pretesa risarcitoria? Beh, secondo me partendo - e qui mi rifaccio e richiamo, e poi nelle memoria che vi consegno sono richiamati tutti i documenti che ho già prodotto, quindi non c'è bisogno che ve li descriva - facendo presente il ruolo costituzionale che il sindacato ha nel nostro ordinamento giuridico, articolo 2, articolo 39, articolo 41, articolo 46, noi abbiamo tutta una messe di accordi, di patti stipulati, di quello che si vogliono chiamare, tra sindacati e aziende, in questo caso tra sindacati e R.F.I., Trenitalia, oppure Gruppo. Sono tutti accordi che si riferiscono a vari argomenti, ma se voi vedrete i documenti prodotti preminente argomento è la sicurezza, la manutenzione dei rotabili, la manutenzione delle infrastrutture, il miglioramento degli standard di sicurezza. Posso ricordare un dato. Quando ci fu l'incidente di Crevalcore nel 2005, un grave incidente con mi pare undici viaggiatori e sei ferrovieri morti praticamente in uno scontro frontale fra due treni, all'esito di questo incidente e anche per la pressione sindacale, si ebbe una spinta verso le innovazioni dei sistemi di sicurezza della circolazione. In particolare venne realizzata la massiccia estensione del sistema di

controllo marcia treno, SCMT. Cioè, tutti questi accordi erano, sono finalizzati a questo obiettivo, non solo la sicurezza del lavoratore, la sicurezza dei trasportati, la sicurezza di tutti coloro che entrano in contatto con il sistema ferroviario. Questo vuol dire in buona sostanza che c'è un complesso di rapporti giuridicamente rilevanti, stipulati tra sindacati e soggetti imprenditoriali, in questo caso R.F.I., Trenitalia, Gruppo, eccetera, eccetera, finalizzati a tutelare la sicurezza del lavoro e dell'ambiente, pretendere il puntuale rispetto della normativa in essere e creare nuova disciplina che mi tuteli ancora meglio le posizioni soggettive così individuate, che comprendono ovviamente sia i diritti soggettivi, sia gli interessi legittimi, sia quegli interessi diffusi di cui il sindacato è portatore. E infine la necessità di sviluppare le tematiche legate allo sviluppo tecnologico. Quindi, a fronte di questa situazione, di questo *network*, o *reseau*, preferisco il francese, di rapporti, che legano in maniera giuridicamente rilevante, anche se è difficile identificare poi la natura giuridica, però giuridicamente rilevante i soggetti, è evidente che una violazione portata da un evento come questo determina una lesione di una situazione soggettiva, di una situazione soggettiva facente capo ai sindacati, che la si veda come diritto soggettivo, non credo, più come interesse legittimo o

come interesse diffuso, che a loro fanno capo, perché questa possibilità di essere portatori di interessi giuridicamente rilevanti nasce dal sistema costituzionale e dall'ordinamento giuridico positivo, e da questi accordi che abbiamo visto. Ecco la ragione dell'esistenza del danno, cioè di una lesione di una situazione matrimonialmente rilevante.

Due parole e ho finito veramente. Il problema indubbiamente esiste a livello di quantificazione del danno, perché è facile, nel momento in cui c'è purtroppo un ferito o un morto, beh, i parametri ci sono. In questi casi quali sono i parametri? Beh, un indirizzo in qualche maniera secondo me lo abbiamo avuto dalla sentenza Thyssen del 2011, che dice che appunto: "Anche per la quantificazione"... voi la conoscete, per l'amor del cielo, ma tre parole merita di essere lette, tanto non si perde molto tempo: "Anche per la quantificazione del danno non patrimoniale dei sindacati non appare agevole né immediato individuare i parametri. La Corte anche qui ha considerato in primo luogo e in generale la rilevante gravità dei reati, anche sotto il profilo della responsabilità, in vista di una quantificazione che tenesse conto di tutte le circostanze esaminate nella parte motiva, che escludesse un valore meramente simbolico di tale risarcimento e tenesse conto anche della storia delle tradizioni industriali della città" -



lì si parla di Torino - "in cui i reati sono stati commessi, tradizione industriale che significa parallelamente storia e tradizioni radicate anche delle organizzazioni sindacali sullo stesso territorio, in particolare attive sul tema della sicurezza del lavoro, oltre che su temi contrattuali ed economici, anche allo scopo di portare un concreto aiuto alla prosecuzione dell'attività statutaria, tenendo conto anche della concreta attività già esercitata, così come documentata". Beh, certamente in Versilia non siamo a Torino, quello è indubbio, però la Versilia ha una lunga tradizione che fa capo al movimento operaio, che fa capo ai sindacati. Basti pensare - e lo dico come memoria storica, giustappunto - che le prime Società di Mutuo Soccorso in Versilia sono nate nel 1870-1880 e la prima Camera del Lavoro è nata esattamente nel 1900. Quindi la tradizione operaia e sindacale in Versilia è fortemente radicata, e questo ha la sua importanza.

Un ultimo argomento e ho finito. Noi qui siamo Parti Civili, quindi non siamo ausiliarie, se non indirettamente, dell'accusa. Dobbiamo fare anche un ragionamento quindi di risarcimento del danno e di possibilità di ottenimento del risarcimento del danno. E' un discorso - per così dire - economicistico ma va fatto, perché la nostra parte è questa. Nella richiesta di conclusioni vi è la richiesta di esecutività delle

disposizioni civili della sentenza che a mani avete, o eventualmente della provvisoria. Ora, il 540 richiede l'esistenza dei giustificati motivi per l'esecutività della sentenza. Beh, io quindi mi permetto di sottolineare quelli che secondo me sono quattro giustificati motivi. Il primo è la gravità dell'evento, perché queste persone che vivevano e abitavano in Via Ponchielli avevano il diritto di pensare che tutte le norme di sicurezza poste a tutela dell'integrità fisica loro fossero rispettate e che le attività dei sindacati, enti locali, associazioni a ciò preposte, avessero portato a realizzare una situazione che non faceva correre a loro nessun pericolo. Alla gravità dell'evento quindi corrisponde la gravità della lesione dell'immagine del sindacato, che impone allo stesso di operare per ottenerne il ripristino, anche mediante opportuni investimenti. Gli opportuni investimenti chiaramente hanno un costo economico.

Secondo elemento: l'allarme sociale, perché questo disastro ha causato non solo nei viareggini, ma anche in altre persone che vivono in altre realtà percorse da situazioni analoghe delle ferrovie, il convincimento che un intervento simile, un accadimento simile può avvenire anche da loro e pertanto possono ritenere che le associazioni, gli enti e i sindacati, istituzionalmente portatori della finalità di tutelare questi interessi

diffusi e legittimi, non abbiano fatto il loro mestiere, non abbiano cioè raggiunto il loro scopo, e quindi debbano operare per il futuro, con ben maggiore attenzione, capacità organizzativa e utilizzo di mezzi economici congrui.

Terzo elemento, a mio parere terzo giustificato motivo: la utilità sociale, perché nelle conclusioni io ho specificato che l'eventuale somma risarcitoria che verrà ottenuta dal sindacato verrà finalizzata esclusivamente alla formazione di progetti rivolti ai lavoratori, rappresentanti sindacali unitari, rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza delle ferrovie o anche di altri autotrasportatori, per la realizzazione di sensibilizzazione alla prevenzione, studi per la prevenzione, interventi per meglio preparare i soggetti che operano nel sindacato, ma anche sul territorio, ai fini della prevenzione. Quindi nel momento in cui si avesse questa possibilità, si avrebbe un vantaggio, non solo per i soggetti fruitori, ma per una utilità sociale generale che verrebbe in questa maniera favorita ed ampliata.

E infine la distanza temporale. Qui si parla di un episodio del 2009. Per l'amor del cielo, io questa vicenda l'ho vissuta fin dall'inizio ed è stata una vicenda estremamente complessa, quindi da un certo punto di vista si può dire che vi è stato un grosso sacrificio

da parte di tutti, la Procura, il Giudice dell'incidente probatorio, il Gup e il Tribunale, per arrivare a concludere in tempi ragionevolmente brevi questa vicenda. Ma i tempi ragionevolmente brevi sono quelli che sono. Evidentemente la possibilità poi, direi la certezza di eventuali appelli, ricorsi per Cassazione e così via, se ove non ci fosse questa concessione della provvisoria esecuzione della sentenza o della provvisoria, porterebbe ad ottenere un eventuale risarcimento, beh, probabilmente verso il 2026, calcolando i tempi. 2026 vuol dire tra dieci anni, e quindi il momento risarcitorio e restitutorio delle situazioni lese si allungherebbe nel tempo in maniera abnorme, forse anche con violazione delle regole del giusto processo.

Dopodiché ritengo di aver fatto, per quello che potevo, il mio dovere, e avendo mantenuto nei termini di ragionevolezza il mio intervento, deposito conclusioni, notula, e la memoria nella quale ho ampliato e riassunto (sovrapposizione di voci)...

PRESIDENTE - Grazie, Avvocato Cecchetti.

AVV. CECCHETTI - ...il mio dire.

PRESIDENTE - Grazie. Allora, Avvocato Caivano, tre minuti e cominciamo con lei. Va bene? Lei...

AVV. CAIVANO - (voce fuori microfono)

PRESIDENTE - Sarà breve, benissimo, così diamo spazio anche all'Avvocato Bevacqua.

- Viene sospeso il procedimento alle ore 17:05.
- Viene ripreso il procedimento alle ore 17:10.

PRESIDENTE - Finalmente ci siamo. Prego, Avvocato Caivano.

**CONCLUSIONI DELLA PARTE CIVILE – AVV. M. CAIVANO**

AVV. CAIVANO - Avvocato Caivano, difensore della Parte Civile

CUB Trasporti. Innanzitutto, ecco, questa Difesa si associa alle argomentazioni e alle conclusioni cui è pervenuto quindi il Pubblico Ministero in ordine a tutti i profili di responsabilità penale, in quanto dettagliatamente approfonditi ed esaurientemente colti in tutti i loro aspetti, nonché si associa altresì alle considerazioni sviluppate sempre in ordine a tutti i profili di responsabilità penale dai colleghi di Parte Civile quindi che mi hanno preceduto. Quindi la mia discussione sostanzialmente farà riferimento a quella che è la situazione specifica della posizione quindi che difendo, soffermandomi sulla tematica del danno, del danno all'ente e della relativa quantificazione.

Allora, prima di tutto, per capire diciamo il danno che subisce la CUB Trasporti è essenziale definire chi sia la CUB Trasporti. E' una associazione sindacale di base che aderisce alla confederazione più generale unitaria di base. Quindi fondamentalmente è un sindacato che non si

sviluppa verticisticamente in senso verticale, è piuttosto destrutturato e si sviluppa orizzontalmente su base aziendale. Questo è importante per capire diciamo quello che è il danno che vado a profilare rispetto poi allo specifico caso concreto della CUB Trasporti. Allora, fondamentale a tal riguardo è anche l'enunciazione di qual è lo scopo di questa associazione sindacale. Lo scopo specifico della CUB Trasporti si rinviene proprio nella lettura di quello che è l'articolo 3 dello statuto della CUB Trasporti, che è fondamentale e quindi ritengo di leggerlo: "La CUB Trasporti tutela" - dice l'articolo 3 - "gli interessi dei lavoratori addetti ai servizi e alle attività dirette, ausiliarie e complementari di logistica e di trasporto di persone e merci". Quindi vediamo come l'interesse direttamente, lo scopo principale dell'associazione è direttamente collegato con quella che è poi la scaturigine del disastro ferroviario occorso il 29 giugno 2009, con quella che è la scaturigine che abbiamo rinvenuto nel corso del dibattito nella violazione della normativa dal punto della... sulla sicurezza... della sicurezza sui luoghi di lavoro. Ma ancora, anche gli stessi principi che muovono diciamo l'associazione CUB Trasporti, questa associazione dicevo appunto di base, quindi piuttosto destrutturata, sono rilevanti in quanto l'articolo 2 appunto afferma questo: che "la CUB Trasporti è un'organizzazione che si

riconosce nell'impegno a prevenire gli infortuni sul lavoro, le malattie professionali, in generale a difendere la salute dei lavoratori come bene primario non subordinato a logiche di profitto e/o a riduzioni dei costi per le aziende". Si vede pertanto come nel caso di specie quello che viene a ledersi non è tanto un interesse diffuso, o comunque un interesse quindi appunto collettivo, ma un vero e proprio diritto soggettivo dell'ente assunto nello statuto a ragion stessa dell'esistenza stessa dell'ente e della sua azione concreta. Quindi è un concetto questo ribadito dalla Cassazione, dalla Cassazione penale in varie occasioni, e mi riferisco poi soprattutto a quella... diciamo alla Cassazione quindi penale del 10 giugno 2010, numero 38991, in cui si dà rilevanza proprio al caso in cui ad essere lesa sia non un interesse qualsiasi, ma proprio quello che assurge a scopo essenziale dell'associazione sindacale e nello statuto assurge a ragion d'essere della stessa esistenza ed azione concreta del sindacato stesso. Ecco, quindi questo diritto soggettivo che viene lesa a mio parere è anche quello stesso diritto sulla base del quale si fonda la presenza processuale iure proprio dell'associazione nel processo, dell'associazione, dell'ente non riconosciuto. Infatti il fondamento quindi della... e questo da un punto di vista della legittimazione, diciamo, più che altro, della

legittimazione all'azione civile, il fondamento si rinviene, della presenza diciamo nel processo della CUB Trasporti in particolare in questo caso, nell'articolo 74 del codice, del codice di rito. Questo diciamo per capire praticamente qual è il diritto diciamo che viene lesa e quindi praticamente anche il collegamento che si può fare, ma tanto per farlo in via preliminare, rispetto appunto alla legittimazione ad agire.

Venendo ora invece al profilo del danno, ecco, non c'è dubbio che gli eventi occorsi in Viareggio appunto il 29 giugno del 2009 hanno cagionato al sindacato, e quindi nello specifico alla CUB Trasporti, un danno sia di natura patrimoniale che di natura non patrimoniale sub specie di danno all'immagine. Vediamo di analizzare il danno patrimoniale. Allora, in particolare il danno patrimoniale si sostanzia nella profusione di oneri, di oneri e di risorse impiegate dall'associazione, nel caso specifico la CUB Trasporti, sia in epoca antecedente che occorsi sia in epoca successiva, finalizzati all'organizzazione di cosa? Di quello che è l'attivismo concreto di questo sindacato di base, cioè quindi finalizzato all'organizzazione di eventi, di luoghi di incontro, tutti quanti tesi all'approfondimento di tematiche relative proprio alla sicurezza e alla tutela dei lavoratori sul luogo di lavoro. Quindi tutela della sicurezza ferroviaria. Abbiamo visto infatti che si



tutelano i lavoratori nel campo dei trasporti, qualsiasi esso sia, quindi vi rientra anche il trasporto ferroviario e pertanto la sicurezza, la sicurezza quindi ferroviaria. Mi permetto di ricordare al Collegio che nella parte diciamo del dibattito ho prodotto documentazione che comprova l'attività concreta svolta dal sindacato sia a livello nazionale che a livello quindi regionale, integrando così il requisito del radicamento territoriale diciamo della CUB Trasporti, che infatti in Toscana comunque si articola in ben sei sedi. Allora, dette attività, diciamo detta attività, quindi tutta improntata alla discussione della normativa sulla sicurezza dei luoghi di lavoro e quindi anche alla discussione di quella che è la disciplina del Decreto Legislativo 81 del 2008. Ecco, si è poi estrinsecata, nel caso della CUB Trasporti, anche in numerosissime pubblicazioni. Ricordiamo infatti la rivista... diciamo la rivista del CUB Rail, della quale ho allegato anche alcuni estratti e comunicati stampa, da cui appunto si evince l'attività concreta svolta dal sindacato. Questo rispetto al danno patrimoniale. Quindi profusione di oneri, di oneri e di comunque... di oneri e di spese quindi che il sindacato ha dovuto affrontare nel corso di tanti anni, per la realizzazione della diffusione delle tematiche relative alla sicurezza sui luoghi di lavoro, in particolar modo alla prevenzione dai rischi da

incidenti e disastri ferroviari.

Passiamo ora invece brevemente a quello che è il danno appunto non patrimoniale che è stato cagionato quindi al sindacato. Dicevo, per danno non patrimoniale dobbiamo qui intendere soprattutto quello che è appunto il danno all'immagine, cioè il danno al prestigio e alla credibilità dell'azione svolta dal sindacato nel corso del tempo. Ora, che cosa si intende per danno all'immagine? A mio parere... io ho una sentenza della Cassazione penale, Quarta Sezione, del 27 aprile 2015, la numero 27172, che è interessante in quanto ci dà lo spunto di cogliere una sorta di duplice direzionalità del danno all'immagine. Mi spiego: duplice direzionalità in quanto il danno all'immagine consisterebbe in una diminuzione della credibilità, in una diminuzione della credibilità del sindacato, che però si esplica in due direzioni diverse, sia rispetto all'incidenza negativa che detta diminuzione ha rispetto alle persone... all'agire delle persone fisiche che ricoprono determinati ruoli all'interno del... all'interno dell'ente, sia rispetto invece a quella diminuzione della credibilità nei confronti dei consociati in generale. Questo è un aspetto che voglio mettere in evidenza in quanto rispetto alla CUB Trasporti, che come detto è un sindacato di base, quindi destrutturato, che cosa si ha nel nostro caso? Un ampliamento ancora più forte, a livello appunto

orizzontale, di quella che è la perdita di credibilità non di ruoli che non esistono, o comunque di organi, di strutture, ma generalizzata proprio verso il basso, orizzontalmente, quindi rispetto a tutti i componenti del sindacato, che poi sono gli iscritti, i lavoratori stessi. Ecco, per quanto riguarda la quantificazione diciamo del danno, come ha già detto il collega precedentemente, ovviamente si tratta di un pregiudizio di natura non patrimoniale che l'Illustrissimo Collegio sicuramente dovrà valutare in via equitativa. Però ecco, quindi sul punto che cosa si può dire? Si possono fare due osservazioni: sicuramente la necessità in punto di onere della prova quantomeno dell'allegazione, da parte ovviamente di questa difesa, così come è stato fatto, di tutti quegli elementi dai quali è possibile desumere l'esistenza e l'entità del pregiudizio. Quindi l'allegazione degli elementi ci deve essere. Però una sentenza, una sentenza delle Sezioni Unite, una sentenza della Cassazione penale a Sezioni Unite, che ha richiamato anche l'Avvocato Mara tra l'altro, può venirci in aiuto in quanto detta un principio che, per così dire, risulta comunque essere un po' integrativo rispetto a questa allegazione di elementi essenziali, che pur ci deve essere. Che principio detta questa... quale principio si può desumere da questa Cassazione a Sezioni Unite? Allora, fondamentalmente leggo le parole diciamo

della Corte rispetto ad un caso che è diverso, si parla qui di reati di falso in bilancio, però il principio rispetto poi alla liquidazione del danno lo si può riprendere e risulta interessante, in quanto si dice che "in ordine alla prova del quantum" - del quantum ovviamente rispetto al danno non patrimoniale - "le conseguenze non patrimoniali derivanti dalla lesione di un diritto della persona, fisica o giuridica, sono dimostrabili per presunzioni o fatti notori". Si rinviene qui quindi un'applicazione dell'articolo 115 del Codice di procedura civile, secondo cui è possibile utilizzare ai fini probatori anche i fatti notori. Quali sono questi fatti? La sentenza ci aiuta. Tra questi fatti la stessa sentenza richiama: l'importanza del processo, il rilievo dei personaggi coinvolti e il clamore mediatico che ha accompagnato tutta la vicenda, elementi questi idonei e sufficienti a giustificare il pregiudizio. Quindi è necessario, come nel caso di specie, dove tutti questi elementi sono ben presenti nella vicenda di cui ci siamo occupati, il clamore mediatico, l'importanza del processo, sono tutti elementi a cui si deve dar rilevanza, a mio parere si deve dar rilevanza a questi elementi anche rispetto alla integrazione di quei giustificati motivi che la legge appunto ritiene dover sussistere ai fini della concessione di una provvisoria dicamo provvisoriamente esecutiva. Rispetto a questi

giustificati motivi comunque anch'io avevo pensato di coglierli in qualche modo, e mi trovo concorde con il collega che mi ha preceduto in quanto ritengo che anche in questo caso sia la risaleza dei fatti nel tempo sia la gravità diciamo dell'evento, e il danno all'immagine, che tra l'altro in questo caso a macchia d'olio dilaga, essendo la CUB Trasporti, come dicevo e ho cercato forse di far capire, un sindacato appunto di base, rilevano ai fini diciamo dell'eventuale concessione della suddetta appunto provvisoriale provvisoriamente esecutiva. Questo è quanto. Deposito... a questo punto deposito le mie conclusioni, che con il consenso del Collegio do per lette, e la nota spese, che allego, per l'attività svolta.

PRESIDENTE - Grazie, Avvocato, anche per la sintesi. Avvocato Ruggeri, mentre si appresta l'Avvocato Bevacqua, volevo dire, lei era un giorno, ora ho visto la correzione e parlerebbe due giorni a questo punto.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Signor Presidente, io tratterò di una serie di questioni in fatto...

PRESIDENTE - No, no, no, volevo sapere...

AVV. RUGGERI LADERCHI - ...nel modo più sintetico possibile, semplicemente per correttezza i colleghi hanno indicato, a seconda poi della pazienza che il Collegio avrà di ascoltare queste questioni, se non finissi il pomeriggio sicuramente sarò assorbito il giorno dopo in modo che il

calendario totale sarà assolutamente rispettato.

PRESIDENTE - Quindi prima parla l'Avvocato Paliero.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Prima parlerà il professor Paliero.

PRESIDENTE - Poi lei.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Io vado a seguire e appunto... *ubi maior* e quindi...

PRESIDENTE - Va bene.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Dipende dal tempo che sarà a disposizione e dalla pazienza del Collegio.

PRESIDENTE - Allora, volevamo sottrarle del tempo (voce fuori microfono)... Avvocato Bevacqua.

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

AVV. BEVACQUA - Bene. Presidente e signori Giudici e Consiglieri, il mio intervento sarà un intervento breve, come avevo preannunciato, e devo dire che questa scelta di fare un intervento limitato nei tempi e nel contenuto dipende anche dall'impegno che è stato profuso dal Pubblico Ministero e dai colleghi di Parte Civile che mi hanno preceduto e che hanno - si può dire - arato ogni aspetto in punto di causalità e in punto di responsabilità. Abbiamo sentito i Pubblici Ministeri che hanno fatto anche un distinguo, chiedendo assoluzioni, graduando le pene, eccetera. Mi sono quindi chiesto quale poteva essere il senso di un intervento di una Parte Civile pubblica in un processo di questo rilievo e non

credo sia quello di dover andare a ripercorrere le cause e l'eziologia di questo disastro. Quindi, dando per presupposto tutto quello che abbiamo sentito dall'Ufficio della Pubblica Accusa e dai bravissimi colleghi di Parte Civile, io vorrei portare a voi una riflessione, una riflessione che parte proprio dalle parole che sono state usate all'inizio della sua discussione dal dottor Amodeo, il quale sostanzialmente ha detto che in questo processo abbiamo assistito a omessi controlli, superficialità, non si è fatto ciò che doveva essere fatto; io potrei aggiungere che non si è pensato a inserire dei dispositivi che potevano rendere l'evento meno catastrofico di quello che è stato, potrei pensare che si poteva eliminare dalla sede ferroviaria i famosi paletti. E tutto questo lo ha sintetizzato in un concetto: la banalità del male, che è un concetto di origine filosofica, che è stato, fra virgolette, creato da una grande filosofa come Hannah Arendt, sia pure in un contesto completamente differente, ma rispetto alla quale trovo che riprodurre questo concetto in questo processo sia veramente una riflessione azzeccata sugli esiti finali di questo processo. Perché dico questo? Perché Hannah Arendt voleva dire una cosa molto semplice quando diceva che il male può essere frutto della banalità, perché in effetti qui abbiamo assistito a una sequela di superficialità, di inosservanze, e ciascun imputato, con

il suo pezzettino di condotta, ha in qualche modo generato e determinato questo disastro. Cioè, noi abbiamo qui la percezione che in rapporto ai compiti e alle attribuzioni di ciascun imputato, a seconda dei vari livelli, in rapporto a comportamenti inosservanti, norme di prudenza, norme cautelari, semplicemente l'esecuzione doverosa dei propri compiti, tutto questo messo insieme è stato sufficiente per creare un evento disastroso di proporzioni gigantesche. E questo che cosa significa? Significa un profondo senso di irresponsabilità rispetto alle proprie condotte, perché appunto quando si fanno i comportamenti, vengono ripetuti in maniera automatica, senza pensare alle conseguenze che quei comportamenti possono avere sulla vita degli altri, possono accadere eventi come quello per cui si sta celebrando questo processo. Quindi la banalità del male è proprio questo concetto, rispetto al quale sempre Hannah Arendt ci dice una cosa importantissima, perché ci dice che la banalità del male nasce proprio dalla negazione di un altro importantissimo concetto, di altissima civiltà giuridica, che è non avere rispetto delle persone. Perché se io considero che esiste il diritto di avere diritti, io assumo un profondo senso di responsabilità di fronte alle mie condotte e devo quindi pensare, immaginare, che trattandosi di un'attività di per se stessa pericolosa, il trasporto ferroviario, il trasporto di merci



pericolose, cioè è pericolosa l'attività di circolazione di convogli ferroviari, qui la pericolosità è doppia; quindi io credo che questo sia un po' il senso finale del processo, cioè la banalità del male nega il diritto di avere diritti. E allora, è proprio questo il senso della presenza della Regione Toscana in questo processo, perché la Regione Toscana sì, reclama danni economici seri, che fanno capo all'intera collettività toscana, però la Regione Toscana, diciamo, tenendo molto alla dignità delle persone, perché è proprio nel suo statuto, ha ritenuto in questo processo di offrire una sponda alle vittime, ai superstiti di questo evento così tragico. E tra l'altro questo evento è capitato in un momento istituzionale che anche dal punto di vista finanziario per il Comune di Viareggio, insomma, era difficile da sostenere. La Regione Toscana ha erogato nell'immediatezza, nell'immediatezza per far fronte all'emergenza, una cifra che è sostanzialmente equivalente a quella che costituisce un po' la somma complessiva di ciò che è stato offerto reiteratamente dalle varie compagnie di assicurazione non ben identificabili che assistono i vari Responsabili Civili in questo processo. Il Consiglio Regionale della Toscana, all'indomani di questi fatti ha deciso di stanziare i 500.000,00 euro che residuavano e che costituivano l'avanzo di bilancio, in segno di solidarietà delle

vittime. E poi immaginate che cosa ha significato, e io non posso documentarlo, ma questo voi sapete bene che anche dalla mera enunciazione dell'imputazione noi abbiamo non soltanto quella sequela di morti che voi ben conoscete, ma io ho contato nell'imputazione la bellezza di 113 persone ferite, con lesioni gravi e alcune con lesioni gravissime, che avranno bisogno di cure. E tutti i costi sanitari di queste persone residenti nel territorio toscano, a chi competono? A chi faranno carico? A chi sono state già addebitate? Quindi non soltanto è stata ritenuta oggettivamente non soddisfattiva la proposta reiteratamente offerta dalle compagnia di assicurazione, perché non ripete... non copre neppure i costi vivi che la Regione Toscana ha realmente sofferto per far fronte a questo immane disastro, che comunque avrà degli strascichi nel tempo. Ma in ogni caso, al di là di questo, proprio per la posizione istituzionale che la Regione deve tenere in una vicenda del genere, noi preferiamo che sia il Collegio, il Tribunale a decidere quanto effettivamente spetta, se spetta qualche cosa, alla Regione Toscana, nella consapevolezza che occorre non soltanto provvedere a tutto ciò che istituzionalmente compete alla Regione, non soltanto occorre provvedere a una situazione di deficit finanziario gravissimo del Comune di Viareggio, che voi ben conoscete, ma comunque nel rispetto di antichi principi che costituiscono un po'

il passo fondante della Regione Toscana, e che sono chiaramente trasfusi nel suo statuto, occorreva accompagnare molte delle persone che sempre assediano questa aula molto interessate, in questo percorso di accertamento della verità, per cui si è ritenuto di dover offrire il contributo del professor Boniardi, si è ritenuto di partecipare all'incidente probatorio, si è ritenuto insomma di - come dire - agevolare questo compito.

E detto questo, io penso davvero di poter terminare il mio intervento, che deve essere semplicemente un intervento tra virgolette equilibrato, vuole essere un intervento istituzionale, nel senso che noi siamo vicini alle vittime ed attendiamo il loro verdetto, comunque rispettandone i contenuti. Quindi io depositerei, se il Tribunale lo consente...

PRESIDENTE - Prego.

AVV. BEVACQUA - ...delle conclusioni, dove si richiede complessivamente una somma che è stata quantificata in maniera specifica in oltre tre milioni di euro, con vari distinguo e distinzioni. Ed ho preparato per i colleghi che difendono gli Imputati e i Responsabili Civili, ove fossero interessati anche quattro copie in maniera che possano avere più agevole riscontro. Grazie.

PRESIDENTE - Grazie, grazie a lei. Avvocato Bini, volevamo sapere da lei che cosa ci aspetta.

AVV. BINI - Sì, Presidente, io la discuterei. Giuro che non vi tratterrò più delle sei, più tardi delle sei, quindi in dieci minuti dovrei concludere, sicuramente.

PRESIDENTE - Bene.

AVV. BINI - Grazie.

PRESIDENTE - La parola all'Avvocato Bini per conto e in nome...

**CONCLUSIONI DELLA PARTE CIVILE - AVV. A. BINI**

AVV. BINI - Grazie, Presidente. Allora, innanzitutto mi riporto doverosamente a tutte le produzioni documentali svolte durante questo procedimento e in particolare modo al fascicolo produzioni documentali depositato il 19 marzo 2014, nonché più specificamente ad un referto del dottor Michellini, depositato all'udienza del 22 aprile 2015, su cui però tornerò tra poco.

Ho inoltre depositato nella giornata di ieri una memoria ex articolo 121, che dovrebbe essere già a vostra disposizione, ma che ad ogni buon conto rideposito, in modo da poterne dare atto.

PRESIDENTE - Bene.

AVV. BINI - Certamente, Presidente. Prego. E sono sicuro che sarà cosa gradita, anche perché in maniera concisa, spero, e non tediosa, ho ripercorso un po' le tappe, diciamo, della nostra presenza, della mia presenza, della presenza di questa Difesa all'interno del procedimento,

del processo odierno. Signor Presidente, alla luce di tutto quello che la Procura, che è prima, e i valenti colleghi che mi hanno preceduto, è stato detto, non posso che associarmi alle richieste fatte da parte dei Pubblici Ministeri nei confronti degli imputati, alle richieste di condanna e alle argomentazioni svolte. Trovo anch'io che aggiungere sarebbe qualcosa di veramente ultroneo rispetto a quanto già compiutamente detto da parte sia appunto dell'Ufficio della Procura che da parte dei colleghi.

La responsabilità degli imputati è evidente. Rimarco e riporto soltanto un aspetto, che ho trovato estremamente importante, della requisitoria della Procura, ed evidenziato dal valente dottor Giannino: lo svio di quel carro poteva e doveva essere evitato. Invero da solo quello sarebbe stato capace, così come lo è stato, di provocare l'inferno di fiamme del 29 giugno 2009. Tutto il resto, come anche gli altri colleghi hanno avuto modo di affermare, picchetti, zampe di lepre e quant'altro, sono cause sì di responsabilità, che indubbiamente dovranno essere tenute in considerazione, ma lo svio è l'aspetto determinante che ha portato a quel tragico evento del 29 giugno 2009. Quello doveva essere evitato e poteva essere evitato.

Prima ho parlato di inferno di fiamme. Ed è vero, è stato proprio un inferno di fiamme. Qui vengo più compiutamente

e più specificamente alla mia posizione, a quella dei signori Profili e Noon-Ward, proprietari di un immobile nella Via Ponchielli, al numero 20 di Via Ponchielli. Durante la loro testimonianza del 22 aprile 2015 i signori Profili e Noon-Ward hanno dato atto di quello che hanno potuto vedere del loro immobile. Non erano presenti, signor Presidente, al momento dell'evento, quel 29 giugno 2009, dico io - e lo dirà anche lei, credo - per fortuna. Perché vede - e qui mi voglio togliere, se mi permette l'espressione un po' schietta, qualche sassolino dalla scarpa - nel periodo in cui venivano esaminati i testimoni, anche le persone offese che io rappresento, è aleggiato in questa aula un vento un po' sinistro, un po' strano, brutto. Si è chiesto "ma in fin dei conti" - o si è ventilato, o si è in qualche modo insinuato - "ma voi l'immobile l'avete avuto ricostruito, che cosa volete"? Allora mi chiedo e vi chiedo, ma soprattutto lo chiedo a me stesso, se vedere la propria casa "totalmente distrutta", come dice la persona offesa, "c'era rimasto soltanto il mosaico del pavimento in terra, che si vedeva" - va bene? - e sapere che all'interno di quell'immobile erano morte due persone, "che io conoscevo bene in quanto proprietario e loro in quanto chiaramente affittuarie dell'immobile, le povere Ilaria e Michela", se questo non possa portare delle conseguenze personali e umane. Mi hanno ricostruito la

casa. Non c'è problema. Mi chiedo se sia normale la sera, il 29 di giugno, questo lo dice la signora Noon-Ward, "sentire un boato e poi apprendere che improvvisamente tutto è diventato un rogo, che Via Ponchielli, dove c'è la mia abitazione, è diventata un inferno di fiamme", lo ripeto. E sapere che lei lo dice così, le chiama così, "le bimbe erano morte" - lo dice nella audizione del 22 aprile, ribadisco - sia una cosa che non porta nessuna conseguenza, ancora personale e umana. E' una cosa normale. Ma tanto avete l'immobile ricostruito, ve l'ha ricostruito lo Stato, che problemi ci sono? Mi chiedo quindi se sia giusto riportare tutto a una logica, a una fredda logica di calcolo e di "ti ridò quello che in qualche modo ti ho preso".

Mi chiedo infine se sia giusto minimizzare, come qualcuno ha fatto, le conseguenze di questo fatto e dire appunto "sì, ma in fin dei conti non eri lì". Per fortuna, ripeto, non c'erano né il signor Profili né la signora Noon-Ward.

Da qui le richieste già formulate durante la costituzione... in sede appunto di costituzione di Parte Civile, che sono ribadite ancora oggi sia nella memoria che ho depositato ex articolo 121, sia nelle conclusioni, nel foglio conclusioni che depositerò all'esito di questa discussione - signor Presidente - e che sono di richiesta di un risarcimento di quel danno per non aver potuto

usufruire di quell'immobile per il periodo dal luglio 2009 al dicembre 2012, sono 25.200,00 euro. Ma soprattutto di quel danno che il signor Profili ha subito e che è testimoniato, e qui ritorno a quello che le anticipavo prima, al certificato del dottor Michelini. Nel certificato il dottor Michelini dell'Università di Pisa individua in maniera chiara il nesso di causalità, individuando appunto un disturbo post-traumatico da stress dovuto all'evento occorso appunto il 29 giugno del 2009, ai danni appunto del signor Profili.

Parlerò anche di un'altra voce di danno - e qui termino - che è stata richiesta da parte sia del signor Profili che da parte della signora Noon-Ward, una voce che ogni tanto ho sentito quasi stridere, quella del danno morale. Era quello a cui facevo riferimento prima. Ti hanno ricostruito la casa, ma in fin dei conti che cosa vuoi da me? Ebbene, io sono una Parte Civile costituita, quindi citerò un passo di una sentenza di una Cassazione Civile. Io sono Parte Civile in questo procedimento, quindi penso che sia possibile citarla. Questa Cassazione è estremamente importante - e con questo veramente concludo - in quanto oltre a ridefinire quello che è il concetto di danno morale, sia come turbamento o afflizione dello stato d'animo, come tutti lo conosciamo noi operatori del diritto, fa un riferimento molto importante in quanto ribadisce che "ogni vulnus ha recato un interesse



tutelato dalla Costituzione e meritevole di tutela, sia esso una relazione proiezione esterna dell'essere, cioè come danno biologico, sia esso un danno morale, interiorizzazione intimistica della sofferenza", e qui è il famoso danno morale. Questa famosa sentenza della Cassazione, alla quale ho fatto riferimento anche in altre occasioni, che - glielo dico - è la numero 11851 del 2015, fa riferimento a un'altra sentenza della Cassazione, la richiama sostanzialmente, la 235 del 2014, la quale dice in maniera chiara "l'unicità del danno biologico quale sorte di primo motore immobile del sistema risarcitorio è sconfessata", cioè il danno biologico e il danno morale vengono sostanzialmente equiparati, sono equiparabili. Non ci si muove più dal danno biologico per quantificare il danno morale. Sono sostanzialmente sovrapponibili ed equivalenti. Io ho chiesto che venisse riconosciuta anche questa... e chiedo che venga riconosciuta anche questa ulteriore voce di danno, oltre che - e con questo concludo davvero - alla luce della quantificazione complessiva che ho fatto comunque nel foglio conclusioni che deposito, venga anche riconosciuta la provvisoria esecutorietà della provvisoria che eventualmente il Collegio vorrà riconoscere. Questo per le motivazioni che già i colleghi prima di me hanno in qualche modo anticipato. La lunghezza del processo, la gravità dei fatti posti in

essere esigono una riparazione che sia veloce. Il tempo purtroppo ci è voluto per far diciamo sia decollare che per concludere questo processo. E' stato necessario. Però ora le Parti Civili, le vittime, le Persone Offese, hanno bisogno, signor Presidente, di una risposta e di una risposta che arrivi rapida, oggi, e che non abbia ulteriori ritardi. Signor Presidente ho finito. Deposito il foglio conclusioni, che col suo consenso do per letto, e col consenso delle Parti, nonché nota spese allegata. Grazie, signor Presidente.

PRESIDENTE - Grazie a lei. Allora ci vediamo lunedì alle 10:00, lunedì mattina alle 10:00. Ci sono le altre Parti Civili, Avvocato Frezza, Avvocato Colangelo e Avvocato Cordaro, e poi a seguire Avvocato Maffei. L'udienza è chiusa.

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: 338945

SENTOSCRIVO Società Cooperativa

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

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

Il redattore: SPADON SIG.RA MIRELLA - Trascrittrice

SPADON SIG.RA MIRELLA - Trascrittrice

---

Ticket Udienza n° 70662

ID Procedimento n° 230992