



L'INCIDENTE FERROVIARIO DI ROCCASECCA

LA VICENDA GIUDIZIARIA DEI DUE MACCHINISTI, CHE ERANO ALLA CONDOTTA DEL TRENO IL 20 DICEMBRE DEL 2005

UNA STORIA VERA...ANCHE DI BUON SINDACATO



“FRECCIA DEL BIFERNO, TRENO 2361”



Questo racconto narra con dovizia di particolari, la vicenda processuale e giudiziaria di Mario Mangano e Gabriele Venditti, i due macchinisti coinvolti nel disastro ferroviario di Roccasecca. Nonostante il processo non abbia individuato i colpevoli, leggendo tale storia, si può presumere con consapevolezza e cognizione di causa, di chi siano le reali responsabilità.

Emerge con chiarezza la pervicacia del collegio difensivo, che per 10 anni ha ricercato un'altra verità, sebbene nell'immediatezza degli accadimenti e dopo la prima sentenza, fosse molto semplice attribuire una colpa, **"I colpevoli erano i macchinisti"**, facile no! **No, non questa volta!**

I macchinisti hanno raccontato una verità che è stata compresa e fatta propria dai loro colleghi rappresentanti del CO.M.U., il primo ad ascoltare e a credere in loro fu Luigi Cocuzzoli - Coordinatore Regionale del Lazio di Orsa Macchinisti Uniti, rappresentante di Base del deposito di Cassino - a lui per primo va riconosciuto il merito e la caparbia nella ricerca della verità! E al Coordinamento Nazionale dei Macchinisti Uniti, che ha saputo fare propria questa verità, difendendola!

Una verità che ha trovato accoglimento nel Collegio giudicante di secondo grado, che ha assolto i Macchinisti.

Ma quello che questo documento non racconta è la straziante vicenda dei viaggiatori deceduti, vittime innocenti e dei loro familiari, a loro deve essere dedicato durante la lettura, un pensiero di cordoglio, affinché non siano cancellati dalla memoria collettiva.

Un'altra storia che non viene raccontata, è quella che ha investito la sfera familiare dei due colleghi Macchinisti; l'insinuarsi del dubbio; lo sconforto per la prima condanna, il sentirsi marchiati come colpevoli, pur essendo consapevoli di non aver sbagliato. Tutto questo è lì, ben impresso nella mente e negli occhi di questi due colleghi.

Il giorno in cui sono venuti a ringraziarci al Coordinamento Nazionale, - dopo la sentenza di assoluzione - ho avuto l'ennesima conferma di quanto il Nostro sindacato sia un sindacato Vero fatto di Persone Vere che con dedizione e passione, rappresentano al meglio delle loro possibilità la loro categoria. Un sindacato che non guarda la tessera di appartenenza, ma guarda in faccia il collega in difficoltà, dandogli tutta la sua solidarietà e mettendo a disposizione le proprie capacità per difenderlo e sostenerlo.

Anche per tutto questo e non solo, oggi dopo trent'anni dalla sua nascita, il CO.M.U. ha ragione di esistere e deve continuare la sua missione, dove la competenza collettiva dei macchinisti, diventa strumento e capacità di rappresentanza, nel saper accettare la sfida di tutelare la categoria nel mondo del lavoro e dove emerge con estrema semplicità, che solo se si è UNITI SI VINCE.

OR.S.A. Macchinisti Uniti
Il Coordinatore Nazionale Operativo Esecutivo
Stefano Bocchi



ROCCASECCA: LA SICUREZZA NON È

di Luigi Cocuzzoli

Il 20 dicembre 2005 un treno interregionale, composto da tre ALN 663, nella stazione di Roccasecca ad una velocità di circa 70 Km/h tampona la vettura semipilota di un treno regionale, appena messi in movimento. L'urto provoca l'innalzamento della ALN 663 fin sotto la linea aerea, l'impatto causa due vittime e molti feriti.

Solo "fortunate" circostanze hanno evitato il peggio. Non c'è stato incendio, né l'invasione del binario attiguo e non sono stati coinvolti i moltissimi viaggiatori del regionale appena scesi.

Come non ricordare gli incidenti di Crevalcore e Roma Casilina. Una collana di perle che si allunga sul filo della sicurezza.

Il 2005 è iniziato con Crevalcore ed è finito con Roccasecca. Nel gennaio dello scorso anno l'indignazione generale aveva prodotto grandi manifestazioni, dichiarazioni di politici, sindacalisti e ferrovieri, tutti uniti in un unico slogan: mai più un'altra Crevalcore! E invece ecco Roccasecca. La Roma-Rocasecca-Cassino non è l'ultima, né l'unica linea a rischio, anzi è una linea con Blocco automatico a correnti codificate, ma ci circolano macchine non provviste di ripetizione segnali, e questo comporta un abbattimento degli standard di sicurezza.

Altre situazioni a rischio sono i nodi ferroviari di alcune grandi città dove convergono linee con differenti regimi di circolazione e non sempre con

AD UN MESE DALLA TRAGEDIA

20 gennaio 2006. Roccasecca. Sala dell'oratorio Don Bosco, poco distante dalla stazione. A un mese esatto dall'incidente costato la vita a 2 passeggeri e il ferimento di altri 48 si è svolta l'assemblea pubblica dei delegati Rsu/RLs dei ferrovieri di Lazio, Campania, Molise e Abruzzo, a cui sono stati invitati l'assessore ai Trasporti della Regione Lazio, Fabio Ciani, il presidente della Provincia di Frosinone, Francesco Scalia, il e numerosi altri esponenti politici provinciali e regionali.

"I treni per Campobasso sono la cenerentola delle Ferrovie italiane sia per la linea sia per la mancanza delle apparecchiature di sicurezza". Esordisce così Dante De Angelis, rappresentante dei macchinisti delegato alla sicurezza.

E aggiunge "con i soldi spesi per 5 sedili in velluto dei treni ad alta velocità avrebbero potuto comprare l'apparecchio di ripetizione dei segnali che avrebbe evitato l'incidente di Roccasecca".

"Non si può andare in autostrada con una bicicletta". Con questo paragone Luigi Cocuzzoli, rappresentante Orsa, settore macchina del Lazio, spiega la situazione dei trasporti su rotaie nel Lazio ed in particolare della linea Roma-Campobasso.

tecnologie adeguate. Accade così che locomotive attrezzate con la ripetizione segnali, circolino su linea sprovviste di tale tecnologia.

Per questo è difficile capire come il sindacato, più o meno in tutto il paese, abbia fatto accordi per l'agente unico, visto che i supporti tecnologici non sono idonei nella maggioranza dei casi.

Roccasecca è una tragedia annunciata. Dobbiamo capire perché abbiamo permesso ad un'impresa di far circolare locomotive e ALN senza ripetizione su una linea ad alta densità di traffico, a volte guidate da un solo macchinista per 280 km con segnali ogni 1.350 m.

Le automotrici 663 guidate dai nostri

colleghi di Campobasso non avevano la ripetizione segnali che di certo avrebbe impedito l'incidente, avevano invece installato il VACMA. A questo punto ci chiediamo come mai l'impresa ha speso soldi per equipaggiare locomotive con l'Uomo Morto e non ha invece installato la ripetizione segnali.

Oggi a distanza di circa un mese dall'incidente l'impresa continua imperterrita a far circolare, come se niente fosse avvenuto, le stesse ALN, spesso con composizione difforme, cioè 3 ALN ad agente unico anziché max 2 ALN, violando gli accordi sottoscritti.

Come pensa il sindacato di riprendere in mano i problemi causati da questi continui attacchi alla salute e sicurezza dei lavoratori?

Dall'assemblea di Campobasso, all'indomani dell'incidente, sono emerse una serie di indicazioni per tamponare nell'immediato, ma anche la richiesta ai sindacati nazionali perché si facciano carico di estendere l'iniziativa sulle seguenti priorità:

l'esclusione dalla circolazione di tutte le locomotive e ALN sprovviste di apparecchiatura di ripetizione segnali operanti su linee attrezzate. La loro circolazione è solo per il periodo necessario all'istallazione della tecnologia, è consentita solo con il ripristino del doppio agente di macchina abilitato TD;



20/1/2006. Roccasecca. Dopo un mese quali provvedimenti?



MAI TROPPIA

la sospensione della disposizione N° 6/2004 inerente l'iter a cui sono stati sottoposti i lavoratori prima di accertarne le responsabilità.

I lavoratori riuniti nell'assemblea di Campobasso, dopo aver manifestato solidarietà con i colleghi e i viaggiatori coinvolti nell'incidente hanno chiesto che le RSU e le OO.SS. promuovano una grande assemblea nazionale per riportare le richieste in tale ambito.

Sempre da questa assemblea i lavoratori hanno dato indicazione a tutti i macchinisti che percorrono la linea Roma - Roccasecca - Cassino di autotelarsi riducendo la velocità a 30 Km/h dal segnale di avviso fino alla piena linea di Roccasecca in entrambi i sensi di marcia.

Non vogliamo interferire con le inchieste giudiziarie, né con le perizie in corso, ma sono vere le anomalie segnalate in quei giorni, probabilmente imputabili alle installazioni e alle verifiche tecniche per l'attivazione dell'SCMT e il pullulare di tecnici e operai, che sempre più frequentemente, per svolgere il loro lavoro, entrano ed escono in posti dove una volta si entrava sotto stretta sorveglianza.

I macchinisti Mario Mangano e



Gli interventi dei colleghi Luigi Cocuzzoli e Paolo Risi

Gabriele Venditti hanno sempre affermato di essere certi della condizione di verde dell'avviso e verde della protezione di Roccasecca. Purtroppo però sono stati praticamente ignorati dall'impresa in cui prestano servizio

da almeno 20 anni e appena ritrovati dopo l'impatto sono stati prima condotti di fronte all'autorità per deporre e poi accompagnati in ospedale. Dimessi in serata senza nemmeno un supporto legale.

Il comportamento attuato dall'impresa e dalle forze dell'ordine nei confronti dei due colleghi è molto grave. Riteniamo che, in relazione all'evento, la risposta sindacale sia locale che nazionale sia stata debole. E' importante stare vicini a questi nostri colleghi che possono dare la loro versione a differenza delle altre volte, dove al contrario sono stati emessi verdetti definitivi. Chiediamo a tutti i colleghi in possesso di documenti, eventi o casi accaduti di segnalarli presso il sito www.macchinistuniti.it lasciando il proprio nominativo per essere contattati. Oppure presso le sedi dell'Or.S.A. che provvederanno ad inviarli ai periti e gli avvocati messi a disposizione dei nostri colleghi.

Tutti noi dobbiamo essere solidali e forti nel difendere i colleghi e lasciare con fiducia che la Magistratura faccia il suo corso, perché siamo sempre più convinti che su ogni treno è necessaria la massima tecnologia possibile e sempre due macchinisti, consapevoli di non fare facile slogan, ma di guardare in faccia la realtà con tutte le sue sfumature.

BLOCCO INFALLIBILE?

di Paolo Risi e Luigi Cocuzzoli

Ultimamente, a seguito dell'incidente di Roccasecca, si sono verificati dei guasti al blocco elettrico automatico interessanti sia la stazione di Roccasecca che la stazione di Anagni distanti fra di loro circa 60 km. Sempre sulla direttrice Roma Cassino, il denominatore comune a molti inconvenienti è stata l'attivazione concomitante del SCMT con i seguenti eventi:

- giorno 26 dicembre 2005 i macchinisti di un treno regionale con vettura semipilota si fermano al segnale di avviso della stazione di Roccasecca e mentre il codice della ripetizione in macchina dei segnali indicava codice 75 (segnale rosso), la lampadina del segnale di avviso era verde. Interpellata la stazione non risultava l'incongruenza e quindi i macchinisti procedono come da normativa e facendo il riconoscimento e supero rosso e passando il segnale di permissivo di avviso per poi segnalare tutto alle autorità giudiziarie;

- giorno 27 dicembre 2005 stazione di Anagni stessi lavori per l'installazione della SCMT diversi treni fermati al segnale di protezione in entrambi i sensi ricevono codice 75 (segnale rosso) in macchina dalla ripetizione segnali e all'apertura del segnale da parte della stazione di Anagni del segnale di protezione nella condizione di giallo, sulla locomotiva permaneva il cod 75 (segnale rosso). I macchinisti sono entrati in stazione con supero rosso e marcia a vista emettendo m40 per incongruenza e facendo successivo rapporto in deposito. Nessuna spiegazione dalle autorità competenti.

Giorno 28 dicembre 2005 l'O.S. Or.S.A. scrive una lettera al ministro per l'accaduto. Tutti siamo in attesa.



Il 20 dicembre del 2005 la “Freccia del Biferno 2361”, treno interregionale Roma-Campobasso composto da ALN 663 e sprovvisto di RS, viaggiava con un anticipo di circa dieci minuti.

I due macchinisti alla guida: Mario Mangano e Gabriele Venditti, approssimandosi alla stazione di Roccasecca, che non prevedeva fermata, si avvicinarono ai segnali di avviso e protezione con le dovute cautele considerato il tracciato in curva; Secondo le loro successive dichiarazioni, accelerarono solo dopo averne constatato l'aspetto a verde.

Raggiunto il rettilineo di stazione, notarono sul loro stesso binario un treno – il regionale 3361 – in fase di avvio con segnale verde di partenza; Purtroppo, quel pomeriggio intorno alle 15,20 l'impatto fu inevitabile; Il tamponamento, nonostante l'azionamento immediato della frenatura rapida, avvenne alla velocità di circa 105 km/h; A causa dell'impatto, vi furono diversi viaggiatori feriti, di cui alcuni molto gravi, dopo qualche giorno, due di loro persero purtroppo la vita.

I macchinisti dopo l'azionamento della “rapida”, scapparono dalla cabina di guida, diversamente da altri incidenti ferroviari, ancora ben impressi nella memoria, tale decisione, permise loro di rimanere illesi.

Lo scenario che accolse i primi soccorritori fu agghiacciante: dopo il tremendo urto, la prima vettura della ALN 663, si era completamente sollevata e posata sulla vettura di coda del treno tamponato; La cabina di guida del treno 2361 non esisteva più.

L'OR.S.A. Nazionale, Regionale ed il CO.M.U., in particolar modo Luigi Cocuzzoli, allora Coordinatore Macchinisti Uniti-Lazio e residente in zona, si prodigarono con tutti i mezzi a disposizione per assistere i due macchinisti - Mario Mangano e Gabriele Venditti - non iscritti ad alcun sindacato che da subito furono indagati, in principio come unici responsabili per disastro ferroviario colposo e successivamente anche per omicidio colposo plurimo, a causa del decesso dei due viaggiatori, poiché le zone dei segnali di stazione (RCE) avevano registrato i segnali di avviso e protezione di Roccasecca incontrati dal treno, rispettivamente come avviso di via impedita (giallo) e via impedita (rosso).

Gli avvocati Fabio Tanzilli e Calogero Nobile, nominati legali di difesa, iniziarono

da subito ad eseguire indagini difensive e a raccogliere testimonianze.

Luigi Cocuzzoli, assieme ad altri colleghi, un mese dopo il tragico evento organizzò un'assemblea pubblica dei delegati RSU/RLS dei ferrovieri del Lazio, con la partecipazione di alcuni esponenti politici locali; lo stesso Luigi durante il suo intervento, facendo riferimento alla tipologia di treno coinvolto nell'incidente, dichiarò: "Non si può andare in autostrada con una bicicletta"; Nella stessa occasione si riscontrò l'esigenza di incaricare consulenti tecnici di parte. Dapprima fu nominato l'ing. VitoPascale, di seguito il prof. Eugenio Sarti; entrambi con alle spalle diversi incarichi analoghi e di provata professionalità.

In un Coordinamento Nazionale successivo, fu incaricato Francesco Marangia (Coordinatore Regionale della Puglia) di seguire la vicenda processuale per conto del CO.M.U.

Alla ricorrenza annuale - che vede tra gli organizzatori sempre in prima fila Luigi Cocuzzoli e una numerosa delegazione del CO.M.U. - OR.S.A. - con rammarico si constatò l'assoluta assenza delle altre O.S. come se questi accadimenti, non riguardassero l'intero mondo sindacale nella rivendicazione di una ferrovia più sicura.

Che l'RCE (Registratore Cronologico Eventi) di stazione a Roccasecca, avesse registrato come via impedita il segnale di protezione e come giallo quello d'avviso, pareva un dato incontrovertibile.

Le indagini difensive non davano ancora sufficienti elementi per impostare una difesa atta a fornire risultati certi per un totale successo. Cresceva però la convinzione che non si potesse ignorare che i due macchinisti alla guida avessero avuto un

**“LO SCENARIO CHE
ACCOLSE I PRIMI
SOCCORRITORI FU
AGGHIACCIANTE”**



comportamento corretto di avvicinamento ai segnali, come si rilevava dalla zona cartacea del treno; Per la difesa era inverosimile che si potessero “saltare” due segnali di fila.

Di lì a breve si diffuse la notizia che al momento dell'incidente nella sala relè di Roccasecca ci fossero delle lavorazioni in corso; inoltre, proprio quel giorno, sulla tratta doveva entrare in funzione l'SCMT (Sistema Controllo Marcia Treno) ma per problemi tecnici ancora persistenti, la ditta Alstom ne procrastinò l'attivazione al 28 dicembre 2005.

Tali informazioni diedero modo di ipotizzare una diversa dinamica dell'evento, negli atti disponibili al momento nulla di tutto questo risultava, lo stesso Dirigente Movimento e altri di Rete Ferroviaria Italiana, avevano dichiarato di non sapere che vi fossero tecnici al lavoro in sala relè; a tal proposito i difensori chiesero formalmente alla Procura il sequestro della documentazione concernente le lavorazioni in corso sulla tratta in quei giorni.

Dal successivo esame di tali documenti fu ufficializzata la presenza – sia nella sala relè di Roccasecca che in linea – di diversi tecnici dell' Alstom intenti a risolvere i problemi tecnici ancora presenti, che quel giorno non avevano permesso l'attivazione del SCMT e la relativa consegna dei lavori. Ciò rafforzava la consulenza tecnica, utile per difendere gli indagati. Era necessario solo spiegare tecnicamente come gli operatori presenti in sala relè avessero potuto mettere a verde i segnali nonostante la via, registrata sulla zona di stazione, rimanesse impedita.

Fù G. Turi - tecnico esperto in impiantistica – il quale diede un valido aiuto per la stesura della Consulenza tecnica di difesa - a prospettare la soluzione: attraverso anche una simulazione dimostrò che, agendo sulla morsettiera del segnale, fosse possibile cambiarne l'aspetto, permanendo la registrazione iniziale.

Il Pubblico Ministero intanto, supportato dal lavoro dei suoi consulenti, poco attenti a dar valore a ciò che si era riuscito a portare a galla ufficialmente, chiedeva il rinvio a giudizio dei due macchinisti. Un rinvio basato unicamente sulla registrazione della RCE di stazione e sull'accertamento del corretto funzionamento dei segnali e della registrazione sulla RCE attraverso l'avvicinarsi, nei giorni successivi all'incidente, di un treno sullo stesso percorso interessato.





Nell'udienza prevista, purtroppo il Giudice dell'Udienza Preliminare accolse la tesi del PM e rinviò a giudizio gli indagati.

Nello stesso periodo i due macchinisti coinvolti superarono brillantemente in azienda gli accertamenti previsti del caso, come visite mediche, scuola, esami, sidac, ecc.

Intanto cresceva la convinzione della loro innocenza e, in attesa di giustizia, ci si prodigò sindacalmente affinché potessero tornare in servizio. Fu la segreteria di Armando Romeo, Segretario Generale ORSA Ferrovie allora in carica, e in particolar modo l'impegno di Bruno Salustri a ottenere questo importante risultato.

Ebbe così inizio a Cassino il processo di 1° grado, occasione in cui si cercò di far valere le ragioni dei due macchinisti; il Collegio Giudicante, però, pur riconoscendo alcune attenuanti, nell'udienza finale del 27 settembre 2012 condannò i due macchinisti a 3 anni e 6 mesi di reclusione, considerando le ragioni che adducevano gli imputati e la loro difesa, come "mere congetture prive di riscontri oggettivi".

La delusione della difesa fu grande. Gli importanti elementi messi alla luce avrebbero dovuto far propendere il Collegio giudicante verso una decisione diversa.

La difesa e il Sindacato si sentivano forti delle proprie ragioni e, anche l'atteggiamento positivo di Trenitalia (Responsabile Civile) e del suo Legale, faceva pensare che non eravamo i soli a ragionare a quel modo.

Dopo la sentenza di 1° grado fu proposto l'Appello, con la speranza di trovare un Collegio atto a dare un'altra valutazione sull'accadimento, più in linea con le risultanze della difesa. Anche il PM propose il ricorso, non in accordo con le attenuanti avute dagli imputati, chiedendo sei anni di reclusione!

Durante le udienze succedutesi, il Collegio Giudicante di Roma della Corte d'Appello dimostrò enorme attenzione alle tesi difensive, soprattutto alle ottime arringhe degli avv. Calogero Nobile e Fabio Tanzilli. Anche il legale del responsabile civile (Trenitalia) chiese l'assoluzione, motivandola efficacemente.

Il 5 ottobre 2015, in occasione dell'udienza finale, il Presidente del Collegio lesse la



“L’AZIONE DI FRENATURA RAPIDA MESSA IN ATTO DINANZI AL PERICOLO, DIMOSTRAVA QUANTO FOSSERO PRESENTI E VIGILI.”

sentenza di assoluzione, che motivò con: “In assenza di elementi certi e idonei a confutare tecnicamente l’ipotesi alternativa di una interferenza esterna sul corretto funzionamento dei segnali, nei termini indicati dai difensori e dai consulenti tecnici di parte, in riforma della impugnata sentenza, escluso l’addebito profilo di colpa, gli imputati devono essere assolti dai reati loro ascritti, perché il fatto non costituisce reato”.

Sindacalisti e i Legali di difesa presenti, visibilmente soddisfatti, immediatamente comunicarono agli imputati – non presenti - la fine del loro incubo. La tesi della difesa era stata accolta nella sua totalità, sollecitando la perplessità dei Giudici in quanto a fronte di un episodio così drammatico e di una violazione – la più grave per un macchinista di treno – entrambi gli imputati, eseguite le necessarie verifiche, furono richiamati a svolgere il medesimo lavoro. La valutazione operata in ambito lavorativo dal datore di lavoro, era del tutto dissonante rispetto ai fatti contestati e al giudizio di colpevolezza espresso dal Tribunale in 1° grado.

Fu riconosciuto corretto il comportamento professionale degli imputati. La lettura della zona cartacea del treno, l’azione di frenatura rapida messa in atto dinanzi al pericolo, dimostrava quanto fossero presenti e vigili.

Ci fu altro motivo di perplessità riguardante la “filosofia italiana della sicurezza” che secondo i Giudici d’Appello esprimeva piuttosto una “filosofia italiana della responsabilità”; Pertanto la stessa, in caso d’incidente, veniva trasferita ai singoli dipendenti; anche se – come nel caso di specie – la predisposizione di un sistema minimo di sicurezza, quindi la ripetizione segnali, con un costo limitato pari a 50.000,00 euro circa, avrebbe con elevata probabilità evitato l’incidente, così



come fu riconosciuto anche dai consulenti tecnici del PM.

Nelle motivazioni, fu rilevato inoltre:

-La non esaustività della risposta fornita dai Consulenti Tecnici nominati dal PM, avendo loro ritenuto che l'incongruenza registratasi al segnale d'avviso il 26 dicembre 2005, non aveva nulla a che vedere con l'incidente.

-Che essi non avevano affrontato minimamente la questione riguardante le possibili interferenze connesse ai lavori d'implementazione del SCMT in fase di completamento presso la stazione di Roccasecca; I Consulenti Tecnici di difesa ipotizzarono invece che durante l'esercizio di simulazione connesso a tale attività o per un errore di esecuzione, possano aver interrotto e reso fittizio il controllo dei segnali di protezione e di avviso, che furono disposti manualmente a via libera. Peraltro i tecnici Alstom, ignoravano probabilmente, che il treno 2361 fosse in forte anticipo sull'orario previsto, all'incirca dieci minuti;

-Che l'approfondimento della circostanza, inerente alla presenza e l'attività svolta in sala relè di Roccasecca dai dipendenti Alstom, era stata sollecitata dalla difesa attraverso un esame di documentazione ed escussione dei testi; da ciò inferendo che essa, al contrario, non era stata in alcun modo esplorata nella fase delle indagini preliminari, ai fini della ricostruzione del grave incidente; tanto è vero che la sala relè non fu neppure messa sotto sequestro!

La Corte d'Appello, quindi, nella stesura delle motivazioni della sentenza di assoluzione, applicò il principio secondo cui una condanna può essere pronunciata solo se l'imputato risulti colpevole "al di là di ogni ragionevole dubbio". Inoltre, si ritenne inutile procedere alla rinnovazione dell'istruttoria dibattimentale con eventuale altra perizia, a causa del considerevole tempo trascorso e l'assenza di condizioni all'epoca esistenti e non più verificabili.

La pubblica accusa non interpose ricorso in Cassazione; Invece il ricorso in Cassazione fu presentato dalle residue Parti Civili. I Legali della difesa, decisi a seguire la vicenda fino in fondo, parteciparono, il 20 dicembre 2016, all'unica udienza prevista in Cassazione, esattamente a undici anni esatti dall'accaduto; In tale occasione i Giudici di Cassazione, ribadendo



l'assoluzione degli imputati dal punto di vista penale, accolsero il ricorso solo ai fini civili, rinviando il tutto al Giudice Civile competente, cui fu rimesso il regolamento delle spese tra le parti.

Oggi resta la soddisfazione, condivisa prioritariamente dal CO.M.U. - OR.S.A., di aver fatto un ottimo lavoro sindacale, nella consapevolezza di aver trovato per il team di difesa dei validi professionisti, a partire dai "condottieri", i legali Fabio Tanzilli e Calogero Nobile, coadiuvati efficacemente dai loro collaboratori; e ancora i periti ing. Vito Pascale e il prof. Eugenio Sarti, il tecnico G. Turi, dei quali si è potuto apprezzare anche non comuni qualità umane.

Gratitudine si esprime anche ai diversi colleghi, con ruoli sindacali e non, che a vario modo hanno collaborato per il risultato; e un pensiero particolare va al compianto Luigi Cocuzzoli, tra i primi a tutelare i colleghi coinvolti.

Questa è stata una "storica" sentenza di assoluzione d'Appello, basata sulla prospettazione di un'alternativa ricostruzione dei fatti che ha smontato la prova certa, come la registrazione della RCE di stazione, sulla quale l'accusa ha basato esclusivamente il proprio lavoro.

Ai macchinisti coinvolti, che a causa dei tempi della macchina Giudiziaria, hanno dovuto aspettare svariati anni prima di vedere affermate le loro ragioni, resta la consapevolezza – riconosciuta in Coordinamento Nazionale, il 19 gennaio 2017 – dopo tanta sofferenza, di fare parte di una O.S. che si è stretta intorno a loro, mettendo in campo risorse umane, economiche e di altro genere affinché li si potesse tutelare al meglio.

Dinanzi a un inconveniente d'esercizio, più o meno grave, al macchinista implicato "cade il mondo addosso"; sente di poter perdere tutto: libertà, dignità, onorabilità sociale e familiare, considerazione personale e professionale, lavoro, soldi e molto altro. Ad aggravare questo ci sono stati anche alcuni mezzi d'informazione, spesso non esperti in materia e alla ricerca di un capro espiatorio. Una vera e propria condanna mediatica fatta anzitempo con leggerezza e facilità nei confronti dei "solo indagati" e sulla base di qualche sentito dire; salvo poi, in caso di assoluzione, riparare il danno con un trafiletto in ultima pagina.

Sulla base dell'esperienza di altri processi simili, si può affermare che, comunemente,



negli incidenti ferroviari ci sono diverse concause e responsabilità; ma resta il fatto che il macchinista per la specificità del suo lavoro è il primo che, nella maggior parte dei casi, la Giustizia “acchiappa”. La sicurezza del treno e il suo lavoro però, dipendono molto da altri operatori ferroviari atti a svolgere con professionalità la propria mansione e da aziende che devono mettere in atto protocolli che evitino certi accadimenti, investendo in sicurezza e in migliori tecnologie disponibili sul mercato.

A seguito della pubblicazione delle motivazioni dell'Appello, l'ANSF (Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie) ha emanato una disposizione rivolta alle aziende ferroviarie che gestiscono infrastrutture e ha disposto, tra le altre cose, di mettere in atto gli adempimenti tecnico-organizzativi e procedurali seguenti:

-l'effettuazione di lavorazioni manutentive degli impianti di sicurezza e segnalamento al SCMT, che possano pregiudicare i collegamenti di sicurezza tra segnali ed enti o le funzioni di sicurezza svolte dal SCMT, deve provocare l'automatica inibizione, tramite i sistemi di segnalamento e protezione, dell'inoltro dei treni e delle manovre sui tratti di binario interessati.

A tal fine devono essere adottati:

-sistemi automatici per garantire l'interruzione della circolazione in concomitanza allo svolgimento di attività manutentive sugli impianti di sicurezza;

-misure tecniche atte a rendere materialmente impossibile l'errato accoppiamento dei connettori dei cavi soggetti a lavorazioni;

-nelle more dell'adeguamento, assicurarsi che sia interrotta la circolazione su tutti i binari i cui enti potrebbero essere erroneamente manomessi nel corso di lavorazioni.

Anche se in questo caso la Giustizia ha assolto gli imputati, già condannati in 1° grado, purtroppo non ha fatto fino in fondo il suo dovere per cercarne i responsabili. “È passato troppo tempo per poterlo fare”, questa l'ammissione dei Giudici d'Appello...

di Francesco Marangia
Coordinatore Regionale della Puglia



ROCCASECCA UN ANNO DOPO

di Luigi Cocuzzoli

20 dicembre 2006, stazione di Roccasecca.

Il grave incidente di Avio, dove sono morti altri due colleghi, ha preceduto di 7 giorni l'anniversario di Roccasecca. Cos'è cambiato dopo un anno? Niente purtroppo. Almeno su questa linea, tutto è rimasto tragicamente uguale. Stessa linea, stesse locomotive che continuano a transitare a semplice e doppio agente senza alcuna tecnologia e con un traffico pendolari tra i più alti in Italia. Ma neanche i ferrovieri sembrano scossi più di tanto, forse è il modo di esorcizzare le paure. Alla commemorazione erano assenti i sindacati (sola una numerosa rappresentanza OrSA). Eppure gli inviti c'erano per tutte le segreterie regionali che non hanno degnato l'assemblea nemmeno di un fax: niente di niente. Le RSU, gli RLS e i ferrovieri erano invece presenti. Sono venuti dal Molise, dalla Campania. La RSU/RLS del



Lazio ha letto la relazione introduttiva, poi gli interventi dei politici e dei ferrovieri, tutti tesi ad esigere sicurezza. Presente tutta la stampa e le televisioni regionali. Grande partecipazione della cittadinanza di Roccasecca, già distintasi nei soccorsi di quel tragico 20 dicembre 2005. Il parroco ha voluto un piccolo monu-

mento, sul sagrato della chiesa, a pochi passi dalla stazione, senza nomi e senza date, per sottolineare che la sicurezza è un problema di tutti, sempre attuale.

Sull'altro fronte, quello giudiziario la difesa e i periti dei due macchinisti, stanno esaminando gli atti depositati e messi a disposizione dal tribunale. Si sta lavorando sulle segnalazioni che sono arrivate da tutta Italia e inviate da tanti colleghi. Si stanno vagliando le anomalie pervenute da casi noti e da fatti accaduti su quel tratto o su altre linee analoghe. Ancora oggi però invitiamo tutti coloro che possono dare una testimonianza o hanno a che fare con impiantistica e reti a farci pervenire casi e fatti che possano aiutare i periti e gli avvocati nella ricerca della verità.

Di tutta questa storia oltre ai feriti che ancora oggi portano il segno dell'incidente ci sono i due macchinisti. I nostri due colleghi sono stati oggetto di severi esami normativi, attitudinali e visite mediche. Nonostante abbiano superato tutte le prove, ancora non sono in servizio ai treni.

stralcio dell'INTERVENTO DELEGAZIONE RSU/RLS LAZIO

(...) di fronte ad accertate carenze e mancanze i ferrovieri hanno intrapreso le giuste lotte condivise dall'opinione pubblica e sostenute dalle istituzioni che hanno determinato alcuni importanti risultati.

Ad esempio si è riusciti ad ottenere il superamento del dispositivo arcaico del pedale a uomo morto dai mezzi di trazione che, come è comprovato, pregiudica i livelli di sicurezza, nello stesso tempo siamo riusciti a far riassumere i colleghi ferrovieri LICENZIATI per aver legittimamente segnalato le criticità in materia di sicurezza, ma rimangono ancora irrisolte questioni primarie.

Riteniamo gravissimo che in questo preciso momento circolano, per esempio, tra il Molise e la capitale, ancora, al pari del treno dell'incidente di in anno fa, TRENI PRIVI DI QUALSIASI TECNOLOGIA, come la Ripetizione dei Segnali in macchina, riconosciuta quale supporto minimo indispensabile. (.....)

E' paradossale che invece su tali mezzi sia stato montato il PEDALE A UOMO MORTO, con evidente spreco di risorse (.....)

E' necessario pensare alla tecnologia come supporto e tutela agli operatori e non solo come riduzione dei costi. A tal proposito è opportuno che le proteste messe in atto dalle OO.SS. RSU/RLS Regionali della Campania contro l'estensione dell'Agente Unico vengano sostenute a livello Nazionale con il più ampio consenso dell'utenza e dei rappresentanti istituzionali e politici.

Nostro compito è sollecitare le forze politiche affinché i finanziamenti previsti non siano squilibrati a favore del progetto Alta Velocità a discapito della rete nel suo insieme, con il rischio di lasciare indietro il trasporto per i pendolari che rappresenta la parte più ingente in termini di mobilità delle persone. Gli investimenti, a nostro avviso, dovranno essere indirizzati al trasporto locale, per soddisfare la crescente domanda soprattutto nelle grandi aree metropolitane.

Sollecitiamo concrete prese di posizione da parte dei sindacati di categoria, associazioni degli utenti, rappresentanti istituzionali e cittadini perché solo così si possono raggiungere importanti obiettivi a tutela della sicurezza e per la qualità del trasporto ferroviario, nell'interesse dell'intera collettività.

Roccasecca, 20 dicembre 2006



Luigi Cocuzzoli

07725 / 2013

N. 619/15 reg. sent.
Estratto esecutivo
inviato il a:
Proc. gen.
Proc. Rep. Trib.

CORTE DI APPELLO DI ROMA
Cancelleria Centrale Penale
"Ai sensi dell'art. 235 T.U. sulle
spese di giustizia, si attesta
"avvenuto pagamento dei diritti"
per un importo di € 17,28 -



REPUBBLICA ITALIANA
In nome del Popolo Italiano

Il giorno 05 del mese di ottobre dell'anno 2015

LA CORTE DI APPELLO DI ROMA
SEZIONE 1^A PENALE

così composta

Dott. Andrea Calabria	Presidente
Dott. Francesco Neri	Consigliere
Dott. Renato Laviola	Consigliere <i>nal</i>

Ha pronunciato in pubblica udienza la seguente

SENTENZA

nel procedimento penale di 2° grado nei confronti di :

1 MANGANO MARIO

n. a BENEVENTO 16/07/1964 BN

residente in Sant'Angelo a Cupolo (BN) Via Mandoni 5L

Libero Assente
anti Continua

Difeso da

avv. Nobile Calogero - penale Foro di Cassino Frosinone
avv. Tantiello Fabio - penale - Foro di Cassino

2 VENDITTI GABRIELE

n. a CARPINONE 31/12/1961 IS

residente - Isernia Via Mesocchia 5

Libero Continua

Difeso da

avv. Nobile Calogero - penale Foro di Cassino Frosinone
avv. Tantiello Fabio - penale - Foro di Cassino



MOTIVAZIONE

Con sentenza emessa dal Tribunale di Cassino in composizione collegiale, in data 27/9/2012, Mangano Mario e Venditti Gabriele sono stati riconosciuti colpevoli dei reati di disastro ferroviario e di omicidio colposo e, ritenuto il concorso formale, esclusa l'aggravante di cui all'art.589, 2° cp, concesse le attenuanti generiche, condannati alla pena di anni tre e mesi sei di reclusione, condonata la pena nella misura di anni tre, nonché al risarcimento dei danni, in solido con il responsabile civile Trenitalia spa, in favore delle costituite parti civili, da liquidarsi in separata sede e al pagamento di una provvisoria immediatamente esecutiva di 30 mila euro in favore di Alonzi Domenico.

Il Tribunale perviene all'affermazione di responsabilità degli imputati sulla base della disposta consulenza tecnica e delle dichiarazioni rese dai testi escussi.

Risulta che, in data 20/12/2005, il treno interregionale 2361 Roma – Campobasso (cd Freccia del Biferno) condotto da Mangano Mario, macchinista, e da Venditti Gabriele, aiuto macchinista, tamponava violentemente il treno regionale 3361 Roma – Cassino, condotto da Mastrocola Luigi, in fase di ripartenza sul binario 2 della Stazione di Roccasecca, alle ore 15.21.54; risulta, inoltre, che a causa dell'urto, il treno interregionale 2631 sormontava il treno regionale 3361 causando la distruzione di due convogli, innumerevoli feriti e il decesso di due passeggeri, Francesco Martino e Valillo Antonio, viaggianti sul treno interregionale.

Risulta, in particolare, che il treno interregionale, in anticipo di circa 7/8 minuti sull'orario previsto, nella fase prossima all'ingresso in stazione, avrebbe "ignorato" prima l'indicazione del segnale di avviso disposto al giallo e poi il segnale di protezione disposto a via impedita transitando sul binario 2 già occupato dal treno regionale, in fase di ripartenza; risulta, infine, verificato, sulla base degli accertamenti effettuati dai consulenti tecnici, "il corretto funzionamento degli impianti di segnalamento della stazione di Roccasecca, il funzionamento dell'impianto di registrazione degli eventi (zona) e la congruenza delle informazioni memorizzate nella zona".

Il Tribunale ritiene, inoltre, che le dichiarazioni concordi rese dagli imputati, i quali in sede di esame hanno sostenuto di essere transitati in stazione senza rallentare avendo visto il segnale di avviso e il segnale di protezione disposti al verde e di essersi accorti della presenza del treno regionale 3361 fermo sul binario 2 solo all'uscita da una curva distante circa 400/

1



500 metri , azionando immediatamente il sistema di frenatura ma senza riuscire ad evitare l'impatto , siano rimaste prive di qualsiasi riscontro , mentre le ipotesi alternative formulate dalla difesa (guasto nel funzionamento del sistema di segnalazione della stazione , ripetutosi il 26/12/2005 ; intervento abusivo dei tecnici della ditta Alstom , incaricati di implementare il sistema SCMT sulla tratta Roma – Cassino e introdottisi nella sala relè prima dell'impatto per effettuare una prova a treni marcianti) sono considerate "mere congetture prive di riscontri oggettivi" .

In ragione delle risultanze in atti , pertanto , il Tribunale individua nei confronti di entrambi gli imputati un chiaro profilo di colpa per non aver rispettato i segnali di avviso e di protezione , nonché una condotta causalmente adeguata in quanto l'evento non si sarebbe verificato se gli stessi avessero rispettato i segnali e , anche , se avessero azionato prima la leva di arresto , in corrispondenza del relativo segnale , posizionato ad una distanza di circa 958 metri dal punto di impatto .

Avverso la sentenza del Tribunale propone appello il PM per i seguenti motivi : le attenuanti generiche dovevano essere riconosciute solo equivalenti e non prevalenti sulla contestata aggravante , in ragione della gravità del fatto e dell'intensità della colpa ; troppo "favorevole" è l'aumento della pena per il concorso formale (di soli otto mesi) , considerata la pena edittale prevista per il reato meno grave di cui all'art.459 cp , peraltro contestata nella forma aggravata ; chiede , pertanto , la condanna degli imputati alla pena di anni sei di reclusione ovvero alla pena ritenuta congrua e richiesta dal PM di udienza .

Avverso la sentenza del Tribunale propongono appello i difensori degli imputati per i seguenti motivi : 1) nullità della sentenza per nullità della ordinanza di rigetto della richiesta di incidente probatorio avente ad oggetto l'esame autoptico di Francesco Martino , ovvero per nullità dell'ordinanza di rigetto dell'eccezione relativa alla inutilizzabilità della consulenza tecnica disposta dal PM , in quanto la documentazione (zone tachigrafiche cartacee) doveva essere esaminata nelle forme dell'art.360 cpp , trattandosi di reperti per loro natura deteriorabili , ovvero per nullità dell'ordinanza di rigetto dell'eccezione di inutilizzabilità della consulenza tecnica per il mancato rispetto delle norme procedurali relative alla rimozione e alla riapposizione dei sigilli ; 2) nel merito , sulla base della puntuale ricostruzione effettuata dai consulenti della difesa , deve escludersi la responsabilità degli imputati in quanto l'ipotesi del non regolare funzionamento del sistema di segnalazione non può essere esclusa





avuto riguardo : all'episodio verificatosi il 26/12/2005 ; all'accertata presenza di tecnici della ditta Alstom nella sala relè , ai quali è stato consentito di operare "in costanza di esercizio ferroviario " ; alle dichiarazioni reticenti e non credibili rese da alcuni testi escussi (e , tra essi , dal Facchini , dal Capuano e dal Ricci) ; al fatto che il treno interregionale viaggiasse senza alcun dispositivo di sicurezza , in caso di mancato rispetto dei segnali ; all'esperienza e alla professionalità degli imputati ; 3) il fatto sub A) deve essere qualificato ai sensi dell'art.450 cp , dovendosi escludere la sussistenza di un pericolo concreto ed effettivo di disastro ; 4) può essere concessa una pena contenuta nel minimo edittale , con la concessione dei benefici di legge ; chiedono , pertanto , in via preliminare una declaratoria di nullità dell'impugnata sentenza e , nel merito , l'assoluzione degli imputati per non aver commesso il fatto o perché il fatto non costituisce reato o , in via subordinata , la riduzione della pena nel minimo edittale con la concessione dei benefici di legge .

Alle udienze del 9/6/2014 , del 24/11/2014 e del 22/6/2015 le parti concludono come da verbale ; all'odierna udienza le parti non hanno inteso replicare .

Preliminarmente , le eccezioni di nullità della sentenza devono essere disattese per le condivisibili ragioni già espresse dal Tribunale , da intendersi qui integralmente riportate , avuto riguardo al carattere di urgenza dell'accertamento (relativamente all'esame autoptico) , alla non dimostrata deperibilità del reperto (relativamente alle zone tachigrafiche cartacee) e alla natura eminentemente "regolamentare" riconosciuta al disposto di cui all'art. 261 cpp , la cui eventuale violazione non comporta alcuna nullità , stante il principio di tassatività delle stesse (in tal senso , Cass. sez. I 14/10/2010 CED 248680).

Nel merito , le approfondite argomentazioni svolte nei motivi di appello dai difensori dell'imputato , quali supportate dalle conclusioni dei consulenti tecnici di parte e dalla prodotta documentazione , sono meritevoli di accoglimento , nei termini che verranno di seguito esposti .

La sentenza impugnata , nella individuazione del profilo di colpa a carico degli imputati , recepisce completamente le conclusioni rassegnate dai consulenti tecnici nominati dal PM , i quali ritengono che "la causa dell'incidente è da individuarsi nell'errore umano dei



macchinisti Venditti e Mangano del treno 2361 che ... hanno ignorato l'indicazione del segnale di avviso PBA119/Avv01d (in realtà , PBA129) disposto al giallo ed hanno violato il segnale di partenza S01d di Roccasecca disposto a via impedita " ; in particolare , secondo i suddetti consulenti tecnici , risulterebbe accertato , sulla base anche di simulazioni effettuate nei giorni successivi , "il corretto funzionamento dei segnali e degli impianti " , mentre "il segnale S01d di protezione della stazione di Roccasecca , dopo l'occupazione da parte del treno 3361 si è disposto a via impedita e non ha mai modificato il suo aspetto neanche dopo il superamento da parte del treno 2361 e del conseguente urto con il treno 3361 " ; in altri termini , precisano sempre i suddetti consulenti tecnici , "i macchinisti sigg. Venditti e Mangano si sono comportati come se avessero dovuto transitare dalla stazione di Roccasecca , superando il segnale di protezione S01d ad una velocità prossima a 120Km/h " .

Le conclusioni tanto nette e assertive dei consulenti tecnici nominati dal PM dovrebbero essere anche rassicuranti sotto il profilo della evidenza probatoria .

Ma così non è .

Al di là dei rilievi più propriamente tecnici , a lungo discussi in dibattimento , e che di seguito verranno esaminati , un primo motivo di perplessità è dato dal fatto che , a fronte di un episodio così drammatico e di una violazione così grave (la più grave) per un macchinista di treno , entrambi gli imputati , effettuate le necessarie verifiche , sono stati richiamati a svolgere il medesimo lavoro .

In altri termini , la valutazione operata in ambito lavorativo dall'Ente è del tutto dissonante rispetto ai fatti contestati e al giudizio di colpevolezza espresso dal Tribunale , per quanto ritenuto nel trattamento sanzionatorio dal PM "troppo a favore degli imputati " .

Altro motivo di perplessità attiene ad un profilo di logica comportamentale ; e cioè , risulta non agevolmente comprensibile come gli imputati , nella fase di ingresso alla stazione di Roccasecca , abbiano tenuto una condotta di guida corretta , decelerando prima dell'avvistamento dei segnali e mantenendo la velocità sempre nei limiti stabiliti , e attenta, come riconosciuto anche dai consulenti tecnici del PM ("tale fatto – l'azione di frenatura rapida – permette di comprendere come .. il macchinista fosse effettivamente presente e vigile ") e ignorato nel contempo ben due segnali , pur essendo consapevoli che tale

4





violazione , in assenza di altri sistemi di sicurezza , avrebbe messo a rischio la propria e l'altrui incolumità personale .

Infine , ultimo motivo di perplessità si ricava dalla enunciata "filosofia italiana della sicurezza" che " si fonda principalmente sulla capacità umana di supervisione degli eventi e di intervento nelle criticità oltre che sul noto principio che il lavoro coordinato di due operatori esperti della materia vale più della somma delle capacità dei singoli " mentre le amministrazioni europee "prevedono un solo operatore a bordo della locomotiva e si affidano per la sicurezza a sistemi tecnologici più complessi" ; orbene , il grave incidente ferroviario verificatosi alla stazione di Roccasecca più che la "filosofia italiana della sicurezza" esprime una "filosofia italiana della responsabilità" , nel senso che la stessa , in caso di incidente , viene trasferita sui singoli dipendenti , anche se , come nel caso di specie , la predisposizione di un sistema minimo di sicurezza (ripetizione di segnali) , ad un costo limitato (50 mila euro) , avrebbe con elevata probabilità evitato l'incidente , come riconosciuto anche dai consulenti tecnici del PM .



Come emerge dalle risultanze dibattimentali , la questione controversa e discussa nell'attuale procedimento non è tanto la violazione dei segnali di avviso e di protezione , tenuto conto del dato rilevato dalla registrazione delle zone della Stazione di Roccasecca e delle dichiarazioni rese dal Dirigente Movimento , Di Nota Marino ("io non ho dato nessun comando, quindi è rimasto com'era originario rosso") ma quanto la plausibilità tecnica delle dichiarazioni rese dagli imputati i quali sostengono che i citati segnali erano , invece , disposti al verde; in particolare , come precisato anche dal PM nella integrazione dei quesiti , disposta dopo che in data 26/12/2005 si era verificato un guasto dei segnali sul medesimo tratto ferroviario , era necessario accertare se eventuali anomalie avevano inciso causalmente sul sinistro attraverso "possibili interferenze esterne sui segnali".

Orbene , non si può non rilevare che la risposta fornita dai consulenti tecnici nominati dal PM è solo parziale , in quanto , dopo aver individuato il profilo di colpa a carico dei macchinisti , gli stessi ritengono che l'incongruenza registratasi il 26/12/2005 (segnale di avviso , notato dal macchinista , disposto al verde mentre a bordo si visualizza un codice 75 ,

5





ad indicare segnale rosso , e mentre il Dirigente Movimento di Roccasecca comunica al macchinista che il segnale PBA 129 in stazione è spento) sarebbe stata causata dall'apertura di un interruttore di protezione prima del passaggio del treno e che , quindi , il guasto non aveva nulla a che vedere con l'incidente occorso il 20/12/2005 .

Diversamente , i consulenti tecnici non affrontano minimamente la questione relativa alle possibili interferenze connesse ai lavori di implementazione del sistema SCMT (Sistema Controllo Marcia Treno) , in fase di completamento presso la stazione di Roccasecca , su cui, invece , si è incentrata la consulenza tecnica di parte , nella (difficile) individuazione di una ipotesi alternativa in grado di giustificare tecnicamente le dichiarazioni degli imputati .

In sintesi , i consulenti tecnici di parte sostengono che : nel giorno dell'incidente , nella sala relè della stazione di Roccasecca erano presenti tecnici della ditta Alstom , impegnati nella implementazione del sistema SMCT , che doveva entrare in funzione proprio il 20/12/2005 , per essere poi differito al 28/12/2015 (“ ..c'era personale in sala relè , persone fuori sulla boa, queste persone con degli apparecchi provavano lo stato della boa e si verificava se lo stato della boa corrispondeva a quello che avevano fatto i tecnici in sala relè, una difformità tra stato della boa e quello che i tecnici avevano comandato significava che c'era stato un disturbo”) ; per svolgere le attività di simulazione connesse alle lavorazioni di implementazione del sistema , o per un errore nella esecuzione di tale attività , “hanno interrotto e reso fittizio il controllo dei segnali , di protezione S01d e di avviso della protezione PBA129 e poi li hanno disposti manualmente a via libera , come li avrebbe dovuti incontrare il treno interregionale 2361 che non aveva fermata alla stazione di Roccasecca “.

Precisano inoltre i consulenti tecnici di parte che : 1) tale attività di simulazione è stata svolta dai dipendenti della Alstom in quanto ignoravano che il treno interregionale era in forte anticipo sull'orario previsto (circa dieci minuti) ed era sprovvisto di qualsiasi sistema di sicurezza a bordo (ripetizione di segnali) ; 2) l'incongruenza tra quanto registrato in stazione (segnale di protezione a via impedita) e quanto visivamente percepito dai macchinisti del treno (segnali disposti al verde) “ può essere stata prodotta semplicemente modificando i collegamenti sulla morsettiera . I terminali d'ingresso del relè che posiziona lo schermo



mobile sono scollegati dall'uscita dell'armadio relè , e alimentati con una tensione idonea a far assumere al segnale l'aspetto voluto; il relè di controllo del segnale è del pari scollegato dai contatti d'uscita del relè schermo , e collegato direttamente all'uscita dell'armadio relè. Così il quadro degli enti stazione controllato dal Dirigente Movimento , il registratore degli eventi , i comandi della ripetizione continua e l'SCMT riproducono fedelmente l'uscita dell'armadio relè – ossia l'itinerario che il Dirigente Movimento aveva predisposto –ma il segnale in campagna può assumere , arbitrariamente , qualunque aspetto “; 3) di tale operazione “non è rimasta traccia perché i tecnici , che erano nella sala relè al momento dell'incidente , prima di uscirne hanno potuto cancellare i segni del loro operato” .

Come già evidenziato , la possibilità che la causa dell'incidente sia riconducibile ad eventi esterni , quale appunto l'attività di simulazione svolta dai dipendenti della Aistom nella sala relè , con conseguente mutamento del segnale percepito dai macchinisti e con la successiva cancellazione dell'operazione , non è in alcun modo esaminata nell'elaborato dei consulenti tecnici nominati dal PM .

E difatti , mentre la valutazione del Tribunale sul punto concernente il guasto dei segnali verificatosi a distanza di pochi giorni è supportata da una verifica tecnica , anche se le conclusioni appaiono forse troppo semplicistiche (“ i periti hanno chiarito che in effetti era tutto regolare e che l'aspetto dei segnali era esattamente quello che prevedeva il sistema in uso ”) , ove si consideri che la discordanza tra quanto risultava alla stazione e quanto percepito dai macchinisti dei treni (e tra essi dal macchinista del treno “tamponato”) si è protratta per un apprezzabile periodo di tempo , nel corso del quale sono transitati ben tre treni , creando timori e confusione , quella sul punto della possibile interferenza dovuta all'attività di simulazione svolta all'interno della sala relè è fondata sulle dichiarazioni rese dai testi escussi (Facchini , Capuano e Ricci) , in virtù delle quali l'ipotesi alternativa è stata ritenuta “disancorata da elementi oggettivi , e basata su mere congetture, oltre che sconfessata dalle emergenze dell'istruttoria dibattimentale” .

E tuttavia , la compiuta analisi di tali emergenze porta a conclusioni diverse da quelle espresse dal Tribunale nella impugnata sentenza .

7



In generale , non si può non rilevare che tutta l'attività di accertamento concernente la presenza e l'attività svolta dai dipendenti della Alstom , nella sala relè della stazione di Roccasecca (produzione documentale , citazione dei testi) , è stata compiuta , tra le immaginabili difficoltà , dai difensori degli imputati ; nella fase delle indagini , evidentemente , tale circostanza non è stata in alcun modo considerata , ai fini della ricostruzione del grave incidente , come si desume anche dal mancato sequestro della sala relè.

Ciò precisato , deve ritenersi che le dichiarazioni rese dai suddetti testi siano , sul punto specifico , imprecise , contrastanti con la prodotta documentazione , e vaghe sino al limite della reticenza .

E così , il Facchini , capotecnico della zona di Roccasecca , assente al momento dell'incidente , sostiene che le prove per verificare il corretto funzionamento del sistema SCMT vennero eseguite solo nel mese di gennaio 2006 mentre nel giorno dell'incidente era ancora in corso la fase della posa della filatura.

Risulta , al contrario , dalla prodotta documentazione (dispaccio di servizio di RFI) , che il sistema SCMT è entrato in funzione il 28/12/2005 , dopo il differimento del termine inizialmente previsto proprio per il 20/12/2005 (circolare compartimentale 34/2005) "causa impedimenti tecnici imprevisti" e che , quindi , le prove sono state , evidentemente , effettuate prima della entrata in funzione del sistema (in tal senso , anche , il verbale di verifica tecnica n. 96/2005 e la dichiarazione finale di conformità della Alstom del 28/12/2005).

A sua volta , il Capuano , tecnico di manutenzione alla stazione di Roccasecca , anche lui assente al momento dell'incidente , sostiene che quel giorno nella sala relè "non c'era nessuno , c'erano attività fuori , ma no , all'interno no ; anche perché non entravano se non c'era qualcuno di noi che controllava" ,

Risulta , invece , accertato dalla prodotta documentazione ("Ricci dalle 13.00 scorta ditta Alstom sala relè ") e poi dalla testimonianza resa dal Ricci che nella sala relè erano presenti i dipendenti della Alstom per svolgere l'attività di implementazione del sistema SMCT (programmazione encoder-boe ").



Infine , il Ricci , tecnico della manutenzione a Roccasecca , conferma che , nel giorno dell'incidente , nella sala relè erano presenti due dipendenti dalla Alstom che operavano sotto la sua vigilanza ("stavano svolgendo lavori presso armadio SCMT ") ma alle ripetute domande del difensore sul tipo di attività svolta , il teste , dopo aver riferito che stavano facendo delle prove , risponde in modo incerto (" adesso è difficile parlare di queste cose , non lo so fino a che punto.." ; " io non lo so se devo scendere nei particolari..") e generico ("quel giorno non si doveva assolutamente fare nessun tipo di lavoro inerente alla circolazione , erano dei lavori che la ditta doveva svolgere per conto suo , delle prove e quindi io non ero tenuto a sapere quello che stavano facendo...") , per poi riconoscere che l'attività di simulazione comportava anche la modifica dell'aspetto dei segnali (" Ma è chiaro; lei – il difensore - non deve farmi dire cose..è una simulazione , è chiaro che per simulazione si intende dall'inizio alla fine ..") .

A fronte delle indicate discordanze ed incertezze , i testi indicati sono però concordi su una circostanza , e cioè che le prove per verificare il funzionamento delle boe venivano effettuate non sotto itinerario reale .

Al riguardo , il Facchini riferisce che " si trovano gli intervalli dei treni e in questi intervalli si fanno tutte le prove " mentre il Capuano sostiene che le prove si effettuavano "in assenza treni ed interruzione di binario" .

Infine , il Ricci più volte ribadisce che le prove " non erano inerenti alla circolazione " e che non vengono effettuate "su itinerario reale" (" io non lavoro con itinerario in atto ; poi se c'è un'assenza di circolazione e si simula un itinerario in atto è un'altra cosa") .

Dalla prodotta documentazione (nota Italferr trasmessa a RFI) risulta , invece , che "nella settimana dal 19 al 24 dicembre 2005 ALSTOM aveva previsto a Roccasecca attività di verifiche dei telegrammi encoder su itinerario reale ma che , causa malfunzionamento di alcuni deviatori il giorno 19 e dal giorno 20 fino al giorno 23/12/2005 causa incidente ferroviario , ha dovuto sospendere " .

Dalla richiamata documentazione , la cui acquisizione è stata resa possibile solo dopo un'apposita istanza rivolta dai difensori al Gip , e dalle stentate dichiarazioni rese dal Ricci , risulta , quindi , che : il giorno 20/12/2005 nella sala relè erano presenti dipendenti della Alstom per svolgere l'attività di implementazione del sistema SCMT e di programmazione

g



encoder – boe , sotto la vigilanza del Ricci il quale , però , sul tipo di lavoro svolto , si mostra alquanto evasivo (“ ..io non ero tenuto a sapere quello che stavano facendo.”) ; le prove svolte nella sala relè comportavano anche la modifica dell’aspetto dei segnali ; i tempi erano ristretti in quanto il sistema doveva essere attivato proprio il giorno dell’incidente per essere differito di alcuni giorni per imprecisati “impedimenti tecnici “ ; il treno interregionale era in anticipo di circa dieci minuti sull’orario previsto e tale circostanza , così come quell’assenza di sistemi di sicurezza a bordo , non era nota ai tecnici dell’Alstom .

In tale contesto , data la ristrettezza dei tempi e anche al fine di verificare l’esistenza di disturbi sul tratto ferroviario in questione (verosimilmente gli “impedimenti tecnici imprevisti” che avevano comportato il differimento dell’attivazione del sistema) , non si può in alcun modo escludere che siano state effettuate delle simulazioni su itinerario reale , nella convinzione di un’assenza temporanea di circolazione dei treni , predisponendo i segnali al verde , così come il treno interregionale li avrebbe dovuto avvistare se fosse stato in orario; al riguardo , assume rilevanza la circostanza che i tecnici dell’Alstom sono presenti nella sala relè almeno dalle ore 13.00 , “scortati” dal Ricci , e fino alle ore 15.30 , e cioè fino a dieci minuti dopo l’incidente, come risulta dalla scheda lavorazione del 20/12/2005 , e che il Dirigente Movimento della stazione di Roccasecca , Di Nota Marino nulla sapeva della presenza dei tecnici nella sala relè (“non lo so perché non è che lo vengono a dire a me”) , per cui deve escludersi che lo stesso sia stato avvisato delle prove che venivano svolte nella sala relè e che , soprattutto , le stesse siano state effettuate in “regime di interruzione “(al riguardo , il Di Nota sostiene di non sapere se quel giorno siano state fatte delle interruzioni per i lavori di implementazione delle boe e che le stesse “normalmente si fanno sempre la mattina che ci sono un paio d’ore di buco”).

In merito alla plausibilità tecnica di tale ipotesi , e alla successiva cancellazione delle operazioni effettuate , le approfondite considerazioni svolte dai consulenti tecnici della difesa , ribadite con convinzione anche in dibattimento , non sono state verificate dai consulenti tecnici nominati dal PM , i quali si sono limitati a fornire una risposta (la più semplice e la più immediata) sulle cause dell’incidente , senza effettuare alcun accertamento sulle possibili interferenze esterne in grado di alterare il corretto funzionamento dei segnali .



Né risulta utile , ai fini dell'accertamento delle cause del grave incidente ferroviario , procedere in appello ad una perizia tecnica , come pure richiesto dai difensori degli imputati, avuto riguardo al considerevole periodo di tempo ormai trascorso (circa dieci anni) e all'assenza delle condizioni all'epoca esistenti e non più verificabili , stante anche il mancato sequestro della sala relè ; parimenti superfluo , per ovvie ragioni , sarebbe sentire , in tale fase , i dipendenti della Alstom che erano presenti nella sala relè sul tipo di attività svolta , anche se il fatto che gli stessi siano rimasti del tutto estranei al processo costituisce un ulteriore motivo di perplessità ("non sono mai stati identificati e né sono stati mai trovati" , precisa il PM in udienza) .

Pertanto , in assenza di elementi certi e idonei a confutare tecnicamente l'ipotesi alternativa di una interferenza esterna sul corretto funzionamento dei segnali , nei termini indicati dai difensori e dai consulenti tecnici di parte , in riforma della impugnata sentenza , escluso l'addebitato profilo di colpa , gli imputati devono essere assolti dai reati loro ascritti , perché il fatto non costituisce reato .

Per l'effetto devono essere revocate le statuizioni civili di cui all'impugnata sentenza.

P Q M

Visto l'art. 605 cpp

in riforma della sentenza del Tribunale di Cassino in data 27/9/2012 appellata dal PM e da Mangano Mario e Venditti Gabriele assolve i suddetti imputati dai reati loro ascritti perché il fatto non costituisce reato.

Revoca le statuizioni civili di cui all'impugnata sentenza .

Motivazione riservata in giorni novanta .

Roma 5 / 10/ 2015

Il Consigliere est.

Il Presidente

Depositata in Cancelleria

oggi: 7.12.2015

IL FUNZIONARIO DI CANCELLERIA
FUNZIONARIO GIUDIZIARIO

Alma Giuliani

11

