



**TRIBUNALE DI LUCCA
RITO COLLEGIALE SEZIONE PENALE**

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

DOTT. AMODEO GIUSEPPE DOTT. GIANNINO SALVATORE
Pubblico Ministero

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

VERBALE DI UDIENZA REDATTO IN FORMA STENOTIPICA

PAGINE VERBALE: n. 267

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

A CARICO DI: ANDRONICO SALVATORE + 40

UDIENZA DEL 04/05/2016

LU0010 POLO FIERISTICO

Esito: RINVIO AL 11 MAGGIO 2016 ORE 09.30

Caratteri: 361438

INDICE ANALITICO PROGRESSIVO

APPELLO E QUESTIONI PRELIMINARI.....	3
DEPOSIZIONE DEL TESTE – CAPOSCIUTTI MARCO.....	7
Difesa – Avvocato Fiorella.....	8
Difesa – Avvocato Mittone.....	28
Pubblico Ministero.....	40
Parte Civile – Avvocato Menzione.....	98
Parte Civile – Avvocato Antonini.....	105
Parte Civile – Avvocato Dalle Luche.....	110
Difesa – Avvocato Ruggeri Laderchi	111
Difesa – Avvocato D’Apote.....	114
Difesa – Avvocato Mittone.....	118
Difesa – Avvocato Fiorella.....	121
DEPOSIZIONE DELLA TESTE – VARI ALESSANDRA	122
Difesa – Avvocato Fiorella.....	123
Pubblico Ministero	128
DEPOSIZIONE DEL TESTE – BRACCIALARGHE DOMENICO.....	141
Difesa – Avvocato D’Apote.....	141
Pubblico Ministero.....	190
Parte Civile – Avvocato Dalle Luche.....	240
Difesa – Avvocato Manduchi.....	257
Difesa – Avvocato D’Apote.....	258
QUESTIONI ISTRUTTORIE.....	264

**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 04/05/2016**

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 - Stenotipista Ausiliario tecnico

PROCEDIMENTO A CARICO DI - ANDRONICO SALVATORE + 40 -

APPELLO E QUESTIONI PRELIMINARI

PRESIDENTE - Buongiorno. *(Il Presidente fa l'appello)*. Allora, possiamo cominciare.

P.M. GIANNINO - Presidente, chiedo scusa, una richiesta prima di iniziare. Alla scorsa udienza abbiamo trattato dei verbali delle riunioni nel corso dell'incidente probatorio e questa settimana in ufficio riprendendoli abbiamo trovato un verbale dell'08 giugno 2011, innanzi a Vangi e Licciardello, in Viareggio; nel verbale dell'08 giugno si dà atto che nel corso dei rilievi dimensionali sul taglio, anche all'interno della cisterna, vengono effettuate riprese video delle operazioni peritali, riprese video che però i periti non hanno mai depositato. Si ricorderà di quel cd con le fotografie presso la Lucchini che a distanza di tempo si era scoperto essere

giacente ancora presso la Lucchini; sembra essere successa la stessa cosa con delle riprese video, perché riprese video a Viareggio non ce ne risultano. Mentre ci risultavano quelle alla Lucchini, e infatti sono state utilizzate, ma lì mancavano le foto e poi ce le siamo fatte mandare, risulta da questo verbale dell'08 giugno che siano state effettuate riprese video nel corso dei rilievi dimensionali, anche all'interno della cisterna, in Viareggio, davanti ai periti nel corso delle prime operazioni. Quindi...

PRESIDENTE - Davanti ai periti...

P.M. GIANNINO - Sì.

PRESIDENTE - ...o dai periti? Davanti?

P.M. GIANNINO - Innanzi ai periti. Le leggo il verbale, ma poi glielo lascio. "Verbale di riunione peritale dell'08 giugno 2011". A pagina 2 si dice: "Operazioni svolte. Vengono eseguite le seguenti operazioni peritali, come da programma stabilito all'avvio delle operazioni: rilievi dimensionali sul taglio, anche dall'interno della cisterna, così come stabilito nella scorsa riunione peritale collegiale, con riprese video e rilievi fotografici". Siccome i rilievi fotografici li abbiamo visti, li abbiamo, sono agli atti e sono corposi, non abbiamo invece nessuna traccia di queste riprese video; quindi se fosse possibile interloquire con i periti per avere notizie di queste riprese video, che si dice sia

stato dato incarico alla Polizia Scientifica di Viareggio. Abbiamo guardato anche tra gli atti della Scientifica, non ci sono neanche tra gli atti della Polizia Scientifica, quindi volevamo avere la possibilità di interloquire o con i periti, o direttamente con la Polizia di Viareggio, per capire come mai non sono stati depositati insieme alla perizia e dove sono eventualmente questi video.

PRESIDENTE - Qui dice che i video ce l'ha la Scientifica di Viareggio e la Scientifica...

P.M. GIANNINO - Così... così sembrerebbe.

PRESIDENTE - D'accordo.

P.M. GIANNINO - Così sembrerebbe. Riprese video da parte della Scientifica di Viareggio.

PRESIDENTE - Ecco, facciamolo vedere anche agli Avvocati, grazie, e poi lo acquisiamo.

P.M. GIANNINO - E ne chiediamo ovviamente l'acquisizione, per ovvii motivi.

(più voci fuori microfono)

P.M. GIANNINO - ...di acquisirli al fascicolo del dibattimento; si tratta di atti dell'incidente probatorio, quindi che il Tribunale li acquisisca al fascicolo del dibattimento. Credo alla Polizia di Viareggio, credo alla Scientifica di Viareggio. Noi per evitare polemiche e intromissioni non abbiamo neanche chiesto...

PRESIDENTE - Sì, no, va beh...

P.M. GIANNINO - ...dove sono e chi ce le ha.

PRESIDENTE - Che cosa voleva dirci l'Avvocato Scalise?
Sentiamo.

AVV. SCALISE - Diciamo...

P.M. GIANNINO - (Audio insufficiente - parole incomprensibili)
Lucchini, abbiamo chiesto noi di acquisirlo, e poi ci sono state un po' di questioni, abbiamo preferito evitare e chiedere che siate voi ad acquisirlo direttamente.

AVV. SCALISE - L'unica cosa che noi non avremmo fatto è fare una polemica su una cosa utile al processo, poi di solito non facciamo polemiche ma contrastiamo delle richieste.

PRESIDENTE - (Audio insufficiente - parole incomprensibili) su questa questione?

AVV. SCALISE - Siccome sul verbale c'è scritto che sono state fatte dalla Polizia Scientifica di Viareggio, è la Polizia che ci deve dire chi ce le ha e a chi le ha consegnate, eventualmente con il verbale. Quindi credo che questa sia un'operazione che può fare tranquillamente il Pubblico Ministero mettendole poi a disposizione delle difese, non credo che ci siano problemi da questo punto di vista.

PRESIDENTE - Ci vogliamo...

AVV. SCALISE - Obiettivamente non è da questa parte che vengono le polemiche di solito.

PRESIDENTE - Allora, ci vogliamo... l'ufficiale giudiziario ci

porti il verbale, per favore. Ce lo dà, Avvocato Scalise, ci dà il verbale? Grazie.

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - Allora, il Tribunale si riserva di verificare se tali riprese sono - come dovrebbero - già facenti parte del fascicolo relativo all'incidente probatorio ed...

P.M. GIANNINO - Su questo... su questo vi possiamo garantire, non ce ne sono.

PRESIDENTE - ...ed ove non vi fossero ne sarà disposta l'acquisizione. Allora, da chi cominciamo? Da chi vuole cominciare? Stamattina abbiamo Vari, Braccialarghe e Caposciutti.

AVV. FIORELLA - (voce fuori microfono)

PRESIDENTE - Al microfono, Avvocato Fiorella.

AVV. FIORELLA - Avvocato Fiorella. Ingegnere Caposciutti.

PRESIDENTE - Ingegnere Caposciutti. Braccialarghe è presente?

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - E' già di là? Perfetto. L'importante è che non sia in aula.

Viene introdotto in aula il Teste:

DEPOSIZIONE DEL TESTE - CAPOSCIUTTI MARCO
--

PRESIDENTE - Allora, buongiorno ingegnere.

TESTE CAPOSCIUTTI - Buongiorno.

PRESIDENTE - Vuole leggere quella formula che è davanti a lei?

TESTE CAPOSCIUTTI - Sì. (Dà lettura della formula di rito).

PRESIDENTE - Allora, come si chiama?

TESTE CAPOSCIUTTI - Mi chiamo Caposciutti Marco.

PRESIDENTE - Nato?

TESTE CAPOSCIUTTI - Nato a Livorno il 07/02/1966.

PRESIDENTE - Dove abita, ingegnere?

TESTE CAPOSCIUTTI - Abito a Livorno, Via Morvillo 6.

PRESIDENTE - Bene. Allora lei è un teste, quindi ha l'obbligo di dire la verità e le domande le saranno poste innanzitutto dall'Avvocato Fiorella. Prego, Avvocato.

Difesa - Avvocato Fiorella

AVV. FIORELLA - Grazie, Presidente. Ingegnere, buongiorno.

TESTE CAPOSCIUTTI - Buongiorno.

AVV. FIORELLA - Senta, ci vuole anzitutto indicare la sua qualifica e le mansioni professionali?

TESTE CAPOSCIUTTI - Sì. Attualmente in Trenitalia rivolgo il ruolo di responsabile della direzione tecnica. Questo ruolo ce l'ho a partire da ottobre 2012. In precedenza in Trenitalia sono stato responsabile dell'esercizio dei treni passeggeri Frecciarossa e in precedenza ho avuto vari incarichi sempre nei settori ingegneria e materiale rotabile. Sono stato assunto nel gruppo Ferrovie dello Stato nel 1993.

AVV. FIORELLA - Senta, passiamo a qualche domanda generale. Le risulta che prima dell'incidente di Viareggio l'Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria abbia mai

segnalato a Trenitalia criticità relative ai rotabili appartenenti a detentori esteri?

TESTE CAPOSCIUTTI - Dalle analisi fatte sui documenti e per quello che è a mia conoscenza, considerando anche i vari incarichi che ho avuto, non mi risulta che ci siano state segnalazioni dell'Agenzia su problematiche specifiche sui carri di detentori esteri.

AVV. FIORELLA - Le risulta che sempre l'Agenzia nazionale abbia mai sollecitato controlli sulla manutenzione...

PRESIDENTE - Avvocato, Avvocato mi perdoni, si può avvicinare al microfono, per la registrazione?

AVV. FIORELLA - Ah. Forse allora sto seduto, se non le dispiace.

PRESIDENTE - Prego, stia seduto, prego.

AVV. FIORELLA - Dunque, le dicevo, le risulta che sempre l'Agenzia nazionale abbia mai sollecitato controlli sulla manutenzione spettante al detentore estero di materiale rotabile?

TESTE CAPOSCIUTTI - L'Agenzia nazionale della sicurezza fin dalla sua costituzione e operatività, quindi fin dal 2008, ha sempre messo sotto attenzione il tema della manutenzione, come raccomandazione generale per tutte le imprese ferroviarie. Questo è contenuto in tutte le raccomandazioni e recepito in tutti i piani della sicurezza, perché la manutenzione è un processo importante. Però non mi risulta che vi siano state mai

segnalazioni specifiche sulla manutenzione dei carri dei detentori esteri o dei detentori italiani.

AVV. FIORELLA - Senta, le risulta che ulteriori controlli siano mai stati sollecitati dal Cesifer o da altra autorità ferroviaria?

TESTE CAPOSCIUTTI - No, non mi risulta. Ripeto, il tema della manutenzione è sempre stato segnalato come un tema di attenzione, e questo è chiaro perché è un processo fondamentale del sistema ferroviario. Però attenzioni specifiche sui temi dei carri non mi risultano. Risultano che in certi casi siano state segnalati punti di attenzione specifici in corrispondenza di problematiche specifiche. Cito ad esempio il tema delle porte dei treni passeggeri, più volte segnalato negli anni precedenti dall'Agenzia.

AVV. FIORELLA - Vorrei anche un chiarimento generale. Cercherò di essere sintetico, però ecco, appunto ci terrei ad una cornice che inquadri meglio il problema. Dunque, Trenitalia come società si è munita di un sistema di gestione della sicurezza?

TESTE CAPOSCIUTTI - Sì. Trenitalia ha un sistema di gestione della sicurezza, che è nato agli inizi degli anni Duemila, quindi fin dalla costituzione di Trenitalia, e quindi poi è stato successivamente aggiornato, sulla base anche dei cambiamenti organizzativi che ci sono stati, ma possiamo dire che fin dall'inizio ha avuto un sistema di

gestione della sicurezza.

AVV. FIORELLA - Il documento che lei adesso sta citando, ha citato, è l'unico documento, è il documento che esaurisce, per così dire, il sistema di gestione della sicurezza di Trenitalia, o c'è altra documentazione, altre procedure che vengono in rilievo?

TESTE CAPOSCIUTTI - Il sistema di gestione della sicurezza è innanzitutto un sistema, quindi è un insieme di procedure, di norme che devono essere applicate per far sì che il sistema sia sicuro, quindi norme su tutti i settori inerenti l'esercizio, dalla manutenzione alla condotta dei treni, alla verifica, alla manovra, e quindi il sistema è fatto da un insieme di procedure e si basa su un presupposto fondamentale, che è quello dell'analisi dei ritorni di esperienza. Quindi sulla base dei ritorni di esperienza vengono fatte le analisi per individuare quelle che sono le azioni correttive.

AVV. FIORELLA - Senta - sempre con carattere di sintesi e con un inquadramento generale - qual è la funzione del sistema di gestione della sicurezza per un'impresa ferroviaria quale è Trenitalia?

TESTE CAPOSCIUTTI - Il sistema di gestione della sicurezza è...

PRESIDENTE - Facciamo passare la domanda come premessa generale (sovrapposizione di voci)...

AVV. FIORELLA - Sì, premessa generale. Sì, sì, no, ma

infatti...

PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci)

AVV. FIORELLA - Sì, ma molto sintetico, è solo come...

PRESIDENTE - Prego.

TESTE CAPOSCIUTTI - La funzione del sistema è fondamentale, perché su questo si basa la sicurezza dell'esercizio, quindi, ripeto è un insieme di norme e di procedure che devono essere applicate, che sono costantemente verificate e che partono da quelle che sono le analisi di rischio che vengono fatte quando si fanno modifiche sui rotabili e sui piani di manutenzione, su ogni componente del sistema ferroviario...

AVV. FIORELLA - Sì, poi... poi ingegnere verremo ad altre domande.

TESTE CAPOSCIUTTI - Sì.

AVV. FIORELLA - Adesso per il momento soltanto mi basta questo, cioè nel senso che poi faremo altre domande più specifiche, sempre per ragioni di economia e seguendo l'input del nostro Presidente. Io vorrei al certificato di sicurezza. Mi può chiarire un po' che cosa voglia indicare il certificato di sicurezza e anche l'autorità competente al rilascio del certificato di sicurezza?

TESTE CAPOSCIUTTI - Sì. Allora, per poter fare il servizio ferroviario occorrono due cose: la licenza, che viene data dal Ministero dei Trasporti, e il certificato di sicurezza, che dall'atto della sua costituzione viene

rilasciato dall'Agencia nazionale per la sicurezza ferroviaria. Il primo certificato di sicurezza dato a Trenitalia e rilasciato dall'Agencia è del 12 dicembre 2008. In precedenza il certificato di sicurezza non era stato rilasciato dall'Agencia ma era stato rilasciato da Cesifer e R.F.I., perché l'Agencia si è costituita sostanzialmente nel 2008. Quindi possiamo dire che il primo certificato di sicurezza per Trenitalia è del 2000; il primo certificato dato dall'Agencia è del 12 dicembre 2008. Nel certificato di sicurezza sono contenuti quelli che sono gli ambiti del trasporto, quindi Trenitalia è una società che fa trasporto sia merci, comprese le merci pericolose, che passeggeri, sono indicate le linee sulle quali fare il trasporto, quindi sostanzialmente sono indicate le caratteristiche della tipologia di trasporto da effettuare. Il certificato di sicurezza viene rinnovato periodicamente e attualmente il certificato di sicurezza di cui è dotata Trenitalia ha validità per cinque anni.

AVV. FIORELLA - Ecco, alla luce di quello che sta dicendo le chiederei una precisazione: Trenitalia era o no munita di un certificato di sicurezza a giugno del 2009?

TESTE CAPOSCIUTTI - Sì. Il certificato di sicurezza dato dall'Agencia il 12 dicembre 2009, che fu dato in occasione dell'apertura all'esercizio della nuova linea Alta Velocità Milano-Bologna, aveva una durata fino al

2010, quindi nel giugno 2009 era pienamente in vigore.

AVV. FIORELLA - Ecco, lei l'ha già accennato, però siccome di passaggio le propongo specificamente la domanda: il sistema di gestione della sicurezza adottato da Trenitalia contiene anche una valutazione dei rischi, specificamente derivanti dal trasporto di merci pericolose?

TESTE CAPOSCIUTTI - Sì. Nel certificato di sicurezza di Trenitalia è disciplinato come fare l'analisi dei rischi e in particolare anche come fare l'analisi dei rischi per il trasporto di merci pericolose. C'è una procedura specifica che disciplina questo.

AVV. FIORELLA - Ecco, ci può chiarire un po' meglio questa procedura? In particolare quali sono i parametri di riferimento? Ci sono degli indicatori che valgono appunto a stabilire un processo logico e operativo nel senso della sicurezza?

TESTE CAPOSCIUTTI - Viene fatta un'analisi sulle caratteristiche del materiale trasportato, rifacendosi alle norme internazionali. Le norme internazionali che disciplinano le merci pericolose sono il RID, che identifica quelle che sono le sostanze, e vengono dati... vengono indicati quelli che sono gli accorgimenti che vengono utilizzati nel trasporto di merci. Sostanzialmente ci sono degli accorgimenti in fase di carico e di scarico, ci sono delle casistiche di merci

pericolose, ad esempio dove è vietata la manovra a spinta, mentre in altri è possibile; quindi per ciascuna tipologia sono identificate delle caratteristiche particolari da seguire per il trasporto, e Trenitalia nel momento che fa un trasporto analizza queste procedure e vengono applicate.

AVV. FIORELLA - Senta, in particolare ci vuole chiarire che cosa sono i cosiddetti IPS, cioè gli Indicatori di prestazioni di sicurezza?

TESTE CAPOSCIUTTI - Sì. Gli IPS, Indicatori di prestazioni di sicurezza, sono degli indicatori su diciamo eventi che sono accaduti, che possono accadere, inerenti la sicurezza, che riguardano in generale sia il materiale rotabile che anche l'interfaccia con l'infrastruttura, quindi si va dall'indicatore della caduta di passeggeri dalle porte, o l'indicatore di svio, urti in manovra e quant'altro, e sono degli indicatori che si rifanno anche a delle norme internazionali e che quindi sono codificati in maniera trasversale, in modo che possano servire anche come confronto con altre imprese e con altre reti. Sono degli indicatori che vengono misurati. Su ognuno di quelli vengono fatte delle analisi periodiche e se vi sono problematiche specifiche vengono introdotte delle azioni correttive. Volevo aggiungere che nel nostro sistema della sicurezza oltre agli indicatori, agli IPS, si prendono in considerazione anche i cosiddetti

precursori, cioè quegli eventi che non hanno portato a un'incidentalità ma che potrebbero portare a un'incidentalità e quindi anche quelli vengono classificati, quelli che in termine anglosassone vengono chiamati *near miss*.

AVV. FIORELLA - Senta, quindi mi chiarisca un punto: lei in questo modo chiarisce anche come vengono calcolati gli IPS, cioè il metodo di calcolo?

TESTE CAPOSCIUTTI - Sì, vengono... sostanzialmente vengono numerati.

AVV. FIORELLA - Sì.

TESTE CAPOSCIUTTI - Vengono quindi numerati gli eventi, vengono rapportati al volume di traffico...

AVV. FIORELLA - Sì.

TESTE CAPOSCIUTTI - ...quindi diciamo sostanzialmente la grande maggioranza vengono riferiti ai chilometri... ai chilometri effettuati, o su altri parametri, e sulla base di questi indicatori, sulla base di confronti anche a livello internazionale sul valore di questi indicatori vengono prese o meno delle azioni correttive. A titolo di esempio, negli anni scorsi c'è stato un grosso intervento che ha fatto Trenitalia sulle porte dei treni passeggeri, perché gli indicatori di sicurezza sulle porte erano degli indicatori che mostravano dei segni di criticità e quindi sono stati fatti una serie di interventi con investimenti, e oggi l'indicatore di incidentalità si è

abbattuto di circa l'80 per cento.

AVV. FIORELLA - Senta, ci sono una serie di indicatori... io vorrei far riferimento agli indicatori 1, 2, 3, e 4, che concernono incidenti, svii e urti. Questi indicatori, parlo di questi specifici, tengono conto anche del volume di attività, del chilometraggio percorso dal treno?

TESTE CAPOSCIUTTI - Sì, normalmente gli indicatori non sono un numero assoluto ma sono riferiti al volume di traffico, sostanzialmente ai treni-chilometro.

AVV. FIORELLA - Ecco.

TESTE CAPOSCIUTTI - Questo è chiaramente una codifica internazionale, proprio per renderli confrontabili rispetto al volume di traffico.

AVV. FIORELLA - Questo è il metodo. C'è una ragione, c'è una spiegazione di questo metodo che utilizzate?

TESTE CAPOSCIUTTI - La ragione è che ha poco senso considerare il caso assoluto quanto un caso rapportato al volume di trasporto effettuato, quindi normalmente vengono rapportati ai chilometri effettuati. E' il parametro più semplice (sovrapposizione di voci)...

AVV. FIORELLA - Un parametro (sovrapposizione di voci)...

TESTE CAPOSCIUTTI - Sì.

AVV. FIORELLA - Senta, lei ricorda l'indicatore, l'IPS numero 13?

TESTE CAPOSCIUTTI - A memoria mi ricordo il 13...

AVV. FIORELLA - Numero 13, che si riferisce alla conformità

del materiale rimorchiato merci pericolose?

TESTE CAPOSCIUTTI - Sì, sì. Allora, l'indicatore... questo è uno degli indicatori che vengono misurati. Sostanzialmente è un indicatore che va a vedere la conformità dei carri utilizzati per il trasporto merci pericolose. E' un indicatore che viene misurato. In particolare nel 2008 e nel piano di sicurezza 2009 è riportato che c'era stata una casistica di aumento di problematiche su questi indicatori, ma legato esclusivamente a quelle che sono le cosiddette perdite dalle cisterne, gocciolamenti appunto dai bocchettoni, quindi è un indicatore sostanzialmente che va a vedere la parte cisterna delle merci pericolose, ma l'indicatore mostrava sostanzialmente questo tipo di problematiche, che è una problematica direi totalmente diversa da quella di cui stiamo ragionando.

AVV. FIORELLA - Ecco, quello che lei sta dicendo è un modo per segnalare che c'erano degli indici di calcolo?

TESTE CAPOSCIUTTI - Scusi?

AVV. FIORELLA - Indici di calcolo dell'IPS.

TESTE CAPOSCIUTTI - Sì, l'indice di calcolo è... si mettono insieme il numero di eventi, il numero di segnalazioni rapportate al numero di chilometri. In particolare sull'IP 13 vengono presi in considerazione quelli che sono gli eventi legati alle merci pericolose intese sostanzialmente come problematiche sulle cisterne, e

avevamo avuto nel 2008 problematiche sulle cisterne, ma problematiche legate esclusivamente a trafiletti di materiale, piccoli gocciolamenti dai bocchettoni, dalle valvole, tant'è che poi sono state fatte delle azioni specifiche e sono stati... sono diminuiti.

AVV. FIORELLA - Ecco, quindi queste segnalazioni, le segnalazioni su cui si basano questi indicatori, così mi pare di capire, cioè quali sono le situazioni alla luce delle quali poi l'indicatore viene perfezionato?

TESTE CAPOSCIUTTI - Allora, le segnalazioni provengono dal mondo dell'esercizio, quindi sostanzialmente sono i verificatori che segnalano queste cose, questi eventi. C'è una raccolta di queste informazioni in un database, nella cosiddetta banca dati sicurezza, che tra l'altro è stata negli anni scorsi certificata dal TUF, e quindi i dati su questi eventi vanno nella banca sicurezza e costituiscono la base per costruire l'indicatore. Però direi che sostanzialmente la fonte sono i verificatori, quindi il personale dell'esercizio che fa la verifica e che segnala queste cose. In particolare sulle cisterne gran parte di queste segnalazioni si sono avute ai confini, quindi all'atto della ricezione dall'estero di carri.

AVV. FIORELLA - La situazione anomala qual è? Perché in definitiva, se ho capito bene...

TESTE CAPOSCIUTTI - La situazione anomala, che sostanzialmente

era segnalata con questo indicatore, era la piccola perdita, il piccolo gocciolamento di...

AVV. FIORELLA - Ah, ecco.

TESTE CAPOSCIUTTI - ...di sostanze, che chiaramente si risolveva in maniera anche abbastanza semplice, spesso era un rubinetto non chiuso, o chiuso male, o una valvola - come dire - che aveva... che non era stata correttamente serrata.

AVV. FIORELLA - Senta, c'era una periodicità da rispettare quando si calcolavano appunto gli indicatori? Cioè lo facevate periodicamente?

TESTE CAPOSCIUTTI - Allora, sostanzialmente gli indicatori vengono calcolati di continuo, perché la banca dati viene aggiornata di continuo. In particolare c'è un aggiornamento trimestrale degli indicatori riportati nel piano sicurezza, aggiornamento trimestrale che viene portato anche ai vertici aziendali, quindi viene discusso in comitato di business in modo che tutta l'azienda sia conscia di quelli che sono gli indicatori di sicurezza. Quindi sostanzialmente la verifica è trimestrale.

AVV. FIORELLA - Trimestrale.

TESTE CAPOSCIUTTI - Trimestrale.

AVV. FIORELLA - Quindi sottoforma di rapporti, documenti?

TESTE CAPOSCIUTTI - Sottoforma di documenti, di...

AVV. FIORELLA - Di documenti.

TESTE CAPOSCIUTTI - Di verifiche trimestrali del piano

sicurezza, che invece è annuale.

AVV. FIORELLA - Perfetto. Quindi è abbastanza chiaro. C'è una periodicità, così mi pare di capire, che si sintetizza in questi...

TESTE CAPOSCIUTTI - Sì. Il dato viene chiaramente alimentato di continuo, quindi diciamo il valore del dato viene aggiornato direi giornalmente. Periodicamente, ogni tre mesi, c'è un rapporto ufficiale discusso con i vertici aziendali.

AVV. FIORELLA - Ho capito. Senta, qui c'erano delle aree dunque di criticità. Ma queste aree di criticità, cioè... c'erano principali aree di criticità, di particolare attenzione, come venivano determinate nel piano annuale di sicurezza? Questo piano annuale come era scomposto, come si classificavano?

TESTE CAPOSCIUTTI - Allora, nel piano sicurezza del 2009, quindi presentato a fine del 2008 e che valeva per il 2009, si teneva conto di quelli che erano i ritorni di esercizio degli anni precedenti e di quelle che erano le indicazioni e segnalazioni dell'Agenzia della sicurezza. Sostanzialmente nel piano sicurezza 2009 i punti di attenzione fondamentali erano due: uno era sul tema delle porte di salita passeggeri, come detto prima; il secondo era sui sistemi di controllo marcia treno, perché all'epoca non era stato ancora completato l'attrezzaggio di tutti i treni con il sistema controllo marcia treno e

c'era una precisa indicazione dell'agenzia di completarlo entro il 30 giugno 2009. Quindi questi erano i due punti fondamentali del piano sicurezza 2009. Poi c'erano degli indicatori che erano sotto controllo. In particolare l'indicatore 13 sulle merci pericolose aveva mostrato un aumento legato però sostanzialmente ai gocciolamenti dalle cisterne e quindi ci furono poi delle azioni per ridurre questo. Non erano state segnalate altre aree di criticità, perché dai dati di esercizio e dalle segnalazioni dell'Agenzia non erano emerse altre aree di criticità.

AVV. FIORELLA - Quindi non erano risultate criticità relative alla manutenzione garantita dal detentore estero?

TESTE CAPOSCIUTTI - No.

AVV. FIORELLA - Cioè, devo intendere questo?

TESTE CAPOSCIUTTI - No, non c'erano... oltre queste che ho citato non ci erano state segnalate altre aree di criticità. C'era chiaramente, come c'è in tutti i piani della sicurezza, una raccomandazione generale sulla manutenzione. Però ripeto, era una raccomandazione generale, che è compresa in tutti i piani della sicurezza, perché la manutenzione è comunque un processo fondamentale per la sicurezza ferroviaria.

AVV. FIORELLA - Senta, prima lei ha menzionato il comitato ritorni di esperienza. Ci vuole spiegare un pochino la funzione, cioè se era importante e come? Già l'ha

accennato. Un pochino meglio, sempre con criteri di sintesi.

TESTE CAPOSCIUTTI - Ma, i ritorni di esperienza sono fondamentali per l'impresa ferroviaria. Sostanzialmente "ritorni di esperienza" vuol dire raccogliere l'esperienza sui casi potenzialmente critici per la sicurezza, ma in generale anche sull'affidabilità dei treni, su tutto, che derivano dall'esercizio. Teniamo presente che Trenitalia opera circa settemila treni al giorno, quindi è una base - come dire - statistica di dati importante. Quindi tramite gli operatori dell'esercizio, tramite le sale operative e i verificatori vengono raccolte quelle che sono le esperienze e le problematiche che ci sono, viene fatta un'analisi e una sintesi per far scaturire le azioni di miglioramento. Sostanzialmente possiamo dire che la gran parte delle modifiche fatte sui rotabili, o delle azioni di miglioramento che sono state fatte, scaturiscono proprio dall'analisi dei ritorni di esperienza.

AVV. FIORELLA - Senta, lei ricorda quali fossero le procedure interne che avessero ad oggetto il trasporto di merci pericolose nel 2009?

TESTE CAPOSCIUTTI - Ma, ricordo che... dunque, dovrebbe essere un documento chiamato CCS9, quindi Comunicazione per il Certificato di Sicurezza 9, che poi diciamo si è evoluta ed è diventata la SOX33, però sostanzialmente non... non

cambiava il concetto. Quindi in questo documento vengono identificate quelle che sono tutte le attività da fare quando si fa il trasporto merci pericolose, quindi in particolare nella fase di carico, nella fase di scarico, nella fase di controllo, nella fase di controllo documentale, perché nel trasporto merci pericolose è molto importante la verifica che viene fatta a cura del formatore treno della congruità dei documenti di trasporto, e quindi della tipologia di merce trasportata, con quelle che sono le indicazioni riportate sui carri sul tipo di merce trasportata, indicazioni che sono, secondo il RID, che sono una convenzione internazionale, utilizzata tra l'altro non solo nel trasporto ferroviario ma anche nel trasporto stradale o marittimo, quindi sono i cosiddetti cartelli arancioni che noi vediamo e che identificano quella che è la tipologia di merce trasportata. Quindi è molto importante assicurarsi della congruità di ciò che viene trasportato, quindi che è indicato sul carro, e quello che è indicato sui documenti. E poi, come ho già detto, erano previste alcune particolari indicazioni di esercizio, ad esempio relative alla manovra e ad altre operazioni. Per esempio nel caso di merci pericolose di un certo tipo è vietata la manovra a spinta o la manovra sulle selle di lancio.

AVV. FIORELLA - Senta, ci vuole parlare un po' delle emergenze, che cosa siano, come fossero presidiate?

TESTE CAPOSCIUTTI - Sì. Il tema delle emergenze sulle merci pericolose viene gestito nella procedura che ho citato prima; sostanzialmente in caso di sversamento delle merci pericolose c'è una procedura che si attiva tramite i Vigili del Fuoco e tramite il SET, che è un organismo a livello nazionale di esperti di merci pericolose, che possono intervenire o dare delle indicazioni su come operare per diciamo evitare lo sversamento, o quantomeno limitarlo, e per come trattare l'area oggetto di sversamento, sia dal punto di vista della sicurezza, sia anche dal punto di vista ambientale, perché normalmente lo sversamento di merci pericolose ha anche una problematica ambientale. Quindi sostanzialmente c'è una procedura per cui in caso di sversamento o gocciolamento la sala operativa contatta il SET e fa intervenire gli esperti o i Vigili del Fuoco.

AVV. FIORELLA - Oltre a quello che ha detto, ingegnere, ci sono altre procedure che hanno comunque importanza in quanto collegate all'ottenimento del certificato di sicurezza di Trenitalia?

TESTE CAPOSCIUTTI - Beh, direi che tutte le procedure sono importanti per il certificato di sicurezza, proprio perché il certificato di sicurezza viene dato dopo che l'Agenzia e che gli enti preposti hanno fatto un'analisi dell'intero sistema, quindi direi in linea generale tutte le procedure sono... sono importanti.

AVV. FIORELLA - Senta, lei è a conoscenza delle spese che sono state effettuate da Trenitalia negli anni per la sicurezza, tenendo presente questo sviluppo?

TESTE CAPOSCIUTTI - Sì, sono a conoscenza. Ho portato qua anche un documento. Sostanzialmente per la sicurezza Trenitalia ha speso con due modalità diverse. Ha fatto progetti di investimento, quindi con modifica sui rotabili o sugli impianti, per migliorare la sicurezza, e abbiamo fatto il conto che dal 2004 al 2015 sostanzialmente sono stati spesi 1.500 milioni di euro per interventi sui rotabili di vario tipo, dalle porte al segnalamento e a quant'altro, e questi sono configurati come progetti di investimento, quindi con una procedura di ammortamento e quant'altro. Poi vi sono altri progetti, che sono stati fatti o che sono in corso, che non si configurano come progetti di investimento, ma che comunque sono dei progetti di studio, che cercano di dare dalle indicazioni e migliorare alcuni aspetti della sicurezza, nell'ottica proprio di un miglioramento continuo. In corso in questo momento abbiamo almeno quattro progetti. Cito il più significativo, che è un progetto collegato alla mappatura del rischio idrogeologico, perché uno dei problemi che abbiamo, che sta emergendo, che anche se è esterno al sistema dell'impresa ferroviaria però è comunque un evento importante, e cioè è il rischio di urti e collisioni

legati a frane. Quindi stiamo facendo una ricerca con la collaborazione di una società specializzata, per individuare il rischio idrogeologico e fare poi dei provvedimenti di esercizio conseguenti. Quindi questo è un investimento per la sicurezza che non è un investimento con un ammortamento, quindi un investimento in senso stretto, però è comunque un'attività che Trenitalia sta facendo per la sicurezza. In questo momento il totale di questi progetti ammonta a circa un milione di euro.

AVV. FIORELLA - Signor Presidente e signori del Collegio, io per il momento avrei esaurito e ad integrazione di un documento che noi già avevamo depositato con la lista abbiamo predisposto la specifica e la certificazione delle spese appunto sostenute da Trenitalia per la sicurezza. Sono qui ordinate e quindi queste...

PRESIDENTE - Le produce formalmente?

AVV. FIORELLA - E le consegnerei formalmente al Collegio.

PRESIDENTE - Vogliono prenderne visione i Pubblici Ministeri e le Parti Civili? Prego.

P.M. GIANNINO - Non ora (voce fuori microfono)...

PRESIDENTE - Non ora.

P.M. GIANNINO - Nessuna obiezione (voce fuori microfono)...

PRESIDENTE - Nessuna obiezione. Allora il Tribunale acquisisce. Allora, ci sono altre domande in esame diretto? Altrimenti diamo la parola... Avvocato Mittone.

Avvocato Fiorella, può spegnere il microfono?

Difesa - Avvocato Mittone

AVV. MITTONE - Buongiorno, ingegnere.

TESTE CAPOSCIUTTI - Buongiorno.

AVV. MITTONE - La nostra capitolazione...

PRESIDENTE - Si avvicini, si avvicini.

AVV. MITTONE - Prego?

PRESIDENTE - Si avvicini un po'... si accomodi, perché altrimenti...

AVV. MITTONE - Ma io... preferisco stare in piedi.

PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci)

AVV. MITTONE - La nostra capitolazione riguarda due argomenti.

Il primo argomento ha a che fare con l'ERA. Noi sappiamo già che cosa è l'ERA. Ma in particolare che cosa ci può dire riguardo a flussi informativi tra le varie nazioni ferroviarie e un organo centrale, che in questo caso è ERA? Prima dell'ERA, che noi sappiamo essersi costituita quando?

TESTE CAPOSCIUTTI - Costituita nel 2008.

AVV. MITTONE - Ma operativa?

TESTE CAPOSCIUTTI - Operativa praticamente dal 2011.

AVV. MITTONE - Sì.

TESTE CAPOSCIUTTI - Perché sostanzialmente ci sono voluti tre anni affinché le strutture andassero a regime.

AVV. MITTONE - Bene. E prima del funzionamento efficace

dell'ERA qual era - se c'era - qual era l'organo che sovrintendeva al raccordo tra le varie nazioni ferroviarie?

TESTE CAPOSCIUTTI - Ma, allora, lo scambio di informazioni tra imprese ferroviarie, sia sull'esercizio, sia soprattutto sulla sicurezza, direi che è sempre stata tradizionalmente una costante del mondo ferroviario e l'organo, l'associazione dove venivano effettuati questi scambi di esperienze sicuramente è l'UIC, l'Unione internazionale delle ferrovie, nata nel 1922, che è un'organizzazione mondiale che raccoglie sostanzialmente tutte le imprese ferroviarie e le reti, e in questo consesso chiaramente venivano scambiati quelli che erano i dati di esercizio e in particolare anche i dati sulla sicurezza, ma direi sostanzialmente venivano discussi quelli che erano gli eventi più critici, veniva discusso su quelli che erano gli eventi più critici, le cause e quant'altro.

AVV. MITTONE - Quindi le nazioni ferroviarie, tanto per comprenderci, al loro interno gestivano i rapporti e le conoscenze. Poi si rivolgevano a questo organismo mondiale, sovraeuropeo, per...

TESTE CAPOSCIUTTI - E' un organismo, un'unione per... venivano messe insieme le conoscenze; era un mondo dove chiaramente non c'erano le locali agenzie, non c'era l'ERA, c'erano soltanto le reti.

AVV. MITTONE - Non c'erano perché non erano ancora costituite.

TESTE CAPOSCIUTTI - Non c'erano perché non erano costituite. E quindi c'erano le reti, e questa era l'associazione dove venivano fatti questi scambi di esperienze, oltre naturalmente a tutta un'altra serie di attività, tra cui la redazione delle fiche, che sono sostanzialmente...

AVV. MITTONE - Sì, sì, il Tribunale le conosce.

TESTE CAPOSCIUTTI - ...le regole per...

AVV. MITTONE - Sì, sì, grazie ingegnere. Ecco, ma negli anni 2007, 8, 9, le ferrovie italiane avevano dei loro rappresentanti, o quantomeno persone che erano presenti in UIC e che quindi conoscevano di questi interscambi di conoscenze?

TESTE CAPOSCIUTTI - Sì. Normalmente la presenza delle imprese ferroviarie all'UIC si basava su una doppia modalità di partecipazione. Normalmente c'erano alcune persone dell'impresa distaccate presso l'UIC, normalmente le F.S. avevano dalle due alle tre persone, che avevano un mandato, come dire, non fisso, normalmente stavano tre-quattro anni a rotazione, però sempre era assicurata la presenza, più c'era la presenza di rappresentanti nelle varie commissioni per tutte le problematiche specifiche. Quindi c'era un doppio livello di rappresentazione.

AVV. MITTONE - Ho capito.

TESTE CAPOSCIUTTI - Sia fissa di distaccati, che di persone

che partecipavano ai lavori.

AVV. MITTONE - A noi interessava il primo livello, cioè l'interscambio di conoscenze, o eventuali criticità, nel mondo ferroviario quindi veniva convogliato su UIC e le ferrovie italiane avevano delle persone in UIC.

TESTE CAPOSCIUTTI - Sì.

AVV. MITTONE - Lei in base alle conoscenze acquisite nel suo ruolo ci può dire nel 2008/2009 chi erano i rappresentanti italiani - dico rappresentanti per usare un termine semplice - le persone delle ferrovie italiane che erano in UIC?

TESTE CAPOSCIUTTI - Ma, ricordo due nomi: Di Cicco e Maffei. Poi nel 2009 sono andate altre persone, però sicuramente...

AVV. MITTONE - Quindi...

TESTE CAPOSCIUTTI - ...la presenza è sempre stata assicurata.

AVV. MITTONE - Quindi le conoscenze venivano...

TESTE CAPOSCIUTTI - Sì.

AVV. MITTONE - E non c'era ragione per non interpellare l'UIC e questo consesso mondiale per far filtrare e far conoscere le problematiche esistenti...

TESTE CAPOSCIUTTI - Certo.

AVV. MITTONE - ...sui vari territori nazionali.

TESTE CAPOSCIUTTI - Certo, era un'occasione di scambio di esperienze e quindi da lì potevamo trarre i ritorni.

AVV. MITTONE - Sì. Nelle sue conoscenze vi è stata, ad

esempio, qualche occasione nella quale UIC ha diramato delle conoscenze alle varie nazioni ferroviarie, di criticità? Ricorda un caso?

TESTE CAPOSCIUTTI - Ma, ricordo che in casi di incidenti o di questioni particolarmente critiche, in ambito UIC venivano fatti degli approfondimenti e venivano anche diffuse quelle che erano le informazioni, le considerazioni tecniche legate all'incidente. Ricordo in particolare attività fatte su un grave incidente occorso in Germania se ricordo bene nel '98, quando un treno ad Alta Velocità sviò, deragliò, causando un gran numero di morti.

AVV. MITTONE - Ho capito. E in quel caso le autorità tedesche riferirono a UIC, che diramò nelle altre nazioni ferroviarie?

TESTE CAPOSCIUTTI - Diciamo che in ambito UIC fu fatta un'analisi, furono... un'analisi sostanzialmente tecnica con delle indicazioni, con delle... come ritorno di esperienza, ora non so dire nel dettaglio che cosa dettero le autorità tedesche, ricordo che - diciamo - in ambito UIC quel ritorno di esperienza fu discusso, quindi che l'UIC era il momento... il punto di raccordo dei ritorni di esperienza.

AVV. MITTONE - A noi interessava la freccia delle comunicazioni verso l'UIC e verso le altre nazioni ferroviarie. Questo è il primo tema. Il secondo tema per

cui noi l'abbiamo interpellata, ingegnere, è quello relativo ad un contratto uniforme di utilizzazione, che è entrato in vigore se non ricordo male nel 2006.

TESTE CAPOSCIUTTI - Sì, 1° luglio 2006.

AVV. MITTONE - Il 1° luglio del 2006. Che impone certe regole. La rilevanza delle domande che noi le proponiamo è che queste regole hanno a che fare anche con il problema delle verifiche dei carri al momento in cui accedono al territorio italiano. E allora la domanda che io le voglio fare è questa: ci può spiegare nella maniera più semplice possibile, nel momento nel quale un carro si presenta sul territorio italiano quali documenti ha, quali documenti quindi sono visionabili dal verificatore, che cosa vede il verificatore e quali sono le regole che gli impongono di vedere questi contratti uniformi di utilizzazione?

P.M. AMODEO - Presidente, chiedo scusa, con tutto il rispetto per l'Avvocato Mittone, c'è opposizione, perché questa è una domanda profondamente normativa, diciamo. Sì, perché innanzitutto attiene ad una procedura dettata dal CUU, che tra l'altro è un modello contrattuale di diritto privato, voglio dire, e fin quando l'Italia non ha aderito alle Cotif del '99 è rimasta come(?) la predisposizione di clausole (voce fuori microfono) come prevede il codice civile. E' sostanzialmente la descrizione, per quello che può valere il CUU fino al 2014, è la descrizione di un impianto normativo, cioè di

un contratto unilaterale predisposto dal vettore ferroviario, e quindi la domanda verte diciamo sulla struttura di un contratto di diritto privato, per quanto diciamo stabilito in un consesso internazionale, ma si tratta sempre di norme di diritto internazionale privato, Presidente, quindi... ma internazionale privato o internazionale pubblico che fosse, è una norma - stringi, stringi, stringi, e arrivo alla contestazione - di carattere normativo ed io non credo che soprattutto a un teste possa essere posta.

AVV. MITTONE - Vede Consigliere, per usare lo stile anglosassone e con tutto il rispetto, gli ho fatto questa domanda perché l'ha fatta cento volte lei, sull'interpretazione dell'articolo 7 secondo comma del CUU. E allora, visto che... se interessa al Tribunale questo argomento...

PRESIDENTE - La domanda...

AVV. MITTONE - ...io intendevo...

PRESIDENTE - La domanda è ammessa.

AVV. MITTONE - Grazie, grazie.

P.M. GIANNINO - C'è un'opposizione su un secondo profilo.

AVV. MITTONE - No, ma mi scusi, l'Ufficio è unico, quindi l'opposizione è stata fatta, la domanda è stata ammessa e io vado avanti.

PRESIDENTE - Pubblico Ministero, la domanda...

AVV. MITTONE - Prego.

PRESIDENTE - La domanda è ammessa. Sentiamo l'opposizione, se ci fosse qualcosa che ci è sfuggito (sovrapposizione di voci).

P.M. GIANNINO - Sul fatto che si basa sull'equivoco di fondo che questo fosse un treno che transitava alla frontiera in quanto ha effettuato un trasporto internazionale.

AVV. MITTONE - No, va beh...

P.M. GIANNINO - Circostanza che così non è, non è un trasporto internazionale.

PRESIDENTE - Quello è un dato di fatto...

AVV. MITTONE - Io non ho parlato di frontiere.

PRESIDENTE - E' rigettata.

AVV. MITTONE - Non ho parlato del Brennero. Quindi prego.

TESTE CAPOSCIUTTI - Allora, l'articolo 7.2 delle CUU stabilisce che...

AVV. MITTONE - Come lo interpretate voi.

TESTE CAPOSCIUTTI - Come lo interpretiamo. Lo interpretiamo...

AVV. MITTONE - Che cosa deve fare il verificatore e cosa ha fatto in questo caso.

TESTE CAPOSCIUTTI - Sì. Allora, disciplina chiaramente quello che deve fare l'impresa ferroviaria, che nel caso di carri con un detentore privato che è responsabile della manutenzione, l'impresa ferroviaria deve fare la verifica. In cosa consiste la verifica? Consiste in una verifica documentale, sui documenti di trasporto, quindi congruenza tra quello che è indicato nella lettera di

vettura e i contrassegni sui carri, sul tipo di merce; deve fare la verifica nel senso di vedere, secondo l'allegato 9 delle CUU, quelli che sono tutti diciamo i possibili difetti macroscopici che possono essere presenti su un carro o su un veicolo e che possono essere visti dal verificatore, che non ha altro strumento che non - come dire - i propri occhi, l'udito e quant'altro. Nelle CUU è indicato - e anche nelle norme sulla verifica - è indicato anche quelle che sono le verifiche da fare e quelli che sono anche i provvedimenti da adottare. Quindi sostanzialmente un verificatore può vedere se vi sono parti sporgenti, se vi sono ad esempio bulloni svitati, se vi sono ceppi consumati, e può prendere dei provvedimenti. Ad esempio, nel caso di ceppi consumati, se c'è l'impossibilità di sostituire il ceppo si può isolare il carro dal freno e proseguire con certi accorgimenti. Quindi sostanzialmente disciplina quello che è il ruolo della verifica dal punto di vista dei controlli tecnici che può fare, più il verificatore fa un altro controllo fondamentale sulle iscrizioni del carro, perché ogni...

AVV. MITTONE - Ecco, ci parli di questo. Quello che abbiamo sentito alcune volte qui davanti al Tribunale, cartiglio. Che cosa è il cartiglio?

TESTE CAPOSCIUTTI - Sì. Allora, il cartiglio... ogni carro, ma ogni veicolo in generale, ha un cartiglio, che

sostanzialmente è una serie di iscrizioni, le cui dimensioni sono anche stabilite da una norma, in modo che siano visibili ad occhio nudo in qualunque condizione; sono delle iscrizioni che riportano sostanzialmente la matricola del carro, qual è il Paese dove è immatricolato, riportano alcune caratteristiche generali sul carro, tipo la lunghezza tra i respingenti, riportano quello che è il peso assiale ammesso, riportano quello che è il regime di velocità in funzione del peso, quindi il carro carico in un modo e carro scarico in un altro, e, aspetto fondamentale per la manutenzione, riportano la data di effettuazione dell'ultima revisione. I piani di manutenzione dei carri sono fatti in modo che le revisioni, quindi le manutenzioni, vanno fatte ogni sei anni, quindi il verificatore verifica che il carro non sia scaduto, cioè che la data apposta sul cartiglio sia una data che è compresa nel periodo dei sei anni. Se la data fosse per ipotesi superata, quindi fossero trascorsi i sei anni oltre i tre mesi di tolleranza, lui deve scartare il carro.

AVV. MITTONE - E se fosse prima?

TESTE CAPOSCIUTTI - Se fosse prima, se fosse prima con largo anticipo non deve fare niente; se fosse prima con un anticipo limitato, per esempio venti giorni rispetto alla scadenza, lui può far continuare a viaggiare il carro, perché è in piena sicurezza, però dà un avviso al

detentore per organizzare prima possibile il rientro in un impianto di manutenzione.

AVV. MITTONE - Quindi in questo caso concreto il cartiglio indicava la data a partire dalla quale bisognava considerare il termine che lei ci ha indicato, che è il 23 dicembre 2004. Quindi un verificatore che guarda questa data che conti fa?

TESTE CAPOSCIUTTI - Ma, il verificatore fa questi conti: sei anni significa 23 dicembre 2010; all'epoca era giugno 2009 e quindi c'era un largo anticipo di un anno e mezzo rispetto alla data; quindi sostanzialmente non siamo nelle condizioni di dover organizzare il rientro in impianto di manutenzione; sostanzialmente vede sul cartiglio questo numero, ritiene che tutto sia okay e procede, va avanti

AVV. MITTONE - Questi sono i dati che compaiono sul cartiglio. Il verificatore - altro tema affrontato molte volte dalla Procura e dalle Parti Civili - vede anche i piani di manutenzione o no?

TESTE CAPOSCIUTTI - No, no, il verificatore vede...

AVV. MITTONE - Ma può chiederli?

TESTE CAPOSCIUTTI - Direi di no, ma non servirebbe nemmeno chiederli, perché...

AVV. MITTONE - Perché?

TESTE CAPOSCIUTTI - Perché la manutenzione viene fatta dal detentore, secondo un piano di manutenzione che è

approvato. Il verificatore non può entrare in questo merito. Può solo verificare la scadenza della manutenzione.

AVV. MITTONE - Fa un controllo documentale, quindi, e fa un controllo visivo.

TESTE CAPOSCIUTTI - Visivo, sì.

AVV. MITTONE - E' codificato da qualche parte, è indicato da qualche parte dove la manutenzione è stata fatta?

TESTE CAPOSCIUTTI - Sul cartiglio del carro no, non è previsto. Non è previsto dove si fa la manutenzione perché il detentore può scegliere di farla presso officine qualificate, che possono essere diverse, e perché, ripeto, non è un'informazione importante per il ruolo che deve avere la verifica. La verifica deve verificare che il carro non sia scaduto.

AVV. MITTONE - Quindi lei ci sta dicendo che un approfondimento da parte del verificatore, o degli uffici collegati al verificatore, viene fatta quando compaiono dei campanelli di allarme, dei segnali di allarme. E questi segnali di allarme sono lasciati alla discrezione del verificatore o sono codificati?

TESTE CAPOSCIUTTI - Allora, i segnali di allarme... lasciamo stare il caso di revisione scaduta.

AVV. MITTONE - No, no, lasciamo perdere...

TESTE CAPOSCIUTTI - I segnali di allarme, chiaramente, nel caso in cui vi siano ad esempio degli stanti del carro

che sono piegati, predellini piegati, eccetera, eccetera, il verificatore chiaramente se può rimette in condizioni di sicurezza il carro, altrimenti se non può lo fa inviare in manutenzione, segnala questa cosa nella banca dati sicurezza, che si alimenta, e che quindi va a contribuire, secondo il sistema di gestione della sicurezza, alla banca dati dei ritorni di esperienza di cui parlavamo prima.

AVV. MITTONE - In questo caso specifico le risulta che il verificatore abbia segnalato qualche allarme, qualche anomalia, qualche elemento da approfondire?

TESTE CAPOSCIUTTI - No.

AVV. MITTONE - No.

TESTE CAPOSCIUTTI - No, non c'erano elementi.

AVV. MITTONE - Al momento non ho altre domande. Grazie.

PRESIDENTE - Controesame? Pubblico Ministero.

Pubblico Ministero

P.M. AMODEO - Solo qualche domanda.

PRESIDENTE - Al microfono.

P.M. AMODEO - Sì. Solo qualche domanda, cerco di seguire l'ordine con cui è stato interrogato il teste. Buongiorno, ingegnere.

TESTE CAPOSCIUTTI - Buongiorno.

P.M. AMODEO - Senta, lei... non ricordo con precisione le parole che ha detto, ma mi corregga poi se sbaglio, mi

pare che l'Avvocato Fiorella le ha fatto una domanda di questo genere, ecco, se mi sbaglio mi correggete. Le è stata fatta questa domanda: le risulta che Cesifer abbia fatto rilievi e contestazioni a Trenitalia, diciamo, relativi ovviamente all'esercizio ferroviario svolto da Trenitalia? E lei ha risposto, se non ricordo male, citando solo la questione delle porte dei treni passeggeri. Ho capito bene la domanda ed ho capito bene la risposta?

TESTE CAPOSCIUTTI - Sì. Allora, io mi riferisco al piano sicurezza del 2009.

P.M. AMODEO - Sì.

TESTE CAPOSCIUTTI - Piano di sicurezza del 2009 che viene fatto, come tutti i piani della sicurezza, sulla base di quelli che sono i ritorni di esperienza che ha l'impresa e le indicazioni, le raccomandazioni che vengono date o dall'Agenzia o da Cesifer, quando ancora l'Agenzia non era costituita. Sostanzialmente nel piano sicurezza 2009 i rilievi che erano stati fatti, quindi le azioni da portare avanti, erano legate al tema delle porte, perché c'era un tema importante di incidentalità sulle porte; c'era una raccomandazione forte a completare l'attrezzaggio del segnalamento entro il giugno 2009, perché all'epoca non era ancora completato; e non c'era una generale raccomandazione sulla manutenzione, che però ritroviamo in generale in tutti i piani della sicurezza,

in tutti gli anni; e poi come indicatori specifici ho detto che c'era un evento... quella non era una raccomandazione di Cesifer, era un elemento scaturito dalle analisi in banca dati sicurezza, dove c'era un indicatore, l'indicatore 13, sulle merci pericolose, relativo a trafilamenti, gocciolamento di merci pericolose, dove bisognava porre attenzione e infatti furono fatte poi delle azioni.

P.M. AMODEO - Bene. Se non ho capito male lei è in Trenitalia dal '93? E' così? No?

TESTE CAPOSCIUTTI - Sì.

P.M. AMODEO - Allora senta, la mia domanda è questa: come mai non le risulta che il Cesifer nel 2007 ha fatto dei rilievi che riguardavano tra gli altri le non conformità rilevate sul materiale rotabile per il trasporto di merci pericolose, soprattutto - leggo testualmente - "relativamente a trasporti di Trenitalia S.p.A."? Rilievo che all'epoca ha fatto propria la neonata ANSF, che per i fatti del 2007 si è in qualche maniera appoggiata, per così dire, cioè ha fatto propria la relazione ispettiva del Cesifer, e infatti poi nel rapporto annuale della sicurezza della circolazione dei treni per l'anno 2007 redatto da ANSF, ANSF cita Cesifer che, diciamo, contesta a Trenitalia questa ed altre manchevolezze, che non sono comunque relative alle porte dei treni viaggiatori.

PRESIDENTE - Quindi è chiara, è chiara la domanda, ingegnere,

è chiara la domanda.

TESTE CAPOSCIUTTI - Sì, sì, sì.

P.M. AMODEO - Sono atti già depositati da tempo immemore,
Presidente.

TESTE CAPOSCIUTTI - Sì. Allora...

PRESIDENTE - Prego, ingegnere.

TESTE CAPOSCIUTTI - Per quanto riguarda il tema delle merci
pericolose, ripeto che l'indicatore IP13 era un
indicatore che dava...

P.M. AMODEO - No, mi perdoni...

TESTE CAPOSCIUTTI - Sì.

PRESIDENTE - La domanda (sovrapposizione di voci)...

P.M. AMODEO - Lei è libero di rispondere come vuole, a me non
piace...

PRESIDENTE - No, Pubblico...

P.M. AMODEO - ...interrompere i testi, però se oltre a quello
che dice, che intende dire di più, mi dà una risposta su
questo punto. Cioè, com'è che lei non ha indicato, stando
dal '93 in Trenitalia, questa contestazione, che tra
l'altro faceva il Cesifer, voglio dire, che era una
struttura della cugina R.F.I.?

PRESIDENTE - La domanda... non rifacciamo la domanda. La
domanda era chiara, un po' lunga ma era chiara.

TESTE CAPOSCIUTTI - Sì, sì.

PRESIDENTE - Nel 2007 il Cesifer... lei dice... ci vuole
rispondere a domanda specifica?

TESTE CAPOSCIUTTI - Sì. Per quello che mi risulta le segnalazioni di Cesifer erano coerenti con quelle che erano le indicazioni che venivano dalla nostra banca dati ed era relativa a problemi sul trasporto merci pericolose, quindi sui carri che trasportavano merci pericolose, sostanzialmente legati ai problemi legati a sversamenti di materiale, problemi sui rubinetti, valvole e quant'altro.

P.M. AMODEO - Ma io... se posso usare il verbo contestare, glielo contesto perché Cesifer citato da ANSF fa "non conformità rilevate sul materiale rotabile merci", e poi in altro punto parla di "deficit" - per così dire - "di corrispondenza tra i dati reali del treno e quelli indicati sui documenti di scorta". Ripeto, è Cesifer che parla, fatta propria da ANSF. Quindi non mi pare che - prendo atto della sua risposta, voglio dire - ci sia corrispondenza tra questi dati documentali e quello che lei sta dicendo. Però...

PRESIDENTE - Quindi... quindi ingegnere, dopo questo rilievo del Pubblico Ministero...

P.M. AMODEO - ...andiamo avanti, voglio dire.

PRESIDENTE - Dopo questo rilievo del Pubblico Ministero, quindi lei conferma che non ci sia... che c'era coerenza tra i dati in vostro possesso (sovrapposizione di voci)...

TESTE CAPOSCIUTTI - Allora, per quanto riguarda... allora, per

quanto riguarda il tema merci pericolose, per quello che ho potuto approfondire, sono questi gli eventi e le segnalazioni Cesifer. Poi in generale sul materiale rotabile, segnalazioni ad esempio su altri aspetti, posso citare i portelloni dei carri, sui quali ci sono stati poi degli interventi, o quant'altro, ci sono stati. Quindi in questo senso la segnalazione di Cesifer su problematiche in generale sul materiale rotabile e azioni conseguenti che ha fatto Trenitalia ci sono state. Si sta parlando in generale di volumi di attività su decine di migliaia di carri.

AVV. FIORELLA - Presidente, non so se sia il caso che... mi scusi, Presidente, non so se sia il caso che il teste legga esattamente il contenuto del documento, in modo tale... Come lei ritiene.

PRESIDENTE - Mi pare che abbia dato una risposta esauriente, dal suo punto di vista. Prego.

P.M. AMODEO - Sì. Senta, per restare - diciamo così - a tempi storici un poco più recenti, quindi partiamo un po' dal 2000 diciamo, e considerata la storia delle ferrovie è così, molto opportunamente, diciamo, la divisione infrastruttura di Ferrovie dello Stato emanò una disposizione, con una sigla molto lunga, ma anche qui si tratta di atti depositati il 16 luglio 2014 e il 19 novembre 2014, una specifica DITCCF... adesso arriva la domanda, però non posso non farla, del 20 novembre 2009,

relativa alla tenuta e alla gestione dei registri di immatricolazione, perché il padrone di casa voleva sapere quello che circolava a casa propria, e opportunamente R.F.I., rivolgendosi a tutte le imprese... praticamente una, a Trenitalia, comunque a tutte le imprese ferroviarie, diceva "per piacere fammi sapere"... dice il registro di immatricolazione deve contenere i dati dei rotabili comunque circolanti sull'infrastruttura nazionale, questo per ammettere alla circolazione in particolare il materiale rotabile rimorchiato già circolante su reti diverse dall'impresa ferroviaria nazionale e conformi RIB e RIC. Ove mai questo messaggio non fosse stato capito, con particolare riferimento poi ai vagoni ferroviari trasportanti merci pericolose, soltanto tre anni dopo R.F.I. tornava alla carica e, rivolgendosi nuovamente a tutte le imprese ferroviarie, diceva "guarda, in particolare fammi sapere... fatemi sapere quali vagoni già circolanti su reti ferroviarie straniere circolano sul nostro territorio, vagoni trasportanti merci pericolose". Questa circolare del 2003 è quella fin troppo nota come disposizione sul cabotaggio. Come mai Trenitalia non ha mai indicato ad R.F.I. perché venisse effettuata... venissero effettuate le prove e l'ammissione alla circolazione del carro, come pure degli altri carri in composizione al treno del disastro di Viareggio? Ricordo solo a me stesso, e

finisco, e finisco, Avvocato Mittone non l'ho mai interrotta...

AVV. MITTONE - No, volevo solo...

P.M. AMODEO - Non l'ho mai interrotta.

AVV. MITTONE - No, lei non mi ha mai interrotto. Io non la interrompo. Faccio solo presente...

P.M. AMODEO - (sovrapposizione di voci)

AVV. MITTONE - ...che non rientra nei capitoli di prova.

P.M. AMODEO - No, ma lei ha fatto domande...

AVV. MITTONE - No, io ho fatto domande sul CUU.

P.M. AMODEO - Lei ha fatto domande sul...

AVV. MITTONE - Non sul cabotaggio.

P.M. AMODEO - Che significa? Questo è l'ammissione alla circola... allora, il problema... purtroppo il cabotaggio è diventato una sorta di...

PRESIDENTE - Pubblico Ministero, vuole concludere la domanda?

P.M. AMODEO - Sì, la domanda è questa. Trenitalia... tra l'altro si ricorda la testimonianza di Laguzzi? Laguzzi era un funzionario ad altissimo livello di Trenitalia...

PRESIDENTE - No, non ce la ricordiamo. Andiamo alla domanda.

P.M. AMODEO - No, Laguzzi ha detto "è stata (parola incomprensibile) non è stata mai applicata". Perché Trenitalia non ha mai comunicato a R.F.I. di aver messo in composizione il carro cisterna del disastro di Viareggio, essendo obbligata a farlo?

PRESIDENTE - Allora, la domanda Pubblico Ministero.

P.M. AMODEO - Questa, Presidente.

PRESIDENTE - E' questa.

P.M. AMODEO - Non si è capito? Presidente, chiedo scusa.

PRESIDENTE - Perché Trenitalia non ha comunicato... ingegnere, prego.

P.M. AMODEO - Non ha mai attivato la procedura di cabotaggio, Presidente.

PRESIDENTE - La domanda... è una domanda, non è un'affermazione.

TESTE CAPOSCIUTTI - Certo. Ma, allora, di fronte alla domanda generica posta in questo modo non ho elementi di risposta. Sicuramente nel caso specifico è stata applicata la procedura di cabotaggio per quanto riguarda la parte della cisterna, tant'è che c'è stato un operatore che è andato a verificare e a fare la prova (sovrapposizione di voci)...

P.M. AMODEO - L'ha chiesto la Cima.

PRESIDENTE - Però facciamo rispondere.

P.M. AMODEO - L'ha chiesto la Cima, non l'ha chiesto Trenitalia.

PRESIDENTE - No, guardi, Pubblico Ministero...

P.M. AMODEO - Eh no, Presidente.

PRESIDENTE - Eh, ma no, ma lei non può mica...

P.M. AMODEO - Ma ha l'obbligo di dire la verità, è un teste, ha l'obbligo di dire la verità.

PRESIDENTE - Ovvio, ma la verità... facciamolo prima

rispondere e lei farà un'altra domanda per far emergere che (sovrapposizione di voci)...

P.M. AMODEO - L'ha chiesta Cima, Presidente.

PRESIDENTE - Ma non... ma non può rispondere al suo posto. Prego, riprenda.

TESTE CAPOSCIUTTI - Dal 2006, dal 1° luglio 2006 sono in vigore le CUU, il Contratto uniforme di utilizzazione, dove è chiaramente indicato che il detentore è il responsabile della manutenzione, per cui Trenitalia non è entrata nella manutenzione e nel controllo della manutenzione che è stata fatta presso la Cima.

PRESIDENTE - Prego, Pubblico Ministero.

P.M. AMODEO - Prendiamo atto. Allora, l'Avvocato Mittone più volte l'ha sollecitata chiedendole chi fosse il progenitore dell'ERA. Lei ha mai sentito parlare dall'AEIF? Sa cos'è? Lei sta dal '93 in Trenitalia.

TESTE CAPOSCIUTTI - Sì, sì, però non... non... non mi risulta che si possa definire progenitore dell'ERA.

P.M. AMODEO - Sì, perché per esempio l'AEIF normativamente ha collaborato alla stesura della direttiva "Interoperabilità per il sistema ferroviario convenzionale" 2001, 16 CE, e successivamente anche alla decisione della Commissione Europea 2006, 861, la cosiddetta "decisione carri merci".

PRESIDENTE - E quindi la domanda qual è, Pubblico Ministero?

P.M. AMODEO - No, la domanda... l'Avvocato Mittone glielo

chiedeva, lei sa se ERA è stata per certi aspetti... la AEIF, e la sigla significa Associazione Europea per l'Interoperabilità Ferroviaria?

TESTE CAPOSCIUTTI - Sì, conoscevo diciamo l'associazione, la struttura che ha contribuito prima dell'ERA alla definizione e allo sviluppo delle normative di interoperabilità, però ha dei compiti diversi dall'ERA. Ad esempio...

P.M. AMODEO - Ma non esiste più la AEIF.

TESTE CAPOSCIUTTI - Appunto, aveva dei compiti diversi, per esempio non aveva il compito di coordinare il lavoro delle locali agenzie nazionali della sicurezza.

P.M. AMODEO - Sì. Senta, lei conosce quand'è che l'Italia ha ratificato, essendo questo un meccanismo necessario perché è un accordo internazionale di diritto internazionale privato che fa parte del nostro ordinamento, la Cotif del 1999?

TESTE CAPOSCIUTTI - La data precisa non ricordo, ma sicuramente è dopo il 2010.

P.M. AMODEO - Può essere il 21 novembre del 2014?

TESTE CAPOSCIUTTI - Può essere, sì.

P.M. AMODEO - Con legge 164 pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale del 28/11/2014? Sì, può essere.

TESTE CAPOSCIUTTI - Sì.

P.M. AMODEO - Senta, lei sa quand'è che nel diritto comunitario, come diritto comunitario, è stato introdotto

il Cotif 1999?

AVV. MITTONE - Mi scusi Presidente, non è che facciamo un esame di diritto ferroviario (sovrapposizione di voci)...

P.M. AMODEO - Ma domande di diritto sono state ammesse.

PRESIDENTE - No (sovrapposizione di voci)

P.M. AMODEO - Ma le date sono importanti, perché...

PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci)

P.M. AMODEO - ...noi dobbiamo sapere cosa c'era nel 2009, Presidente, non possiamo parlare di cose che sono successe dopo. Qual era il quadro normativo vigente al 2009. Come faccio a fare domande che facciano emergere questo elemento? La domanda serve a questo.

PRESIDENTE - Pubblico Ministero, così...

P.M. AMODEO - (sovrapposizione di voci)

PRESIDENTE - No, così com'è formulata non è ammessa.

P.M. AMODEO - E come... cioè... va bene, io ne prendo atto, ne prendo atto, ne prendo atto. Senta, lei sa che prima della Cotif del 1999 esisteva un accordo internazionale comunemente chiamato Cotif 1980, entrato in vigore in Italia nel 1985?

TESTE CAPOSCIUTTI - Sì.

P.M. AMODEO - Lei sa, conosce l'esistenza e il contenuto, se conosce il contenuto meglio ancora, della Fiche 433 comunque recepita dalla Cotif nel 1980? La Fiche 433 è una disposizione tecnica dell'UIC, che è un consesso anche questo di diritto internazionale privato che è

stato poi recepito (sovrapposizione di voci)...

PRESIDENTE - Sì, sì, sì... la domanda?

P.M. AMODEO - La domanda è questa: se conosce il contenuto della Fiche...

PRESIDENTE - Della Fiche 433 conosce il contenuto?

TESTE CAPOSCIUTTI - Non nei dettagli, ma nei principi direi di sì.

P.M. AMODEO - Bene. Conosce le disposizioni...

PRESIDENTE - Ma Pubblico Ministero, tutte queste domande se conosce, poi cioè, voglio dire, ai fini della...

P.M. AMODEO - Allora, Presidente, se preferisce si dice "ci riferisce quali sono le disposizioni in tema"...

PRESIDENTE - No, no.

P.M. AMODEO - Cioè, allora... se non va bene "conosce"...

PRESIDENTE - No, ma non possiamo fare un controesame...

P.M. AMODEO - Va bene.

PRESIDENTE - ...un controesame rispetto alle domande poste in fase di esame, Pubblico Ministero...

P.M. AMODEO - Va bene.

PRESIDENTE - ...che non mi sembravano...

P.M. AMODEO - Va bene.

AVV. MITTONE - Io ricordo... ricordo solo al Tribunale che il mio capitolo di prova...

P.M. AMODEO - Allora, nel parlare...

AVV. MITTONE - Scusi, scusi, il mio capitolo...

P.M. AMODEO - Cambio la domanda.

AVV. MITTONE - Il mio capitolo di prova era sul tema ERA, EBA, CUU e flussi (sovrapposizione di voci)...

P.M. AMODEO - No, ma la domanda era stata... era legatissima alla CUU, Avvocato. Eh, voglio dire, lei è intelligente, *intelligenti pauca*, lo sa benissimo. Nel dare le risposte sulla CUU, tra l'altro, diciamo, a nostro giudizio entrato in vigore nel 2014, ma lei ha tenuto conto o no delle diverse disposizioni, diverse fino a un certo punto diciamo, della Fiche 433, precedentemente vigente, ma in realtà poi fatta salva fino al 2010? Lei ne ha tenuto conto oppure no? Anche questa non è ammessa. E' ammessa? No?

PRESIDENTE - Prego, prego.

P.M. AMODEO - Ah. Io ormai sono (sovrapposizione di voci)...

PRESIDENTE - Saremmo tentati di non ammetterla.

TESTE CAPOSCIUTTI - Ma, io ho ragionato in questo modo: CUU è entrato in vigore il 1° luglio 2006; CUU identificano chiaramente che il detentore fa la manutenzione, che l'impresa ferroviaria deve fare la verifica e quindi tutto il nostro lavoro è stato nel fare bene la verifica e basarsi su quelli che sono i ritorni di esperienza. Questo è quello che abbiamo fatto e che stiamo facendo.

P.M. AMODEO - Chiedo scusa, quando lei dice che la CUU è entrata in vigore nel 2006 si riferisce proprio all'entrata in vigore?

TESTE CAPOSCIUTTI - Sì, io non... no, io non sto parlando

della ratifica, perché, come lei giustamente...

P.M. AMODEO - Sì, no, no, la domanda...

TESTE CAPOSCIUTTI - Perché le CUU...

P.M. AMODEO - Non anticipi la domanda, non l'ho fatta ancora
(sovrapposizione di voci)...

TESTE CAPOSCIUTTI - Prego, scusi, mi scusi.

P.M. AMODEO - Lei parla dell'entrata in vigore o invece parla
piuttosto della domanda di adesione di Trenitalia alla
CUU?

TESTE CAPOSCIUTTI - Io parlo di quando in pratica si è
applicata la CUU, quindi sostanzialmente è stata
applicata...

P.M. AMODEO - (sovrapposizione di voci) la domanda di
adesione, ingegnere. Mi perdoni, lei sa un'altra cosa,
lei sa per quale ragione nella domanda di adesione di
Trenitalia alla CUU, domanda di adesione all'Otif,
Trenitalia dice "posso aderire alla CUU", sostanzialmente
questo, Trenitalia si presenta nel documento ufficiale
come - sta scritto - Ferrovie dello Stato
S.p.A.-Trenitalia S.p.A.? Che bisogno ha di citare la
holding nel partecipare essa impresa ferroviaria di
trasporto...

AVV. SCALISE - Presidente, scusi...

P.M. AMODEO - ...alla CUU dell'Otif? Perché si qualifica
come...

AVV. SCALISE - Presidente, c'è opposizione perché è

irrilevante.

P.M. AMODEO - ...articolazione...

PRESIDENTE - E' accolta l'opposizione.

P.M. AMODEO - E' accolta l'opposizione. Va bene. Senta, l'Avvocato Mittone diciamo ha detto che l'Ufficio di Procura, io questo particolare non lo ricordo ma considerata l'autorevolezza della fonte non stento a credere che sia vero, che l'Ufficio di Procura nel passato ha fatto domande sull'articolo 7 del CUU, quindi restiamo... tra l'altro credo che sia stato fatto in controesame, ma... Senta, ma lei conosce il contenuto preciso dell'articolo 7 della CUU e soprattutto del comma 2 e del comma 3?

PRESIDENTE - Pubblico Ministero, non possiamo chiedere al teste se conosce...

P.M. AMODEO - Ma se lo chiede la difesa va bene e...

PRESIDENTE - No, no, ma non gli ha chiesto se conosce il contenuto... cioè, è la modalità della formulazione.

P.M. AMODEO - Ha chiesto di dire quali sono le procedure, cosa è previsto nella CUU.

PRESIDENTE - Eh.

P.M. AMODEO - E questo è il testo della CUU, Presidente.

PRESIDENTE - Eh, ho capito, ma lei...

P.M. AMODEO - Noi stiamo parlando di un contratto per adesione.

PRESIDENTE - Sì, ma...

P.M. AMODEO - Allora vi sono delle clausole, tra cui (parole incomprensibili) comma 2 e comma 3, che a giudizio dell'accusa sono particolarmente interessanti.

PRESIDENTE - E andiamole a individuare, piuttosto che genericamente...

P.M. AMODEO - Le devo leggere io?

PRESIDENTE - Piuttosto che genericamente dire se conosce il contenuto dell'articolo 7...

P.M. AMODEO - Lei conosce il contenuto di queste clausole, di queste...?

TESTE CAPOSCIUTTI - L'articolo 7.2 e 7.3 in particolare sì. In particolare il 7.2 disciplina il fatto, e lo dice chiaramente, che il detentore è responsabile della manutenzione. Questo lo cita.

P.M. AMODEO - "Il detentore deve presentare alle imprese ferroviarie, che ne fanno richiesta la prova che la manutenzione dei suoi carri è fatta in conformità alla regolamentazione in vigore".

TESTE CAPOSCIUTTI - Sì, certo.

P.M. AMODEO - Dice questo il comma 2.

TESTE CAPOSCIUTTI - Certo, certo. Dice anche che il detentore è considerato come l'entità deputata alla manutenzione del carro e che ne esercita la responsabilità. Allora, il detentore... questo articolo cita il fatto che il detentore deve presentare alle imprese ferroviarie che ne fanno richiesta la prova sulla manutenzione, quindi dà la

facoltà alle imprese ferroviarie a chiedere controlli aggiuntivi, o a chiedere documentazione particolare, qualora ve ne sia la necessità. La necessità scaturisce da quelli che sono i ritorni di esperienza. E' capitato a Trenitalia che abbia chiesto documentazione aggiuntiva o specifici approfondimenti manutentivi al detentore, pur essendo il detentore responsabile, quando vi sono stati dei ritorni di esperienza particolarmente critici. Nel caso specifico, non avevamo avuto fino al 2009 segnalazioni specifiche sul detentore G.A.T.X. Quindi il 7.2 dà la facoltà all'impresa ferroviaria di chiedere documentazione specifica qualora ve ne sia la necessità, legata ai ritorni di esercizio.

P.M. AMODEO - Senta, ma lei sa se nel 2008, secondo l'ordinamento giuridico italiano, perché questo è un processo che si svolge in Italia, la figura del detentore era stata normativamente prevista oppure no?

PRESIDENTE - E'...

P.M. AMODEO - In Italia, o se è stato introdotto solo nel 2011?

PRESIDENTE - Pubblico Ministero...

P.M. AMODEO - Eh no, Presidente...

PRESIDENTE - ...non possiamo ammetterle la domanda in questo modo.

P.M. AMODEO - Ma è come...

PRESIDENTE - Lei faccia le domande...

P.M. AMODEO - Se sa che al momento del disastro di Viareggio, prima, la figura del detentore è una figura normativamente prevista dal diritto nazionale italiano.

PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci)

AVV. SCALISE - Questo... questo ce lo deve provare il Pubblico Ministero.

P.M. GIANNINO - Il teste ha dato finora solo risposte (sovrapposizione di voci)...

AVV. SCALISE - E' il tema di prova del Pubblico Ministero.

P.M. GIANNINO - In controesame...

P.M. AMODEO - Parla di detentore... parla di responsabilità del detentore, quando poi normativamente...

PRESIDENTE - Ha parlato...

P.M. AMODEO - ...era una figura estranea al nostro ordinamento, al tempo del disastro di Viareggio, Presidente.

PRESIDENTE - Pubblico Ministero, altra... questa non è ammessa, passiamo oltre.

P.M. AMODEO - Già mi sono perso la risposta sul comma 3 dell'articolo 7. Ma poi ci torna il collega. Una domanda che volevo farle: senta, lei...

PRESIDENTE - Silenzio.

(più voci fuori microfono)

P.M. AMODEO - A volte se ne avverte la mancanza, Avvocato, grazie. Senta, lei conosce i rapporti contrattuali intercorsi tra F.S. Cargo, Trenitalia e la società

Sarpom, cioè la società che era poi destinataria dei trasporti di GPL, insomma quelli del disastro di Viareggio?

TESTE CAPOSCIUTTI - No, i rapporti contrattuali...

AVV. MITTONE - E' fuori capitolo, Presidente.

PRESIDENTE - Siamo d'accordo, è fuori capitolo.

P.M. AMODEO - Al momento non avrei - uso il condizionale - altre domande. Pur essendo il fatto che siamo in due, significa che l'Ufficio è unico, non è che parla uno e non parla l'altro.

PRESIDENTE - Certo, prego, prego.

P.M. AMODEO - Okay. Grazie.

PRESIDENTE - Prego.

P.M. GIANNINO - Grazie. Buongiorno.

TESTE CAPOSCIUTTI - Buongiorno..

P.M. GIANNINO - In merito alle CUU e al famoso articolo 7, le è stato chiesto: voi in Trenitalia come interpretate l'articolo 7 delle CUU? Lei ci ha dato la sua interpretazione, ossia: non possiamo fare nessun controllo; l'unico controllo che possiamo fare è quello che fa il verificatore. E' corretto?

TESTE CAPOSCIUTTI - Verificatore e formatore treno, sì.

P.M. GIANNINO - Verificatore e formatore treno. Le faccio un supplemento di domanda. Sempre nello stesso articolo, voi come interpretate la parola "tutte le operazioni di controllo necessarie"? Perché mi dice solo quelle del

formatore e del verificatore, che sono quelle previste dall'allegato 9, quando la norma dice "l'impresa ferroviaria effettua tutte le operazioni di controllo necessarie sui propri carri a partire da quelle previste dall'allegato 9"?

TESTE CAPOSCIUTTI - Sì.

P.M. GIANNINO - Il "tutte" e "a partire da" quella che fa il verificatore...

TESTE CAPOSCIUTTI - Sì.

P.M. GIANNINO - ...perché non la interpretate, o come la interpretate?

TESTE CAPOSCIUTTI - Allora, sicuramente sono comprese quelle dell'allegato 9, che sono specifiche della verifica e della formazione.

P.M. GIANNINO - Ecco. Quindi non sono solo queste, non è esaustivo verificatore e formatore.

TESTE CAPOSCIUTTI - Il "tutte" si rifà al concetto del detentore. Se il detentore è responsabile della manutenzione e il detentore conosce quelli che sono i piani di manutenzione, che sono stati approvati da un ente terzo, Trenitalia non può... l'impresa ferroviaria in generale non può entrare nel merito della manutenzione, perché non conosciamo i piani di manutenzione e non è previsto che siano conosciuti. Quindi Trenitalia può fare le operazione di verifica e di formazione treno e, in base all'articolo 7.2, qualora vi

siano particolari segnali critici provenienti dall'esercizio, provenienti dagli eventi, si possono attivare controlli specifici.

P.M. GIANNINO - Senta, questo anche prima del 2011. Allora l'affermazione di diritto la faccio io. Visto che il keeper, il detentore, è stato normalmente istituito dal 2011, nel 2008 e nel 2009 tutto questo riferirsi al detentore, che non esisteva, perché in Italia non esisteva, come è stato gestito all'interno di Trenitalia? Perché demandare...

TESTE CAPOSCIUTTI - Trenitalia...

P.M. GIANNINO - ...un aspetto così importante in materia di sicurezza ad un'entità che ancora non era nata?

TESTE CAPOSCIUTTI - In Trenitalia è stato gestito che dal 2006 il detentore è responsabile della manutenzione.

P.M. GIANNINO - Senta, l'articolo 12 delle CUU...

PRESIDENTE - Era diversa, era diversa, la domanda era un po' diversa. Cioè dice: come l'avete gestita, come intendevate questo rapporto col detentore, visto che è istituito nel 2011? In precedenza qual era il vostro riferimento?

TESTE CAPOSCIUTTI - Ma, il nostro riferimento, lo ripeto, sono le CUU e quindi il fatto che il detentore era responsabile della manutenzione, quindi sostanzialmente noi abbiamo operato dal 2006 così come poi si è operato dal 2011 in poi.

PRESIDENTE - C'è stata una specie di continuità.

TESTE CAPOSCIUTTI - Sì, assolutamente. Cioè, non entro nel merito giuridico della validità della ratifica o meno, anche perché io sono un ingegnere, quindi non entro in questo merito, però di fatto noi abbiamo operato in continuità, quindi il detentore era responsabile della manutenzione, l'impresa ferroviaria doveva fare la verifica, la formazione treno e attivare eventualmente controlli particolari se ci fossero stati problemi specifici derivanti dall'esercizio.

P.M. GIANNINO - Poi su questo aspetto tornerò con alcune domande, sugli aspetti in esercizio. Lei il capitolo 3 sempre delle CUU, visto che a quello esclusivamente sta facendo riferimento, che è intitolato "Obblighi e diritti delle imprese ferroviarie", l'articolo 12 dice "l'impresa ferroviaria effettua i controlli relativi alla sicurezza su tutti i carri qualunque sia il detentore". L'articolo 12 "Obblighi e diritti delle imprese ferroviarie" che esercitano i "controlli relativi alla sicurezza su tutti i carri, qualunque sia il detentore", come lo avete applicato in Trenitalia?

TESTE CAPOSCIUTTI - Lo abbiamo applicato come abbiamo detto prima, cioè con il concetto della verifica che viene fatta su tutti i carri, di qualunque detentore siano. Tra l'altro volevo precisare una cosa. Il ruolo della verifica non cambia cambiando il detentore, o cambiando

anche il... o per i carri di proprietà di Trenitalia. Quindi in composizione al treno si possono avere carri di più detentori, o anche di Trenitalia stessa. Il ruolo della verifica non cambia. Quindi noi il "tutti" lo interpretiamo nel senso che su tutta la composizione del treno operiamo allo stesso modo.

P.M. GIANNINO - Senta, lei poco fa ha risposto, a domanda di uno dei difensori, non ricordo quale, in merito alla impossibilità per il verificatore e per il formatore di chiedere i piani di manutenzione al proprietario. L'impresa ferroviaria poteva però chiedere i piani di manutenzione? Non il verificatore che fa la verifica sul binario, sul binario di marciapiede, perché quello fa il verificatore. L'impresa ferroviaria poteva chiedere i piani di manutenzione al detentore?

TESTE CAPOSCIUTTI - In linea generale... in linea generale sì, poteva. Però essendo il detentore responsabile della manutenzione, ed essendo la manutenzione fatta secondo un piano prestabilito e approvato da un'entità terza, avrebbe avuto... non avrebbe senso chiedere ulteriore documentazione, sarebbe stata una documentazione - come dire - fine a se stessa. Ripeto, questa facoltà Trenitalia e le imprese ferroviarie la mantengono qualora vi sia un problema specifico e quindi si va ad approfondire un aspetto specifico.

P.M. GIANNINO - Quindi mi conferma che non hanno mai

esercitato questo... questa facoltà, questo diritto, questo obbligo? Poi si vedrà. Quindi non è mai stata esercitata...

TESTE CAPOSCIUTTI - No.

P.M. GIANNINO - ...da Trenitalia?

TESTE CAPOSCIUTTI - No, Trenitalia l'ha esercitato. L'ha esercitato quando vi sono stati particolari problemi di esercizio.

P.M. GIANNINO - Mi fa un caso specifico?

TESTE CAPOSCIUTTI - Certo. Esempio... esempio: carri per trasporto auto della Sitfa, quindi che è un detentore; si sono avuti problemi particolari, rottura di molle, eccetera; il regime era lo stesso, quindi Sitfa detentore e responsabile della manutenzione; Trenitalia fa la verifica, ma in questi casi sono state chieste delle azioni particolari al detentore. Quindi sostanzialmente ci siamo avvalsi dell'articolo 7.2 delle CUU.

P.M. GIANNINO - Il detentore...

TESTE CAPOSCIUTTI - Perché c'era un particolare problema evidenziato dall'esercizio.

P.M. GIANNINO - Il detentore ha rifiutato di fornirvi informazioni, documenti e piani di manutenzione?

TESTE CAPOSCIUTTI - No, il detentore direi...

P.M. GIANNINO - Ha fornito tutto quello che gli avete chiesto?

TESTE CAPOSCIUTTI - ...direi che non solo ha fornito... volevo precisare che la richiesta non è solo così,

genericamente, di fornitura di documentazione, che può essere fine a se stessa, ma è una richiesta di azioni anche dal punto di vista tecnico, ad esempio di verifiche in più, sostituzione di componenti o quant'altro.

P.M. GIANNINO - E il detentore...

TESTE CAPOSCIUTTI - E il detentore...

P.M. GIANNINO - ...si è adeguato anche a queste richieste?

TESTE CAPOSCIUTTI - Con difficoltà, ma si è adeguato. Cioè, quello che voglio dire è che Trenitalia in certi casi si è avvalsa dell'articolo 7.2, quando effettivamente c'erano delle condizioni che lo imponevano, e non ha chiesto solo documentazione solo fine a se stessa, ha chiesto delle azioni.

P.M. GIANNINO - Il gestore... lei è al corrente immagino che il gestore dell'infrastruttura pretende la conoscenza ed il deposito dei piani di manutenzione dei rotabili che circolano sulla propria rete?

TESTE CAPOSCIUTTI - Dunque, il gestore dell'infrastruttura...

P.M. GIANNINO - Ha emanato una prescrizione, che ha quindi carattere normativo, vincolante *erga omnes*...

TESTE CAPOSCIUTTI - Sì, sì. Sì, sì. Allora...

P.M. GIANNINO - ...che impegna tutte le imprese ferroviarie a comunicare e a depositare i piani di manutenzione dei rotabili che vengono impiegati sulla rete ferroviaria italiana?

TESTE CAPOSCIUTTI - Allora...

P.M. GIANNINO - Sì o no?

TESTE CAPOSCIUTTI - Allora...

P.M. GIANNINO - Poi magari...

TESTE CAPOSCIUTTI - ...dobbiamo distinguere. Dal 2008 esiste l'Agenzia nazionale della sicurezza ferroviaria, per cui tutti i piani di manutenzione sono approvati e depositati dall'Agenzia nazionale della sicurezza ferroviaria. In precedenza...

P.M. GIANNINO - Questo treno è entrato nel 2005 in Italia, mi scusi. Quindi mi risponde per favore?

TESTE CAPOSCIUTTI - Come, scusi?

P.M. GIANNINO - Questo treno ha iniziato a circolare nel 2005. Nel 2005 era Cesifer, R.F.I. che controllava queste cose. Era in vigore o no la disposizione 23 del 2004 di R.F.I.? (più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - Possiamo...

P.M. GIANNINO - La 23 del 2004.

PRESIDENTE - (Sovrapposizione di voci) stava facendo un discorso che sembrava compiuto, che poi l'ha interrotto. Cioè, lei diceva che dal 2008...

TESTE CAPOSCIUTTI - No, stavo dicendo che dal 2008 c'è l'Agenzia e quindi i piani di manutenzione sono depositati e approvati dall'Agenzia. In precedenza c'era R.F.I.-Cesifer. I piani di manutenzione erano depositati dalla... presso R.F.I.-Cesifer. Quindi ogni impresa ferroviaria o ogni detentore, per i carri immatricolati

in Italia, presentavano i documenti a R.F.I.-Cesifer.

P.M. GIANNINO - No, la correggo, guardi. L'articolo 1 non parla assolutamente di immatricolazione. Lo leggo per il Collegio: "Il materiale rotabile impiegato dalle imprese ferroviarie sull'infrastruttura ferroviaria nazionale". Non si parla di immatricolazione, scusi eh. Lei fa interpretazioni, ma "il materiale rotabile impiegato", non dice "immatricolato". "Impiegato" è una cosa, "immatricolato" è un'altra. Quindi è l'articolo 1.

PRESIDENTE - Quindi...

P.M. GIANNINO - Riferito a tutte le imprese ferroviarie.

PRESIDENTE - Quindi qual è la domanda?

P.M. GIANNINO - Come l'avete... come è stato applicato da Trenitalia per ottemperare a quest'obbligo normativo dell'articolo 1 della 23 del 2004, che vincolava tutte le imprese ferroviarie a mantenere il materiale rotabile secondo i piani di manutenzione validati e depositati presso il gestore dell'infrastruttura, "materiale rotabile impiegato dalle imprese"?

PRESIDENTE - Quindi il riferimento, ingegnere...

P.M. AMODEO - Chiedo scusa Presidente, già dal 2000, nella domanda di prima, per (sovrapposizione di voci)...

PRESIDENTE - Pubblico Ministero...

P.M. AMODEO - ...l'immatricolazione...

PRESIDENTE - Pubblico Ministero...

P.M. AMODEO - ...occorreva depositare i piani di manutenzione.

Quindi questo ribadisce nel 2004...

PRESIDENTE - No, ma Pubblico Ministero...

P.M. AMODEO - ...quello che già era previsto nel 2000.

PRESIDENTE - Non era a lei la domanda che faceva il collega.

La faceva all'ingegnere. Doveva rispondere...

P.M. GIANNINO - Come Trenitalia ha adempiuto (sovrapposizione di voci)...

PRESIDENTE - Ingegnere, ingegnere...

P.M. GIANNINO - ...a questa norma?

PRESIDENTE - Poi la norma ce la guardiamo, ce la leggiamo.

Ingegnere, il concetto è su quel termine "impiegato" che il Pubblico Ministero voleva un chiarimento da lei.

TESTE CAPOSCIUTTI - Allora...

PRESIDENTE - Come l'avete concretamente attuato?

TESTE CAPOSCIUTTI - Per quanto riguarda i carri, i carri o in generale i rotabili dove Trenitalia era responsabile della manutenzione, i piani sono sempre stati regolarmente consegnati o a R.F.I.-Cesifer o all'Agenzia nazionale, quando poi è passato in regime dell'Agenzia. Per quanto riguarda i carri dove il detentore era un terzo ed era responsabile della manutenzione, io non so rispondere a questa domanda, cioè io non so se i piani erano stati depositati o meno. Ripeto comunque che il fatto che fossero stati depositati o meno a mio parere ha poca influenza dal punto di vista pratico-organizzativo, è solo una consegna di carta. La cosa importante è che...

e quello noi ci volevamo assicurare, che ci fosse un detentore responsabile di manutenzione e che un'autorità avesse approvato quel piano di manutenzione.

P.M. GIANNINO - Senta, sempre rimanendo nell'ambito della stessa prescrizione, l'articolo 3 riferisce - e ancora non si parla di immatricolazione, come lei sostiene, ma di materiale rotabile impiegato - l'articolo 3, lo leggo: "Le imprese ferroviarie che effettuano servizi sull'infrastruttura ferroviaria nazionale"...

PRESIDENTE - Pubblico Ministero...

P.M. GIANNINO - ..."devono garantire" - premessa per la domanda - "devono garantire che i piani di manutenzione vengano correttamente rispettati ed applicati". Visto che non li hanno mai chiesti prima dell'incidente di Viareggio, visto che non erano depositati presso R.F.I., cosa ha fatto Trenitalia per garantire, pur non avendoli richiesti e pur non avendoli depositati, cosa ha fatto per garantire che venissero rispettati e quindi che le manutenzioni venissero correttamente eseguite nel rispetto dei piani di manutenzione, in ossequio all'articolo 3 della stessa disposizione 23 del 2004?

TESTE CAPOSCIUTTI - Ma, ripeto, Trenitalia si è assicurata che il detentore avesse... fosse responsabile della manutenzione, che i piani di manutenzione fossero approvati e depositati da un ente terzo, in questo caso abbiamo i piani di manutenzione fatti secondo le regole

V.P.I., che sono la traslazione di quelle che erano le regole utilizzate dalla D.B., quindi su questo avevamo... non avevamo... come dire, avevamo piena fiducia, non avevamo ragioni sulla base dei ritorni di esercizio di dubitare e quindi Trenitalia si è assicurata di questo, cioè si è assicurata che ci fosse un detentore con un soggetto responsabile della manutenzione, che avesse il piano approvato.

P.M. GIANNINO - Ecco, ma come ha fatto, visto che questi piani Trenitalia non li ha mai chiesti né visti? Si è limitata a noleggiare il carro da un detentore estero. Se il detentore estero questi piani di manutenzione non li rispettava, non li aveva depositati... Trenitalia non li ha mai chiesti questi piani, quindi come ha fatto ad intraprendere queste azioni preventive di cui mi parla...

TESTE CAPOSCIUTTI - Ma Trenitalia...

P.M. GIANNINO - (sovrapposizione di voci)

TESTE CAPOSCIUTTI - Trenitalia... Trenitalia ha... Trenitalia ha verificato... l'impresa ferroviaria ha verificato che il detentore fosse... avesse... fosse il responsabile della manutenzione e fosse certificato. Una volta fatto questo, noi non siamo entrati nel merito del piano di manutenzione, anche perché il piano di manutenzione è specifico di ogni carro e di ogni tipologia di carro. Ricordo che nel caso specifico non c'è stato un problema di applicazione del piano di manutenzione intesa come

sequenza di attività. C'è stato un problema di esecuzione.

P.M. GIANNINO - Arriviamo proprio al punto, perché invece è esattamente... è andata esattamente così. E la domanda successiva arriva proprio al punto. Cosa ha fatto l'impresa ferroviaria che effettuava servizi sull'infrastruttura ferroviaria nazionale, con il carro incidentato per garantirsi la disponibilità dei seguenti dati: rintracciabilità delle operazioni di manutenzioni effettuate, modalità di intervento, indicazione degli operatori che hanno effettuato gli interventi, copia originale di tali manutenzioni e quindi per garantirsi la tracciabilità di questo assile? Perché è sempre l'articolo 3.

PRESIDENTE - Cosa ha fatto? La domanda era chiara.

P.M. GIANNINO - Cosa ha fatto Trenitalia per adempiere a questi altri obblighi previsti dall'articolo 3: rintracciabilità delle manutenzioni, modalità di intervento...

PRESIDENTE - L'ha già detto.

P.M. GIANNINO - ...e via dicendo?

TESTE CAPOSCIUTTI - Sì, sì.

PRESIDENTE - Sentiamo.

TESTE CAPOSCIUTTI - Ma, allora...

PRESIDENTE - Non cambia...

TESTE CAPOSCIUTTI - Non cambia la risposta. Il detentore è

responsabile della manutenzione, per cui nel momento in cui Trenitalia fa un contratto con il detentore che è responsabile della manutenzione, a lui spetta l'obbligo della tracciabilità e quant'altro. Ripeto, Trenitalia interviene direttamente, e siamo intervenuti nel caso di altri detentori, quando si sono avuti problemi specifici.

PRESIDENTE - Specificità. Mi pare abbastanza chiara questa posizione. Io cambierei argomento.

P.M. AMODEO - Una domanda sola, mi perdoni. Senta, lei mi conferma che dal momento del suo ingresso in Italia nel 2005 fino al giorno ahimè del disastro di Viareggio il carro dell'incidente è sempre stato trainato da Trenitalia?

TESTE CAPOSCIUTTI - Sulla base degli atti e dei documenti che ho potuto leggere sì.

P.M. AMODEO - Va bene. Grazie.

P.M. GIANNINO - In merito al sistema di gestione della sicurezza, il sistema di gestione di Trenitalia prevedeva dei processi atti a tenere sotto controllo le attività dei terzi? Nella specie ovviamente per "terzi" mi riferisco alle attività manutentive effettuate da terzi. Se sì me li indica?

TESTE CAPOSCIUTTI - Allora, in generale il sistema di gestione della sicurezza di Trenitalia dà anche delle specifiche norme sulle attività fatte da terzi. Pensiamo ad esempio alle imprese che intervengono a fare la manutenzione su

alcune parti per conto di Trenitalia o che fanno dei servizi per Trenitalia, sulla manovra, su varie attività. Quindi in generale c'è un sistema di controllo che viene... che viene esercitato secondo varie forme, a seconda che si parli di organi di sicurezza o non sicurezza, e a seconda anche di quelle che sono le attività.

P.M. GIANNINO - Mi vuole specificare in questo caso...

TESTE CAPOSCIUTTI - Scusi, questo... questo in generale, chiaramente. Questo in generale.

P.M. GIANNINO - Ecco (sovrapposizione di voci) nel caso specifico...

TESTE CAPOSCIUTTI - Nel caso specifico del detentore... nel caso specifico del detentore...

P.M. GIANNINO - Cosa prevede l'SGS di Trenitalia?

TESTE CAPOSCIUTTI - Ripeto quello che ho detto prima, cioè nel caso specifico del detentore dobbiamo assicurarci che sia ben identificato chi è il responsabile della manutenzione, tant'è che poi in un'evoluzione successiva del registro nazionale istituito dall'Agenzia intorno al 2010-2011 è stato chiaramente identificato che per ogni rotabile ci devono essere tre figure, che possono essere diverse ma devono essere chiaramente identificate, cioè proprietario, detentore e chi fa la manutenzione. Quindi Trenitalia si è assicurata che fosse certo chi facesse la manutenzione e si riservava la facoltà di fare attività

specifiche sulla base di ritorni particolari.

P.M. GIANNINO - Senta, lei è al corrente, visto che tutto era riposto nell'affidamento verso un'entità inesistente, che è il detentore, lei è al corrente che con il *memorandum of understanding* del maggio 2009, siamo a maggio 2009, quindi poche settimane prima dell'incidente, le parti, le imprese ferroviarie, i proprietari e i detentori ancora si riunivano per cercare di individuare le modalità di ripartire questi affidamenti e queste responsabilità, in particolare proprio per le manutenzioni? Lei sa che nel memorandum del maggio 2009 ancora c'erano tavoli aperti per decidere chi doveva fare cosa?

TESTE CAPOSCIUTTI - Ma, questi tavoli aperti erano su questioni - se ricordo - molto di dettaglio. Il fatto che era chiaro chi era il responsabile della manutenzione, ripeto, per Trenitalia questo era chiaro dal 2006.

P.M. GIANNINO - Perché è nata la figura che doveva poi in realtà essere attuata. E infatti il memorandum del maggio 2009, con quel documento più volte citato e depositato nel maggio 2009 si cercava ancora di individuare i criteri per ripartire le responsabilità che lei oggi mi dà per certe. E' a conoscenza o no di questo memorandum del maggio 2009, in cui si dà atto...

TESTE CAPOSCIUTTI - Io...

P.M. GIANNINO - ...che da lì in poi si doveva cercare...

PRESIDENTE - Un attimo.

P.M. GIANNINO - (sovrapposizione di voci) i criteri per arrivare all'individuazione di un soggetto responsabile della manutenzione?

PRESIDENTE - Non stiamo registrando. Un attimo.

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - Sì, sì, no, la domanda è registrata.

P.M. GIANNINO - È al corrente che al maggio del 2009...

PRESIDENTE - Sì, sì, no, Pubblico Ministero, un attimo. Si può ripartire. Prego, ingegnere.

TESTE CAPOSCIUTTI - Sì. Allora, io sono al corrente che vi erano in corso delle discussioni, dei tavoli sull'andare a definire nel dettaglio la figura di ECM, *Entity in Charge of Maintenance*, che sarà poi ufficialmente istituita, se ricordo bene, nel 2011, che prevede la certificazione da parte di un terzo di un *notify body* dell'entità che fa la manutenzione, che potrebbe anche essere diversa dal detentore. Però ripeto, il fatto che il detentore fosse responsabile della manutenzione era chiaro fin dal 2006.

P.M. GIANNINO - Senta, quindi, al di là della inesistenza di procedure specifiche nell'SGS, vi sono invece delle valutazioni in merito ai rischi, quindi vi sono documenti, procedure documentate relative alla individuazione dei rischi generati dal mutamento che è intervenuto nel 2006? Perché nel 2006 c'è stata l'esternalizzazione della manutenzione, diciamo così. C'è

stata una valutazione di cosa poteva generare in termini di rischio la perdita del contatto diretto con la manutenzione che veniva da lì in poi a dover essere affidata ad enti esteri? C'è una valutazione del rischio (sovrapposizione di voci)?

TESTE CAPOSCIUTTI - Ma, allora, anche... anche nel regime precedente del RIV la manutenzione era fatta da più soggetti, perché ad esempio il RIV prevedeva che un carro italiano che andava all'estero o viceversa, potessero essere fatti degli interventi manutentivi in regime di scambio, previo ad esempio scambio di materiali e quant'altro, quindi il fatto che la manutenzione non era fatta tutta totalmente da Trenitalia, era un fatto che c'era anche prima, che quindi è continuato dopo il 2006 e quindi sotto questo punto di vista non è stato, ripeto, fatta alcuna... individuato alcun rischio specifico. La cosa importante che...

P.M. GIANNINO - Ma chiedo scusa, all'esito di una valutazione? Mi indica qual è il documento... qual è la procedura, il processo documentato per affermare...? Perché me lo afferma... me lo afferma lei che non c'è un rischio. La società ha effettuato una valutazione per giungere a questo risultato?

TESTE CAPOSCIUTTI - Ma, ha effettuato una valutazione sulla base di quello che era...

P.M. GIANNINO - In quale documento?

TESTE CAPOSCIUTTI - ...il regime precedente.

P.M. GIANNINO - In quale documento?

TESTE CAPOSCIUTTI - Questo non so citarlo. Però ripeto, ci si basa su quelli che sono i ritorni di esperienza e quelle che sono le valutazioni, e non è cambiato niente dal punto di vista di questo regime perché comunque anche prima venivano fatte le manutenzioni presso le reti estere.

P.M. GIANNINO - Lei mi ha parlato di scambio di pezzi di ricambio.

TESTE CAPOSCIUTTI - Sì.

P.M. GIANNINO - In questo caso c'è stato uno scambio di pezzi di ricambio, quindi Trenitalia ha mandato proprio materiale perché l'officina estera lo montasse?

TESTE CAPOSCIUTTI - Allora...

P.M. GIANNINO - Non mi sembra.

TESTE CAPOSCIUTTI - No, nel caso specifico no.

P.M. GIANNINO - Ah, ecco.

TESTE CAPOSCIUTTI - Nel caso specifico no, però in generale... questo... ho fatto l'esempio per far capire che in generale era una prassi consolidata e regolata il fatto di fare la manutenzione di un carro presso una rete estera, o di un carro estero in Italia. Così come c'è la facoltà... il detentore è responsabile della manutenzione.

P.M. GIANNINO - Mi sembra che (sovrapposizione di voci)...

TESTE CAPOSCIUTTI - No, no, aspetti, aspetti... ma c'è la facoltà per l'impresa ferroviaria di fare piccoli interventi di manutenzione, come mi ricordo ha testimoniato anche l'ingegner Paoletti, fino a 850 euro.

P.M. GIANNINO - Senta, quindi lei mi ha detto che il tutto veniva effettuato sulla base dei ritorni di esperienza, che non c'è stata una valutazione da parte di Trenitalia. In merito ai ritorni di esperienza e ai dati statistici quindi, immagino io, sarà anche al corrente che i treni merci sono il 20 per cento del traffico ferroviario nazionale e che questo 20 per cento di traffico genera l'80 per cento degli incidenti ed inconvenienti. Questo è un indicatore. E' stato valutato? E' stato preso in considerazione? Anche questo, in quale dvr, in quale documento, in quale processo documentato è stato valutato questo indicatore, che il 20 per cento di traffico genera l'80 certo degli incidenti e inconvenienti?

TESTE CAPOSCIUTTI - Ma...

P.M. GIANNINO - Lei ha parlato di azioni che venivano intraprese solo sulla base di indicatori.

TESTE CAPOSCIUTTI - Ma, allora... sì, sì.

P.M. GIANNINO - Di ritorni di esperienza. E ha parlato di settemila treni. Ora, settemila treni...

PRESIDENTE - Sì, sì, va bene, la domanda è ammessa.

P.M. GIANNINO - ...sono anche i regionali...

PRESIDENTE - Prego, prego, prego.

P.M. GIANNINO - ...gli intercity...

PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci)

P.M. GIANNINO - I treni merci sono molti meno di settemila al giorno.

PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci)

TESTE CAPOSCIUTTI - Allora... allora, innanzitutto questo 80 per cento di inconvenienti mi sembra un po' generico, nel senso dobbiamo capire che inconvenienti sono.

P.M. GIANNINO - Si tratta... sono... incidenti e inconvenienti nel sistema ferroviario sono classificati, c'è scritto nelle norme cos'è un inconveniente (sovrapposizione di voci)...

TESTE CAPOSCIUTTI - Okay, okay, okay.

P.M. GIANNINO - Siamo d'accordo?

TESTE CAPOSCIUTTI - Certo, è assolutamente codificato. Direi che i treni merci hanno delle specificità rispetto ai treni viaggiatori, hanno delle specificità tant'è che vengono fatte... specificità perché ci sono delle merci, ci sono dei carichi maggiori, ci sono delle sollecitazioni maggiori, tant'è che vengono fatti tutta una serie di provvedimenti sia manutentivi che di verifica particolari, quindi è già stato compreso nell'analisi di rischio. Faccio un esempio. La cosiddetta verifica viene fatta sistematicamente per ogni treno merci in partenza, cosa che invece non viene fatta per i treni viaggiatori. Per i treni merci viene fatta in certe

condizioni anche una verifica dopo 700 chilometri, cioè a metà del percorso, cosa che non viene fatta per i treni viaggiatori. Quindi sono delle specificità che ha il traffico merci proprio perché è un traffico che ha sollecitazioni per certe misure direi diverse.

P.M. GIANNINO - E queste verifiche che vengono fatte ad ogni partenza sono sempre quelle che fa il verificatore col martelletto sul marciapiede alla partenza del treno. E' corretto?

TESTE CAPOSCIUTTI - Sono le verifiche che vengono fatte dal verificatore, sì.

P.M. GIANNINO - Senta, lei prima ha parlato di dati provenienti da viaggi... da circa settemila carri al giorno.

TESTE CAPOSCIUTTI - Settemila...

P.M. GIANNINO - Lei ha detto...

TESTE CAPOSCIUTTI - No, settemila treni.

P.M. GIANNINO - Settemila treni.

TESTE CAPOSCIUTTI - Settemila treni.

P.M. GIANNINO - Settemila treni, esatto. Settemila treni al giorno.

TESTE CAPOSCIUTTI - Sì, sì.

P.M. GIANNINO - Di questi settemila quanti sono i carri che trasportano merci pericolose, al giorno? Trenitalia quanti ne porta?

TESTE CAPOSCIUTTI - A memoria non ricordo. Posso dire che di

questi settemila treni circa - poi questo dato chiaramente si è evoluto nel corso degli anni - ma circa 400 sono treni merci. Gli altri sono treni viaggiatori.

P.M. GIANNINO - E di questi 400...?

TESTE CAPOSCIUTTI - Di questi 400 quelli con merci pericolose non... non ne ho idea, ma non ritengo che siano più di 50-60, però ripeto, non ho il dato preciso.

P.M. GIANNINO - Quindi non settemila.

TESTE CAPOSCIUTTI - Come?

P.M. GIANNINO - Non settemila.

TESTE CAPOSCIUTTI - Assolutamente no. No, no. No, ma settemila parlavo di treni, non di...

P.M. GIANNINO - No, siccome si parla di un treno merci volevo precisarlo.

TESTE CAPOSCIUTTI - Chiaramente, quando si parla di treno si intende che come minimo ha 15-20 carri.

P.M. GIANNINO - Senta, all'interno della società Trenitalia è stato mai posto in essere un programma per la verifica dei parametri RAM o RAMS? E' stata rispettata la procedura per la verifica dei parametri RAMS?

TESTE CAPOSCIUTTI - Sì, normalmente facciamo la verifica dei parametri RAMS, quindi affidabilità, disponibilità, manutenibilità, sicurezza, sostanzialmente sul materiale rotabile, in particolare nel primo periodo di esercizio del materiale rotabile.

P.M. GIANNINO - Mi indica qual è il documento Trenitalia nel

caso delle merci pericolose?

TESTE CAPOSCIUTTI - Sulle merci pericolose, sulle RAM direi che è... allora, sostanzialmente sulle RAM delle merci pericolose si va a vedere il tema della S, della safety sostanzialmente.

P.M. GIANNINO - Della sicurezza.

TESTE CAPOSCIUTTI - Della sicurezza.

P.M. GIANNINO - Mi dice Trenitalia in quale documento l'ha fatto?

TESTE CAPOSCIUTTI - Ora a memoria non ricordo qual è il documento. E' un... diciamo che è un documento che rientra nel sistema di gestione della sicurezza e rientra nell'analisi di quelli che sono gli indicatori.

P.M. GIANNINO - Lo so, sono d'accordo. Perfetto. E mi dice Trenitalia in quale documento l'ha fatto? Sono d'accordissimo che rientra, va fatto, riguarda la sicurezza.

TESTE CAPOSCIUTTI - Non...

P.M. GIANNINO - Mi indica qual è il processo interno a Trenitalia che rispetta questi requisiti?

TESTE CAPOSCIUTTI - No, non ricordo a memoria qual è questo.

P.M. GIANNINO - Ma ricorda se c'è o non c'è?

TESTE CAPOSCIUTTI - Vengono fatte le analisi...

P.M. GIANNINO - Non in generale, lo so che vengono fatte perché lo prescrive la norma. Trenitalia l'ha fatta, sì o no?

TESTE CAPOSCIUTTI - Sulle merci pericolose?

P.M. GIANNINO - Sì.

TESTE CAPOSCIUTTI - Rientra nell'analisi che è stata fatta nel documento di valutazione dei rischi sulle merci pericolose, quindi è stato verificato il tipo di trasporto, il tipo di merce che viene trasportata, l'itinerario percorso, la velocità e tutto.

P.M. GIANNINO - E questo è ciò che richiede...

TESTE CAPOSCIUTTI - Questo...

P.M. GIANNINO - ...la 50126 per il rispetto dei parametri RAM e RAMS, verificare quando è stato (sovrapposizione di voci)...

AVV. SCALISE - Presidente, c'è opposizione a questa domanda.

P.M. GIANNINO - Ha risposto che è stato fatto (sovrapposizione di voci)...

AVV. SCALISE - Non si può chiedere (sovrapposizione di voci)...

TESTE CAPOSCIUTTI - La 50... allora, la 50126...

AVV. SCALISE - Non si può chiedere (sovrapposizione di voci)...

TESTE CAPOSCIUTTI - ...è molto più ampia, la 50126 è molto più ampia.

PRESIDENTE - Pubblico Ministero, non è ammessa la domanda in questi termini.

P.M. GIANNINO - È stato predisposto un dossier...

PRESIDENTE - No, no, parlavo con il suo collega che oggi è di

buonumore.

P.M. GIANNINO - È stato predisposto un dossier di sicurezza sul materiale rotabile?

TESTE CAPOSCIUTTI - Mi scusi, "è stato predisposto"...?

P.M. GIANNINO - E' stato predisposto un dossier di sicurezza sul materiale rotabile?

TESTE CAPOSCIUTTI - Però mi scusi...

P.M. GIANNINO - Per il materiale rotabile di cui parliamo, su quello noleggiato.

TESTE CAPOSCIUTTI - Però mi scusi, questa domanda non... non riesco a rispondere perché è molto generica.

P.M. GIANNINO - Sa cos'è un dossier di sicurezza ai sensi della 50126?

TESTE CAPOSCIUTTI - Certo, è un documento che...

P.M. GIANNINO - Un dossier...

TESTE CAPOSCIUTTI - Allora, è un documento che descrive il materiale rotabile, che descrive quali sono i piani di manutenzione utilizzati, che descrive quali sono le operazioni che devono essere fatte, eccetera. Allora, noi...

P.M. GIANNINO - Ecco. Questo dossier Trenitalia l'ha fatto? E se non l'ha fatto lo ha chiesto a F.S. Logistica o a G.A.T.X.?

TESTE CAPOSCIUTTI - Noi per ogni... per ogni rotabile che è in circolazione abbiamo quelli che sono i manuali e le indicazioni per l'uso, perché l'uso chiaramente fa parte

delle attività di carico, di scarico e di verifica di Trenitalia. Poi abbiamo, per i mezzi di proprietà, i piani di manutenzione; per i mezzi non di proprietà, abbiamo il detentore che si occupa dei piani di manutenzione.

P.M. GIANNINO - Quindi per i carri noleggiati non è stata applicata questa procedura. Non guardi sempre di là, per favore.

TESTE CAPOSCIUTTI - No, no (sovrapposizione di voci)...

P.M. GIANNINO - Per i carri noleggiati è stata applicata o no questa procedura?

PRESIDENTE - Pubblico Ministero, la prego.

P.M. GIANNINO - Non deve sempre guardare gli avvocati quando faccio una domanda che lo imbarazza.

PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci)

TESTE CAPOSCIUTTI - No, no, no, no, non guardo gli avvocati.

PRESIDENTE - Possiamo... possiamo...

AVV. SCALISE - Presidente, però...

PRESIDENTE - Possiamo dare per scontato che sia assolutamente superflua questa (sovrapposizione di voci)...

AVV. SCALISE - Meno male che all'inizio di udienza ha fatto riferimento alle polemiche, così...

PRESIDENTE - Ingegnere...

TESTE CAPOSCIUTTI - Mi scusi...

PRESIDENTE - Ingegnere, ha capito la domanda?

TESTE CAPOSCIUTTI - Comunque...

P.M. GIANNINO - L'ha capita. Per i carri noleggiati è stata effettuata questa procedura o no?

TESTE CAPOSCIUTTI - Ripeto, vengono fatte sul trasporto le analisi di valutazione del rischio. Per quanto riguarda il materiale rotabile vengono analizzati quelli che sono i piano di manutenzione, tutti gli interventi e i ritorni di esperienza. Questo è quello che facciamo.

P.M. GIANNINO - Per il materiale rotabile che si è sfasciato a Viareggio...

TESTE CAPOSCIUTTI - Sì.

P.M. GIANNINO - ...è stata fatta o no?

PRESIDENTE - E' sempre la stessa la risposta.

TESTE CAPOSCIUTTI - Nello specifico...

PRESIDENTE - E' sempre la stessa.

TESTE CAPOSCIUTTI - Nello specifico no.

P.M. GIANNINO - Ci voleva tanto?

PRESIDENTE - Pubblico Ministero, però la prego di non fare commenti di vario tipo.

P.M. GIANNINO - Però è dura, Presidente.

PRESIDENTE - No, no, ma non li faccia, Pubblico Ministero, la prego, non li faccia.

P.M. GIANNINO - Mi conferma...

PRESIDENTE - Anche il pubblico, ovviamente anche il pubblico è pregato di tacere, per favore.

P.M. GIANNINO - Mi conferma che le valutazioni che ha effettuato sono quelle che riguardano la movimentazione

del carico negli scali merci, quando parlava di gocciolamento, tenuta, che riguarda il carico e scarico della movimentazione delle merci negli scali?

TESTE CAPOSCIUTTI - Sì, negli scali o anche in linea. Chiaramente poi l'evento viene verificato negli scali.

P.M. GIANNINO - Quindi nelle soste durante le verifiche.

TESTE CAPOSCIUTTI - La verifica può essere fatta nelle soste, oppure viene fatta nelle... non solo nelle soste degli scali merci terminali, ma anche in altri tipi di soste.

P.M. GIANNINO - Per quanto riguarda il trasporto invece era stata effettuata un'analogha valutazione?

TESTE CAPOSCIUTTI - No, perché non c'erano segnali premonitori.

P.M. GIANNINO - Senta, lei ha parlato, in relazione alle valutazioni dei rischi di gocciolamento, e quindi nel carico e scarico, anche dei piani di emergenza predisposti per l'occorrenza. Io però sto leggendo la NEIF numero 12 del 05 agosto 2008, trasporto delle merci pericolose sull'infrastruttura ferroviaria nazionale e gestione dell'emergenza. Si parla di trasporto, non carico e scarico.

TESTE CAPOSCIUTTI - Sì.

P.M. GIANNINO - Nella NEIF 12 del 05/08/2008, che parla di trasporto, si parla di gestione dell'emergenza in linea, e tra i vari scenari incidentali presi in considerazione, quindi ad incidente avvenuto, perché valutazioni

preventive solo - lei ha detto - sono state effettuate per carico e scarico, in questa NEIF si parla della tipologia della merce pericolosa coinvolta nell'incidente. Come mai c'è un documento che predispone alla gestione dell'emergenza, compresi danni, distruzioni e feriti in caso di incidente? E' mai successa una cosa del genere causata da un gocciolamento?

TESTE CAPOSCIUTTI - No, il gocciolamento chiaramente non crea questo.

P.M. GIANNINO - Il gocciolamento è un incidente?

TESTE CAPOSCIUTTI - È un evento pericoloso, ma direi...

P.M. GIANNINO - Non è incidente.

TESTE CAPOSCIUTTI - ...non è incidente. Allora, la NEIF stabilisce tutte le operazioni da fare al carico, allo scarico, ma anche durante la marcia, perché...

P.M. GIANNINO - In caso di incidente.

TESTE CAPOSCIUTTI - In caso di incidente, certo.

PRESIDENTE - Facciamo rispondere, Pubblico Ministero.

TESTE CAPOSCIUTTI - Certo, in caso di incidente. In caso di incidente e in qualunque... in qualunque situazione. Ad esempio, in caso di sversamenti per vario motivo disciplina dove il treno deve essere fermato. Ad esempio può essere fermato soltanto in alcuni scali particolari, dotati ad esempio di antincendio e di quant'altro. Prima lei ha detto, riferendosi agli eventi pericolosi, se erano stati considerati quelli relativi all'incidente

specifico. Ricordiamoci che l'incidente specifico è causato da un qualcosa che è slegato dal mondo delle merci pericolose, è legato alla rottura di un assile, che è un evento che può capitare su qualunque tipo...

P.M. GIANNINO - La domanda era un'altra.

TESTE CAPOSCIUTTI - No, lei è come se avesse detto che non abbiamo fatto una valutazione specifica su quello che è successo.

P.M. GIANNINO - No, l'ha detto lei questo, l'ha detto lei. Io ho fatto la domanda e lei me l'ha detto.

TESTE CAPOSCIUTTI - L'evento che ha causato l'incidente è un evento che non si può assolutamente inserire negli indicatori di sicurezza sulle merci pericolose, nell'indicatore 13; è un evento di altra natura, rottura dell'assile, rispetto al quale le precauzioni sono altre, e cioè sono quella di fare i controlli a ultrasuoni, fatti in un certo modo e quant'altro.

P.M. GIANNINO - Sono d'accordissimo con lei. Proprio in proposito, lei è al corrente che l'ERA tra il 2007 e il 2009 ha emanato specifiche raccomandazioni proprio indicando nel controllo delle manutenzioni di inserire anche la verifica delle procedure manutentive nelle valutazioni del rischio che Trenitalia non ha mai fatto? Nel 2009 in particolare, che è un aggiornamento a un documento del 2007, si parla di "verifiche e ambito di applicazione, modifiche operative, procedure di

manutenzione", "nel metodo comune di sicurezza il termine "sistema" si riferisce a tutti gli aspetti di un sistema, compresa la manutenzione", e questo documento dell'ERA dal 2007 al 2009 indicava, raccomandava proprio di inserire le valutazioni dei rischi...

AVV. SCALISE - Presidente, però...

P.M. GIANNINO - ...anche nell'ambito (sovrapposizione di voci)...

AVV. SCALISE - Scusi Presidente, questa è una discussione, non è una domanda.

P.M. GIANNINO - Cosa ha fatto Trenitalia almeno per adeguarsi a queste raccomandazioni dell'ERA tra il 2007 e il 2009, che più volte e più volte raccomandava...

PRESIDENTE - Va bene.

P.M. GIANNINO - ...di inserire...

TESTE CAPOSCIUTTI - Sì.

P.M. GIANNINO - ...le verifiche delle manutenzioni...

TESTE CAPOSCIUTTI - Sì.

P.M. GIANNINO - ...nelle proprie valutazioni dei rischi? Perché non è vero che non era prevedibile.

TESTE CAPOSCIUTTI - Sì. Allora, Trenitalia proprio nell'aggiornamento del certificato di sicurezza, che è stato raggiunto nel dicembre 2008, con particolare attenzione anche da parte dell'Agenzia, è stata messa proprio sulla procedura e sui documenti di valutazione del rischio.

P.M. GIANNINO - Compresa la manutenzione?

TESTE CAPOSCIUTTI - Comprendendo tutti i...

P.M. GIANNINO - Ma l'ERA lo chiedeva dal 2007.

PRESIDENTE - Pubblico Ministero, però...

TESTE CAPOSCIUTTI - Quindi...

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - No, no, no, ma...

TESTE CAPOSCIUTTI - No, no, no, no, no.

PRESIDENTE - ...lei (sovrapposizione di voci) di rispondere.

TESTE CAPOSCIUTTI - Aspetti, aspetti. Le voglio dire che quello che ha indicato l'ERA sulle valutazioni di rischio di tutto il sistema, compreso ovviamente la manutenzione, è una cosa che è stata recepita fin da subito dall'Agenzia nazionale, nata nel 2008, tant'è che nel certificato di sicurezza che è stato dato il 12 dicembre 2008, quindi il primo certificato di sicurezza dato dall'Agenzia e in vigore all'atto dell'incidente di Viareggio, particolare attenzione è stata data proprio sulla procedura sulle valutazioni del rischio, e quindi Trenitalia ha recepito questo. Quindi Trenitalia ha fatto uno sforzo normativo per recepire queste indicazioni dell'ERA.

P.M. GIANNINO - Solo quando l'ha prescritto... no, l'ERA o l'Agenzia, scusi? Parla dell'Agenzia europea o dell'Agenzia italiana?

TESTE CAPOSCIUTTI - Sto parlando dell'ERA, l'Agenzia europea.

P.M. GIANNINO - Dell'ERA.

TESTE CAPOSCIUTTI - A cascata Agenzia.

P.M. GIANNINO - Ecco, ma prima di queste imposizioni, tra il 2007 e il 2009 queste raccomandazioni di fare la stessa cosa, di inserire le manutenzioni nelle valutazioni dei rischi, di inserire il controllo del rischio derivante dal fattore umano e quindi di inserire il controllo del rischio derivante dall'errore umano in sede di manutenzione, l'ERA lo chiedeva dal 2007 a gennaio 2009; Trenitalia lo ha mai fatto, almeno adeguandosi a queste raccomandazioni del 2007...

TESTE CAPOSCIUTTI - Sì.

P.M. GIANNINO - ...del 2008, di gennaio 2009 dell'ERA?

TESTE CAPOSCIUTTI - Direi di sì, direi di sì.

P.M. GIANNINO - Dove (sovrapposizione di voci)...

TESTE CAPOSCIUTTI - La valutazione... la valutazione del rischio di errore umano nelle operazioni di manutenzione è stata fatta da sempre, recepita in varie comunicazioni, tant'è che in alcune operazioni ad esempio si prevede la ridondanza delle operazioni, o la ridondanza del personale, o la ridondanza delle apparecchiature e quant'altro, quindi direi che in linea generale Trenitalia questo l'ha recepito.

P.M. GIANNINO - E in linea particolare sui carri noleggiati che guarda caso portavano merci pericolose li ha applicati questi criteri, quindi di inserire queste

valutazioni del rischio, la ridondanza, la verifica supplementare? Sappiamo tutti cos'è la ridondanza.

TESTE CAPOSCIUTTI - Allora...

P.M. GIANNINO - Nel caso specifico...

TESTE CAPOSCIUTTI - Nel caso...

P.M. GIANNINO - ...l'ha applicata?

TESTE CAPOSCIUTTI - Nel caso specifico...

P.M. GIANNINO - E se sì (sovrapposizione di voci)...

TESTE CAPOSCIUTTI - Ripeto, il detentore era responsabile della manutenzione e quindi è il detentore che va a indicare quelle che sono le operazioni, le eventuali ridondanze, le eventuali tarature diverse che vanno fatte.

P.M. GIANNINO - Ecco, però il controllo del rischio lo deve fare l'impresa che li utilizza. Quindi parlavamo di ridondanza per l'utilizzatore, perché la valutazione del rischio la fai se lo utilizzi il carro.

TESTE CAPOSCIUTTI - Certo.

P.M. GIANNINO - Quindi che la facesse o la dovesse fare G.A.T.X., premesso che in nessun documento Trenitalia ha mai chiesto a G.A.T.X. (sovrapposizione di voci)...

TESTE CAPOSCIUTTI - Certo, certo.

P.M. GIANNINO - ...Trenitalia nei propri documenti li ha applicati questi criteri di ridondanza (sovrapposizione di voci)...

TESTE CAPOSCIUTTI - Allora, i criteri... i criteri di

ridondanza...

P.M. GIANNINO - (sovrapposizione di voci)

TESTE CAPOSCIUTTI - I criteri di ridondanza, o i criteri di modifica o rafforzamento di un controllo, seguono sempre il principio della statistica degli eventi. Se non vi sono eventi precursori o non vi sono segnali particolari, non c'è ragione per fare questa attività.

PRESIDENTE - Va bene.

P.M. GIANNINO - Senta, l'Agenzia nazionale... ha parlato quindi delle prescrizioni dell'Agenzia in materia di tracciabilità. L'Agenzia nazionale ha effettuato i primi audit a partire dalla fine del 2008. E' corretto?

TESTE CAPOSCIUTTI - Dunque, l'Agenzia... l'Agenzia è nata nel 2008. Mi sembra che i primi audit li ha fatti nel 2009.

P.M. GIANNINO - Addirittura. Quindi soltanto nel 2009.

TESTE CAPOSCIUTTI - Sì, sì.

P.M. GIANNINO - E per quanto riguarda i rilievi sulle porte e sulle cabine(?) passeggeri è vero o no che sono stati mossi in seguito alla chiamata e all'intervento derivato dall'incidente occorso, quindi l'Agenzia è intervenuta in sede di incidente e che in sede di relativa inchiesta ha ravvisato delle anomalie e ha imposto... ha effettuato le prescrizioni a Trenitalia?

TESTE CAPOSCIUTTI - Allora, l'Agenzia, sulla base di quella che è stata l'incidentalità, che ricordiamoci era un'incidentalità molto legata anche a comportamenti

errati, cioè gente che saliva in corsa sui treni, ha ravvisato però che fosse una casistica molto importante sulla sicurezza e ha dato delle prescrizioni a Trenitalia, delle indicazioni, anzi direi non solo a Trenitalia, a tutte le imprese ferroviarie che operano in Italia, per attivare sulle porte un sistema cosiddetto di lateralizzazione, che è un sistema particolare per proteggere le porte e che è specifico per l'Italia, cioè che nessun altro in Europa ha.

P.M. GIANNINO - Senta, avendo effettuato i primi audit nel 2009, lei è al corrente quanti e quali audit invece sono stati effettuati da R.F.I. nei confronti di Trenitalia per la verifica del rispetto dei piani di manutenzione, non delle porte, ma di altri organi di sicurezza? Se ci sono stati audit specifici e se sì se li indica.

TESTE CAPOSCIUTTI - Allora, nel regime precedente all'Agenzia, quindi quando...

P.M. GIANNINO - L'Agenzia ha iniziato a fare gli audit nel 2009.

TESTE CAPOSCIUTTI - Sì, sì, sì, sì.

P.M. GIANNINO - Quindi...

TESTE CAPOSCIUTTI - Allora, nel regime precedente all'Agenzia, quindi prima del 2008, ricordo che Cesifer ha fatto degli audit su problematiche specifiche sulla manutenzione o in generale sul funzionamento di alcune parti. Ora nel dettaglio non ricordo quando, però in generale direi di

sì, sono stati fatti.

P.M. GIANNINO - Senta, è al corrente, sempre per cercare di chiarire, o meglio per chiarire il presunto passaggio di competenze all'Agenzia sulle merci pericolose, è al corrente che il 20 marzo 2009, 20 marzo 2009, R.F.I. scriveva all'Agenzia, al direttore manutenzione, che bisognava provvedere da marzo 2009 in poi a individuare le modalità per addivenire al passaggio di competenze in capo all'Agenzia per il settore merci pericolose? Sto parlando della nota ANSF 144809 del 20 marzo 2009, protocollo (sovrapposizione di voci)...

AVV. MANDUCHI - Scusi Presidente, ma il teste ha parlato in esame del passaggio di competenze all'ANSF? Non mi pare.

P.M. GIANNINO - Ha parlato di prescrizioni dell'Agenzia (sovrapposizione di voci)...

AVV. MANDUCHI - Non mi pare che il tema specifico del passaggio di competenze sia stato trattato, per cui io mi oppongo.

PRESIDENTE - Prego.

TESTE CAPOSCIUTTI - No, nello specifico non...

P.M. GIANNINO - Non conosce il documento nel quale R.F.I. il 20 marzo 2009 chiede a tutti i soggetti coinvolti di iniziare ad individuare... "sarebbe"... lo leggo, che è più semplice, parliamo (audio insufficiente - parole incomprensibili)... "sarebbe opportuno definire (audio insufficiente - parole incomprensibili) trasporto merci

pericolose"...

PRESIDENTE - Pubblico Ministero, Pubblico Ministero, non la deve leggere, se non la conosce...

P.M. GIANNINO - Quindi è a conoscenza di questo documento in cui il 20 marzo (sovrapposizione di voci)...

TESTE CAPOSCIUTTI - No.

AVV. MITTONE - Ha già risposto.

TESTE CAPOSCIUTTI - No.

P.M. GIANNINO - (sovrapposizione di voci)

TESTE CAPOSCIUTTI - No.

P.M. GIANNINO - Ho finito, grazie.

PRESIDENTE - Avvocato Menzione.

P.M. AMODEO - Chiedo scusa, chiediamo di acquisire, la possiamo produrre tra mezz'ora perché basta soltanto stamparlo, la norma UNI-EN 50126 citata più volte dal collega, che si trova sulla home page del sito CEI-EN, e poi ci riserviamo di produrre la disposizione dell'ERA, quella citata dal collega, perché la stiamo facendo tradurre perché a differenza della prima, che è sinottica...

PRESIDENTE - D'accordo. Aspettiamo...

P.M. AMODEO - ...che è già tradotta dal sito CEI, non l'abbiamo ancora fatta tradurre.

PRESIDENTE - Aspettiamo che la produciate. Avvocato Menzione.

P.M. AMODEO - Prego?

PRESIDENTE - No, no, va bene.

P.M. AMODEO - (voce fuori microfono)

PRESIDENTE - Avvocato Menzione, prego.

Parte Civile - Avvocato Menzione

AVV. MENZIONE - Avvocato Menzione per la registrazione, scusandomi se il mio linguaggio non è molto tecnico, nonostante siamo alla fine dell'istruttoria dibattimentale praticamente ancora non l'ho acquisito pienamente. Comunque mi pare che lei... abbiamo parlato e lei ci ha riferito sul fatto che il gestore, vale a dire Trenitalia, può anche non contentarsi di ciò che appare dalla verifica, vale a dire da ciò che è scritto sul carro che deve essere trasportato e può richiedere al detentore ulteriori informazioni e addirittura delle relazioni su... ha fatto anche il caso specifico del trasporto di auto, con i problemi connessi. Volevo sapere: percentualmente, in rapporto per esempio al trasporto merci, in quanti casi è accaduto che venisse interpellato il detentore in maniera più approfondita?

TESTE CAPOSCIUTTI - Ma, allora, innanzitutto volevo ripetere che quando ci sono dei casi particolari, quindi di segnalazioni di incidentalità o di *near miss*, normalmente la richiesta non è solo di documentazione, che potrebbe essere fine a se stessa, ma è proprio di azioni...

AVV. MENZIONE - Sì, sì, questo...

TESTE CAPOSCIUTTI - ...che possono essere il controllo in più,

eccetera.

AVV. MENZIONE - ...l'abbiamo capito.

TESTE CAPOSCIUTTI - Quindi viene fatto quando ci sono dei casi specifici e reiterati di situazioni anomale. Ricordo che negli ultimi tre anni è stato fatto almeno con tre o quattro detentori, uno tra l'altro è Sitfa.

AVV. MENZIONE - Ma percentualmente mi sa dire...

TESTE CAPOSCIUTTI - Ma, percentualmente...

AVV. MENZIONE - ...se riguardano un singolo carro, più carri...

TESTE CAPOSCIUTTI - No, no, no...

AVV. MENZIONE - ...molte quantità?

TESTE CAPOSCIUTTI - Allora, quando viene fatto...

AVV. MENZIONE - O addirittura...

TESTE CAPOSCIUTTI - Quando viene fatto...

AVV. MENZIONE - ...la maggioranza dei carri?

TESTE CAPOSCIUTTI - Quando viene fatto...

AVV. SCALISE - Presidente, scusi, c'è opposizione alla domanda perché il problema non è un problema di percentuale; il problema è che quando si pone il problema si può chiedere l'integrazione; se non c'è la problematica la percentuale è inconferente rispetto alla risposta che ha dato il teste.

AVV. MENZIONE - Che è inconferente lo dice lei, collega.

PRESIDENTE - Continuiamo. E' rigettata l'opposizione. Facciamo... se è in grado, ingegnere, di rispondere

sinteticamente.

TESTE CAPOSCIUTTI - Allora, innanzitutto quando c'è il problema normalmente l'azione viene richiesta non su quel singolo carro ma su tutti i carri di quella tipologia. Percentualmente non saprei dire, ma è una certa percentuale dei carri che circolano.

AVV. MENZIONE - Va bene.

TESTE CAPOSCIUTTI - Quindi diciamo...

AVV. MENZIONE - Poi abbiamo già detto e approfondito che il controllo, per quanto riguarda la sicurezza, si concentra, per ciò che riguarda i carri che portano merci pericolose, soprattutto sul momento in cui intraprendono il loro viaggio, no? E lei ci ha detto che vi è un controllo sul carico e scarico, le eventuali perdite dei contenitori, lo sversamento, una fase di controllo che è soprattutto controllo documentale, divieto di determinate manovre. Io ho segnato questi. Volevo sapere...

PRESIDENTE - La domanda?

AVV. MENZIONE - Sì. Volevo sapere: è stato specificamente preso in considerazione invece il momento, che è la più gran parte del viaggio, del movimento, vale a dire sono state date indicazioni da parte della sicurezza per ciò che riguarda il movimento, tutta la fase del viaggio?

TESTE CAPOSCIUTTI - Assolutamente sì, assolutamente sì. Il movimento però è sostanzialmente analogo a quello di un movimento di un carro che non porta merci pericolose o di

un altro veicolo. Cioè, la specificità delle merci pericolose si ha soprattutto al carico e scarico. Durante il movimento gli accorgimenti sono sostanzialmente gli stessi sia che sia un carro di merci pericolose o una carrozza o un altro carro nel senso che problematiche come quelle sui carrelli, sugli assili e sulle ruote non devono accadere. Quindi si lavora in prevenzione per far sì che assolutamente non accadano. E questo è indipendentemente dalla merce pericolosa, è lo stesso per una carrozza viaggiatori o quant'altro.

AVV. MENZIONE - Vale a dire non è stata presa in considerazione l'ipotesi di indicare una velocità inferiore per la merce pericolosa?

TESTE CAPOSCIUTTI - No.

AVV. MENZIONE - E per esempio...

TESTE CAPOSCIUTTI - No, perché... (sovrapposizione di voci)
scusi...

AVV. MENZIONE - Va bene, mi va bene la risposta.

TESTE CAPOSCIUTTI - Anche perché la velocità... noi abbiamo anche degli esempi di trasporto di merci pericolose, che sono...

PRESIDENTE - Sì, ma stiamo andando oltre, ingegnere.

TESTE CAPOSCIUTTI - Ah, prego.

PRESIDENTE - (voce fuori microfono)

AVV. MENZIONE - La seconda è se per esempio, altro esempio, è stata presa in considerazione la possibilità di far

correre i treni che trasportano merci pericolose su linee alternative rispetto alle merci normali, diciamo, o addirittura rispetto ai passeggeri.

TESTE CAPOSCIUTTI - Ma, allora, il pericolo sulle merci pericolose, così come c'è su treni passeggeri, ci sono degli eventi che non devono accadere, come la rottura degli assili, e quindi dobbiamo lavorare sulla prevenzione a monte. Per quanto riguarda gli itinerari alternativi, premesso che questa non è una competenza di Trenitalia, però nel sistema ferroviario non abbiamo molte alternative su questo.

AVV. MENZIONE - Beh, possono essere studiate. Comunque va bene, prendo atto. Poi lei ha introdotto il tema spinoso dei vagoni passeggeri rispetto ai quali vi era una forte incidenza nella chiusura degli sportelloni, delle porte di ingresso. E' stato fatto un grande investimento, lei ci ha detto. Ecco, volevo sapere: ricorda a mente, o anche... il dato non mi interessa sulle unità, quanti incidenti hanno evidenziato la necessità di un intervento? Cioè, quanti... lei li ha chiamati ritorni di esperienza, vale a dire incidenti a monte sono occorsi perché prendeste in considerazione questo forte investimento?

TESTE CAPOSCIUTTI - Sì. Allora, Nel caso delle porte l'evento incidentale era la caduta accidentale di viaggiatori da treni in movimento o da treni in procinto di muoversi,

quindi in stazione che stavano per muoversi, cadute che hanno provocato sostanzialmente feriti, solo in qualche...

AVV. MENZIONE - Anche morti.

TESTE CAPOSCIUTTI - Sì, sì. Volevo dire, sostanzialmente feriti, solo in qualche caso morti. Ricordo che prima degli interventi avevamo una statistica di cadute intorno alle cento l'anno per tutta Trenitalia e ad oggi l'indice si è ridotto dell'80 per cento.

AVV. MENZIONE - Anche a me risulta che è ridotto. Ma posso chiederle, sempre a memoria e per quanto vale la memoria, se il dato che io rammento, vale a dire di 1.800 incidenti di questo tipo, di cui lei ha parlato, di cui 56 mortali, è un dato realistico, è ciò che ricorda anche lei, sia pur memorizzando?

TESTE CAPOSCIUTTI - Allora, il dato che ho citato è un dato sulle cadute dalle porte in un anno, è un dato annuale.

AVV. MENZIONE - Possiamo prendere... voi non è che vi fermate alle cadute di un anno, prendete in considerazione immagino un evolversi anche pluriennale.

TESTE CAPOSCIUTTI - Io quando ho parlato di 100 ridotto a 20 mi riferisco a un anno, cioè mi riferisco ai dati di un anno prima del 2009, e ai dati attuali. Il 1.800 può darsi che sia la somma di tanti anni e sia anche... non so che cosa c'è dentro, nel senso che abbiamo anche a volte avuto delle cadute per altri motivi che non sono

stati legati alle porte, tipo persone che sono scivolate e quant'altro. Però direi il dato a mio parere importante è che avevamo una statistica di cadute di 100, quindi lei voleva sapere quando ci siamo mossi; su quello ci siamo mossi e ad oggi con gli investimenti fatti siamo a circa...

AVV. MENZIONE Questo... va bene. Quindi lei non ricorda quanti morti a monte ci sono stati per il vostro intervento, per giustificare il vostro intervento.

TESTE CAPOSCIUTTI - Io ricordo i 100 eventi.

AVV. MENZIONE - Morti?

TESTE CAPOSCIUTTI - No, no, no.

PRESIDENTE - Incidenti.

TESTE CAPOSCIUTTI - Incidenti.

AVV. MENZIONE - Ah. Io voglio... ho chiesto specificamente...

PRESIDENTE - Non lo sa, Avvocato.

TESTE CAPOSCIUTTI - Morti... non lo so.

PRESIDENTE - Non lo sa.

AVV. MENZIONE - Non lo sa. E allora diventa quasi inutile la domanda successiva, vale a dire: quanti morti ci vogliono perché la sicurezza di Trenitalia prenda in considerazione (sovrapposizione di voci)...

AVV. MITTONE - C'è opposizione, Presidente, è una domanda...

PRESIDENTE - E' inammissibile la domanda posta in questi termini.

AVV. MENZIONE - Ci avrei giurato. Basta, direi che basta.

PRESIDENTE - Grazie, Avvocato. Avvocato Antonini.

Parte Civile - Avvocato Antonini

AVV. ANTONINI - Sì, buongiorno. Avvocato Antonini per alcune Parti Civili.

TESTE CAPOSCIUTTI - Buongiorno.

PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci)

AVV. ANTONINI - Sì. Alcune domande sempre riferite... mi sembra che fossero le domande prime, del primo Avvocato, del collega Fiorella sul sistema di gestione della sicurezza. In specifico lei ci ha trattato quello di Trenitalia e a domanda precisa sul discorso se questo sistema di gestione della sicurezza riguardasse anche il trasporto di merci pericolose, ci ha detto di sì. Ecco, io le dico anche se questo sistema di gestione della sicurezza prendeva anche in esame il rischio di deragliamenti, di incendio e/o di esplosione del materiale che veniva trasportato.

TESTE CAPOSCIUTTI - Allora, il rischio di deragliamenti veniva preso in considerazione, così come viene preso in considerazione, su qualunque materiale rotabile, perché il rischio di deragliamenti c'è su qualunque tipo di veicolo ferroviario, e quindi è un rischio preso in considerazione con tutte delle azioni preventive associate. Per quanto riguarda il rischio specifico di rottura degli assili, non veniva preso in considerazione

perché il rischio di rottura degli assili deve essere zero. Non c'erano stati precursori e quindi tutto si deve svolgere con le azioni preventive per evitare la rottura. 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. Quindi dobbiamo lavorare a monte.

AVV. ANTONINI - E riguardo invece al discorso degli incendi e dell'esplosione?

TESTE CAPOSCIUTTI - Per quanto riguarda gli incendi sì, è un rischio che è considerato, tant'è che ad esempio sugli scali merci terminali di merci pericolose è indicato che ci debbano essere certi requisiti, sono indicati certi requisiti che devono avere i macchinisti per fare certe operazioni, c'è un'indicazione ad esempio sulla tipologia di locomotive da utilizzare, che devono avere l'antincendio. Quindi, diciamo, il rischio incendio è preso in considerazione.

AVV. ANTONINI - Sì. Lei ha detto che riguardo al deragliamento, ci ha detto che il problema è a monte. Però nella banca dati, nelle conoscenze scientifiche, è abbastanza presente l'eventualità di una rottura di un asse o di un assile. Di questo ne eravate a conoscenza? Ne siete a conoscenza?

TESTE CAPOSCIUTTI - Allora, nella banca dati Trenitalia l'esperienza di Trenitalia mostra che negli anni

precedenti a Viareggio si erano avuti due casi di rotture degli assili su mezzi... veicoli passeggeri, uno nel 2004 e uno nel 2008. Quindi sono due casi su milioni di chilometri di treni percorsi. Ogni caso fu analizzato e furono individuate delle azioni correttive. Quindi era una casistica molto, molto limitata, che portava al mantenimento di tutte quelle che erano le regole manutentive che venivano messe in atto fino ad allora.

AVV. ANTONINI - Sì. Sempre riguardo al sistema di gestione della sicurezza, tra l'altro sono tutte incentrate su questo argomento, è stato preso in considerazione, è stato analizzato, riguardo il trasporto di merci pericolose, il caso, è stato analizzato il caso di attraversamento di un centro urbano e in particolare densamente popolato come la zona di Viareggio?

TESTE CAPOSCIUTTI - Ma, in generale direi che si utilizzano le regole normalmente utilizzate nel trasporto ferroviario, per cui non è stato... nel senso che sono state prese in considerazione dal punto di vista di Trenitalia quelle che sono le normali precauzioni che vengono utilizzate, anche perché di centri urbani, come dire, sulla rete ferroviaria ve ne sono molti, quindi non c'erano delle precauzioni specifiche.

AVV. ANTONINI - Sì. Sempre sul sistema di gestione della sicurezza, veniva preso in esame un potenziale pericolo rischi per soggetti terzi, astanti e ambiente esterno?

TESTE CAPOSCIUTTI - In generale nel sistema della sicurezza viene tenuto conto anche dei rischi che un incidente ferroviario può avere verso terzi, o verso il personale F.S. o (sovrapposizione di voci)...

AVV. ANTONINI - Sì, ma io mi riferisco sempre a questo sistema...

TESTE CAPOSCIUTTI - Sì, sì.

AVV. ANTONINI - ...di gestione della sicurezza...

TESTE CAPOSCIUTTI - In generale sì. Però, però ripeto...

AVV. ANTONINI - ...a cui aveva risposto...

TESTE CAPOSCIUTTI - ...le azioni di mitigazione per questo sono da ricercare a monte, quindi bisogna lavorare su questo fronte, sulla prevenzione; quindi prevenzione significa far sì che le procedure manutentive, in particolare il controllo degli assili agli ultrasuoni, sia fatto correttamente.

AVV. ANTONINI - Sì. Un'ultima domanda. Questa valutazione dei rischi era una valutazione dei rischi fatta su base, su caratteristiche generiche, o invece era specifica su ciascun singolo convoglio e/o tratta ferroviaria?

TESTE CAPOSCIUTTI - No, non era specifica sulla tratta ferroviaria o sul paese (sovrapposizione di voci)...

AVV. ANTONINI - Su un determinato convoglio... no?

TESTE CAPOSCIUTTI - Come, scusi?

AVV. ANTONINI - Su un determinato convoglio, su una tratta specifica dice che non era...?

TESTE CAPOSCIUTTI - No. C'erano delle regole generali da seguire ma non erano specifiche sulla singola tratta o servizio.

AVV. ANTONINI - Sì. E questo sistema di gestione della sicurezza materialmente, ecco, dove lo... su quali documenti, dove... dove lo troviamo, dove viene recepito?

TESTE CAPOSCIUTTI - Ma, il sistema di gestione della sicurezza è un insieme di documenti. C'è un manuale della sicurezza, una policy, e poi tutte le procedure di gestione che vengono specificate per ciascun settore dell'esercizio, quindi diciamo sono documenti aziendali che sono... che sono... fanno parte, come dire, dell'insieme dei documenti aziendali. Non c'è un unico documento, è tutta l'architettura del sistema delle procedure, che tra l'altro...

AVV. ANTONINI - Se posso fare degli esempi...

TESTE CAPOSCIUTTI - Prego.

AVV. ANTONINI - Se lei me li conferma o meno. Tipo il manuale di direzione del sistema di gestione della sicurezza o il documento di valutazione dei rischi della divisione Cargo?

TESTE CAPOSCIUTTI - Questi sono alcuni degli esempi, sì.

AVV. ANTONINI - Grazie, nessun'altra domanda.

TESTE CAPOSCIUTTI - Prego.

PRESIDENTE - Avvocato Dalle Luche.

Parte Civile - Avvocato Dalle Luche

AVV. DALLE LUCHE - Sì. Mi sono dovuto allontanare e mi scuso se... ma dovrebbero essere attinenti. Volevo sapere, l'ha riferito anche ora, volevo capire su quale banca dati di sicurezza lavorava il sistema di gestione della sicurezza di Trenitalia.

TESTE CAPOSCIUTTI - Sì. Allora, Trenitalia ha una banca dati sicurezza che - quindi, diciamo, la prima risposta è: sulla banca dati di Trenitalia - che prende in considerazione tutti...

PRESIDENTE - Ecco, ingegnere...

TESTE CAPOSCIUTTI - Prego.

PRESIDENTE - La risposta era quella. Poi?

AVV. DALLE LUCHE - Quindi non facevate riferimento alla banca dati di sicurezza di R.F.I.?

TESTE CAPOSCIUTTI - La banca dati sicurezza R.F.I. è la banca dati del gestore dell'infrastruttura, che quindi tiene conto dei ritorni di esperienza dell'infrastruttura e quindi di tutte le imprese ferroviarie che operano sull'infrastruttura, perché ad oggi sull'infrastruttura operano più imprese ferroviarie.

PRESIDENTE - E quindi tenevate conto anche di quella o no?

TESTE CAPOSCIUTTI - No, Trenitalia si basa sulla banca dati di Trenitalia, che riguarda tutti i treni fatti da Trenitalia, indipendentemente da chi sono i proprietari dei carri.

PRESIDENTE - D'accordo.

AVV. DALLE LUCHE - Va bene. Nessun'altra domanda.

PRESIDENTE - Domande in riesame?

Difesa - Avvocato Ruggeri Laderchi

AVV. RUGGERI LADERCHI - Signor Presidente, mi scusi...

(più voci sovrapposte)

AVV. RUGGERI LADERCHI - Due brevissime e semplicissime domande in controesame.

PRESIDENTE - Prego.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Se il Presidente mi autorizza mi seggo in modo di facilitare il microfono.

PRESIDENTE - Sì.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Ingegnere, Avvocato Ruggeri, difesa Kriebel. Volevo chiedere, lei si è riferito - ne abbiamo parlato anche in risposta a delle domande del signor Pubblico Ministero - all'incidentalità nel trasporto merci pericolose, queste perdite, non perdite; nell'insieme delle informazioni a sua conoscenza vi era alcun carro della società di G.A.T.X., ossia G.A.T.X. Rail Austria o G.A.T.X. Rail Germania, coinvolto in alcuni di questi eventi di cui lei è a conoscenza?

TESTE CAPOSCIUTTI - Allora, questi eventi sono riportati, ripeto, nel piano sicurezza 2009, dove erano identificati quelli che erano diciamo tutti gli eventi legati a perdite, gocciolamenti, eccetera. Dall'analisi di questi

eventi emergeva che erano coinvolte varie tipologie di carri, di vari detentori, e anche di carri gestiti direttamente da Trenitalia. Quindi non c'era una casistica particolare specifica verso il detentore G.A.T.X. o verso un altro detentore. Era, come dire, una casistica direi diffusa su varie tipologie di detentori.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Però ci conferma che a sua conoscenza non vi erano, né in questa casistica né altrimenti, alcuna notizia relativa a incidentalità di carri G.A.T.X.?

TESTE CAPOSCIUTTI - Allora, io, siccome si parla di una casistica di un centinaio di casi, ricordo che non c'era una particolare casistica con G.A.T.X. Non ricordo a memoria se c'era uno o due casi di G.A.T.X.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Però non è al corrente di questo uno o due casi.

PRESIDENTE - No, ha detto non si ricorda.

TESTE CAPOSCIUTTI - No.

PRESIDENTE - Non ricorda...

TESTE CAPOSCIUTTI - Io ricordo che erano...

PRESIDENTE - Ingegnere, l'ha già spiegato, ha risposto tre volte, l'ha già detto.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Chiarissimo. Torniamo invece a quei casi di rotture di assili che lei ha testé menzionato nella flotta di Trenitalia nel 2004-2008, dei casi che credo siano stati...

TESTE CAPOSCIUTTI - Sì.

AVV. RUGGERI LADERCHI - ...ampiamente discussi in questo processo. Ci sono state conseguenze catastrofiche in quei casi?

TESTE CAPOSCIUTTI - No, in entrambi i casi fortunatamente no.

AVV. RUGGERI LADERCHI - La ringrazio molto. E infine, tornando a un tema su cui si è anche ampiamente discusso, relativamente a tutta una serie di temi di controlli, scelta delle officine e quant'altro, oltre all'insieme di norme del GCU e norme italiane da lei citate, lei o la sua struttura vi siete anche occupati di tutte quelle norme molto dettagliate che sono previste nei contratti di locazione della G.A.T.X. nelle condizioni generali di contratto della G.A.T.X.? Se vuole glieli posso rammostrare. Sono delle norme che prevedono qual è il termine in cui si devono sollevare eventuali difformità del carro, in cui si prevede che il locatario è responsabile per tutti i danni causati dal carro...

PRESIDENTE - Allora (sovrapposizione di voci)...

AVV. RUGGERI LADERCHI - Tutte queste norme sono delle cose di cui lei si è occupato? Le conosce? Gliele rammostro?

TESTE CAPOSCIUTTI - Allora, no. Diciamo che in generale, siccome Cargo fa vari contratti di noleggio, Cargo o F.S. Logistica, normalmente si danno delle regole generali e quindi regole generali significa la facoltà, possibilità di richiedere queste cose, di fare le segnalazioni entro

un certo tempo, eccetera. Poi fatte queste regole generali lo specifico di contratto non viene... non viene visto nel dettaglio.

AVV. RUGGERI LADERCHI - La ringrazio molto. Con l'autorizzazione del Tribunale depositerei i contratti e le condizioni generali di contratto, che sono i fogli 91678 e seguenti, in versione... e le condizioni generali di contratto 91688 e seguenti, in versione originale inglese e tedesca, e traduzione italiana a cura degli Uffici del signor Pubblico Ministero. Sono degli atti di cui non sono sicuro che siano agli atti del dibattimento...

PRESIDENTE - D'accordo.

AVV. RUGGERI LADERCHI - ...e li depositerei.

PRESIDENTE - D'accordo. Se non vi sono opposizioni il Tribunale acquisisce. Ha domande anche l'Avvocato D'Apote in controesame? Al microfono.

Difesa - Avvocato D'Apote

AVV. D'APOTE - Sì, una sola. Una sola, ma era per capire, perché c'è stato un momento che sono stato distratto, a proposito del cartiglio, cartiglio o pittogrammi, che, come il Tribunale ci ha... sono sempre stati una mia passione. Allora, se mi conferma che dal pittogramma, o dal cartiglio, o pittogramma, forse si chiama anche pittogramma, non lo so, risulta la data dell'ultima

revisione e chi l'ha fatta... e chi l'ha fatta.

TESTE CAPOSCIUTTI - Allora, risulta la data...

AVV. D'APOTE - (sovrapposizione di voci)

TESTE CAPOSCIUTTI - ...dell'ultima revisione.

AVV. D'APOTE - Sì.

TESTE CAPOSCIUTTI - Non risulta chi l'ha fatta. Questo...

AVV. D'APOTE - Per cui...

TESTE CAPOSCIUTTI - Questa è una norma internazionale che prescrive cosa ci deve essere nei cartigli, addirittura anche le dimensioni delle varie lettere. Io ho portato anche qua degli esempi.

AVV. D'APOTE - Sì. Me lo fa vedere? Cioè...

TESTE CAPOSCIUTTI - E quindi...

AVV. D'APOTE - Mi verifica il suo esempio?

TESTE CAPOSCIUTTI - E' indicato... è indicato quelle che sono... è indicata la data, non chi l'ha fatto. Sono indicate poi un'altra serie di informazioni...

AVV. D'APOTE - Quindi non la sigla dell'impianto che ha eseguito la revisione.

TESTE CAPOSCIUTTI - No.

AVV. D'APOTE - E la data, giorno, mese e anno di avvenuta revisione, come dice la disposizione?

TESTE CAPOSCIUTTI - E' indicata la data, la data dell'ultima revisione.

PRESIDENTE - Sì, sì, è chiaro.

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - No, non è indicato chi l'ha fatto.

TESTE CAPOSCIUTTI - L'impianto non è... non è indicato.

AVV. D'APOTE - Non c'è una sigla dell'impianto che l'ha fatto?

TESTE CAPOSCIUTTI - No.

AVV. D'APOTE - Mi sembrava che fosse previsto così dalla normativa, che leggo.

TESTE CAPOSCIUTTI - No.

AVV. D'APOTE - "Sigla dell'impianto che ha eseguito la revisione, data, giorno, mese ed anno di avvenuta revisione, scritte, eccetera, scadenza REV prorogata, eccetera"...

TESTE CAPOSCIUTTI - Non mi risulta.

PRESIDENTE - Vuole verificare, ingegnere?

TESTE CAPOSCIUTTI - Non... non mi risulta.

PRESIDENTE - L'ha trovata?

AVV. D'APOTE - Sì, l'ho trovata. Niente, solo per... era solo per una conferma, non pensavo... non volevo creare un casus belli, ma mi sembra che siano sue slide, o quasi slide.

TESTE CAPOSCIUTTI - No, però (voce fuori microfono)...

AVV. D'APOTE - Dove c'è scritto "cartiglio di manutenzione". Qui non ho la pagina. "Riporta i seguenti dati relativi alla data, tipologia della revisione del carro. 1°: periodo di validità del cartiglio di manutenzione; 2°: sigla dell'impianto che ha eseguito la manutenzione; 3°: data di esecuzione dell'intervento di manutenzione". Me

lo conferma? Poi capisco che lei... non sia esattamente il suo settore, diciamo. Gliela faccio vedere? Posso farla vedere, Presidente?

TESTE CAPOSCIUTTI - Okay, okay... c'è sicuramente il tema della data, che è il punto fondamentale...

PRESIDENTE - Va bene.

TESTE CAPOSCIUTTI - ...della data.

PRESIDENTE - Mi pare che possiamo...

AVV. D'APOTE - Lo facciamo...

PRESIDENTE - Se avete necessità acquisiamo questo documento.

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - Che producete. Allora vogliamo concludere con... ha finito l'Avvocato D'Apote?

AVV. D'APOTE - No, volevo far vedere il documento, ma sennò ho finito. Se il Tribunale ritiene faccio vedere il documento che ho citato.

PRESIDENTE - Facciamoglielo vedere.

AVV. D'APOTE - E' lo stesso.

TESTE CAPOSCIUTTI - Sì, sì, è lo stesso. Sì, c'è la sigla, però, ripeto, non mi risulta che sia...

AVV. D'APOTE - No, le chiedo...

TESTE CAPOSCIUTTI - Anche perché gli impianti che fanno manutenzione sono tantissimi, quindi...

AVV. D'APOTE - Ma infatti...

TESTE CAPOSCIUTTI - ...mi risulta che questa sia una cosa probabilmente non più utilizzata. Quello che conta è la

data.

AVV. D'APOTE - Va bene. Grazie.

PRESIDENTE - Avvocato, chiudiamo?

Difesa - Avvocato Mittone

AVV. MITTONE - Due domande sole. Eh, lo so.

PRESIDENTE - No, no, prego.

AVV. MITTONE - La prima domanda è questa: queste... questo contratto di utilizzazione CUU, su cui tanto ci siamo intrattenuti questa mattina, al momento del 2008, 7, 6, in quegli anni lì, appena entrato in vigore, quanti aderenti aveva?

TESTE CAPOSCIUTTI - Allora...

AVV. MITTONE - A sua memoria...

TESTE CAPOSCIUTTI - Sì, sì. Ricordo che nel 2006, luglio 2006, quindi quando Trenitalia ha cominciato ad applicare questo contratto, aveva sostanzialmente gli aderenti del vecchio RIV, che erano 39. Poi gradatamente molte altre imprese ferroviarie hanno aderito al CUU, mi risulta che oggi siano 630.

AVV. MITTONE - Va bene. Quindi è un accordo, come tutti gli accordi d'altra parte, volontario.

TESTE CAPOSCIUTTI - Sì.

AVV. MITTONE - In cui vi era anche però la selezione degli aderenti, quindi c'erano queste 39 entità, queste 39 nazioni, tra cui apparteneva D.B.

TESTE CAPOSCIUTTI - Assolutamente sì.

AVV. MITTONE - Va bene. La seconda domanda - e con questo ho concluso: lei si è occupato anche dei controlli non distruttivi? Ha approfondito questo argomento?

PRESIDENTE - Siamo fuori dal riesame, però.

AVV. MITTONE - No, no, no, ci siamo.

PRESIDENTE - Ci siamo?

AVV. MITTONE - Ci siamo perché se la domanda era - e ci siamo intrattenuti anche questa mattina sui verificatori e le conoscenze dei verificatori, che cosa potevano fare i verificatori - lei è a conoscenza, se si è occupato di questi argomenti, che la tecnologia si sia anche intrattenuta per capire se c'erano degli apparecchi per verificare gli ultrasuoni?

TESTE CAPOSCIUTTI - Sì. Allora, chiaramente la tecnologia ad oggi sviluppata è una tecnologia che prevede che i controlli si facciano in certe condizioni, quindi con l'assile, le ruote che sono fuori opera, ci vuole un certo tempo per fare...

AVV. MITTONE - Sì, ma brevemente.

TESTE CAPOSCIUTTI - Chiaramente è stato fatto nel tempo dei tentativi di ricerca per cercare delle apparecchiature che in maniera molto veloce potessero fare il controllo degli assili.

AVV. MITTONE - E sono stati trovati?

TESTE CAPOSCIUTTI - Assolutamente no.

AVV. MITTONE - E lei questa affermazione la può fare grazie anche a quali suoi approfondimenti? E' vero o no che ha partecipato a Firenze nel 2014 a un convegno che ha trattato questo argomento coordinato dall'ispettore La Spina...

TESTE CAPOSCIUTTI - Sì.

AVV. MITTONE - ...che abbiamo sentito qua e organizzato dal Rail delle Polizie Ferroviarie?

TESTE CAPOSCIUTTI - Sì, fu...

AVV. MITTONE - E le conclusioni sono state queste?

TESTE CAPOSCIUTTI - Sì. Fu un convegno Rail Pol, quindi diciamo che metteva insieme le varie Polizie Ferroviarie, coordinato dalla dottoressa La Spina, sul tema dei controlli a ultrasuoni. Quindi ognuno portò un po' la sua esperienza sui controlli a ultrasuoni.

AVV. MITTONE - Sì.

TESTE CAPOSCIUTTI - Chiaramente quello che era auspicabile da parte degli organi di Polizia era di avere degli oggetti, delle attrezzature facili di utilizzo per poter verificare gli assili (sovrapposizione di voci)...

AVV. MITTONE - E la conclusione fu?

TESTE CAPOSCIUTTI - La conclusione fu che ad oggi assolutamente non sono possibili, non è possibile.

AVV. MITTONE - Grazie, ho terminato.

PRESIDENTE - Avvocato Fiorella.

Difesa - Avvocato Fiorella

AVV. FIORELLA - Signor Presidente, io non ho domande. Volevo soltanto...

PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci)

AVV. FIORELLA - Scusi?

PRESIDENTE - No, no, vada avanti.

AVV. FIORELLA - Ah, scusi. Volevo soltanto far presente un dato per una verifica. Abbiamo parlato oggi più volte dei rischi derivanti dal trasporto merci pericolose, di procedure. Venne a suo tempo trasmesso dalle Ferrovie dello Stato anche il documento di valutazione dei rischi dell'area specifica, cioè Genova-Cagliari. A noi risulta, per le verifiche che abbiamo fatto, che questo documento sia già acquisito. In particolare, dalle verifiche che noi abbiamo fatto, salvo errori, questo documento fu depositato dallo stesso Pubblico Ministero e anche una seconda volta dall'Avvocato Carloni. Però, per stare tranquilli, trattandosi di questo documento, io glielo... lo riconsegnerei e così se mancasse lei l'ha.

PRESIDENTE - Va bene.

AVV. FIORELLA - Ce l'ha già. Ecco.

PRESIDENTE - D'accordo. Allora, sospendiamo cinque minuti. La dottoressa Vari, la dottoressa Vari... Avvocato Fiorella...

AVV. FIORELLA - Sì.

PRESIDENTE - ...lei vuole sentirla sempre?

AVV. FIORELLA - Sì, guardi, sarò molto sintetico, Presidente.

PRESIDENTE - Lo immaginavo.

AVV. FIORELLA - La vorrei sentire proprio su alcune cose, proprio...

PRESIDENTE - Lei può accomodarsi, grazie.

TESTE CAPOSCIUTTI - Grazie.

AVV. FIORELLA - ...proprio nell'ottica di favorire l'economia di questo... però sarò, le ripeto, estremamente...

PRESIDENTE - Sì. Allora cinque minuti sospendiamo e riprendiamo con la dottoressa Vari.

AVV. FIORELLA - D'accordo.

AVV. BINI - Presidente, scusi, buongiorno. Non volevo interrompere. Solo per dare la mia presenza, Avvocato Bini. Sono qua.

PRESIDENTE - Va bene.

(Viene sospeso il procedimento alle ore 12:42).

(Viene ripreso il procedimento alle ore 12:54).

PRESIDENTE - Allora, la dottoressa Vari?

Viene introdotta in aula la Teste:

DEPOSIZIONE DELLA TESTE - VARI ALESSANDRA

PRESIDENTE - Buonasera, dottoressa.

TESTE VARI - Buonasera.

PRESIDENTE - Vuole leggere quella formula?

TESTE VARI - (Dà lettura della formula di rito).

PRESIDENTE - Allora, lei si chiama Alessandra Vari.

TESTE VARI - Sì.

PRESIDENTE - Nata?

TESTE VARI - Roma, 21 agosto '63.

PRESIDENTE - E dove abita, dottoressa?

TESTE VARI - A Roma, Via dei Giuochi Istmici, 39.

PRESIDENTE - Benissimo. Allora, lei è una teste dell'Avvocato Fiorella, che comincerà a farle domande. Cerchiamo...

Difesa - Avvocato Fiorella

AVV. FIORELLA - Allora rimango seduto, in modo...

PRESIDENTE - Prego. Purché sia breve, può rimanere seduto.

AVV. FIORELLA - Sì, assolutamente breve, guardi. Può per favore, dottoressa, indicarci la sua qualifica e le mansioni professionali?

TESTE VARI - Attualmente ricopro l'incarico di responsabile della direzione audit di Trenitalia.

AVV. FIORELLA - Senta, le risulta che alla data del 29 giugno 2009 Trenitalia avesse adottato un modello di organizzazione e gestione ai sensi del Decreto Legislativo 232/2001?

TESTE VARI - Sì.

AVV. FIORELLA - Può confermare che il modello organizzativo vigente all'epoca dell'incidente ferroviario è rappresentato nel documento... lo abbiamo già depositato,

Presidente, quindi adesso se vuole glielo porto lì vicino. Glielo volevo mostrare per una conferma.

PRESIDENTE - Prego, ufficiale giudiziario.

AVV. FIORELLA - Ecco.

PRESIDENTE - Prego, dottoressa.

TESTE VARI - Sì, questa è la versione approvata a luglio 2008, quindi era vigente al 29 giugno 2009.

AVV. FIORELLA - Bene. Il modello adottato da Trenitalia contemplava misure di contenimento del rischio di incidenti sul lavoro? Vale a dire faccio riferimento in modo particolare all'articolo 25 *septies* del Decreto Legislativo 231/2001 e ovviamente alla normativa del Decreto 81 del 2008.

TESTE VARI - Sì. Alla data di aggiornamento di questa versione, cioè luglio 2008, era stato già introdotto nel Decreto 231 l'articolo 25 *septies* ed era già in vigore il Decreto 81 del 2008, pertanto il modello recepisce questi riferimenti normativi.

AVV. FIORELLA - Salvo la intelligenza complessiva del modello, mi può dare conferma che dalle pagine 136-141 del documento vengono riepilogate le misure cautelari rilevanti?

TESTE VARI - Le pagine indicate si riferiscono proprio alla macro attività a rischio relativa alla tutela della salute e sicurezza dei lavoratori e riporta i riferimenti alle principali tutele adottate in ambito aziendale e ai

provvedimenti di controllo generali.

AVV. FIORELLA - Grazie. Senta, adesso veniamo al tema delle certificazioni. Mi può illustrare il processo di certificazione che ha attuato la società, in attuazione anche del Decreto 81 del 2008?

TESTE VARI - Sì...

P.M. GIANNINO - Presidente, però mi sembra che non sia capitato il sistema delle certificazioni.

PRESIDENTE - Siamo... Avvocato Fiorella, procedura per il contenimento del rischio su trasporto, investimenti in sicurezza e 231 del 2001 (sovrapposizione di voci)...

AVV. FIORELLA - Le certificazioni del modello. Si parla di modello.

PRESIDENTE - Ah, del modello.

AVV. FIORELLA - Le certificazioni del modello.

PRESIDENTE - Perfetto.

AVV. FIORELLA - Mi sembra che...

TESTE VARI - Allora...

PRESIDENTE - Prego

TESTE VARI - Sì. L'articolo 30 del Decreto 81 descrive i modelli di organizzazione e gestione e riferisce quali sono i requisiti giuridici a cui il modello di organizzazione e gestione deve attenersi affinché abbia l'efficacia esimente ai sensi della responsabilità relativa al 231, e quindi li elenca al comma 1 nelle lettere da A ad H. Nello stesso articolo fa riferimento

al fatto che se un sistema di gestione della sicurezza è certificato ai sensi di... cita due normative, in particolare la OHSAS 18001, quindi se è certificato ai sensi di questa norma, che è una norma standard...

PRESIDENTE - Sì, questo è il contenuto... questo è il contenuto della normativa.

TESTE VARI - Sì. E quindi si suppone che risponda ai requisiti di cui al comma 1.

PRESIDENTE - E quello lo dice la norma.

TESTE VARI - Il modello di Trenitalia ha ottenuto la certificazione ai sensi 18001, oltre alla certificazione anche ambientale 14001 e 9001. Le cito insieme perché in realtà Trenitalia ha avuto una certificazione integrata, quindi integrata di tutte e tre le norme, con un processo che si è diciamo concretizzato, concluso con proprio l'ottenimento dei certificati a dicembre del 2011, processo che però è stato avviato diverso tempo prima.

AVV. FIORELLA - Signor Presidente, noi abbiamo qui una nota di deposito documentale al proposito, che comprende appunto il contratto con il quale veniva affidato alla società SGS il processo di certificazione, con l'indicazione di tutti gli elementi di questo processo di certificazione ed anche la chiusura del processo di certificazione, con indicazione di tutti gli interventi del processo di certificazione e anche documenti finali di un attestato di merito, con relativo comunicato stampa, certificato di

merito che venne rivolto a Trenitalia proprio perché fu la prima società di queste dimensioni in Europa a completare un processo di certificazione di questo tipo. E quindi lo produco.

PRESIDENTE - Lo produco. Grazie, ufficiale giudiziario. Ne volete prendere visione, Pubblico Ministero, oppure...?
(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - Benissimo. Avete domande? Va bene, grazie. Avete domande?

AVV. FIORELLA - No, io non ho finito.

PRESIDENTE - Ah.

AVV. FIORELLA - Guardi, due sole domande. Stiamo finendo, sarò ancor più rapido.

PRESIDENTE - Va bene, avevo capito...

AVV. FIORELLA - Con riferimento alla nostra vicenda, qual era per Trenitalia l'unità produttiva competente alla valutazione e prevenzione antinfortunistica del personale di condotta del treno?

TESTE VARI - Il personale di condotta del treno...

AVV. FIORELLA - L'unità produttiva.

TESTE VARI - Sì, apparteneva all'unità produttiva denominata Area Genova.

AVV. FIORELLA - Area Genova.

TESTE VARI - Sì.

AVV. FIORELLA - Può chiarire come venivano - molto sinteticamente, molto sinteticamente - può chiarire come

venivano individuati i datori di lavoro nell'ambito del modello preventivo adottato da Trenitalia?

TESTE VARI - I datori di lavoro venivano individuati nei responsabili delle unità produttive, che erano appunto identificate come unità aventi un'autonomia gestionale, tecnica e funzionale. I responsabili erano diciamo nominati direttamente dal consiglio di amministrazione e formalizzati con una comunicazione organizzativa, e quindi in quanto tali rivestivano la funzione di datore di lavoro ai sensi del Decreto 81.

AVV. FIORELLA - Per me può bastare, Presidente.

PRESIDENTE - Va bene. Grazie per la sintesi. Vediamo se ispira anche i Pubblici Ministeri lei con questa... Prego.

Pubblico Ministero

P.M. AMODEO - Per aderire al suo invito, io non farò domande, ma le farà il collega.

P.M. GIANNINO - Ma sono tre. Buongiorno.

TESTE VARI - Buongiorno.

P.M. GIANNINO - Nel sistema di gestione di cui ci ha riferito, dell'impresa ferroviaria, di Trenitalia, qual è la procedura o il processo indicato e predisposto per controllare che il sistema fosse sicuro durante l'intero ciclo di vita ed anche quindi in conseguenza delle manutenzioni effettuate da terzi?

TESTE VARI - Lei si riferisce alla manutenzione dei rotabili?

P.M. GIANNINO - Sì.

TESTE VARI - Sì.

P.M. GIANNINO - In particolare i materiali rotabili noleggiati da imprese terze. Qual è la procedura che l'SGS ha previsto e predisposto per controllare che il sistema continuasse ad essere sicuro anche durante il ciclo di vita e durante... e dopo le manutenzioni?

TESTE VARI - Allora, posso fare una piccola precisazione a monte?

PRESIDENTE - Prego.

TESTE VARI - Il sistema di gestione della sicurezza di esercizio è quello al quale ovviamente fa riferimento la sicurezza dell'esercizio e quindi l'ambito di manutenzione rotabile. Tutti gli aspetti diciamo del sistema di gestione della sicurezza di esercizio che riguardano anche la sicurezza lavoro vengono diciamo recepiti dal modello di organizzazione della sicurezza sul lavoro, in quanto appunto aventi un impatto sulla sicurezza del lavoratore, inteso in questo caso come macchinista. Il sistema di gestione della sicurezza del lavoro è più ampio, ha un ambito non esattamente sovrapponibile a quello della sicurezza di esercizio, perché naturalmente prende in considerazione anche personale che non opera nell'esercizio. Quindi per tutto quanto riguarda la tutela del macchinista, considerato quindi il treno come luogo di lavoro del macchinista, il

modello 231 fa riferimento al sistema di gestione della sicurezza di esercizio e quindi a tutta la sua normativa, quindi anche a quella che regola l'attività di manutenzione.

P.M. GIANNINO - E quali sono quindi le procedure, in ossequio a tutto questo che ci ha detto, che è la linea generale, in ossequio, quindi per aderire a quello che lei ha appena riferito, quali sono i processi, i meccanismi e le procedure previste in concreto, in questi documenti che Trenitalia ha emanato, per garantire il mantenimento di sicurezza durante l'intero ciclo di vita del sistema - chiamiamolo così - convogli merci pericolose?

TESTE VARI - Allora, senza entrare in dettagli tecnici, che non mi competono, posso dire che il sistema di gestione della sicurezza di esercizio è finalizzato all'ottenimento del certificato di esercizio e quindi in particolare il processo di manutenzione è basato su una serie di disposizioni e di norme che assicurano che la manutenzione dei rotabili venga effettuata con diciamo l'obiettivo di massimizzare la sicurezza. I singoli piani manutentivi vengono comunque approvati e verificati da un ente terzo che li valida, in un certo modo, e quindi in quanto validati si considerano affidabili dal punto di vista della bontà, dell'adeguatezza del processo rispetto al requisito di sicurezza. La singola procedura... se lei mi chiede la singola procedura...

P.M. GIANNINO - Per il controllo che questo piano venisse rispettato, ad esempio.

TESTE VARI - Ah, okay.

P.M. GIANNINO - Perché questo è per l'acquisizione in origine.

TESTE VARI - Okay, va bene, d'accordo, ho capito, ho capito.

P.M. GIANNINO - Siccome la certificazione di sicurezza...

TESTE VARI - Sì.

P.M. GIANNINO - ...è necessaria anche per il mantenimento poi dei requisiti...

TESTE VARI - Okay.

P.M. GIANNINO - ...per il mantenimento di questi requisiti...

TESTE VARI - E' chiaro, è chiaro.

P.M. GIANNINO - ...quali procedure sono state poste in essere per verificare l'adeguamento, quantomeno, in sede manutentiva, a questi piani? Quali processi ha inserito Trenitalia nei suoi documenti aziendali per garantire questo controllo?

TESTE VARI - Allora, diciamo un sistema di controllo prevede al suo interno, nel suo ambito, dei meccanismi di validazione, di verifica e di controllo. In particolare il sistema di gestione della sicurezza di esercizio, ma che poi in questo senso è anche analogo in generale alla gestione della sicurezza lavoro, prevede dei piani di verifica effettuati su tre livelli: quindi la parte del personale dell'unità territoriale, un altro tipo di verifica sempre interno diciamo alla divisione, ma di

struttura centrale di divisione, e poi c'è un ulteriore diciamo livello di verifica, che non è interno diciamo alla struttura, quindi, per fare un riferimento concreto, all'impianto che effettua la manutenzione, ma è un controllo fatto dalla direzione tecnica, oggi; allora, all'epoca dell'incidente era la DISQ, la Direzione ingegneria sicurezza e qualità di sistema, che fa quindi un ulteriore controllo. C'è poi un controllo del certificatore, che quindi è un controllo di parte terza, che quindi diciamo integra questo sistema di controllo aziendale.

P.M. GIANNINO - Mi dice in concreto in cosa si è sviluppato? Perché anche qui siamo su linee generali.

TESTE VARI - Sì.

P.M. GIANNINO - Ci sono questi diversi piani di intervento. Quali sono i processi descritti all'interno di Trenitalia per porli in essere e come in concreto sono stati posti in essere?

TESTE VARI - Sì.

PRESIDENTE - Se è in grado di rispondere, dottoressa, se è una materia...

TESTE VARI - Vorrei capire in concreto che cosa... per me in concreto è quello che ho appena descritto.

P.M. GIANNINO - Quali sono i controlli che Trenitalia ha previsto e quali sono i controlli che Trenitalia ha effettuato materialmente sui carri trasportanti merci

pericolose, noleggiati all'estero, anche in particolare per garantire il rispetto dei piani di manutenzione da parte del manutentore, per garantire che i treni con cui portava merci pericolose mantenessero nel tempo i requisiti di sicurezza imposti anche dal gestore?

TESTE VARI - Sì. Allora, per quanto mi risulta, nel caso di carri noleggiati le verifiche che vengono svolte sono le verifiche appunto inserite nel processo di verifica. Più in generale nel trasporto di merci pericolose viene fatto un primo controllo sulla fattibilità del trasporto, quindi un controllo a monte proprio, sulla base della richiesta del tipo di trasporto, se è ammissibile o meno. Se il trasporto è ammissibile, ci sono dei controlli successivi fatti dal formatore treno, controlli successivi fatti dalla verifica e poi controlli ancora successivi fatti dal macchinista. Quindi tutti questi... poi in concreto le singole operazioni di controllo sono operazioni tecniche, quindi io non sono in grado di specificarle.

P.M. GIANNINO - Quindi parla del controllo che viene effettuato dal formatore e dal verificatore quando viene agganciato il treno e sul marciapiede di binario sta per partire?

TESTE VARI - Prima c'è un ulteriore controllo. Intanto c'è diciamo una richiesta di traccia; la traccia deve prevedere la possibilità di trasportare quella merce

pericolosa. Poi c'è un controllo, prima che si avvii il processo che lei ha indicato, da parte della gestione merci, quindi fa ancora un'ulteriore verifica per accertare che ci sono tutte le condizioni di sicurezza per effettuare quel controllo. Dopodiché intervengono i controlli che anche lei ha indicato.

P.M. GIANNINO - Senta, e quali sono i meccanismi che Trenitalia ha predisposto per garantire la cooperazione reciproca tra i diversi attori che intervengono nell'esercizio ferroviario?

TESTE VARI - Non sono... io, da quello che ho detto, per esempio nella richiesta di traccia per trasporto merci pericolose la cooperazione è questa, cioè poi chi assegna la traccia stabilisce quindi la traccia corretta. Nei confronti delle... beh, io non posso che fare riferimento alla normativa... alla normativa, insomma, quindi... comunque sono aspetti diciamo molto specifici.

P.M. GIANNINO - I rischi generati dall'attività del manutentore estero erano contemplati nei documenti che ha citato?

TESTE VARI - I rischi del manutentore estero?

P.M. GIANNINO - I rischi derivanti dall'interazione con manutentori siti all'estero. In che modo sono stati presi in considerazione questi...?

PRESIDENTE - Se sono stati presi in considerazione.

P.M. GIANNINO - Se sono stati, certo.

PRESIDENTE - La domanda è se sono stati presi in considerazione.

P.M. GIANNINO - Se sono stati presi in considerazione i rischi generati dall'attività di terzi. In questo caso per terzi si intende il proprietario del carro e il noleggiatore del carro... il proprietario, scusi, e il manutentore del carro.

AVV. SCALISE - Presidente, scusi, mi sembra che la domanda sia generica così com'è posta. I rischi in senso lato... dovrebbe attualizzare il Pubblico Ministero la domanda.

PRESIDENTE - No, però parliamo di procedure volte a...

TESTE VARI - Però se parliamo di...

PRESIDENTE - ...a contenere il rischio. Mi pare...

P.M. GIANNINO - Articolo 13, comma 2, 162 del 2007.

PRESIDENTE - No, va bene, va bene, no, no...

P.M. GIANNINO - Lo prevede l'articolo 13, comma 2, della 162.

TESTE VARI - Io se parliamo di rischi nell'ambito del modello 231 posso fare riferimento al documento di valutazione dei rischi.

P.M. GIANNINO - Cosa è stato contemplato in questo documento, in merito ai rischi generati dall'attività di terzi e quindi dall'eventuale intervento del fattore umano e dell'errore umano nell'attività di terzi in sede manutentiva?

TESTE VARI - Non vorrei ripetermi, ma poiché si tratta di rischi comunque contemplati nella sicurezza

dell'esercizio, il documento di valutazione dei rischi considera appropriati presidi rispetto a questo rischio quelli previsti per la sicurezza di esercizio.

P.M. GIANNINO - Ecco, perfetto. E quali sono stati in concreto gli appropriati presidi di Trenitalia?

TESTE VARI - Quelli che ho detto prima, cioè quelli...

PRESIDENTE - Pubblico Ministero, prendiamo atto della risposta.

P.M. GIANNINO - Va bene. Allora io non ho altre domande e passo la parola.

P.M. AMODEO - Sì, una sola domanda.

PRESIDENTE - Prego.

P.M. AMODEO - L'appetito vien mangiando.

PRESIDENTE - Quindi...

P.M. AMODEO - Dottoressa, chiedo scusa, lei prima ha detto, se non ho capito male...

PRESIDENTE - ...è inaffidabile.

P.M. AMODEO - Sarò brevissimo. Mi corregga se sbaglio, nei fatti è comunque così generalmente, esiste una sostanziale coincidenza tra i programmi di prevenzione...

PRESIDENTE - Microfono, microfono.

P.M. AMODEO - ...tra i programmi di prevenzione previsti dal Decreto Legislativo 81/08 e il modello organizzativo di cui all'articolo 30 di detto Decreto Legislativo, che diciamo è quello poi previsto in generale dalla legge 231/01. E' vero? C'è un rapporto di quasi totale

sovrapponibilità. E' così?

PRESIDENTE - Va bene. Diamolo per scontato.

P.M. AMODEO - Sì...

PRESIDENTE - No, non lo chiediamo alla dottoressa.

P.M. AMODEO - Ha mosso la testa. Va bene. Ora, l'articolo 71...

TESTE VARI - Sì.

P.M. AMODEO - Sì, la ringrazio dottoressa. L'articolo 71 - se non sbaglio i numeri a quest'ora - del Decreto Legislativo 81/08 in materia di prevenzione degli infortuni fa uno specifico riferimento al noleggio degli attrezzi di lavoro. La cisterna incidentata era un attrezzo di lavoro indiscutibilmente, noleggiata all'estero. Ecco, la mia domanda è questa: quali misure prevenzionali o di sicurezza, nell'uno o nell'altro documento, Trenitalia aveva preso in ordine alla sicurezza, alla manutenzione e alle cautele da adottare nei confronti del materiale noleggiato?

TESTE VARI - Allora, facendo riferimento agli attrezzi, quindi alla sicurezza delle attrezzature, poi anche nell'ambito dell'articolo 30, comma 1, lettera A, la corretta manutenzione dell'attrezzatura ai fini della sicurezza si può identificare con il rispetto dei piani manutentivi, quindi con il rispetto delle scadenze manutentive indicate nel libretto delle istruzioni, se parliamo di un macchinario, o evidentemente nel piano di manutenzione

parlando di un carro. Quindi, per analogia con un'attrezzatura di lavoro, l'attrezzatura ha un libretto di manutenzione che indica quali sono le scadenze manutentive da rispettare. Quindi ai fini della sicurezza è necessario accertarsi che l'attrezzo in uso abbia fatto la manutenzione alle giuste scadenze, quindi che sia in qualche modo registrata l'avvenuta manutenzione, che può essere fatta da terzi, ovviamente.

P.M. AMODEO - Chiedo scusa, anche alla luce delle prescrizioni della 162 del 2007, che prima diciamo... sulle quali prima si è soffermato il mio collega, Trenitalia che lei sappia ha mai svolto audit congiunti con R.F.I., F.S. Logistica, F.S. Holding?

TESTE VARI - Beh, sì.

P.M. AMODEO - In un quadro di sostanziale rischio interferenziale, praticamente, se...

TESTE VARI - Su rischi... rischi...

P.M. AMODEO - Sì, quelli previsti dalla 162 del 2007, quindi valutazione congiunta, il contatto tra ruota e rotaia diciamo in senso lato implica che l'uno conosca e valuti i rischi dell'altro, inevitabilmente. Ecco, audit congiunti ne avete mai fatti?

TESTE VARI - Allora, io faccio riferimento naturalmente agli audit svolti dalla mia direzione...

P.M. AMODEO - Sì, sì...

TESTE VARI - ...la Direzione audit.

P.M. AMODEO - Se lo sa, oppure no.

TESTE VARI - Quindi...

P.M. AMODEO - (sovrapposizione di voci)

TESTE VARI - No, devo... devo circoscrivere a quello che so io.

P.M. AMODEO - Sì.

TESTE VARI - Per quanto mi risulta audit congiunti con F.S. su sicurezza del lavoro non sono stati mai fatti.

P.M. AMODEO - Sì. Avete mai ricevuto ispezioni e verifiche in materia di sicurezza in senso lato, da parte della capogruppo, della F.S. Holding?

TESTE VARI - Ispezioni, nel senso attività di audit?

P.M. AMODEO - Sì.

TESTE VARI - La capogruppo può effettuare attività di audit anche sulle controllate e possono riguardare tutti gli aspetti che ritiene.

P.M. AMODEO - Sì, ma al di là della possibilità di farlo, che lei sappia sono stati fatti oppure no? Che lei ricordi, che lei sappia, voglio dire. Potrebbe anche non saperlo.

TESTE VARI - Sì. Io le ripeto, non ricordo che siano state fatte su sicurezza del lavoro, in particolare su valutazioni di rischi da lavoro e presidi di sicurezza lavoro. Di questo tipo io non ne ricordo.

P.M. AMODEO - E sulla sicurezza dell'esercizio, no?

TESTE VARI - Sono state fatte delle verifiche che riguardavano ambiti di sicurezza dell'esercizio, anche se non erano

verifiche sul sistema della sicurezza... cioè, sul sistema diciamo in generale, ma potevano anche riguardare degli ambiti specifici di sicurezza dell'esercizio.

P.M. AMODEO - Va bene. Veramente noi non abbiamo altre domande. Stavolta parlo per conto di entrambi.

PRESIDENTE - Questa volta... questa volta davvero la devo prendere sul serio. Allora grazie. Ah no, grazie... l'Avvocato Fiorella, domande in riesame? Altre domande? Grazie dottoressa, si può accomodare.

TESTE VARI - Posso restituire io questi?

PRESIDENTE - Grazie, sì. Ne chiede l'acquisizione l'Avvocato Fiorella?

AVV. FIORELLA - (voce fuori microfono)

PRESIDENTE - E' già... ah bene, benissimo. Non è altro.

AVV. FIORELLA - (voce fuori microfono)

PRESIDENTE - Le tenga pure, le tenga pure. Benissimo. Allora, sospendiamo per poi riprendere con Braccialarghe. Giusto, Avvocato D'Apote?

AVV. D'APOTE - (voce fuori microfono)

PRESIDENTE - No, facciamo... dobbiamo essere... no, no, dobbiamo fare veloci, nel senso che...

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - Due e mezzo, va bene. Però mi raccomando, puntuali i Pubblici Ministeri.

(Viene sospeso il procedimento alle ore 13:20).

(Viene ripreso il procedimento alle ore 14:35).

PRESIDENTE - Allora, riprendiamo, Avvocato, Pubblico Ministero.

Viene introdotto in aula il Teste:

DEPOSIZIONE DEL TESTE – BRACCIALARGHE DOMENICO

PRESIDENTE - E' lei l'ingegnere Braccialarghe? Prego.

TESTE BRACCIALARGHE - (voce fuori microfono)

PRESIDENTE - Non è ingegnere. Meno male, perché ce ne sono tanti. Prego, si accomodi.

TESTE BRACCIALARGHE - Buongiorno.

PRESIDENTE - Buongiorno. Allora, vuole leggere quella formula? Accenda il microfono, per favore. Grazie. Legga pure.

TESTE BRACCIALARGHE - (Dà lettura della formula di rito).

PRESIDENTE - Si accomodi.

TESTE BRACCIALARGHE - Grazie.

PRESIDENTE - Lei si chiama Braccialarghe...?

TESTE BRACCIALARGHE - Domenico, nato a Genova il 24 dicembre 1954, residente a Savona, Via Luigi Pirandello 2.

PRESIDENTE - Benissimo. Allora, lei è indicato nella lista dell'Avvocato D'Apote, quindi è l'Avvocato D'Apote che comincia a formulare le domande.

Difesa - Avvocato D'Apote

AVV. D'APOTE - Posso?

PRESIDENTE - Deve.

AVV. D'APOTE - Grazie, Presidente.

PRESIDENTE - Grazie a lei.

AVV. D'APOTE - Buongiorno, dottore. Senta, lei che attività svolgeva nel 2009, nel giugno del 2009?

TESTE BRACCIALARGHE - Ero il responsabile della direzione risorse umane e organizzazione di Ferrovie dello Stato S.p.A.

AVV. D'APOTE - Sì. C'è un acronimo che è stato citato qualche volta in questo processo.

TESTE BRACCIALARGHE - DRUO.

AVV. D'APOTE - DRUO, sì. Senta, in precedenza lei ha svolto altre attività sempre nell'ambito del gruppo, diciamo così?

TESTE BRACCIALARGHE - Sì. Ho iniziato a lavorare nel 1976 nell'Azienda Autonoma Ferrovie dello Stato e poi ho fatto il mio percorso di carriera. Diciamo, i momenti più salienti sono l'incarico dirigenziale nel '91 a Milano, sempre nell'ambito del personale; nel '98 sono stato nominato direttore del personale della Divisione Infrastruttura, che poi nel 2001 è stata trasformata...

AVV. D'APOTE - Scusi, lei ha detto personale; personale intende anche qualcos'altro, organizzazione...?

TESTE BRACCIALARGHE - Personale e organizzazione.

AVV. D'APOTE - Sì. Grazie.

TESTE BRACCIALARGHE - Divisione Infrastruttura, che nel 2001

poi è stata trasformata in Rete Ferroviaria Italiana. Dal 2004 al marzo 2007 ho ricoperto l'incarico di direttore del trasporto regionale in Liguria per Trenitalia; dal marzo 2007 al maggio 2008 ho ricoperto l'incarico di direttore delle risorse umane e organizzazione di Trenitalia S.p.A.; e dal maggio 2008 ho assunto l'incarico di direttore personale e organizzazione di Ferrovie dello Stato.

AVV. D'APOTE - Sì. Quindi lei diciamo ha avuto esperienza diretta di passaggi organizzativi che hanno visto la graduale trasformazione diciamo della vecchia Azienda Autonoma F.S. nella...?

TESTE BRACCIALARGHE - Sì.

AVV. D'APOTE - Sì.

TESTE BRACCIALARGHE - Dal mio angolo di visuale professionale sì.

AVV. D'APOTE - Senta, io tratteggerei...

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - Può venire un attimo il tecnico? Perché abbiamo i computer spenti. Intanto Avvocato può procedere lei.

AVV. D'APOTE - Sì, grazie. Io tratteggerei rapidamente, so che sono cose che in parte sono già documentate, però il Tribunale può tranquillamente in qualsiasi momento dirmi "Avvocato, questo è acquisito, è superato", ma visto che devo anche introdurre la conoscenza dell'ingegner Moretti nell'ambito di questi singoli passaggi, chiederei una

sintesi di quella che è stata la trasformazione dall'Azienda Autonoma a F.S. holding.

PRESIDENTE - Sui passaggi che hanno portato...

AVV. D'APOTE - Sui passaggi, ma...

PRESIDENTE - Sintetici.

AVV. D'APOTE - Sintetici, proprio una sorta di calendario, ecco.

TESTE BRACCIALARGHE - Sì. Il primo passaggio rilevante è la Legge 210 che nell'81 istituisce l'ente Ferrovie dello Stato, quindi uscendo dalla configurazione giuridica dell'Azienda Autonoma di Stato e costituendo un ente di natura pubblica economica. I passaggi successivi sono poi legati al percorso di liberalizzazione del trasporto ferroviario che l'Europa ha avviato dal 1990 con una serie di iniziative che sono mirate a costituire un mercato unico europeo del trasporto ferroviario, attraverso la progressiva liberalizzazione dei mercati nazionali. La prima direttiva in tal senso è del 1991, la 440, che istituisce il principio fondamentale della separazione, almeno contabile, del gestore dell'infrastruttura rispetto al gestore del servizio di trasporto. A questa direttiva ne sono seguite altre, che sono state diciamo raggruppate nei cosiddetti pacchetti ferroviari, siamo arrivati a quattro pacchetti al giorno d'oggi, che hanno costituito ulteriori tappe del percorso di liberalizzazione. Sono direttive che impongono sia...

prendono in considerazione sia aspetti tecnici sia aspetti organizzativi. Le direttive, come è noto, sono vincolanti per gli Stati dal punto di vista degli obiettivi che devono conseguire, lasciando agli Stati poi l'autonomia del determinare attraverso quali meccanismi conseguire gli obiettivi. Il Decreto Legislativo 188 del 2003...

PRESIDENTE - Andiamo per tappe, dottore, andiamo per tappe.

TESTE BRACCIALARGHE - Prego?

PRESIDENTE - Andiamo per tappe, come diceva l'Avvocato D'Apote.

TESTE BRACCIALARGHE - Sì, sì. Bene. Cioè, nel 2003, il Decreto Legislativo 188 introduce il pacchetto di direttive emanate tre anni prima, fissando alcuni principi fondamentali quali l'accesso all'infrastruttura, al pedaggio e altri meccanismi regolatori. Altra tappa importante nel 2007, la costituzione dell'Agenzia ferroviaria, con l'ANSF, l'Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria, con il trasferimento delle competenze e delle responsabilità precedentemente attribuite alla società Rete Ferroviaria Italiana. Proprio ieri il Parlamento Europeo ha approvato l'ultimo provvedimento, che prevede che entro il 2020 l'Alta Velocità sia liberalizzata in tutti gli Stati membri. Ricordiamo che in Italia - unico Paese al mondo - la liberalizzazione dell'Alta Velocità è una realtà già dal

2012.

AVV. D'APOTE - Sì. C'è un passaggio che è credo importante, che è il momento in cui il Ministero impone a F.S. ancora unica, diciamo ancora... ancorché divisa in...

TESTE BRACCIALARGHE - In società.

AVV. D'APOTE - ...in divisioni, la creazione di un soggetto che sia gestore puro dell'infrastruttura.

TESTE BRACCIALARGHE - Sì.

AVV. D'APOTE - E' così?

TESTE BRACCIALARGHE - È così.

AVV. D'APOTE - E' vero che uno dei motivi per cui vengono disposte determinate compensazioni a questo proposito testuale è i maggiori costi indotti dall'attuale arretratezza tecnologica della rete ferroviaria? Questo è... immagino... sì, era la premessa di una domanda.

TESTE BRACCIALARGHE - Sì, diciamo che questo... questo corpus di norme che hanno indotto e introdotto la liberalizzazione del trasporto ferroviario hanno incrociato l'ex monopolista in una situazione che non era particolarmente rosea. Dal punto di vista dell'infrastruttura avevamo dei pesanti gap da recuperare, in termini di attrezzaggio e di tecnologie innovative, anche perché uno degli obiettivi della liberalizzazione è lo sfruttamento ai limiti delle capacità delle infrastrutture ferroviarie, che per definizione sono particolarmente costose, sia come

costruzione sia come manutenzione. Quindi abbiamo dovuto mettere insieme una serie di provvedimenti, atti, investimenti e riorganizzazioni che hanno consentito di incrementare la capacità dell'infrastruttura, incrementare i livelli di sicurezza, ridurre i costi dell'infrastruttura, perché questo va nella direzione del favorire l'ingresso delle imprese ferroviarie, che ovviamente in cambio dell'accesso all'infrastruttura devono un pedaggio che è fissato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Quindi diciamo il passaggio epocale è stato mettere in condizione il gruppo F.S., attraverso le sue società, gestore della rete e gestore del trasporto, di arrivare al momento della liberalizzazione in una condizione di migliore favore rispetto a quella in cui versavamo all'inizio degli anni Duemila.

AVV. D'APOTE - Sì. In particolare lei mi ha appena detto che dal '98 al 2001 è stato nella divisione, responsabile dell'organizzazione in Divisione Infrastruttura, e dal 2001 al 2003 nella Direzione personale e organizzazione di R.F.I. Quegli anni, in quegli anni chi viene nominato direttore della Divisione Infrastruttura prima e di R.F.I. poi?

TESTE BRACCIALARGHE - L'ingegner Mauro Moretti.

AVV. D'APOTE - Come era la situazione dell'azienda - l'ha già accennato, volevo capire meglio - prima di questo

passaggio?

TESTE BRACCIALARGHE - L'ho detto, la situazione non era affatto positiva. Rete Ferroviaria veniva da una lunga serie di inconvenienti e non era attrezzata dal punto di vista delle tecnologie sotto il profilo dell'apertura al mercato. Quindi è stato ottenuto un piano straordinario di revisione della rete, che ha consentito di recuperare i gap manutentivi ed è stato lanciato un piano molto significativo di investimenti per realizzare e mettere in campo situazioni tecnologiche che sono tuttora all'avanguardia a livello mondiale; penso al sistema di segnalamento di RTMS, penso al sistema GSMR, che affida a una rete dedicata di telefonia mobile le comunicazioni terra-treno, garantendo livelli di sicurezza particolarmente elevati.

AVV. D'APOTE - Quindi gli obiettivi... quindi gli obiettivi in quel momento - parliamo fine anni Novanta, primi anni Duemila - quali erano?

TESTE BRACCIALARGHE - Beh, sicuramente era l'efficientamento della rete, quindi un recupero di produttività del personale, un miglioramento dell'attrezzaggio tecnologico e un recupero di affidabilità dell'infrastruttura dal punto di vista del minor numero di guasti verificati per gli enti che compongono l'infrastruttura.

AVV. D'APOTE - C'era solo un problema di guasti o c'era anche un problema di incidenti o di mancati incidenti?

TESTE BRACCIALARGHE - No, no, ho detto prima che... diciamo, la Divisione Infrastruttura ha ereditato una situazione di incidentalità molto... molto pesante.

AVV. D'APOTE - Da cosa era determinata soprattutto?

TESTE BRACCIALARGHE - Ma, da una serie di fattori. Diciamo che uno degli elementi fondamentali in termini di incremento dei livelli di sicurezza è stato l'attrezzaggio di tutta la linea e di tutti i locomotori con sistemi di controllo della marcia treno.

AVV. D'APOTE - Sì.

TESTE BRACCIALARGHE - Questo è un investimento di grandissimo rilievo, che però ha comportato la impossibilità che in caso di superamento di un segnale disposto a via impedita il treno potesse proseguire la sua marcia.

AVV. D'APOTE - E il superamento di...

TESTE BRACCIALARGHE - In quegli anni i superamenti dei segnali...

AVV. D'APOTE - Dei segnali... sono i cosiddetti SPAD, perché se ne è già parlato.

TESTE BRACCIALARGHE - I cosiddetti SPAD, che vuole dire appunto "segnale sorpassato quando è rosso"...

AVV. D'APOTE - Sì.

TESTE BRACCIALARGHE - ...dall'acronimo inglese, erano numericamente significativi. In molti casi hanno dato luogo a pericolati incidenti, in molti casi hanno dato luogo a urti e a svii. Questo anche quando a bordo dei

locomotori erano presenti due macchinisti.

AVV. D'APOTE - Quindi abbiamo detto c'erano questi obiettivi, più tecnologia. C'erano anche degli obiettivi organizzativi relativi ai sistemi generali di sicurezza da raggiungere?

TESTE BRACCIALARGHE - Sì, sì. L'ho detto prima, l'infrastruttura è un sistema particolarmente complesso. Ci sono moltissime interazioni tra i vari enti che compongono l'infrastruttura e il materiale rotabile che la percorre, quindi la possibilità di avere malfunzionamenti fino anche a incidenti, in un sistema che non sia fortemente presidiato dal punto di vista della tecnologia, è una possibilità molto alta dal punto di vista statistico. Se ricordiamo quello che è successo in altre reti al di fuori dell'Italia, ci sono stati incidenti di grandissimo rilievo, per questioni legate proprio alla non adozione di meccanismi di sicurezza che impediscono anche l'errore umano, perché poi l'impostazione fondamentale della sicurezza è quello di lavorare mettendo in piedi sistemi che consentano di evitare l'incidente anche in presenza dell'errore umano. L'SCMT è uno di questi sistemi.

AVV. D'APOTE - Uno di questi. Sono tanti, ma non chiedo a lei questo punto, ne abbiamo già parlato. Dal punto di vista della organizzazione e dal punto di vista degli obiettivi di organizzazione sulla sicurezza, parlo, tanto per

essere specifici, dell' SGS...

TESTE BRACCIALARGHE - Sì.

AVV. D'APOTE - ...è stato fatto qualcosa di innovativo...

TESTE BRACCIALARGHE - Sì.

AVV. D'APOTE - ...di nuovo, di diciamo preliminarmente a quanto poi è accaduto in altri Paesi d'Europa? Presidente, vorrei arrivare poi al mio punto f, dove per arrivarci devo capire perché è stato scelto e chi. Ha capito la domanda...

TESTE BRACCIALARGHE - Sì, sì.

AVV. D'APOTE - ...o vuole che gliela rifaccia?

TESTE BRACCIALARGHE - Mi sono un po' perso poi...

AVV. D'APOTE - No... cioè, se c'è stato un potenziamento organizzativo...

TESTE BRACCIALARGHE - Sì, sì, sì.

AVV. D'APOTE - ...se c'è stato un vertice prima della Divisione Infrastruttura e poi di R.F.I. e ha potenziato il profilo organizzativo, e se è vero o non è vero che ha voluto un sistema di gestione della sicurezza per la prima volta in Europa.

TESTE BRACCIALARGHE - Allora, sotto il profilo...

AVV. D'APOTE - E se è stata... e poi tutto... e poi, domanda finale, così parla lei, se questi obiettivi di cui abbiamo parlato, più tecnologia, più organizzazione, eccetera, sono stati raggiunti. E sto parlando ancora di R.F.I. per arrivare al passaggio a F.S.

TESTE BRACCIALARGHE - Sotto il profilo della sicurezza e dell'impianto organizzativo a presidio della sicurezza sono stati fatti passi molto importanti, anche dal punto di vista culturale, intendendo per tale l'approccio dell'azienda e dei suoi dipendenti al tema della sicurezza. Per prima cosa è stata fatta... è stato attuato un forte decentramento operativo, con l'accompagnamento di un sistema di procura e di deleghe che ha consentito di mettere nelle mani delle persone che hanno l'esercizio tutte le condizioni per rispondere in maniera responsabile di tutti gli oneri conseguenti alla sicurezza, fino alla illimitatezza dei poteri di spesa per le situazioni che necessitassero interventi immediati. Quindi dal punto di vista organizzativo abbiamo distinto all'epoca la direzione che si occupava della circolazione dalla direzione che si occupava della manutenzione della rete, in modo da avere chiarezza di compiti e di ambiti di attività e di conseguenti responsabilità. Abbiamo... ho detto prima che è stato attuato un forte decentramento operativo, mettendo tutti i manager dell'azienda in condizioni di avere gli strumenti per rispondere adeguatamente delle loro responsabilità. Poi è stato fatto un passaggio culturale molto importante. L'Azienda Autonoma veniva da una storia secolare di autoreferenzialità in termini di sicurezza. Le norme di sicurezza ferroviarie erano scritte

dall'azienda stessa e quindi il sistema era da sempre abituato a un unico... a un unico valutatore interno del sistema di sicurezza. Questo meccanismo è stato totalmente smontato...

AVV. D'APOTE - Da chi?

TESTE BRACCIALARGHE - ...perché per impulso personale dell'amministratore delegato ingegner Moretti, con grande anticipo rispetto a quello che è stato poi fatto anche da altre reti europee, è stato costruito un sistema di sicurezza, che è nato come sistema di gestione della sicurezza e poi si è evoluto in un sistema integrato di gestione della sicurezza, integrato perché mette insieme tutte le sicurezze, sicurezza della circolazione e quindi dell'esercizio, sicurezza del lavoro e sicurezza dell'ambiente, con un meccanismo di certificazione terza affidata ad enti autorizzati, diciamo legittimati a rilasciare la certificazione ai sensi degli standard internazionali, ISO 9001, ISO 14001...

AVV. D'APOTE - Va bene.

TESTE BRACCIALARGHE - ...e OHSAS 18001.

AVV. D'APOTE - Va bene. Dunque, lei mi ha detto prima che per raggiungere questi obiettivi era naturalmente necessario anche un impegno economico notevole da parte dello Stato. No?

TESTE BRACCIALARGHE - Certo.

AVV. D'APOTE - Ecco. Perché questo impegno economico non viene

prima?

TESTE BRACCIALARGHE - Beh, diciamo che anche negli ultimi...
negli ultimi anni noi abbiamo sofferto diciamo...

AVV. D'APOTE - Prima, io sto parlando... collochiamo
temporalmente: prima del periodo Divisione
Infrastruttura, R.F.I.

TESTE BRACCIALARGHE - Sì, ma io credo che si possa sostenere
che la previsione di liberalizzazione del trasporto
ferroviario abbia dato un impulso importante al Paese per
mettere l'infrastruttura nazionale in condizioni, dicevo
prima, di reggere quella che poi è stata l'apertura al
mercato. Molto velocemente, le imprese dotate di licenza
sono arrivate ad essere 46 e più della metà aveva anche
il certificato di sicurezza e quindi eserciva
effettivamente il trasporto delle merci nel nostro Paese.
Quindi evidentemente nel momento in cui l'infrastruttura
si apre a soggetti terzi rispetto al monopolista, è
necessario, anche per una serie di vincoli che sono nel
contratto del pedaggio, garantire standard di
affidabilità dell'infrastruttura stessa che, come dire,
non erano garantibili alla luce delle condizioni
dell'infrastruttura per come era negli anni Novanta. Da
qui la necessità di un piano straordinario di
investimenti, che è stato realizzato attraverso i
contratti di programma, che sono lo strumento giuridico
con cui lo Stato finanzia direttamente il gestore della

rete nazionale per le attività di manutenzione ordinaria e straordinaria della rete.

AVV. D'APOTE - Quindi si trattava di ottenere fondi.

TESTE BRACCIALARGHE - Sì.

AVV. D'APOTE - E' stato necessario qualcosa di particolarmente penetrante per...?

TESTE BRACCIALARGHE - Ma, intanto bisogna spendere bene i soldi che si hanno. Non voglio ricordare... insomma, il Gruppo Ferrovie dello Stato ha vissuto momenti particolarmente complessi per una serie di eventi che hanno comportato l'accertamento da parte della Magistratura di illeciti ripetuti nel tempo. Quindi noi avevamo anche un deficit dal punto di vista della credibilità e quindi della capacità di spendere correttamente i soldi che erano stati tolti dalla fiscalità generale e messi a disposizione dell'azienda che gestiva in maniera monopolistica il trasporto ferroviario nel Paese. Quindi c'è stata prima di tutto la necessità di dare evidenza che anche dal punto di vista dei comportamenti sotto il profilo della correttezza degli atti contrattuali, della scelta dei contraenti, attraverso il meccanismo di gare pubbliche piuttosto che di affidamenti su base privata, il nuovo... il nuovo stile di chi gestiva la rete in quel periodo portava a dire: se mettiamo dei soldi in questo contenitore siamo sicuri che saranno trasformati in attività realizzate in

tempi certi, rapidi e con grande efficacia dal punto di vista del miglioramento dell'infrastruttura. Quindi l'attività che è stata svolta con successo è stata quella di ottenere e spendere in maniera corretta somme ingenti per il recupero di questi gap sia manutentivi e sia, ripeto, anche di sicurezza e di affidabilità dell'infrastruttura.

AVV. D'APOTE - Quindi diciamo che l'obiettivo - lo chiamo in senso lato tecnologico e organizzativo - è stato raggiunto.

TESTE BRACCIALARGHE - Assolutamente sì.

AVV. D'APOTE - A quel punto si trattava di - vengo al capitolo - si trattava di raggiungere altri obiettivi su vasti, che probabilmente l'azionista voleva. L'azionista, tanto per capirci, chi è?

TESTE BRACCIALARGHE - L'azionista è il Ministero dell'Economia e delle Finanze.

AVV. D'APOTE - Ecco.

TESTE BRACCIALARGHE - Al cento per cento.

AVV. D'APOTE - E quindi è corretto dire che si decide di scegliere chi ha dato conto di sé in Rete Ferroviaria Italiana per raggiungere nel gruppo l'obiettivo del risanamento economico di un'azienda che aveva dei problemi? Però, al di là della domanda generica, se vuole dire qualcosa lei con parole sue su questo tema.

TESTE BRACCIALARGHE - Ma, io posso dire questo: che quando

l'ingegner Moretti nel settembre del 2006 è stato nominato amministratore delegato del gruppo Ferrovie dello Stato, lasciando quindi la responsabilità di amministratore delegato di Rete Ferroviaria Italiana, ha chiuso con gli ultimi tre mesi del suo lavoro un bilancio - quello del 2006 - che poi l'assemblea del 2007 ha consolidato con una perdita di 2 miliardi e 175 milioni di euro. In quel momento la forbice tra i costi operativi e i ricavi operativi era negativa per oltre 670 milioni di euro, in un anno, quindi i ricavi non coprivano i costi del sistema. Quindi la scelta di Moretti, che era riconosciuto direi universalmente, anche a livello europeo tra l'altro ha ricevuto importanti incarichi, a livello europeo e a livello mondiale delle confederazioni delle reti ferroviarie, la scelta di Moretti era stata fatta dopo due esperienze consecutive di manager che venivano da mondi esterni, portando al vertice del gruppo un ferroviere, un ferroviere vero, nel senso che la sua carriera è costellata da una serie di esperienze fatte in tutti i settori delle ferrovie, dagli impianti elettrici al materiale rotabile, all'infrastruttura, al patrimonio mobiliare, quindi la scelta è stata fatta su un manager che aveva dimostrato in tutta la sua carriera, in modo particolare negli ultimi anni, dalla Divisione Infrastruttura alla società R.F.I., di essere capace di mettere in moto un sistema aziendale basato su una

performance collettiva, non solo individuale ma di tutte le persone che lavorano all'interno della squadra, in cui ciascuno di noi è portato a dare il massimo delle sue capacità. Lui ha una straordinaria capacità di tenere in tensione il sistema, è una persona che sta dietro anche ai dettagli, quindi dal punto di vista manageriale ha dato prova di poter cambiare le Ferrovie, così come aveva già cambiato l'infrastruttura. Devo dire che i risultati che attraverso la proposizione all'azionista e al Ministero vigilante di piani industriali del Gruppo F.S. sono stati poi conseguiti negli anni hanno dimostrato che chi ha puntato su di lui ha comunque puntato su una persona che è riuscita a far venir meno anche la categoria... una delle due categorie che nella famosa battuta di Andreotti potevano caratterizzare i pazzi.

AVV. D'APOTE - Sì, adesso non vogliamo trasformare questo esame in una sorta di panegirico, per cui stringiamo.

TESTE BRACCIALARGHE - No, ma ci sono i documenti.

AVV. D'APOTE - Sì. Senta, prime attività svolte da Moretti quando diciamo assume l'amministrazione della società holding del gruppo - poi dopo parliamo delle funzioni della holding, ma anche lì sinteticamente, se ci riesco - a proposito di commistioni precedenti che vengono diciamo sistemate, che vengono sistemate con il rasoio.

TESTE BRACCIALARGHE - Sì.

AVV. D'APOTE - Cioè sto parlando di disposizioni di gruppo che

abbiano la finalità di chiarire bene chi deve fare cosa.

TESTE BRACCIALARGHE - Ma, ne ricordo due in modo particolare perché furono oggetto di immediata valutazione. La prima fu quella di abrogare una serie di team di governo che erano stati costituiti dall'amministratore delegato precedente. Questi team di governo, che erano diretti dal presidente e amministratore delegato di Ferrovie dello Stato S.p.A., avevano come compito quello di occuparsi, anche con la possibilità di prendere, di adottare decisioni, di alcuni temi che erano la puntualità, erano gli investimenti, erano altri aspetti tipo la gestione delle emergenze, che sono evidentemente di competenza del business. Quindi questi team integrati, in cui erano presenti le società ma che erano diretti, presieduti dall'amministratore delegato della capogruppo, avevano la possibilità di esaminare fenomeni tipici del business, la qualità del servizio, la puntualità, la gestione delle emergenze in caso di inconvenienti, in una logica e in una sede che non è quella propria della responsabilità societaria. Quindi sulla base del principio della segregazione dei compiti l'ingegner Moretti pochi giorni dopo il suo insediamento ha abrogato tutti questi team di governo.

AVV. D'APOTE - Scusi, solo una parentesi, quando lei dice "business" - perché sennò non capiamo bene - intende delle singole società?

TESTE BRACCIALARGHE - Sì.

AVV. D'APOTE - Lo spieghi meglio, perché...

TESTE BRACCIALARGHE - Sì, sì, intendo entrare nel merito delle cause della mancata puntualità dei treni, sia attribuibili al gestore dell'infrastruttura sia attribuibili all'impresa di trasporto, intendo proprio entrare nel merito di questioni legate alla qualità del servizio, che evidentemente sono strettamente connessi all'attività industriale e quindi di diretta competenza e responsabilità delle imprese che hanno, in base alla legge e in base allo statuto della società Ferrovie dello Stato S.p.A., il compito uno, di gestire l'infrastruttura, e l'altro di gestire il trasporto ferroviario.

AVV. D'APOTE - Quindi...

TESTE BRACCIALARGHE - Un'altra iniziativa immediata che assunse fu quella di togliere dalle dipendenze degli amministratori delegati la struttura di audit. Questa è una situazione che la letteratura delle imprese, come dire, non contempla. Per definizione chi appartiene all'audit deve essere svincolato dalla dipendenza gerarchica di chiunque abbia compiti operativi, perché chiunque, a cominciare dal capo dell'impresa, avendo compiti operativi, deve sottostare all'audit rispetto ai suoi comportamenti. Prima dell'arrivo dell'ingegner Moretti sulla posizione di amministratore delegato di

Ferrovie dello Stato le strutture di audit dipendevano dagli amministratori delegati. Con un ordine di servizio a distanza di pochi giorni dal suo insediamento, furono trasferite alle dipendenze dei presidenti delle società, dei presidenti del consiglio di amministrazione delle società, che non avendo compiti operativi garantiscono la piena ed effettiva indipendenza degli auditor rispetto agli amministratori delegati.

AVV. D'APOTE - Sì. Quindi, in definitiva, il ruolo della capogruppo, o meglio il ruolo che assume, se vogliamo, la capogruppo, rispetto alle società che fanno parte del gruppo qual è, che funzione ha? Poi dopo veniamo alla sua personale posizione, che è stata evocata in qualche testimonianza in questo processo?

TESTE BRACCIALARGHE - Ma, non so se posso prendere la pagina dello statuto dove sono citati la ragione sociale e lo scopo della società Ferrovie dello Stato S.p.A.

PRESIDENTE - Ce l'abbiamo, quello ce l'abbiamo. Se però ce lo... se per lei è importante, se ce lo vuole sintetizzare.

AVV. D'APOTE - No, ma...

PRESIDENTE - Qual è...

AVV. D'APOTE - A me interessa che il teste mi dica a cosa serve la holding? A cosa serve e cosa fa.

TESTE BRACCIALARGHE - Ma, intanto diciamo...

AVV. D'APOTE - Questo credo che interessi a tutti poi.

TESTE BRACCIALARGHE - Anche senza prendere le carte, la holding...

AVV. D'APOTE - No, no, le carte (sovrapposizione di voci)...

TESTE BRACCIALARGHE - La holding Ferrovie dello Stato non è una holding finanziaria, che limita il suo ruolo al possesso delle quote azionarie delle società controllate e gode dei benefici degli eventuali dividendi piuttosto che dei non benefici delle perdite. Per statuto la holding Ferrovie dello Stato S.p.A. ha dei compiti operativi, che può gestire direttamente o indirettamente, avendo deciso per statuto che per la gestione dell'infrastruttura e per la gestione del trasporto ha costituito delle società dedicate. Rimane però una grande parte di attività, anche di carattere industriale, che la holding Ferrovie dello Stato S.p.A. svolge, non solo patrimoniale, penso alla valorizzazione degli asset immobiliari, che non sono strumentali all'esercizio. Noi abbiamo... avevamo... hanno società aggiuntive rispetto a R.F.I. e a Trenitalia, penso a Italfer per l'ingegneria, una società che sta vincendo gare in tutto il mondo per la progettazione di linee anche ad Alta Velocità molto innovative; abbiamo... il Gruppo Ferrovie ha una società che si occupa della gestione dell'immobiliare; quindi ha una serie di attività che vengono portate avanti anche direttamente dalla capogruppo, tant'è che tra i poteri dell'amministratore delegato c'è anche quello di

rappresentare la società in tutte le attività che sono o ancillari o comunque collegabili alle attività principali della gestione dell'infrastruttura e del trasporto. Quindi l'ingegner Moretti ha, insieme a tutta la sua capogruppo, che non ha strutture operative in termini di esercizio; nei circa 490-500 dipendenti che mediamente costituivano l'organico della capogruppo non troviamo persone che hanno attinenza e compiti relativi all'esercizio ferroviario; sono le classiche funzioni di staff, quindi dall'amministrazione finanza e controllo, al personale, al legale, alle strategie, alle relazioni esterne, relazioni istituzionali, quindi tutte le attività che una capogruppo deve avere, mentre tutte le parti di tipo... legate appunto al business di tipo industriale sono allocate presso...

AVV. D'APOTE - Quindi non ha strutture tecniche.

TESTE BRACCIALARGHE - No, assolutamente no.

AVV. D'APOTE - Senta, un piccolo passo indietro perché lei prima aveva introdotto un discorso, giusto così ad *colorandum*, nel senso che quando si entra... quando si entra nella... quando Moretti entra amministratore della holding ha una situazione di bilancio notoriamente, dai tempi di Andreotti diciamo, passiva; le chiedo quanto tempo ci ha messo a... quanto tempo ci avete messo a sistemare questa posizione?

TESTE BRACCIALARGHE - Dunque, ho detto prima il bilancio 2006

si è chiuso con 2 miliardi e 115...

AVV. D'APOTE - E questo... e questo l'ha detto. Non mi ha detto, o non ho sentito...

TESTE BRACCIALARGHE - L'anno successivo, il 2007, si è chiuso con una perdita di 474 milioni, quindi con circa... da 2 miliardi e 100 a 400, diciamo 1 miliardo e 7 di recupero; il terzo anno, il 2008, si è chiuso con il primo bilancio in utile per circa 26 milioni, che poi sono diventati 54 nel quarto anno, sono diventati 128... se volete ho le carte e le posso prendere.

AVV. D'APOTE - No, no, non credo... non credo che sia necessario.

TESTE BRACCIALARGHE - Diciamo che anno per anno siamo arrivati poi al 2013, che è l'ultimo anno di gestione dell'ingegner Moretti, a un utile netto di 484 milioni.

AVV. D'APOTE - Ma vede, in questo processo si è contestato che è facile fare utili se si taglia sulla sicurezza. Questa è stata una...

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - Shhhh!

AVV. D'APOTE - Mi può fare un commento su questa...? Cioè, gli utili come si... come avete fatto?

TESTE BRACCIALARGHE - Ma, intanto le prime azioni dell'ingegner Moretti e della sua squadra sono state dedicate al taglio dei costi inutili, e posso dire che ne abbiamo trovati veramente tanti.

AVV. D'APOTE - In quali settori?

TESTE BRACCIALARGHE - Va beh, a cominciare dallo stile di vita dei vertici aziendali, dalle auto alle modalità in cui venivano gestiti gli stipendi, alle consulenze. Adesso l'elenco sarebbe veramente significativo.

AVV. D'APOTE - Va beh, forse...

TESTE BRACCIALARGHE - L'azione sul taglio dei costi è stata...
(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - Per favore! Per favore, ci fate ascoltare?

TESTE BRACCIALARGHE - ...è stata la prima azione messa in campo. Poi, come ho detto prima, nei piani industriali che il Gruppo F.S. ha elaborato e poi realizzato, con puntuale rispetto dei tempi e degli obiettivi fissati, piani industriali che l'azionista di riferimento, Ministro Economia e Finanza e il Ministro delle Infrastrutture, che è l'autorità vigilante, ogni volta hanno discusso e hanno validato, in questi piani industriali erano contenuti da un lato diciamo i fondamenti del risanamento del gruppo e dall'altro le voci di spesa, in particolare sugli investimenti. Nel capitolo risanamento del gruppo dobbiamo anche inserire una nuova e coraggiosa visione del rapporto tra le Ferrovie dello Stato e le sue società, Trenitalia in modo particolare, e lo Stato. E' noto a tutti che i contratti di servizio sulla lunga percorrenza siglati con... firmati con il Ministero dei Trasporti e sul trasporto

regionale con le Regioni sono contratti che non sono particolarmente remunerativi. Per un'antica abitudine i corrispettivi di questi contratti rimanevano invariati nel tempo, o addirittura venivano decurtati per carenza di finanza pubblica, mentre i livelli del servizio non potevano essere intaccati. Il corso avviato con i piani industriali dal nuovo management ha ribaltato questa situazione, ricostituendo un rapporto fisiologico, essendo basato su un contratto, anche dal punto di vista del corretto dimensionamento dell'offerta, sia sulla lunga percorrenza sia nel trasporto regionale, in funzione dei corrispettivi pagati. Questo è stato un altro elemento di forte recupero delle perdite che abbiamo accumulato. Noi avevamo parecchi treni che, pur essendo coperti dal contratto di servizio, cumulavano milioni di perdite ogni anno, perché la somma del costo dei biglietti e dei contributi non coprivano il costo del servizio. Questa è un'altra delle leve che è stata azionata. Poi ovviamente si è dato impulso a un intelligente utilizzo dell'asset immobiliare. Se qualcuno recentemente, negli ultimi anni, ha visto le grandi stazioni, avrà notato come negli spazi commercialmente utili e appetibili, dove fino a dieci anni fa stavano gli uffici dei ferrovieri, dove lavoravano i ferrovieri, sono stati messi negozi e attività che portano reddito.

AVV. D'APOTE - Va bene.

TESTE BRACCIALARGHE - Quindi gli uffici sono stati concentrati, si sono fatti dei dimensionamenti corretti degli spazi. Si è agito su tantissime leve. Sul tema degli investimenti ovviamente ci sono i documenti formali, essendo tra l'altro investimenti per quanto riguarda l'infrastruttura.

AVV. D'APOTE - Garantiti dal contratto di programma.

PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci) della sicurezza la domanda?

AVV. D'APOTE - Sì, la domanda era quella.

PRESIDENTE - Era quella.

AVV. D'APOTE - Cioè, la domanda era quella, anche se indiretta, perché chiaramente stiamo parlando con un rappresentante della holding. Però ci ha già spiegato la funzione della holding. Quindi gli investimenti di sicurezza da chi venivano fatti, in materia di sicurezza? Non credo da...

TESTE BRACCIALARGHE - Sull'infrastruttura era nei contratti di programma e quindi dallo Stato. Per quanto atteneva invece al materiale rotabile, venivano fatti da Trenitalia con i fondi propri o garantiti dalla capogruppo.

AVV. D'APOTE - Certo. E le risulta che ci siano stati... a livello di gruppo che ci sia stata una qualche indicazione di spostare risorse dalla sicurezza ad altri asset, si dice così?

TESTE BRACCIALARGHE - Non mi risulta e lo escludo in maniera assolutamente sicura.

AVV. D'APOTE - Le risulta anzi che gli investimenti in tema di tecnologia e sicurezza della rete abbiano avuto un picco dagli anni fine '90?

TESTE BRACCIALARGHE - Sì. L'ho detto prima, insomma, noi abbiamo recuperato un gap importante dal punto di vista dell'attrezzaggio in termini di sicurezza delle linee... delle linee ferroviarie, quindi... l'SCMT è un investimento di diversi miliardi di euro.

AVV. D'APOTE - Ecco.

TESTE BRACCIALARGHE - Che è stato... è stato realizzato.

AVV. D'APOTE - E stato realizzato e poi credo che sia evidente che una volta realizzato quelle spese diminuiscono. E' così?

TESTE BRACCIALARGHE - Non ho capito, scusi.

AVV. D'APOTE - No, credo che sia evidente che... ma forse... che una volta fatto un investimento macroscopico a livello di miliardi di euro, quando poi l'investimento si realizza è fisiologico che le spese di investimento calino.

TESTE BRACCIALARGHE - Certo. Man mano che si va avanti con la realizzazione dei programmi di investimento viene meno la spesa relativa all'investimento.

AVV. D'APOTE - Ecco, io invece prenderei lo spunto da qualcosa che lei mi ha detto prima a livello di interesse

complessivo, sempre a proposito del ruolo della holding e di come veniva, diciamo così, vissuto dall'amministratore delegato della holding. Lei ha fatto un accenno prima a questioni che una volta paiono riguardare una società, un'altra volta paiono riguardare un'altra società. Per esempio lei prima ha fatto un riferimento ai contratti con le Regioni, no?

TESTE BRACCIALARGHE - Sì.

AVV. D'APOTE - Ecco. In questo processo - credo di poterlo dire, tanto il teste lo sa - è stato contestato, come elemento significativo di una gestione di fatto delle singole società, il ruolo di un Moretti che talvolta interveniva in questi contratti. Alcuni li potremmo anche guardare, uno per uno. Ma più o meno... al di là di questo, complessivamente mi può dire qualcosa sul ruolo dell'amministratore delegato della holding nei rapporti esterni?

TESTE BRACCIALARGHE - Sì. Ma, intanto nella struttura della capogruppo esiste una posizione manageriale che è relativa ai rapporti istituzionali, e quindi c'è una competenza anche della capogruppo per quanto attiene i rapporti istituzionali sia a livello nazionale sia a livello europeo. Quindi c'è un primo elemento. Come ho detto prima, lo statuto prevede anche attività svolte direttamente dalla capogruppo Ferrovie dello Stato S.p.A., che siano in qualche misura collegabili alle

attività principali del trasporto e della gestione dell'infrastruttura, affidate alla società, e quindi da questo punto di vista non è che la capogruppo, che ripeto, non è una holding finanziaria ma ha degli incarichi anche... dei poteri anche operativi, non è che non abbia titolo di collaborare con le società che ha costituito per diciamo il raggiungimento degli obiettivi, che erano insiti e inseriti nei piani industriali che, ripeto, venivano comunque ogni volta discussi, illustrati e validati sia dal Ministro proprietario dell'azienda sia dal vigilante. Poi è noto, mi è noto perché ho vissuto molti anni in prima persona questi episodi, che molti dei rappresentanti istituzionali del Paese prendevano l'iniziativa di invitare personalmente l'ingegner Moretti in determinate situazioni pubbliche, quindi molte volte è successo che a richiesta o dei ministri o dei presidenti di regione, o dei sindaci delle più importanti città italiane, l'ingegner Moretti sia stato presente a cerimonie che erano relative alla sottoscrizione di accordi, accordi di programma e contratti di servizio pubblico.

AVV. D'APOTE - Sì, ma che lei sappia, per esempio è capitato, talvolta, spesso, che contratti di servizio pubblico relativi a una società in realtà implicassero anche impegni, anche indiretti, relativi ad altra società?

TESTE BRACCIALARGHE - Sì, mi è noto, perché io ho fatto questo

mestiere per tre anni in Liguria e quindi so che la Regione, tutte le regioni, nel momento in cui sottoscrivono un contratto relativo al trasporto locale, inseriscono una serie di richieste, che diventano poi obbligo contrattuale, che sono riferite... riferibili non al trasporto in sé, ma all'infrastruttura. Io ho fatto questo mestiere in Liguria che, come è noto, è una terra difficile, con poco spazio e quindi nel contratto di servizio con la Regione Liguria relativo al trasporto sono stati anche chiesti e ottenuti degli impegni relativi all'allungamento di marciapiedi, all'allungamento di pensiline e ad altri interventi tipo l'allargamento di una galleria...

AVV. D'APOTE - Che non sono...

TESTE BRACCIALARGHE - ...che sono chiaramente di responsabilità del gestore dell'infrastruttura.

AVV. D'APOTE - Sì. Senta, faccio una carrellata, così, perché così magari chissà che si riesca ad evitare anche qualche testimone in più. Ma per esempio, sto parlando di cose che sono state specificamente contestate in questo processo, si dice "Moretti ha siglato il contratto unico con l'INAIL". Aspetti prima di rispondere.

TESTE BRACCIALARGHE - Non ho capito, scusi.

AVV. D'APOTE - Faccio un elenco.

TESTE BRACCIALARGHE - "Ha siglato un contratto"...?

AVV. D'APOTE - Unico con l'INAIL.

TESTE BRACCIALARGHE - Ah, sì.

AVV. D'APOTE - Ha siglato un contratto collettivo di lavoro unico per tutti i dipendenti del comparto ferroviario; con la Regione Liguria ha firmato insieme al Presidente Burlando; con la Regione Veneto ha siglato un protocollo d'intesa; con la... non so se è stato rinunciato questo capitolo, forse sì, dal... ha litigato con il Presidente della Regione Piemonte; ha dato una mano al Presidente della Regione Umbria su un incidente che si era verificato; si è persino interessato di agevolare il trasporto di cani in treno, messo sotto pressione da un Ministro; e, ultima cosa, qui invece mi interessa per un altro motivo...

PRESIDENTE - Che succede? Quindi qual è la domanda?

AVV. D'APOTE - La domanda è... la sintetizzavo, magari poi gliela ripeto. Era se e come si può giustificare l'intervento dell'amministratore delegato della holding in queste cose, perché dice "ma tu sei amministratore delegato della holding, perché fai una sorta di accordo preliminare con un Ministro in modo che"... E poi ultima, ultima e chiudo, ce ne avrei delle altre, c'è la vicenda NTV, di cui volevo un attimo parlare sinteticamente con il teste, e il fatto che per esempio c'è un'interlocuzione con il Ministro a proposito del passaggio - ne abbiamo parlato in udienze recenti - di personale di R.F.I. all'Agenzia. Allora, quest'ultimo

forse è meno importante.

PRESIDENTE - Faccia una cosa per volta.

AVV. D'APOTE - Perché tanto è il Ministro... è il Ministro che si rivolge a Moretti, quindi non è una... Ecco, facciamo una per volta o gli facciamo fare...

PRESIDENTE - No...

AVV. D'APOTE - O gli chiediamo...

PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci)

AVV. D'APOTE - ...un quadro generale?

PRESIDENTE - A che titolo sarebbe intervenuto in quelle vicende elencate, a parte l'ultima, dall'Avvocato D'Apote?

TESTE BRACCIALARGHE - Ma, intanto se parliamo ad esempio del contratto collettivo nazionale di lavoro del Gruppo Ferrovie dello Stato, non vedo quale alternativa esista in un gruppo, di siglare un contratto collettivo che riguarda tutti i dipendenti delle società del gruppo, che ovviamente hanno un corpus di norme a fattore comune, penso alle relazioni industriali, penso ai permessi, penso al welfare aziendale, che in un gruppo sono per definizione omogenei tra tutti i dipendenti, e all'interno del quale contratto poi ci sono delle sezioni specifiche che vanno a cogliere le regole che disciplinano l'attività lavorativa dei lavoratori di una società rispetto a un'altra. Quindi sinceramente non vedo un modello alternativo ad avere un contratto collettivo

per il gruppo, visto che una gran parte delle norme sono a fattore comune di tutti i dipendenti del gruppo. Per quanto riguarda le convenzioni con l'INPS o con l'INAIL siamo allo stesso ragionamento. Io personalmente ho fatto delle convenzioni con l'INPS per la gestione del fondo di accompagnamento e di sostegno al reddito per i ferrovieri che erano in esubero, evidentemente che nel rapporto con gli enti previdenziali, peraltro ripeto, nello statuto è esplicitamente previsto come responsabilità della capogruppo, è evidente che si fa un contratto o un accordo unico, o una convenzione unica con l'INAIL per quanto attiene al fenomeno infortunistico, con l'INPS per quanto attiene alle prestazioni previdenziali, che ricade a favore di tutti i dipendenti del gruppo. Non vedo anche in questo caso un modello alternativo, se non quello di duplicare per N società, con costi anche maggiori, il numero delle convenzioni che poi vanno gestite. Quindi un unico centro che gestisce le convenzioni per tutti i dipendenti del gruppo, in maniera peraltro omogenea, evitando che i dipendenti di una società abbiano situazioni e trattamenti differenziati rispetto a quelli di un'altra società.

AVV. D'APOTE - Sì. Lei poi ha fatto un accenno alla questione infortunistica, su cui dobbiamo tornare.

TESTE BRACCIALARGHE - Sì.

AVV. D'APOTE - Cioè, nel senso che qui con il contratto unico

con l'INAIL praticamente ci si interessa degli infortuni non soltanto evidentemente della capogruppo...

TESTE BRACCIALARGHE - (sovrapposizione di voci)

AVV. D'APOTE - ...ma si possono allargare a tutti i dipendenti di tutto il gruppo.

TESTE BRACCIALARGHE - Sì, sì. Ricordo che lì c'è il collegamento tra numerosità degli incidenti, durata degli incidenti, indice di frequenza e premio che si paga all'INAIL. Quindi da questo punto di vista il Gruppo F.S. aveva interesse a tenere sotto controllo, non solo sotto l'aspetto etico della tutela della garanzia della sicurezza dei lavoratori, ma anche sotto l'aspetto dei premi ingentissimi che tutte le imprese devono pagare all'istituto assicuratore. Da qui anche le indicazioni che periodicamente la capogruppo dava a tutte le società operative, con degli obiettivi di decremento del fenomeno infortunistico, obiettivi che poi le società erano impegnate nei confronti della capogruppo a perseguire e che hanno regolarmente perseguito negli anni.

AVV. D'APOTE - Ci dà qualche esempio?

TESTE BRACCIALARGHE - Beh, noi abbiamo fissato in diverse disposizioni decrementi nell'ordine del 25 per cento del fenomeno infortunistico nella singola società...

AVV. D'APOTE - E' la storia... è la storia di cui mi ha parlato un'oretta fa degli infortuni del lunedì?

TESTE BRACCIALARGHE - Sì. Noi abbiamo avuto, come penso tante

aziende, il grande problema degli infortuni cosiddetti "in itinere", con un picco rilevante nelle prime ore del lunedì mattina. Siccome questo è un elemento che salta evidentemente agli occhi, abbiamo dato le indicazioni di approfondire le singole denunce...

AVV. D'APOTE - Scusi se la interrompo, "abbiamo" si intende come capogruppo?

TESTE BRACCIALARGHE - Come capogruppo, sì.

AVV. D'APOTE - Lei. Sì.

TESTE BRACCIALARGHE - Io in quel periodo facevo questo mestiere e avevo anche una struttura nella mia direzione organizzativa che si occupava di questo. Abbiamo emanato, a firma dell'amministratore delegato di gruppo, delle disposizioni che legavano le società alla necessità di fare degli approfondimenti rispetto a dei fenomeni che diventavano di sistema, ad esempio andando a verificare su tutte le denunce di infortuni in itinere la denuncia, il fatto che fossero o meno intervenute Forze di Polizia sul luogo dell'incidente, il fatto che ci fosse o meno un ricovero immediato o comunque una visita al Pronto Soccorso, insomma abbiamo dato anche delle indicazioni operative in una logica credo sana di gestione di fenomeni che spesso possono assumere aspetti discutibili.

AVV. D'APOTE - E cosa avete scoperto?

PRESIDENTE - Non so quanto sia rilevante.

AVV. D'APOTE - No, ma...

PRESIDENTE - Non so quanto sia rilevante (voce fuori microfono)...

AVV. D'APOTE - (sovrapposizione di voci) no, d'accordo, era una curiosità, perché...

PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci)

AVV. D'APOTE - ...sennò resta tutto così un po' appeso. Hanno scoperto che gli infortuni invece che di lunedì avvenivano di sabato e di domenica, ecco perché erano di più.

PRESIDENTE - Va bene.

AVV. D'APOTE - E' così, dottore?

PRESIDENTE - Non mi pare...

TESTE BRACCIALARGHE - In alcuni casi sì.

PRESIDENTE - Sì, ma non mi pare rilevante.

AVV. D'APOTE - No, non è rilevante. Torniamo alla nostra area tematica, Moretti che si occupa un po' di cose che sembrano fuori luogo. Non so, il contratto con la Regione Veneto... ne sa qualcosa?

TESTE BRACCIALARGHE - Non in particolare, però immagino che sia uno...

AVV. D'APOTE - Ma, qui è stato contestato che si è trattato di un protocollo di intesa firmato dall'amministratore delegato di Ferrovie dello Stato invece che dall'amministratore delegato di Trenitalia, protocollo di intesa.

TESTE BRACCIALARGHE - Ma, non so se è un "invece", perché non

conosco il fatto. Quello che posso dire è quello che ho detto prima, che nello statuto è previsto che Ferrovie dello Stato S.p.A. possa agire anche direttamente in attività connesse all'esercizio del trasporto regionale piuttosto che del trasporto a lunga percorrenza.

AVV. D'APOTE - Sì, a maggior ragione...

TESTE BRACCIALARGHE - E l'ingegner Moretti come presidente aveva il potere di rappresentare la società. Gli obiettivi del trasporto regionale erano consolidati in un piano d'impresa che era quello del Gruppo Ferrovie dello Stato.

AVV. D'APOTE - Sì.

TESTE BRACCIALARGHE - Che il vertice di Ferrovie dello Stato S.p.A. presentava agli azionisti. Quindi è un sistema che è composto di tanti affluenti che alla fine portano a un risultato complessivo. Non mi stupisce affatto che, ripeto, le istituzioni avessero più volte premuto, pressato per avere la presenza fisica dell'ingegner Moretti alla firma di un protocollo piuttosto che di un contratto.

AVV. D'APOTE - Sì. Per quello che riguarda ad esempio la Regione Piemonte, anche perché io avevo un teste a controprova, tale Chiamparino, ricorda l'oggetto del litigio, che è stato poi pubblicizzato dalla stampa? Non è molto rilevante secondo me.

TESTE BRACCIALARGHE - No, ricordo...

AVV. D'APOTE - Però visto che ha costituito... costituisce sia oggetto della mia richiesta di controprova, sia ha costituito oggetto di...

TESTE BRACCIALARGHE - Sì, ho fatto prima un riferimento. Le regioni erano state nel tempo abituate a un meccanismo che io, come tanti dei miei colleghi, consideravamo perverso e che poi ho sperimentato sulla mia pelle quando ho fatto quel mestiere in Liguria. Cioè, a fronte di un corrispettivo, che era invariato da oltre dieci anni, mentre tutti i costi industriali, dai prodotti, dai servizi, al costo del lavoro, erano aumentati in maniera significativa, le regioni pretendevano addirittura crescita dei chilometri del servizio regionale e applicavano anche delle sanzioni in termini di penali molto, molto stringenti. Quindi da questo punto di vista c'è stata una stazione in cui le regioni, immaginando che ci fossero soggetti terzi rispetto a Trenitalia disponibili, a fronte di quel corrispettivo, a farsi carico del servizio, hanno in alcuni casi lanciato, in altri casi preannunciato, delle gare per affidare il trasporto regionale all'esito delle gare stesse, quindi aprendo il mercato del trasporto regionale eventualmente anche a soggetti terzi rispetto a Trenitalia. E questo avveniva nel momento in cui Trenitalia stava fornendo in molti casi più servizi di quelli previsti dal contratto e, come ho detto prima, con dei livelli di remunerazione

che non erano idonei neppure a coprire i costi efficientati del nostro sistema. Se non ricordo male dagli articoli che furono pubblicati in quel periodo sui giornali, il presidente della Regione Piemonte aveva annunciato l'iniziativa di prevedere che il servizio potesse essere affidato mi pare a una società di trasporto ferroviario svizzero, e credo che questo fosse stato - come dire - l'inizio della discussione, che poi in realtà non ha portato né ad affidamenti né a gare, perché mi pare di ricordare che tuttora il trasporto regionale sia andato in prosecuzione di contratto rinnovato con Trenitalia, non solo in Piemonte ma anche in altre regioni. Ad esempio la Liguria fece una data che andò deserta, e quindi poi ha ridato il contratto a Trenitalia.

AVV. D'APOTE - Sì. Quindi... devo capire se questa è una saltuaria ingerenza o fa parte della fisiologia. E' questo che non ho ancora ben capito. Cioè fa parte del ruolo. Il rapporto con un Ministro...

TESTE BRACCIALARGHE - Ma, ripeto...

AVV. D'APOTE - ...con un presidente della Regione...

TESTE BRACCIALARGHE - Se posso leggere due righe dello statuto, ma immagino che siano (sovrapposizione di voci) insomma...

AVV. D'APOTE - No, no, ma quelle sono note, insomma. Comunque lei ritiene che faccia parte...

TESTE BRACCIALARGHE - Allora, Ferrovie dello Stato S.p.A., rappresentata disgiuntamente dal presidente e dall'amministratore delegato, ha titolo di esercitare attività anche di tipo commerciale - è scritto nello statuto - che siano a supporto delle attività principali del trasporto ferroviario.

AVV. D'APOTE - Senta, un cenno sulla vicenda NTV, che ha diciamo occupato molte udienze in questo processo, ma solo un cenno. Cioè...

TESTE BRACCIALARGHE - Ho accennato... ho accennato prima.

AVV. D'APOTE - Il suo punto di vista su quella che è stata l'intromissione di F.S. Holding, e quindi del suo amministratore, nella vicenda NTV.

TESTE BRACCIALARGHE - Qualche riferimento...

AVV. D'APOTE - Anche polemico.

TESTE BRACCIALARGHE - ...puntuale. NTV ha iniziato mi pare a esercire il servizio ferroviario nella primavera del 2012. Ieri, 03 maggio 2016, il Parlamento Europeo, la Commissione Europea e il Consiglio Europeo hanno stabilito che dal 2020 gli Stati membri dovranno aprire l'Alta Velocità ferroviaria alla concorrenza. In quel momento NTV - unico Paese al mondo l'Italia - festeggerà otto anni di vita sui binari dell'Alta Velocità italiana. L'unico Paese al mondo che non ha riservato un servizio estremamente redditizio, dove non c'è un centesimo di contribuzione pubblica, ma è tutta mercato, l'unico Paese

al mondo che non ha riservato questo servizio all'*incumbent*, ma ha consentito a chi è arrivato di entrare, prendendosi nell'Alta Velocità esclusivamente le tratte più redditizie. Questo elemento, anche per il fatto che non c'erano precedenti a cui fare riferimento, ha comportato sicuramente delle grandi tensioni, ad iniziare dalla allocazione delle tracce, perché ovviamente quando è arrivata NTV nell'orario l'offerta di Trenitalia era già in essere e quindi le tracce erano già state prenotate, acquistate e pagate da Trenitalia, ed NTV ha chiesto e ottenuto di poter inserire i suoi treni su un orario che già era concepito per le esigenze di chi fino al giorno precedente era l'unico che faceva quei servizi. Le grandi stazioni - e qui torniamo al ruolo della capogruppo - dove NTV insieme a Trenitalia fa il suo servizio, non sono nella disponibilità del gestore dell'infrastruttura, o meglio non sono nella sola disponibilità sua; ad esempio, gli spazi per le attività di tipo commerciale di NTV dovevano essere collocati all'interno di un tessuto che era già stato oggetto di contrattualizzazione anche con privati. Quindi è nata una serie di querelle, dal mio punto di vista devo dire molte volte anche strumentali, rispetto alle difficoltà che il Gruppo F.S. avrebbe messo in campo per contrastare l'ingresso di NTV.

AVV. D'APOTE - Certo, comunque dottore, al di là del merito,

chi avesse ragione chi avesse torto, siamo... cioè, è chiaro che questo era sicuramente un tema di interesse di gruppo o no?

TESTE BRACCIALARGHE - Assolutamente sì. Ho detto le grandi stazioni fanno capo a una società peraltro non totalmente detenuta da Ferrovie dello Stato. Il gestore della rete totalmente detenuto da Ferrovie dello Stato. L'interrelazione tra NTV, le grandi stazioni e il gestore della rete può trovare un punto di unificazione all'interno della società capogruppo, come è avvenuto. Però ripeto, è l'unico Paese al mondo che ha aperto con otto anni di anticipo rispetto a quello che ieri, 03 maggio 2016, a livello europeo è stato determinato proiezione 2020. Quindi stiamo parlando anche in questo caso di un'accelerazione straordinaria che il nostro Paese ha fatto per favorire l'ingresso di soggetti diversi da Trenitalia.

AVV. D'APOTE - Senta - penultimo tema - lei è stato personalmente tirato in ballo da alcuni... da alcuni colleghi nell'esame di altri testimoni a proposito del suo ruolo, cioè la sua direzione è appunto una direzione infragruppo. E' così?

TESTE BRACCIALARGHE - Sì.

AVV. D'APOTE - E nell'ambito di questa direzione infragruppo sostanzialmente si danno delle indicazioni alle altre società del gruppo, oppure, come è stato detto, "fate

quello che io vi ho detto di fare, che vi ho aiutato a fare", sono parole testuali di un testimone. Allora, io volevo capire - è la penultima, Presidente - il ruolo della direzione centrale sua, di cui ci ha già detto, in materia di lavoro, qual è?

TESTE BRACCIALARGHE - Di lavoro in senso lato?

AVV. D'APOTE - Eh, in senso stretto e in senso lato; in senso stretto per quello che riguarda la holding lei ci ha già detto qualcosa, la holding ha qualche centinaio di dipendenti, sono tutti impiegati, non ci sono tecnici, questo ce l'ha già detto; per quello che riguarda una funzione infragruppo, o a livello di organizzazione, di indicazione, a livello di gruppo, ecco, mi vuole parlare meglio di questo, dire qualcosa di questo?

TESTE BRACCIALARGHE - Tutta la mia attività incrociava le attività delle Direzioni delle risorse umane e organizzazioni delle società. Abbiamo fatto prima riferimento al contratto collettivo nazionale di lavoro, che io personalmente ho contrattato e sottoscritto. E' evidente che non è immaginabile una autonomia di pensiero su come va interpretato ed applicato il contratto collettivo di lavoro, quindi era una mia responsabilità emanare linee guida interpretative comuni a tutte le società che applicavano il contratto collettivo, per evitare che - faccio un esempio banale - il buono mensa valesse una cifra da una parte e una cifra da un'altra.

AVV. D'APOTE - Chiaro.

TESTE BRACCIALARGHE - O che fosse riconosciuto in certe condizioni e non fosse riconosciuto in identiche condizioni in un'altra società. Tutti i piani del lavoro, quindi le consistenze di personale a fine anno, il costo del lavoro del personale di gruppo, tutti questi elementi, anche di carattere economico-finanziario, erano un di cui del piano di impresa industriale che ho detto prima veniva presentato dai vertici di Ferrovie dello Stato S.p.A. all'azionista e al vigilante. Era mia responsabilità controllare e aiutare le Direzioni del personale delle società a realizzare gli obiettivi che erano stati inseriti per quanto riguardava gli organici nel piano del lavoro. Se parliamo dei dirigenti, era una mia responsabilità quella di stabilire regole comuni per determinare gli incentivi economici legati ai risultati, era mia responsabilità stabilire un sistema che riconoscesse una retribuzione connessa al peso della posizione organizzativa occupata, era mia responsabilità avviare campagne di assessment di tutti i dirigenti per valutare, oltre che le prestazioni, il potenziale, perché responsabilità della capogruppo è anche la gestione delle carriere dei dirigenti, che non sono proprietà della società in cui operano, ma sono un bene della società capogruppo che attraverso la mobilità professionale e geografica di questi costituisce le carriere.

AVV. D'APOTE - Come è capitato nel caso suo, insomma.

TESTE BRACCIALARGHE - Come è capitato nel caso mio, come è capitato nel caso di tutti i dirigenti di vertice delle società, che hanno accumulato nella loro vita esperienze in territori e in settori diversi, guidati dalla capogruppo, perché questa è una delle responsabilità che ha la Direzione risorse umane della capogruppo. Potrei continuare con una serie di elementi.

AVV. D'APOTE - No, ma non...

TESTE BRACCIALARGHE - Ma diciamo che il mio ruolo era quello di corroborare l'attività delle Direzioni risorse umane delle varie società al raggiungimento degli obiettivi che erano stati fissati.

AVV. D'APOTE - Ma, io immagino che su questo tema poi interverranno le altre parti e quindi chiuderei con... il cuore dell'imputazione alla società è sostanzialmente: tu holding hai un vantaggio per il fatto che le controllate non hanno eseguito gli investimenti che avrebbero dovuto eseguire se fosse fondata la richiesta alla logica dell'accusa. Molto seccamente, prima domanda: com'è il bilancio della holding, che tipo di bilancio è? Cioè è un bilancio separato... parcellizzato?

TESTE BRACCIALARGHE - Consolidato.

AVV. D'APOTE - Consolidato. Seconda domanda, proprio vado molto... parlo... guardi, faccio un esempio. Picchetti da una parte e detettori di svio dall'altra. Perché sennò

non ci capiamo e parliamo in astratto. Se R.F.I. avesse dovuto chiedere qualche centinaio di milioni, un miliardo, non lo so, di finanziamento per rimuovere tutti i picchetti e sostituirli, cosa sarebbe accaduto a livello di bilancio? Se Trenitalia avesse investito risorse in qualche - sì, è in parte fuori tema ma mi serve per l'esempio - in qualche migliaio di dispositivi, di detettori di svio, cosa sarebbe successo a livello di bilancio? Con questa domanda io avrei chiuso poi. Ha capito la domanda? Sì.

TESTE BRACCIALARGHE - Penso di sì. Allora, per quanto riguarda R.F.I. l'ho detto prima che gli investimenti, come tutti gli interventi finanziari per garantire la manutenzione ordinaria e straordinaria della rete, sono sopportati dallo Stato all'interno dei contratti di programma.

AVV. D'APOTE - Quindi?

TESTE BRACCIALARGHE - Quindi se RFI avesse utilizzato una quota di quei finanziamenti per fare un intervento tipo quello che ha citato lei, avrebbe portato il livello, anche il valore potenziale dell'infrastruttura, a un livello più alto.

AVV. D'APOTE - Quindi il valore della partecipazione.

TESTE BRACCIALARGHE - (sovrapposizione di voci)

AVV. D'APOTE - (sovrapposizione di voci)

TESTE BRACCIALARGHE - ...nostro cresceva al valore della partecipata, anzi della posseduta cento per cento Rete

Ferroviana Italiana.

AVV. D'APOTE - Quindi da questo punto di vista, semplificando ulteriormente, io con i soldi degli altri valevo di più. Ho detto "degli altri", mi scuserà il Tribunale, proprio per semplificare. Cioè, non valevo di meno se facevo quell'investimento, ma valevo di più.

TESTE BRACCIALARGHE - Il valore di Rete Ferroviaria Italiana, se andiamo a vedere gli investimenti finanziati dallo Stato per la costruzione dell'Alta Velocità piuttosto che per il rinnovo della linea, è un valore che è cresciuto in maniera molto significativa negli anni. Ovviamente, essendo posseduta al cento per cento da Ferrovie dello Stato S.p.A., è un valore che è cresciuto con l'iniezione di denaro che è arrivato dallo Stato.

AVV. D'APOTE - Dallo Stato. Quindi in definitiva - e per semplificare e sintetizzare - più investe, più spende, e più vale, non meno vale. No, ma il Tribunale capisco che... però l'imputazione è questa. Per quello invece che riguarda un investimento fatto da Trenitalia cosa succede?

TESTE BRACCIALARGHE - Beh, Trenitalia ovviamente si deve autofinanziare gli investimenti.

AVV. D'APOTE - Eh.

TESTE BRACCIALARGHE - Questo è un costo che la società deve sostenere.

AVV. D'APOTE - Però?

TESTE BRACCIALARGHE - Non ha contribuiti da questo punto di vista da parte dello Stato a fiscalità generale, quindi i soldi vanno reperiti all'interno del bilancio della società, o in quello più allargato della società capogruppo.

AVV. D'APOTE - Certo.

TESTE BRACCIALARGHE - Come è avvenuto per l'acquisto dei treni(?).

AVV. D'APOTE - Ma una volta effettuata la spesa, l'oggetto della spesa, cioè quello che abbiamo comprato, dove va a finire?

TESTE BRACCIALARGHE - Beh, nel patrimonio della società.

AVV. D'APOTE - Quindi, quindi non si può dire che se io spendo centomila euro per comprare una casa ho perso centomila euro, ho centomila euro di meno. Ho centomila euro di meno ma ho una casa. E' così?

TESTE BRACCIALARGHE - Gli asset industriali fanno parte dello stato patrimoniale. Più i treni sono moderni, nuovi, affidabili e non hanno bisogno di manutenzione, più la società vale. Se con questi riesce a intercettare un mercato e a vincere la competizione, porta soldi che altrimenti avrebbe perso, quindi...

AVV. D'APOTE - Che è un di più.

TESTE BRACCIALARGHE - ...si genera...

AVV. D'APOTE - Certo, certo.

TESTE BRACCIALARGHE - ...un circolo (sovrapposizione di

voci)...

AVV. D'APOTE - No, perfetto, ma è un di più rispetto al valore patrimoniale, all'incremento o al decremento del valore, che è l'unica cosa che mi interessa a livello di imputazione. Io non ho altre domande. Mi riservo qualcosa di...

PRESIDENTE - In riesame.

AVV. D'APOTE - In riesame, se...

PRESIDENTE - Allora, Pubblico Ministero.

Pubblico Ministero

P.M. AMODEO - Buonasera.

TESTE BRACCIALARGHE - Buonasera.

P.M. AMODEO - Devo chiamarla dottore, avvocato? Non ne ho idea.

TESTE BRACCIALARGHE - Dottore.

P.M. AMODEO - Dottore.

TESTE BRACCIALARGHE - Se mi vuole dare un titolo, dottore.

P.M. AMODEO - Sì, no, va bene, va bene. Dottore, prendiamo atto che, diciamo, coerentemente con i documenti statutari diciamo lei ha precisato che Ferrovie dello Stato italiane S.p.A. ha tra i suoi oggetti sociali anche lo svolgimento di attività di trasporto. Basta consultare diciamo una visura della Camera di Commercio della (voce fuori microfono) ma lei lo ha affermato chiaramente dicendo che, mi corregga se sbaglio...

PRESIDENTE - Pubblico Ministero, purtroppo abbiamo problemi...
si avvicinano.

P.M. AMODEO - Devo ripetere tutto?

PRESIDENTE - No, no, va bene.

AVV. SCALISE - Ma soprattutto, Presidente, si possono fare
delle domande anziché delle premesse lunghissime?

P.M. AMODEO - Sì, è la curva decrescente del pomeriggio,
Presidente, credo che questo dovete considerarlo. Va
bene. Soprattutto quando lei poi ha sottolineato il
fatto, con le domande che ha fatto l'Avvocato D'Apote,
dice "ma non è... è strano nei compiti della holding
intervenire nei contratti con la regione, perché la
regione spesso preferisce avere il suo interlocutore",
sta di fatto che però la holding interviene e d'altra
parte lo statuto lo prevede. Ma questa è una cosa che noi
abbiamo sempre sostenuto. Ora, lei ha detto, poi ha fatto
anche un'altra affermazione, che poi ha anche un
risvolto, diciamo refluisce...

AVV. SCALISE - Presidente scusi, possiamo invitare il Pubblico
Ministero a fare delle domande anziché delle lunghe
premesse? Perché così diventa una ripetizione di quello
che il dottore ci ha detto poco fa.

P.M. AMODEO - Allora, lei ha fatto anche una precisazione in
materia di investimenti per la sicurezza. C'è una nota
del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 30
luglio 2009, diretta non a R.F.I. e a Trenitalia, ma

diretta a Ferrovie dello Stato S.p.A., tout-court, e poi anche alla ANSF, ovviamente, nella quale il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti ricorda alla capogruppo che, almeno alla data del 29 luglio 2009, non è stato ancora completato il processo di attivazione e di installazione delle apparecchiature di sicurezza a bordo dei rotabili, quindi almeno a quella data, siamo nei momenti successivi diciamo al disastro di Viareggio, il Ministro si lamenta per questa diciamo mancata realizzazione di uno strumento di sicurezza che non ha avuto nessun ruolo nel disastro di Viareggio, ma che, diciamo, viene un po' portato come distintivo, come emblema...

AVV. SCALISE - Presidente, possiamo invitare il Pubblico Ministero a fare la domanda?

P.M. AMODEO - Avvocato, mi usi la gentilezza, per cortesia.

AVV. SCALISE - Ho capito, ma non è concepibile...

P.M. AMODEO - ...viene portato come...

AVV. SCALISE - ...fare una premessa che è una discussione.

P.M. AMODEO - ...viene portato come emblema degli investimenti di sicurezza...

AVV. SCALISE - Faccia le domande e poi faccia le contestazioni.

PRESIDENTE - Non vi accavallate.

P.M. AMODEO - Però Presidente...

PRESIDENTE - Sono sicuro...

AVV. SCALISE - Io non mi accavallo, però Presidente...

PRESIDENTE - Sono sicuro...

P.M. AMODEO - Mi garantisca... mi garantisca l'esercizio dei miei diritti, la prego.

PRESIDENTE - Assolutamente garantito.

P.M. AMODEO - Allora...

PRESIDENTE - Però io la invito a fare la domanda.

P.M. AMODEO - Io la domanda che le faccio... voglio dire, la domanda che le faccio: non trova che ci sia una contraddizione tra quello che lei ha detto in materia di investimenti per la sicurezza e il fatto che a luglio 2009 - ma poi questo rimprovero sarà fatto successivamente anche dalla ANSF - non era stato ancora completato il processo di installazione dei sistemi di protezione marcia treno?

PRESIDENTE - Prego.

P.M. AMODEO - Siamo arrivati alla domanda.

TESTE BRACCIALARGHE - Sì. Non so se è un rimprovero, mi pare che, da quello che ho letto...

P.M. AMODEO - Sì, vuole che glielo legga?

TESTE BRACCIALARGHE - ...è un... prego, prego.

P.M. AMODEO - E' un richiamo, ecco, un richiamo.

TESTE BRACCIALARGHE - Quindi non so se è un rimprovero. E in ogni caso faccio una considerazione, anzi due. La prima è che per realizzare l'attrezzaggio di un sistema come il sistema di controllo marcia treno, che presuppone un

sottosistema di terra e un sottosistema di bordo su tutti i mezzi che circolano, probabilmente non basta un periodo di tempo come forse lei immagina, ma sono necessari, anche per evitare di fermare i treni, tempi che sono da compatibilizzare con la disponibilità dei mezzi, oltre che degli interventi sull'infrastruttura. Mi limito a ricordare che stiamo parlando di un investimento massivo, che è stato fatto in costanza di esercizio ferroviario, senza interrompere la circolazione sui binari e senza fermare le locomotive che dovevano essere oggetto di installazione di un'infrastruttura significativamente importante. Ed è la prima considerazione. La seconda, mi pare di ricordare che in molte reti europee, oggi che ne parliamo, questo sistema non sia installato neanche lontanamente in misura paragonabile al nostro, quindi se quella lettera va considerata un rimprovero mi chiedo cosa dovrebbe scrivere il ministro di altre reti agli amministratori delegati delle società ferroviarie.

P.M. AMODEO - Sì. La mia domanda era... verteva sulla contraddizione tra, diciamo così, l'indicazione, l'allegazione, la trattazione del sistema di controllo marcia treno e il fatto che poi il Ministro constatava che a luglio 2009 non era stato ancora realizzato. Questo non vuol dire che io ritenga che sia un sistema di facile applicazione, ma è altrettanto vero che poi non bisogna dire che quello era un fiore all'occhiello. Non era così.

AVV. SCALISE - Presidente, c'è opposizione, ha appena risposto a questa domanda il teste.

PRESIDENTE - Non c'era domanda, era (sovrapposizione di voci)...

AVV. SCALISE - Non c'è domanda, era una considerazione.

PRESIDENTE - Prego, Pubblico Ministero.

P.M. AMODEO - Sì. La ringrazio, Presidente. La domanda che le faccio è questa: diciamo, il fatto che poi in questa nota il Ministro - ma in tante altre, d'altra parte - il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ponga questo famoso atto di indirizzo, sul quale poi si è costruito diciamo tutto un carteggio, sul quale sorvolerò, in questo atto di indirizzo il Ministro indichi una serie di misure che riguardano da un canto l'infrastruttura e dall'altro lato invece la materia tipica dell'impresa ferroviaria, nell'atto di indirizzo il Ministro dice "devi fare questo, questo, questo e questo", alcune cose riguardano R.F.I., altre cose riguardano Trenitalia. Ecco, lei ritiene che il fatto che il Ministro invece di rivolgersi alle due società si fosse rivolto unicamente ex abrupto, diciamo così, a Ferrovie dello Stato S.p.A., rientrasse, diciamo così, nell'oggetto sociale della holding, rientrasse nell'assetto statutario della società controllante delle due controllate?

TESTE BRACCIALARGHE - Io ho fatto prima riferimento ai piani

industriali che il vertice di Ferrovie dello Stato S.p.A., quindi il presidente e l'amministratore delegato, andavano ad illustrare, ottenendone alla fine del percorso un'approvazione, sia al proprietario dell'azienda, quindi il Ministero dell'Economia e Finanze, sia al Ministro vigilante, che è il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti. Gli investimenti di cui stiamo parlando fanno parte di questi piani industriali, quindi la persona che aveva spiegato al Ministro quali erano gli investimenti previsti nel piano, quali erano i tempi di attuazione e quali erano le somme relative a quegli investimenti, compreso quindi il cronoprogramma di realizzazione, era l'amministratore delegato di Ferrovie dello Stato S.p.A. A me pare del tutto naturale che la lettera del Ministro fosse indirizzata allo stesso soggetto che aveva in nome e per conto dell'intero gruppo presentato il piano industriale, di cui questo investimento è una parte.

P.M. AMODEO - Questa persona... ma questo processo non riguarda questa persona, riguarda tante altre persone, riguarda tanti altri aspetti, diciamo. Ma giusto perché è stata citata, che poi è Moretti, è stato fino ad aprile 2007 amministratore delegato di R.F.I. La ANSF quando comincia ad emettere i primi vagiti...

TESTE BRACCIALARGHE - Mi scusi, non è aprile 2007. E' stato fino a settembre 2006.

PRESIDENTE - Sì, nel capo d'imputazione è indicato aprile 2007, ma poi il teste ha spiegato 2006. Poi questo andrebbe verificato.

P.M. AMODEO - Sì, insomma mancano sette-otto mesi, è un errore supportabile, diciamo, se fosse un errore.

TESTE BRACCIALARGHE - No, no, è una precisazione.

P.M. AMODEO - Ho perso il filo. Sì, allora, la ANSF quando comincia a emettere i suoi primi vagiti istituzionali, diciamo così, stampa, emette, edita la prima relazione sull'andamento della sicurezza delle ferrovie nel 2008, ma riferita all'esercizio 2007 e cominciando in quell'occasione a recepire una serie di indicazioni Cesifer, e sta di fatto che però dal 2008 in poi - e poi bisogna aspettare il 2014, o forse il 2015, correggetemi se sbaglio - non viene rilasciata a R.F.I., di cui era stato amministratore delegato Moretti, l'autorizzazione di sicurezza, sempre per la stessa ragione, e cioè per il mancato regolamento del sistema di gestione della sicurezza, che, dice ANSF, non ha implicazioni solo formali...

AVV. D'APOTE - Ma questo è totalmente fuori tema, però...

P.M. AMODEO - Come?

AVV. D'APOTE - Mi rimetto...

P.M. AMODEO - Sì.

AVV. D'APOTE - ...a è totalmente fuori tema.

PRESIDENTE - Allora, qual è la domanda? Cerchiamo di farla

pertinente, Pubblico Ministero.

P.M. AMODEO - La domanda è questa: considerato che è stato chiesto dall'Avvocato D'Apote che, diciamo così, l'ingegner Moretti avesse, come dire, portato grande attenzione manageriale diciamo alla holding in un secondo momento, ma si deve ritenere anche alla R.F.I. precedente, come è possibile che la direzione manageriale dell'ingegner Moretti non abbia consentito, almeno per tutto il periodo in cui lui ha svolto le funzioni di amministratore delegato di R.F.I., a R.F.I. di ottenere subito l'autorizzazione del certificato di sicurezza e poi, ma questo poi non riguarda il suo ruolo, di non ottenerla almeno fino al 2013? Ecco, una società che non riceve l'autorizzazione di sicurezza depone positivamente, diciamo così, nei confronti dell'esercizio del potere da parte del suo amministratore delegato?

TESTE BRACCIALARGHE - Guardi, io devo dire che è una materia che...

PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci)...

TESTE BRACCIALARGHE - ...non rientra nelle mie competenze.

AVV. D'APOTE - Signor Presidente, c'è un qui pro quo secondo noi.

TESTE BRACCIALARGHE - Ma mi pare di ricordare che...

AVV. D'APOTE - Non c'era l'agenzia nel 2006(?).

TESTE BRACCIALARGHE - ...non esisteva ancora in quel periodo.

AVV. D'APOTE - Come faceva (sovrapposizione di voci)...

PRESIDENTE - Stava rispondendo il teste. Prego, dottore.

TESTE BRACCIALARGHE - Dicevo, è una domanda che non rientra nelle competenze che io avevo, però mi pare di ricordare che stiamo parlando di una certificazione che è nata successivamente al periodo a cui fa riferimento il Pubblico Ministero.

P.M. AMODEO - Sì, ma il sistema di gestione della sicurezza riguardava... al di là del sistema, riguardava la gestione della sicurezza di R.F.I.

TESTE BRACCIALARGHE - E questo c'era. C'era ed era certificato dal TUF.

P.M. AMODEO - (sovrapposizione di voci)

TESTE BRACCIALARGHE - Dal TUF.

P.M. AMODEO - Prendo atto della sua risposta. Lei ha citato mi pare anche la direttiva... la celeberrima direttiva 440 del '91 dell'Unione Europea che, essendo una direttiva non self-executing, abbisogna, come lei può insegnare a tutti, di un atto di gestione; nel nostro ordinamento infatti poi è stata recepita in parte con il D.P.R. numero 277 dell'88. Ora, questa direttiva viene comunemente chiamata, un po' enfaticamente, forse esageratamente, la direttiva "della liberalizzazione", comunque quella che stabiliva per la prima volta...

AVV. SCALISE - Presidente, abbiamo la sua stessa difficoltà, non riusciamo a capire...

(più voci sovrapposte)

P.M. AMODEO - ...la separazione tra il gestore dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie

PRESIDENTE - Benissimo.

P.M. AMODEO - Detto questo, detto questo, lei come si spiega che numerosi documenti riconducibili all'Unione Europea, consultabili diciamo sull'apposito sito della (voce fuori microfono) dell'Unione Europea, tra cui il documento di lavoro dell'08/12/2010, il documento di lavoro sempre dell'Unione Europea del 30/01/2013...

PRESIDENTE - Ed altri, ed altri.

P.M. AMODEO - ...ed altri, nonché attività di controllo della Corte dei Conti dal momento che, come è ben noto, sia R.F.I. con la legge del 2007, sia la holding *ab origine*, sono sottoposti al controllo della Corte dei Conti, le condanne dell'Italia da parte della Corte di Giustizia dell'Unione Europea, i provvedimenti sanzionatori...

PRESIDENTE - Pubblico Ministero...

P.M. AMODEO - (sovrapposizione di voci)

AVV. SCALISE - Presidente, c'è opposizione alla domanda.

P.M. AMODEO - No, Presidente...

PRESIDENTE - No, no, no...

P.M. AMODEO - Le domande le devo fare.

PRESIDENTE - Pubblico Ministero, no, no...

AVV. SCALISE - Non è una domanda (sovrapposizione di voci)...

PRESIDENTE - Pubblico Ministero, ci perdoni. Lei gliele fa le domande, però (sovrapposizione di voci)...

P.M. AMODEO - La ringrazio Presidente, non faccio più domande.

PRESIDENTE - Come ritiene. Gliela farà dopo o le farà il suo collega.

P.M. AMODEO - Non ne faccio più, Presidente.

PRESIDENTE - Ci dispiace.

P.M. AMODEO - La ringrazio, Presidente.

PRESIDENTE - Ci dispiace. Poi ne faremo noi delle altre. Prego, Pubblico Ministero.

P.M. GIANNINO - Grazie. Buonasera, dottore.

TESTE BRACCIALARGHE - Buonasera.

P.M. GIANNINO - Per quanto riguarda la procedura che ha visto contrapposto il Gruppo F.S. e la società NTV, lei è a conoscenza di quali siano state le vicende, diciamo così, scatenanti della richiesta da parte della società NTV?

TESTE BRACCIALARGHE - No, perché non rientra nell'ambito della mia attività professionale.

P.M. GIANNINO - Non sa quali siano state le condotte che hanno portato al contrasto fra le società F.S. e NTV?

TESTE BRACCIALARGHE - No, non sono in grado di entrare nel merito.

P.M. GIANNINO - Senta, per quanto riguarda invece, rimanendo sempre in tema di concorrenza, c'era una struttura della holding deputata ad occuparsi delle società concorrenti? C'era una struttura della holding deputata a monitorare, controllare, verificare l'operato delle concorrenti, il materiale rotabile delle concorrenti?

TESTE BRACCIALARGHE - Direi assolutamente di no.

P.M. GIANNINO - Assolutamente no.

TESTE BRACCIALARGHE - Ma non solo dei concorrenti, ma neanche di Trenitalia.

P.M. GIANNINO - Mi sa spiegare allora come mai agli atti abbiamo degli atti, non so come definirli, di spionaggio industriale, qualcosa di simile, con cui viene informato direttamente Mauro Moretti di un viaggio fatto fare appositamente da dipendenti Trenitalia, o meglio dirigenti Trenitalia che hanno mandato dipendenti Trenitalia a bordo di treni NTV a fotografare le strutture e fare un rapporto informativo dettagliatissimo, con tanto di fotografie delle attrezzature di bordo dei treni NTV, per informarne l'amministratore delegato Moretti?

TESTE BRACCIALARGHE - Ma, intanto mi pare che...

AVV. MANDUCHI - E' ammessa questa domanda?

P.M. GIANNINO - Ha parlato di concorrenza di NTV...

AVV. MANDUCHI - Possiamo...

PRESIDENTE - Sentiamo...

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - Sentiamo il Pubblico Ministero, ci spieghi la rilevanza Pubblico Ministero.

P.M. GIANNINO - La rilevanza è il diretto... il diretto controllo di Mauro Moretti anche in società... in questo caso Trenitalia. Ha appena risposto il testimone che la

F.S. holding non ha fatto...

PRESIDENTE - Pubblico Ministero...

P.M. GIANNINO - ...assolutamente no, una struttura deputata al controllo e al monitoraggio delle società concorrenti; abbiamo agli atti una mail diretta a Mauro Moretti da dirigenti Trenitalia, in cui viene fatto un resoconto dettagliatissimo della concorrente NTV, con tanto di un dipendente Trenitalia mandato a bordo a fare fotografie delle strutture...

PRESIDENTE - Va bene (sovrapposizione di voci)...

P.M. GIANNINO - ...per informare poi Mauro Moretti.

AVV. MANDUCHI - Ma si può... il Pubblico Ministero si può limitare a produrre il documento. O gli chiede se conosce questo documento.

PRESIDENTE - Sentiamo...

AVV. MANDUCHI - Non comprendo proprio il senso della domanda.

PRESIDENTE - Sì, sentiamo... sentiamo la risposta, per favore.

TESTE BRACCIALARGHE - Ma, io ho risposto a una domanda relativa al fatto che esistesse una struttura nella capogruppo deputata a fare dei controlli.

P.M. GIANNINO - Che non esiste.

TESTE BRACCIALARGHE - E non...

P.M. GIANNINO - Quindi a che titolo veniva informato Mauro Moretti?

TESTE BRACCIALARGHE - Adesso lei mi dice che c'è una relazione, che non credo sia fatta da una struttura della

capogruppo. Torno alla sua domanda.

P.M. GIANNINO - Appunto.

TESTE BRACCIALARGHE - Quindi...

P.M. GIANNINO - E' fatta da Trenitalia (sovrapposizione di voci)...

TESTE BRACCIALARGHE - Io ho risposto alla sua domanda. Non esiste una struttura della capogruppo che aveva il compito di andare a vedere cosa facevano i concorrenti a livello di sicurezza piuttosto che di offerta commerciale. Dopodiché, ho detto prima, l'ingresso di un concorrente sull'unica vena a mercato, che consentiva anche di compensare dei problemi non banali che avevamo dal punto di vista della congruità dei corrispettivi dei contratti con lo Stato centrale e locale, l'unica vena a mercato viene messa a disposizione, unica al mondo, ho detto con dieci anni di anticipo rispetto a quello che ha deciso ieri l'Unione Europea, del concorrente, mi pare del tutto normale che ci sia stato anche il desiderio di capire come il concorrente si avvicinava al mercato. Lei mi ha chiesto: esiste una struttura della capogruppo Le confermo: no. Poi mi dice: c'è un documento redatto da non so chi...

P.M. GIANNINO - Glielo leggo, guardi.

TESTE BRACCIALARGHE - No, non...

PRESIDENTE - No, no, ma...

P.M. GIANNINO - (sovrapposizione di voci)

PRESIDENTE - Pubblico Ministero...

TESTE BRACCIALARGHE - Non è... non è in contrasto col fatto che non esiste una struttura nella capogruppo.

PRESIDENTE - Ha spiegato che esisteva comunque la curiosità di capire come... è chiara la risposta.

P.M. GIANNINO - È al corrente delle vicende, sempre in materia di concorrenza, che hanno portato alla procedura di infrazione da parte dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato, anche per le violazioni del principio di lealtà e violazioni in materia di concorrenza nei confronti della Arenaways?

TESTE BRACCIALARGHE - No, mi dispiace ma è fuori dal mio ambito professionale.

P.M. GIANNINO - (sovrapposizione di voci) Senta, lei è al corrente del fatto che le vicende relative alla regolamentazione, diciamo così, dell'accesso all'infrastruttura da parte delle altre imprese ferroviarie è stata per un periodo storico regolata dall'Ufficio regolazione servizi ferroviari? Le risulta?

TESTE BRACCIALARGHE - Anche questo è...

P.M. GIANNINO - Okay.

TESTE BRACCIALARGHE - E' fuori del mio ambito di attività all'interno del Gruppo Ferrovie dello Stato.

P.M. GIANNINO - Sa se c'era una struttura all'interno di Trenitalia, o all'interno di F.S. holding, deputata in maniera istituzionale ai rapporti con l'Ufficio relazione

dei servizi ferroviari?

TESTE BRACCIALARGHE - Immagino di sì, ma non posso...

P.M. GIANNINO - Mi sa dire qual è?

TESTE BRACCIALARGHE - No. Ho detto "immagino" perché non ho consapevolezza.

P.M. GIANNINO - Non lo sa. Lei è al corrente del fatto che per quanto riguarda la violazione sanzionata dalla AGCM nei confronti del Gruppo F.S. per le condotte discriminatorie nei confronti di Arenaways vi è stato un impegno del Gruppo F.S., e successivamente all'interpretazione dell'Ufficio regolatorio dei servizi ferroviari, una comunicazione da parte della Comunità Europea che redarguiva l'interpretazione data perché in contrasto con la normativa europea e che quindi le condotte di contrasto ad Arenaways da parte del Gruppo F.S. erano illegittime?

TESTE BRACCIALARGHE - Mi dispiace, ma...

P.M. GIANNINO - Non lo sa.

TESTE BRACCIALARGHE - ...sono tutti argomenti che esulano dalla mia attività all'interno del gruppo.

P.M. GIANNINO - No, siccome ha parlato diffusamente del rapporto tra F.S. ed NTV, siccome questi sono dello stesso tenore, le ho fatto le stesse domande, perché come NTV...

TESTE BRACCIALARGHE - (sovrapposizione di voci)

P.M. GIANNINO - ...anche Arenaways ha avuto gli stessi

problemi di accesso all'infrastruttura. Senta, per quanto riguarda la separazione tra holding, impresa e gestore, lei è al corrente del fatto che ancora nel 2013 la Comunità Europea dichiara assolutamente inattuata questa separazione e dei motivi per cui...

PRESIDENTE - Inattuata?

P.M. GIANNINO - ...dichiara assolutamente inattuata, non attuata questa separazione?

TESTE BRACCIALARGHE - Non ne sono a conoscenza.

P.M. GIANNINO - Non conosce la decisione...

AVV. SCALISE - Presidente scusi, potremmo sapere a quale documento si riferisce il Pubblico Ministero?

P.M. GIANNINO - Commissione Europea...

AVV. SCALISE - Per curiosità.

P.M. GIANNINO - Ferrovie Europee, Bruxelles 30 gennaio 2013.

AVV. SCALISE - E che...

AVV. MANDUCHI - E cosa dice?

P.M. GIANNINO - Un attimo. Intanto sentiamo se lo sa il testimone. No?

TESTE BRACCIALARGHE - Non la conosco.

AVV. SCALISE - Va beh, se non lo sa non abbiamo la curiosità nemmeno noi.

P.M. GIANNINO - Ve lo leggo, così... in particolare...

PRESIDENTE - Se conosce il contenuto di questa (sovrapposizione di voci)...

P.M. GIANNINO - A pagina 3 di questo memo della Commissione

Europea dice: "La Commissione ammette che anche una struttura di integrazione verticale, ossia una holding, è in grado di assicurare la necessaria indipendenza, erigendo però muraglie cinesi a garanzia della separazione giuridica, separazione finanziaria, separazione operativa, organi decisionali nettamente separati, per impedire pratiche discriminatorie, flussi finanziari separati, separazione contabile, assicurare finanziamenti separati, sistemi informatici separati, periodi di decantazione tassativi in caso di trasferimento di personale per eliminare questi tipi di realtà(?)".

AVV. SCALISE - E' esattamente quello che è stato.

P.M. GIANNINO - Sì.

AVV. SCALISE - (sovrapposizione di voci)

P.M. GIANNINO - Abbiamo appena sentito dal testimone di... cominciamo dall'ultimo, "periodi"...

PRESIDENTE - La domanda...

P.M. GIANNINO - "Periodi di decantazione"...

AVV. SCALISE - (sovrapposizione di voci) polemica con me però, eh?

P.M. GIANNINO - Però vorrei fare il controesame.

PRESIDENTE - Sì, sì. Avvocato Scalise, faccia fare...

P.M. GIANNINO - Allora, iniziando... allora, la Commissione Europea (sovrapposizione di voci)...

PRESIDENTE - Avvocato Scalise...

P.M. GIANNINO - ...la separazione purché si verificano tutti questi requisiti. Iniziando dall'ultimo: "Periodi di decantazione tassativi in caso di trasferimento personale da una società all'altra". E' vero o no che il Gruppo F.S. ha un gruppo dirigenziale unico gestito, selezionato, scelto, formato dalla holding, che lo utilizza all'interno delle società con mobilità infrasocietaria e che tutto questo dipende dalla holding?

TESTE BRACCIALARGHE - Ma, intanto non è vero per tutti i dirigenti. Il discorso che ho fatto io è applicato...

P.M. GIANNINO - Ha o non ha parlato di gruppo dirigenziale che è patrimonio della F.S. holding e non delle società (sovrapposizione di voci)?

TESTE BRACCIALARGHE - Non ho detto "l'intero gruppo dirigenziale".

PRESIDENTE - Dottore, dottore, può rivolgersi anche a noi?

TESTE BRACCIALARGHE - Sì, mi scusi.

PRESIDENTE - Perché non capiamo altrimenti.

TESTE BRACCIALARGHE - Non ho detto "l'intero gruppo dirigenziale". Noi abbiamo... abbiamo una certa quantità di dirigenti, che per età, caratteristiche, skills professionali, ruoli rivestiti e potenziale, sono suscettibili di ulteriori crescite rispetto ai ruoli che stanno esercendo. E' su questi e soltanto su questi che c'è un interesse della capogruppo, in termini di investimento, investimento professionale, investimento di

competenze da acquisire, investimento di esperienze da accumulare. Questo vale per i dipendenti dirigenti di questa categoria, sia di R.F.I., sia di Trenitalia, sia delle altre società controllate.

P.M. GIANNINO - Vengono o non vengono gestiti dalla holding?

TESTE BRACCIALARGHE - Prego?

P.M. GIANNINO - Vengono o non vengono gestiti dalla holding, in termini anche di formazione, aggiornamento, evoluzione professionale?

TESTE BRACCIALARGHE - Le ripeto, i dirigenti che sono considerati strategici appartengono a un cluster gestito dalla capogruppo, che si occupa anche della loro formazione professionale di tipo manageriale, mentre la formazione di tipo business, legata quindi alle responsabilità di esercizio, è comunque della società che li sta utilizzando.

P.M. GIANNINO - Quindi (sovrapposizione di voci)...

AVV. D'APOTE - Scusi, non voglio fare opposizioni...

P.M. GIANNINO - (sovrapposizione di voci)...

AVV. D'APOTE - Non voglio fare opposizioni, Presidente. Stiamo parlando del quarto... cosiddetto "quarto pacchetto".

TESTE BRACCIALARGHE - Sì, infatti, ieri...

AVV. D'APOTE - Siamo nel 2013.

TESTE BRACCIALARGHE - (sovrapposizione di voci) è stato approvato ieri (sovrapposizione di voci)...

AVV. D'APOTE - Mi sembra che (sovrapposizione di voci) fuori

tema rispetto a un fatto di cui stiamo discutendo, che è avvenuto nel giugno del 2009.

P.M. GIANNINO - (sovrapposizione di voci), questo dice la Commissione Europea. Nel 2013 ancora dobbiamo realizzare tutto questo.

AVV. D'APOTE - Sì, ma questo...

P.M. GIANNINO - (sovrapposizione di voci)

AVV. D'APOTE - ...si riferisce al quarto pacchetto, che è successivo (sovrapposizione di voci)...

P.M. GIANNINO - Che è successivo (sovrapposizione di voci) nulla neanche...

TESTE BRACCIALARGHE - Il quarto pacchetto...

P.M. GIANNINO - (sovrapposizione di voci) 2013.

PRESIDENTE - Quindi il legame...

TESTE BRACCIALARGHE - (sovrapposizione di voci)

PRESIDENTE - ...temporale lei vuole stabilirlo fra ora e quello che...

P.M. GIANNINO - Cioè, nel 2013 ancora tutto questo non esiste (sovrapposizione di voci)...

AVV. MANDUCHI - Ma non c'è... scusi, quello che ha letto lei però non dice "non esiste", ha detto quali sono le caratteristiche che deve avere.

PRESIDENTE - Che deve avere.

AVV. MANDUCHI - Eh.

PRESIDENTE - Che deve avere.

P.M. GIANNINO - Se posso...

AVV. MANDUCHI - La premessa deve essere corretta.

P.M. GIANNINO - Va beh, il documento...

PRESIDENTE - Ma si è capito il senso del collegamento.

P.M. GIANNINO - ...il documento è prodotto.

PRESIDENTE - Si è capito il senso del collegamento.

P.M. GIANNINO - E' vero o no... se dobbiamo fare domande banali facciamole. E' normale o no che negli ultimi quattordici anni, quindi negli ultimi due mandati, l'amministratore delegato di F.S. holding è stato preso da quello che era il vertice di R.F.I.? Moretti era amministratore delegato di R.F.I. ed è diventato...?

TESTE BRACCIALARGHE - Certo.

P.M. GIANNINO - Elia era di R.F.I. ed è passato...?

TESTE BRACCIALARGHE - Sì.

P.M. GIANNINO - Quindi non mi sembra che sia realizzata questa decantazione tassativa.

TESTE BRACCIALARGHE - Se può essere utile...

PRESIDENTE - Facciamo (sovrapposizione di voci)...

TESTE BRACCIALARGHE - ...alla discussione...

PRESIDENTE - Senza commenti.

PRESIDENTE - No, no, era... volevo essere sicuro di...

PRESIDENTE - Ce ne accorgiamo anche noi.

P.M. GIANNINO - ...di conoscere bene questi passaggi intersocietari.

TESTE BRACCIALARGHE - Se può essere utile alla discussione posso ricordare che la modalità, la procedura di nomina

degli amministratori delegati delle più importanti società del Gruppo non è totalmente nelle mani della capogruppo. E' stata emanata una direttiva, che prevede l'intervento dei Ministeri e di una società di consulenza da loro scelta, che valuta una serie di candidati e alla fine valida e propone il candidato. Quindi se questa presunta violazione rispetto a una...

P.M. GIANNINO - No, no, no, no, no, non è una violazione. Stiamo parlando di un dato di fatto, cioè amministratori di una società passano (sovrapposizione di voci)...

TESTE BRACCIALARGHE - Chiedo scusa, ma mi sembrava che il tono fosse...

P.M. GIANNINO - Assolutamente.

TESTE BRACCIALARGHE - ...fosse quello di una...

P.M. GIANNINO - No, non...

TESTE BRACCIALARGHE - ...adempienza rispetto a una disposizione che entrerà...

P.M. GIANNINO - No, no, no...

PRESIDENTE - Pubblico Ministero...

P.M. GIANNINO - E' un dato di fatto (sovrapposizione di voci)...

TESTE BRACCIALARGHE - ...in vigore...

PRESIDENTE - ...non è una chiacchierata...

TESTE BRACCIALARGHE - ...nel 2020.

PRESIDENTE - Non è una chiacchierata tra voi. Quindi diceva, dottore? Questa presunta violazione le pare che non

esista? Questo voleva dire?

TESTE BRACCIALARGHE - No, anche perché stiamo parlando...

PRESIDENTE - Per finire il concetto.

TESTE BRACCIALARGHE - ...del quarto pacchetto ferroviario, che era quello che ho letto ieri, è stato approvato in data 03 maggio dal Parlamento Europeo, per la parte tecnica facendo venir meno il tema dell'autorità nazionale che deve riconoscere l'omologazione dei mezzi, perché porta a livello di ERA e quindi di agenzia europea questo titolo, e l'insieme del Parlamento, Commissione e... va beh, il terzo organo dell'Unione Europea, hanno anche stabilito in linea politica, quindi non in linea tecnica, che queste disposizioni che prevedono la totale liberalizzazione del mercato dell'Alta Velocità entrino in vigore negli Stati membri dal 2020. Quindi stiamo parlando di una cosa che è legata al cosiddetto quarto pacchetto, che, come ho detto prima, fa parte di un lunghissimo percorso, anche normativo, non soltanto tecnico...

PRESIDENTE - Va bene, va bene, ce l'ha già spiegato.

TESTE BRACCIALARGHE - ...che mira alla costruzione di un mercato internazionale europeo unico.

PRESIDENTE - Prego.

P.M. GIANNINO - Era soltanto per capire se questa separazione era già attuata o no. Tutto lì. Non era nessuna contestazione o polemica. Senta, per quanto riguarda la

separazione operativa, lei è a conoscenza della disposizione 100AD del 2007 e della istituzione, da parte dell'ingegner Moretti, del Convim, ossia un organo consultivo personale che si deve occupare della valutazione delle proposte di investimento delle società Trenitalia ed R.F.I.?

TESTE BRACCIALARGHE - Assolutamente sì.

P.M. GIANNINO - È vero che la disposizione 100 del 2007 impone un percorso autorizzatorio che per gli investimenti che devono essere periodicamente valutati dal comitato di investimenti devono poi giungere all'approvazione della capogruppo per essere portati avanti, per quelli ritenuti rilevanti?

TESTE BRACCIALARGHE - Questo è vero in funzione della considerazione che si tratti di investimenti rilevanti.

P.M. GIANNINO - Rilevanti.

TESTE BRACCIALARGHE - La rilevanza viene specificata sotto il profilo del valore economico, sotto il profilo del valore strategico dell'investimento, anche rispetto alla compliance rispetto al piano di impresa e sotto il profilo dei contenuti di innovazione tecnologica che l'investimento può avere e non avere. Se non ci sono queste caratteristiche l'investimento non è classificato come rilevante e non soggiace alla procedura che lei sta citando.

P.M. GIANNINO - Però la rilevanza o non rilevanza è sempre la

holding che la stabilisce. E' corretto?

TESTE BRACCIALARGHE - Ci mancherebbe altro. Stiamo parlando di investimenti rilevanti sotto il profilo economico, strategico e dei contenuti di innovazione tecnologica.

P.M. GIANNINO - E in tutta questa serie di passaggi c'è qualcuno che si occupa della rilevanza in termini di sicurezza di questi investimenti?

TESTE BRACCIALARGHE - No.

P.M. GIANNINO - Per essere determinato tra quelli da portare avanti o esclusi, c'è una valutazione a monte che valuti e verifichi...

TESTE BRACCIALARGHE - Dunque, se lei...

P.M. GIANNINO - ...le incidenze sul rischio (sovrapposizione di voci)?

TESTE BRACCIALARGHE - Se lei ha letto... se lei ha letto attentamente la procedura, che io peraltro ho... viene detto chiaramente che le procedure devono essere valutate e chiuse all'interno della società.

P.M. GIANNINO - Ecco. E la società holding, nel momento in cui autorizza o non autorizza, quale struttura deputa alla valutazione di quale progetto...

TESTE BRACCIALARGHE - E' previsto...

P.M. GIANNINO - ...di R.F.I. piuttosto che di Trenitalia...

TESTE BRACCIALARGHE - Scusi...

P.M. GIANNINO - ...oltre che in termini di valore commerciale, anche in termini di sicurezza?

TESTE BRACCIALARGHE - Allora... no, la sicurezza non è mai citata in quella disposizione. Si parla sempre di investimenti rilevanti sotto i profili che ho richiamato prima. Gli attori che intervengono nella procedura sono citati per quanto riguarda i componenti del comitato investimenti, quindi in quella procedura è declinato tutto, chi agisce, in che veste e cosa fa, e soprattutto è detto di quali investimenti si occupa il comitato.

P.M. GIANNINO - E per quanto riguarda l'omologo documento di Trenitalia - anche di questo se ne è parlato - il DRUO numero 296, il DRUO del 2009, i flussi anche in materia di sicurezza, che sono valutati dalla F.S. holding, da quale struttura vengono presi in considerazione (sovrapposizione di voci)?

TESTE BRACCIALARGHE - Se parliamo di sicurezza del lavoro, da quella che era la mia struttura, DRUO di F.S. Sicurezza del lavoro, la prego di fare attenzione.

P.M. GIANNINO - Esatto.

TESTE BRACCIALARGHE - Il capitolo...

P.M. GIANNINO - (sovrapposizione di voci)

TESTE BRACCIALARGHE - ...affronta la procedura da seguire per le comunicazioni organizzative e le disposizioni, per quanto attiene anche la sicurezza di esercizio.

P.M. GIANNINO - Esatto.

TESTE BRACCIALARGHE - Poi però viene detto che solo per le procedure relative alla sicurezza del lavoro è previsto

il passaggio alla DRUO di F.S., perché io avevo questa responsabilità. Non si parla mai di passaggio alla DRUO di F.S. quando si parla di sicurezza di esercizio.

P.M. GIANNINO - Lei...

TESTE BRACCIALARGHE - Mi pare esplicitamente...

P.M. GIANNINO - Nel sottoprocesso 3, quando parla di "Analisi ed elaborazione", c'è un passaggio che porta direttamente alla F.S. holding.

TESTE BRACCIALARGHE - Sì.

P.M. GIANNINO - (sovrapposizione di voci)

TESTE BRACCIALARGHE - Mi legga la riga... mi legga la riga precedente, per cortesia.

P.M. GIANNINO - Allora (sovrapposizione di voci)...

TESTE BRACCIALARGHE - No, no, proprio quel passaggio lì. Me la ricordo visivamente. Mi dica se non c'è la limitazione ai casi di sicurezza del lavoro.

P.M. GIANNINO - Allora, la COCS, parla di sicurezza di esercizio, il sottoprocesso 3 è riferito all'intera sicurezza di esercizio...

TESTE BRACCIALARGHE - Mi segua.

P.M. GIANNINO - ...ambiente (sovrapposizione di voci)...

TESTE BRACCIALARGHE - Lei ha citato un passaggio in cui si passano le carte alla DRUO F.S. Io le chiedo...

P.M. GIANNINO - No, no, le domande le faccio io.

TESTE BRACCIALARGHE - ...mi legga la riga precedente a quel passaggio.

P.M. GIANNINO - Intanto... intanto le domande le faccio io.

Vorrei sapere questo sottoprocesso 3...

TESTE BRACCIALARGHE - Posso prendere...

P.M. GIANNINO - (sovrapposizione di voci)

PRESIDENTE - Può consultare gli atti...

AVV. SCALISE - Presidente, allora dobbiamo consentire al teste di leggerlo tra i suoi documenti.

TESTE BRACCIALARGHE - (sovrapposizione di voci)

PRESIDENTE - Avvocato Scalise, stia tranquillo.

P.M. GIANNINO - Glielo possiamo anche dare.

PRESIDENTE - Lei può consultare gli atti, ma intanto risponda alle domande. Può consultare gli atti, ma deve rispondere alle domande. Prego.

TESTE BRACCIALARGHE - Sì. Qual è la domanda?

P.M. GIANNINO - Se il sottoprocesso 3 nella DRUO di Trenitalia si occupa o non si occupa sia di sicurezza di esercizio che di sicurezza del lavoro.

TESTE BRACCIALARGHE - Il sottoprocesso 3 si occupa anche di sicurezza dell'esercizio. Posso continuare?

P.M. GIANNINO - Certo.

TESTE BRACCIALARGHE - Quando tira in ballo il passaggio che ha citato lei, cioè il coinvolgimento della DRUO di F.S., lo limita al caso di sicurezza del lavoro. Questa è una disposizione che parla della tassonomia delle procedure.

P.M. GIANNINO - Io leggo allora... perché siccome non è così...

PRESIDENTE - Cosa...

P.M. GIANNINO - Leggo il passaggio numero 3, pagina 15 di 19, "approvazione e firma".

PRESIDENTE - Pubblico Ministero, possiamo...

P.M. GIANNINO - "Il direttore della direzione investimenti"...

PRESIDENTE - Pubblico Ministero, mi perdoni, ce lo leggiamo, tanto...

P.M. GIANNINO - Allora, per il verbale le faccio la domanda. Lei conosce il processo che porta all'approvazione e firma - perché non è corretto quello che dice - che quindi anche i processi e le responsabilità di interesse strategico inerenti la sicurezza del lavoro e dell'ambiente...

TESTE BRACCIALARGHE - Eh.

P.M. GIANNINO - ...acquisisce le sigle di...

TESTE BRACCIALARGHE - Ma...

P.M. GIANNINO - ...F.S. S.p.A. (sovrapposizione di voci)...

TESTE BRACCIALARGHE - Ma non dell'esercizio, abbia pazienza. Stiamo dicendo la stessa cosa.

PRESIDENTE - Non dell'esercizio vuole dire, Pubblico Ministero.

TESTE BRACCIALARGHE - Io sto cercando di farle rilevare proprio quello che mi sta leggendo lei, che l'unico momento in cui è previsto il passaggio alla struttura di F.S. S.p.A. è quando si parla di sicurezza del lavoro e dell'ambiente. Tutto il resto di quel capitolo lì, che

parla anche della sicurezza dell'esercizio, rimane confinato all'interno della società e non c'è nessun trasferimento alla DRUO di F.S. o ad alcuna competenza di F.S.

P.M. GIANNINO - Mi indica quali sono i criteri per individuare la separazione e la scissione, di quali processi, miglioramenti o innovazioni riguardano la sicurezza di esercizio ma non riguardano quella del lavoro o viceversa?

TESTE BRACCIALARGHE - Ma, ci sono le norme.

P.M. GIANNINO - No, le norme...

TESTE BRACCIALARGHE - La sicurezza del lavoro è disciplinata in questo Paese da una serie di norme. La sicurezza di esercizio è disciplinata da un'altra serie di norme. La sicurezza dell'ambiente da un'altra serie di norme. Quindi è difficile fare commistione.

P.M. GIANNINO - Una... una innovazione tecnologica che porta alla introduzione ad esempio del macchinista unico, incide solo sulla sicurezza dell'esercizio e non sulla sicurezza del lavoro?

TESTE BRACCIALARGHE - La parte relativa alla sicurezza del lavoro è stata accuratamente analizzata, è stata oggetto anche di studi fatti... commissionati a specialisti esterni, per quanto attiene ad esempio al tema dell'ergonomia, per quanto attiene alle pause, per quanto attiene a tutti gli aspetti attinenti alla sicurezza del

lavoro.

P.M. GIANNINO - Quindi il rischio...

TESTE BRACCIALARGHE - Poi c'è la sicurezza dell'esercizio che è una questione che riguarda un corpus normativo totalmente diverso.

P.M. GIANNINO - Il rischio di un incidente al macchinista unico quindi secondo lei è un rischio che riguarda solo l'esercizio e non il lavoro?

TESTE BRACCIALARGHE - No, se parliamo di un incidente al dipendente è sicurezza del lavoro. Chi ha detto il contrario?

P.M. GIANNINO - Senta, per quanto riguarda le strutture della capogruppo, è corretto che al gennaio 2007 la struttura RUP ASL Politiche ambientali della sicurezza del lavoro erano ancora esistenti e facevano riferimento al vertice, all'amministratore delegato?

TESTE BRACCIALARGHE - Se era corretto?

P.M. GIANNINO - Se è così, se le risulta.

TESTE BRACCIALARGHE - Certo che mi risulta.

P.M. GIANNINO - È vero che tra le missioni e le responsabilità di questa struttura alle dipendenze dell'amministratore delegato vi era quello di... non solo di assicurare indirizzi e politiche in materia di sicurezza del lavoro, ma anche di verificarne l'attuazione, quindi un controllo e un coordinamento anche mediante iniziative intersocietarie in materia di sicurezza del lavoro e

tutela dell'ambiente?

TESTE BRACCIALARGHE - Confermo assolutamente.

P.M. GIANNINO - Mi sa indicare qualche attività ispettiva in concreto da parte della capogruppo nei confronti di Trenitalia o di R.F.I., in materia di verifica e attuazione delle politiche di sicurezza del lavoro?

TESTE BRACCIALARGHE - Ecco, siamo consapevoli che stiamo parlando di politiche aziendali in materia di sicurezza del lavoro.

P.M. GIANNINO - Certo.

TESTE BRACCIALARGHE - Quindi...

P.M. GIANNINO - Ed attuazione concreta nelle società controllate.

TESTE BRACCIALARGHE - Bene. Vuol dire che l'impresa, in riferimento al tema generale della sicurezza del lavoro, emana delle proprie disposizioni, dà delle indicazioni, fa delle raccomandazioni. La stessa impresa che le emana ha titolo di verificare se nelle società controllate queste raccomandazioni, queste indicazioni siano applicate o meno. Ho detto prima: la riduzione del fenomeno infortunistico è uno degli elementi principali dei piani industriali che sono stati elaborati nel periodo dal 2006 al 2013, e questo passava attraverso un'indicazione di obiettivi da conseguire da parte della capogruppo e delle attività operative, in materia di sicurezza del lavoro, in applicazione delle vigenti

disposizioni di legge, da parte delle società. Lì c'è scritto questo.

P.M. GIANNINO - A fronte... io adesso le parlo della 113 del 2008, che è la prima disposizione in materia di sicurezza sul lavoro firmata dall'ingegner Moretti. La totale inesistenza di valutazione dei rischi in settori strategici e importanti quale il trasporto di merci pericolose, è stato mai sanzionato, rilevato...

TESTE BRACCIALARGHE - Allora, se parliamo di sicurezza...

P.M. GIANNINO - ...dalla capogruppo?

TESTE BRACCIALARGHE - ...del lavoro non c'entra nulla il materiale trasportato.

P.M. GIANNINO - Va bene. Questa è una sua valutazione.

TESTE BRACCIALARGHE - E' una mia valutazione.

P.M. GIANNINO - Senta, mi conferma che anche nel 2008 la struttura che si deve occupare di sicurezza del lavoro e di controllo, verifica ed ispezione dell'attuazione nei confronti di Trenitalia e di R.F.I., faceva ancora capo all'amministratore delegato?

TESTE BRACCIALARGHE - Faceva capo alla mia direzione, non all'amministratore delegato.

P.M. GIANNINO - Il vertice... era o no collegato al vertice?

TESTE BRACCIALARGHE - Eh, certo.

P.M. GIANNINO - Io ho qui l'organigramma e le missioni di responsabilità e viene riportato ancora (sovrapposizione di voci)...

TESTE BRACCIALARGHE - No, no, ho solo specificato che non era una dipendenza diretta dell'amministratore delegato, era mediata dalla mia persona.

P.M. GIANNINO - Cioè mediata, ma... ma faceva sempre...

TESTE BRACCIALARGHE - E ripeto, si occupava di verifica dell'applicazione delle disposizioni aziendali, non di legge in materia di sicurezza lavoro.

P.M. GIANNINO - Sopra di lei chi c'era?

TESTE BRACCIALARGHE - L'amministratore delegato.

P.M. GIANNINO - È corretto che ancora anche al gennaio 2009 la politica e la sicurezza del lavoro era demandata con obblighi di verifiche ispettive, attività intersocietarie, controllo attuativo demandato alla holding, che doveva verificarne l'attuazione anche nei confronti delle società controllate?

TESTE BRACCIALARGHE - Sì, sinceramente non capisco la domanda se è corretto. Questo è quello che noi abbiamo scritto negli ordini di servizio. E' l'organizzazione...

P.M. GIANNINO - Le sto chiedendo se nel 2009 era ancora così.

TESTE BRACCIALARGHE - Abbiamo... certo. Abbiamo emanato degli ordini di servizio, perché le imprese parlano attraverso gli ordini di servizio e le disposizioni organizzative, che fissano missioni e responsabilità delle varie posizioni dirigenziali. In quel momento nella mia direzione è stato ritenuto opportuno che le politiche aziendali, ripeto - non le norme di legge - all'interno

del gruppo in materia di sicurezza del lavoro e dell'ambiente fossero nella mia responsabilità, ed esisteva una struttura sottordinata a me che si occupava di questo.

P.M. GIANNINO - C'era, sempre nel 2009, anche una struttura che si chiamava "Pianificazione strategica studi", che si occupava della definizione delle strategie nel settore infrastruttura, nel settore trasporto e nel settore intermodalità e logistica?

TESTE BRACCIALARGHE - Sicuramente sì.

PRESIDENTE - Un attimo solo. Si può... prego.

P.M. GIANNINO - C'era all'interno delle società Trenitalia, R.F.I. ed F.S. holding anche una struttura e un modello societario unico anche per la definizione di regole, procedure di gruppo, infrazioni disciplinari e sistema disciplinare?

TESTE BRACCIALARGHE - Assolutamente sì, la Direzione delle risorse umane delle società.

P.M. GIANNINO - Quindi era sempre F.S. holding che individuava un sistema disciplinare anche delle società controllate...

TESTE BRACCIALARGHE - No, no, no.

P.M. GIANNINO - ...e il sistema di infrazione delle controllate?

TESTE BRACCIALARGHE - Mi scusi, non ho detto questo.

P.M. GIANNINO - Che cosa intendeva quando ha detto

"assolutamente sì"?

TESTE BRACCIALARGHE - F.S. holding, l'ho detto prima, ha la responsabilità di emanare indicazioni che garantiscano la puntuale, corretta ed omogenea applicazione delle norme che disciplinano il rapporto di lavoro di tutti i dipendenti del gruppo. L'attività disciplinare è un di cui di questo grande insieme di norme. F.S. holding aveva nella mia direzione anche questa responsabilità, garantire da parte delle società controllate l'identica interpretazione delle norme contrattuali e soprattutto l'omogenea applicazione delle stesse. Questa è anche una strada per prevenire il contenzioso del lavoro, che è un altro fenomeno che abbiamo stroncato.

P.M. GIANNINO - Da chi era gestito il contenzioso del lavoro?

TESTE BRACCIALARGHE - Da una struttura dirigenziale alle mie dipendenze.

P.M. GIANNINO - Senta, la direzione che si occupava della gestione del personale si occupava anche della individuazione e gestione del personale del gruppo, quindi anche delle società trasporto e infrastruttura da inviare negli organismi europei?

TESTE BRACCIALARGHE - Non ho capito la domanda.

P.M. GIANNINO - Se era sempre la holding che si occupava di individuare e gestire il personale del gruppo da inserire nel management delle strutture internazionali (sovrapposizione di voci)...

TESTE BRACCIALARGHE - Ma, individuare sì, gestire no. Ogni volta che l'ERA, piuttosto che l'UIC, piuttosto che un altro organismo europeo, chiedeva la disponibilità ad individuare dei candidati per la copertura di posizioni che venivano dettate, il gruppo faceva una ricerca al proprio interno e nel caso in cui fossero emersi candidati utili si segnalavano.

P.M. GIANNINO - Io sto leggendo l'area di responsabilità della DCAIC AIAE, Associazione Internazionale di Affari Europei, e dice "centrale risorse umane e organizzazione cura il processo di selezione e gestione del personale del gruppo". Quindi prendo atto della sua risposta, ma io sto leggendo (voce fuori microfono). C'era una struttura della capogruppo che si occupava anche della gestione accentrata del rischio e della copertura assicurativa dei rischi...

TESTE BRACCIALARGHE - Sì.

P.M. GIANNINO - ...di tutte le società del gruppo?

TESTE BRACCIALARGHE - E' la Direzione amministrazione finanza e controllo. E' una situazione tipica in tutti i gruppi industriali.

P.M. GIANNINO - C'era una direzione della capogruppo che si occupava - stiamo parlando ancora fino al 2009 - della pianificazione e budgeting delle aree... dell'area infrastruttura?

TESTE BRACCIALARGHE - Adesso non mi ricordo a memoria, però se

posso vedere il documento glielo confermo.

P.M. GIANNINO - E' la... ho delle sigle...

TESTE BRACCIALARGHE - Eh, non...

P.M. GIANNINO - BG2FCTPCP...

TESTE BRACCIALARGHE - Però...

P.M. GIANNINO - Pianificazione e budgeting area infrastruttura e supporto.

TESTE BRACCIALARGHE - Se lei ha in mano un documento ufficiale dell'azienda a quella data sicuramente...

P.M. GIANNINO - E ce n'era una omologa che si occupava dell'area trasporto, quindi della pianificazione...

TESTE BRACCIALARGHE - (sovrapposizione di voci)

P.M. GIANNINO - ...e indicazione del budget per il trasporto?

TESTE BRACCIALARGHE - Non ricordo.

P.M. GIANNINO - Mi sa indicare quali attività ispettive o di audit sono state poste in essere dalla holding per il controllo attuativo in materia di sicurezza del lavoro?

TESTE BRACCIALARGHE - Da parte dell'audit?

P.M. GIANNINO - Sì.

TESTE BRACCIALARGHE - Di F.S.?

P.M. GIANNINO - Definizione e controllo attuativo di indirizzi e politiche di gruppo. Qual era la struttura che se ne occupava? E' la DCRUOR IPL...

TESTE BRACCIALARGHE - Ah, la mia struttura. No, no, avevo capito un'altra cosa.

P.M. GIANNINO - Con quale... con quale atto ispettivo, con

quale verifica, con quali risorse avete effettuato controllo attuativo e di coordinamento nelle società del gruppo?

TESTE BRACCIALARGHE - Parliamo sempre della...

P.M. GIANNINO - In materia di sicurezza del lavoro.

TESTE BRACCIALARGHE - ...delle disposizioni aziendali in materia di sicurezza del lavoro. Con quelle tipiche.

P.M. GIANNINO - Cioè?

TESTE BRACCIALARGHE - Abbiamo chiesto relazioni, abbiamo monitorato le attività delle società, abbiamo misurato la distanza tra gli obiettivi di riduzione dei fenomeni infortunistici o della loro incidenza in termini di numero di incidenti rispetto al numero dei dipendenti, e ogni volta che c'erano degli scostamenti tra gli obiettivi e i risultati, abbiamo convocato riunioni di approfondimento per capire quali terapie mettere in campo per ottenere i risultati.

P.M. GIANNINO - E' in grado di indicarci alcuni documenti? Perché alla richiesta della Polizia Giudiziaria in materia di sicurezza del lavoro è stato risposto... la risposta è stata: F.S. non si occupa di trasporto ferroviario, abbiamo solo quattro uffici...

TESTE BRACCIALARGHE - No...

P.M. GIANNINO - ...ci occupiamo solo di dipendenti che cadono dalle scale(?)?

TESTE BRACCIALARGHE - Mi perdoni, fino adesso abbiamo parlato

di disposizioni aziendali relative alla sicurezza del lavoro. Adesso lei mi parla di trasporto. E' un'altra cosa.

P.M. GIANNINO - Quindi, ecco, volevo chiedere questo: quindi la sicurezza del lavoro voi l'avete limitata soltanto agli uffici, al riflesso del sole nel computer...

TESTE BRACCIALARGHE - Beh, io personalmente...

P.M. GIANNINO - ...all'antiscivolo sulle scale?

TESTE BRACCIALARGHE - Personalmente ho firmato un documento unico di valutazione dei rischi che è riferito alla parte di mia competenza, da Ferrovie dello Stato S.p.A., così come il dottor Lenci ha firmato la parte di sua competenza, e i rischi firmati dal medico competente, dall'RSPP e dall'RSU, sono quelli tipici delle attività amministrative...

P.M. GIANNINO - Quindi...

TESTE BRACCIALARGHE - ...caduta dalle scale, inciampo nei fili, caduta di pratiche mentre si portano da...

P.M. GIANNINO - Quindi... quindi per le sedi destinate ad uso ufficio.

TESTE BRACCIALARGHE - Certo. Ma noi non avevamo altro.

P.M. GIANNINO - Allora mi saprà sicuramente indicare la differenza tra la DGG... io non le leggo la sigla perché è inguardabile, pagina 74 delle missioni e responsabilità, "in coerenza con gli indirizzi e le politiche di gruppo e per le sedi destinate ad uso

ufficio"...

TESTE BRACCIALARGHE - Eh.

P.M. GIANNINO - ..."di Ferrovie dello Stato S.p.A. cura tutta l'attività in materia di sicurezza e la salute dei lavoratori".

TESTE BRACCIALARGHE - Eh. Sì, glielo spiego. Perché oltre che in Villa Patrizi, Piazza della Croce Rossa 1, Roma, Ferrovie dello Stato S.p.A. aveva e ha delle sedi periferiche in giro per l'Italia, dove lavorano dipendenti della capogruppo, che sono decentrati.

P.M. GIANNINO - Quindi è a questo che... di questo si doveva occupare.

TESTE BRACCIALARGHE - Assolutamente sì.

P.M. GIANNINO - Ecco. Allora - cerco di finire la domanda - mi sa indicare, mi saprebbe indicare la differenza che c'è tra questa direzione generale, che si occupa della sicurezza del lavoro per le - perché è specificato - "di gruppo per le sedi destinate ad uso ufficio di Ferrovie dello Stato S.p.A. dalla omologa di sicurezza del lavoro"... che non parla più di uffici e sedi della F.S. S.p.A. ma parla di attività di ispettorato e sicurezza del lavoro delle società del gruppo.

TESTE BRACCIALARGHE - Ma mi scusi, sono due...

P.M. GIANNINO - Non parla più di sicurezza (sovrapposizione di voci)...

TESTE BRACCIALARGHE - Ma sono due strutture diverse. Hanno

due...

P.M. GIANNINO - Appunto. Una si occupava degli uffici.
Quest'altra?

TESTE BRACCIALARGHE - L'ho detto prima. Si occupava di verificare che le disposizioni aziendali in materia di sicurezza del lavoro e dell'ambiente fossero omogeneamente interpretate e applicate all'interno delle società.

P.M. GIANNINO - Lei è sicuro che non ci fosse una struttura che si occupava anche della elaborazione della normativa disciplinare di gruppo? Perché lei mi ha risposto "no, non è così, ci occupavamo solo della uniforme applicazione". La DCRUOLLPD di cosa si occupava?

TESTE BRACCIALARGHE - Ma, se posso leggere forse...

P.M. GIANNINO - Glielo leggo io: "Cura l'elaborazione della normativa disciplinare di gruppo e delle connesse procedure operative".

TESTE BRACCIALARGHE - Eh.

P.M. GIANNINO - Quindi si occupava (sovrapposizione di voci)...

TESTE BRACCIALARGHE - Scusi...

P.M. GIANNINO - ...anche del disciplinare ma della...

TESTE BRACCIALARGHE - Cura...

P.M. GIANNINO - ...elaborazione del disciplinare, sì o no?

TESTE BRACCIALARGHE - Mi scusi, mi può rileggere? "Cura l'elaborazione"...?

P.M. GIANNINO - "Cura l'elaborazione della normativa disciplinare di gruppo e delle connesse procedure operative".

TESTE BRACCIALARGHE - Eh. Quindi stiamo parlando di procedure.

P.M. GIANNINO - Sì.

TESTE BRACCIALARGHE - Di normativa disciplinare.

P.M. GIANNINO - Disciplinare.

TESTE BRACCIALARGHE - Non di...

P.M. GIANNINO - Siccome prima aveva risposto di no, volevo essere sicuro.

TESTE BRACCIALARGHE - No, scusi, ho detto prima che il contratto collettivo che ho fatto io ha un capitolo...

P.M. GIANNINO - Prima ha detto che si occupava della uniforme applicazione, a mia domanda: "Si occupava anche dell'elaborazione"? "No, si occupava solo della uniforme elaborazione", mi aveva...

PRESIDENTE - Chiarisca, chiarisca il concetto. Se c'è da chiarire chiarisca. Il Pubblico Ministero le ha spiegato come secondo lui ha risposto. Dottore...

TESTE BRACCIALARGHE - Allora...

PRESIDENTE - Chiarisca il concetto (sovrapposizione di voci)...

TESTE BRACCIALARGHE - Una volta fatto il contratto di lavoro, per la disciplina come per altre materie, avevamo il grande problema di garantire l'interpretazione univoca e l'applicazione omogenea a tutti i dipendenti del gruppo.

Quindi in questa riga viene detto che in materia disciplinare, oltre che scrivere il codice disciplinare, la mia struttura, perché penso che fosse nella mia struttura, curava anche la diffusione delle disposizioni applicative della disciplina. Poi noi avevamo la responsabilità e anche la leva disciplinare nei confronti dei nostri propri dipendenti. Quindi i circa 500 dipendenti della capogruppo erano soggetti alla disciplina prevista dal contratto collettivo per le loro eventuali inadempienze da parte... a cura dei loro dirigenti, così come le società, sia nella sede centrale sia nelle sedi periferiche, avevano il codice disciplinare e le responsabilità di applicazione delle sanzioni disciplinari.

P.M. GIANNINO - Senta, l'ingegner Moretti aveva poteri di decidere di intervenire sulla definizione dei valori tariffari dei servizi Alta Velocità?

TESTE BRACCIALARGHE - Non mi risulta, no.

P.M. GIANNINO - Senta, a che titolo... lei ha detto "spesso l'ingegner Moretti veniva invitato come vertice della holding a curare i rapporti con le regioni, con i Ministeri e via dicendo". Mi sa indicare a che titolo l'ingegner Moretti invece ha firmato documenti e contratti non in qualità di amministratore delegato della holding, ma anche in nome e per conto, è proprio specificato nei documenti e nei contratti, anche in nome

e per conto di R.F.I., o a volte in nome e per conto di Trenitalia, e altre volte in nome e per conto di F.S., di R.F.I. e di Trenitalia?

AVV. D'APOTE - Se fosse possibile una maggiore specificazione sarebbe meglio.

PRESIDENTE - Quali sono i documenti?

P.M. GIANNINO - Allora, questo è il protocollo d'intesa tra Ferrovie dello Stato S.p.A. in nome e per conto di R.F.I., con la Regione Toscana, la Provincia di Lucca e il Comune di Viareggio, con cui l'ingegner Moretti firma e sottoscrive la dismissione di binari, che sappiamo essere proprietà di R.F.I., tant'è che interviene non in qualità di amministratore delegato di F.S., ma interviene in nome e per conto di R.F.I. C'è una procura speciale?

TESTE BRACCIALARGHE - Ma, non lo so se rispetto a questo atto che lei ha in mano c'è una procura speciale.

P.M. GIANNINO - Non, non viene nemmeno menzionata, quindi...

TESTE BRACCIALARGHE - Mi fa una domanda...

P.M. GIANNINO - Se non viene menzionata non c'è. Quindi le chiedo...

TESTE BRACCIALARGHE - ...alla quale non... però credo che lo statuto che abbiamo citato più volte contempli la possibilità di un intervento.

P.M. GIANNINO - Istituzionale per F.S., certo. Ma per R.F.I.?

TESTE BRACCIALARGHE - No, no, anche per R.F.I. C'è scritto, no?

P.M. GIANNINO - Va bene. Ne prendo atto. Quindi in tutti i documenti in cui l'amministratore delegato interviene e firma per Trenitalia e per R.F.I. interviene per potere proprio, non per una invadenza di poteri.

TESTE BRACCIALARGHE - Scusi, adesso mi dice lei "in tutti". Io non lo so se in alcuni casi aveva le procure speciali o no.

P.M. GIANNINO - No, no.

TESTE BRACCIALARGHE - Non lo so.

P.M. GIANNINO - Le dico che in tutti...

TESTE BRACCIALARGHE - Io le dico...

P.M. GIANNINO - ...in tutti questi che abbiamo (sovrapposizione di voci)...

TESTE BRACCIALARGHE - Non lo so (sovrapposizione di voci)...

P.M. GIANNINO - ...non c'è mai la procura speciale.

TESTE BRACCIALARGHE - Non lo so, io non li ho visti, quindi non so cosa dirle.

P.M. GIANNINO - In assenza di procura speciale a che titolo interveniva?

TESTE BRACCIALARGHE - Le ripeto...

(più voci fuori microfono)

P.M. GIANNINO - Di quello ci ha parlato.

PRESIDENTE - La domanda (sovrapposizione di voci) il senso della domanda.

P.M. GIANNINO - Dismette binari, potenzia... raddoppia... in altri documenti raddoppia delle linee...

TESTE BRACCIALARGHE - Posso vedere un attimo...

P.M. GIANNINO - ...in altri documenti in cui firma per Trenitalia stabilisce...

PRESIDENTE - Certo, è autorizzato.

P.M. GIANNINO - ...quale materiale rotabile dev'essere impiegato.

PRESIDENTE - Può consultare i suoi documenti.

TESTE BRACCIALARGHE - No, perché forse aiuta. La società ha per oggetto - parliamo di Ferrovie dello Stato S.p.A. - "la realizzazione e la gestione di reti ed infrastrutture per il trasporto ferroviario, lo svolgimento dell'attività di trasporto, prevalentemente su rotaia, di merci e di persone, ivi compresa la promozione, attuazione e gestione di iniziative e servizi nel campo dei trasporti". "Ivi compresa la promozione, attuazione e gestione di iniziative e servizi nel campo dei trasporti". "Lo svolgimento di ogni altra attività strumentale, complementare e connessa a quelle suddette, direttamente o indirettamente, ivi comprese espressamente quelle di servizi alla clientele e quelle volte alla valorizzazione dei treni posseduti per lo svolgimento delle attività di cui alle lettere A e B. La realizzazione dell'oggetto sociale è perseguita principalmente"...

PRESIDENTE - Ascolti, ascolti dottore, no, altrimenti... ce l'abbiamo.

P.M. GIANNINO - Quindi...

PRESIDENTE - Lo leggiamo il...

P.M. GIANNINO - Quindi è normale... quindi è normale l'intervento dell'ingegner Moretti su queste...

TESTE BRACCIALARGHE - Guardi, io non lo so se devo definirlo io normale o no. Prendo atto che a mio parere è totalmente coerente...

PRESIDENTE - Con lo statuto.

TESTE BRACCIALARGHE - ...con lo statuto della società. Dopodiché lei mi dice "ma c'è una procura speciale dietro questi atti"? Non lo so. Forse non è necessario che ci sia.

P.M. GIANNINO - E' normale per la società F.S. holding disporre del materiale rotabile di Trenitalia, ad esempio cederlo, venderlo, darlo in pegno?

TESTE BRACCIALARGHE - Allora, le dismissioni fanno parte... i disinvestimenti, più correttamente, fanno parte della procedura degli investimenti che abbiamo letto prima. Quindi se rientrano nei tre criteri di rilevanza, questi disinvestimenti, compresa la cessione o la demolizione dei materiali rotabili non più necessari all'esercizio, rientrano nella competenza della disposizione organizzativa.

P.M. GIANNINO - Senta, è al corrente del fatto che la F.S. holding abbia indetto un bando di gara in proprio, avente ad oggetto "assistenza per la valutazione di tre

fattibilità e di una integrazione nel settore merci”?

TESTE BRACCIALARGHE - Non ne sono a conoscenza.

P.M. GIANNINO - È al corrente che sempre F.S. holding ha indetto dei bandi di gara per l'aggiornamento e la formazione permanente dei dirigenti dell'intero gruppo, quindi anche delle società Trenitalia ed R.F.I.?

TESTE BRACCIALARGHE - Beh, questo è compatibile con quello che era il nostro mandato, quindi... è il discorso che abbiamo fatto prima sulle risorse strategiche.

P.M. GIANNINO - Grazie.

PRESIDENTE - Avvocato Dalle Luche.

Parte Civile - Avvocato Dalle Luche

AVV. DALLE LUCHE - Sì. Solo alcune domande. Innanzitutto una prima domanda: attualmente dove lavora, dottor Braccialarghe?

TESTE BRACCIALARGHE - Attualmente lavoro presso Finmeccanica

AVV. DALLE LUCHE - Quando si è trasferito a Finmeccanica?

TESTE BRACCIALARGHE - Mi sono trasferito nel mese di maggio del 2014.

AVV. DALLE LUCHE - Quindi lavora sempre alle dipendenze dell'ingegner Moretti?

TESTE BRACCIALARGHE - Sì.

AVV. DALLE LUCHE - Con lo stesso ruolo che aveva in Ferrovie dello Stato?

TESTE BRACCIALARGHE - Lo stesso ruolo.

AVV. DALLE LUCHE - La sua assunzione è in concomitanza con il passaggio dell'ingegner Moretti a Finmeccanica?

TESTE BRACCIALARGHE - Diciamo, è distanziata di qualche mese.

AVV. DALLE LUCHE - Di qualche mese. E' stato chiamato direttamente dall'ingegner Moretti, presumo.

TESTE BRACCIALARGHE - Non ho capito.

AVV. DALLE LUCHE - E' stato chiamato direttamente dall'ingegner Moretti?

TESTE BRACCIALARGHE - Sì, sì, sì, sono stato assunto per volere dell'ingegner Moretti.

AVV. DALLE LUCHE - Grazie.

TESTE BRACCIALARGHE - Prego.

AVV. DALLE LUCHE - Senta, volevo farle un'altra domanda. Lei prima ha fatto riferimento a bilanci del Gruppo F.S. in forte deficit, che poi progressivamente, dal 2006, 2007, 2008 e 2009, sono stati risanati, no? Mi parlava, se non ho capito male, di un bilancio con una perdita di due miliardi e oltre nel 2006, di una perdita sempre del 2007 e di un primo utile nel 2008 e nel 2009 un altro utile.

TESTE BRACCIALARGHE - Fino al 2013 è in crescita.

AVV. DALLE LUCHE - Senta, è a conoscenza del fatto che proprio in quegli anni, cioè nel 2006, nel 2007, nel 2008, nel 2009, io dico "stranamente" ma è un eufemismo, si sono registrati dei decrementi in investimenti in sicurezza?

TESTE BRACCIALARGHE - Non ne sono a conoscenza e non...

AVV. DALLE LUCHE - Le risulta questo?

TESTE BRACCIALARGHE - No, non mi risulta.

AVV. DALLE LUCHE - Lei è a conoscenza - se la conosce - del fatto che la Corte dei Conti nella determinazione 124 del 2010 fa riferimento proprio a questo e identifica questo decremento progressivo dal 2006 al 2009 con un passaggio da 133,66 milioni a 25,38 milioni di decremento degli investimenti in sicurezza e la Corte dei Conti segnala questa criticità?

AVV. SCALISE - Presidente, c'è opposizione alla domanda, perché è nociva, perché è emerso allo scorso dibattimento che questa diminuzione è dovuta al fatto che sono finiti...

TESTE BRACCIALARGHE - Infatti...

AVV. SCALISE - ...scusi, alcuni investimenti fatti dalle società...

AVV. DALLE LUCHE - No, no.

AVV. SCALISE - ...quindi era fisiologico.

AVV. DALLE LUCHE - No, no. Io faccio riferimento...

PRESIDENTE - E' ammessa la domanda.

AVV. DALLE LUCHE - Anche perché...

PRESIDENTE - Avvocato Dalle Lucche, è ammessa.

AVV. DALLE LUCHE - No, perché sarebbe strano che la Corte dei Conti lo rilevasse...

PRESIDENTE - Facciamo rispondere.

AVV. DALLE LUCHE - ...se è legato a un fatto semplicemente di...

PRESIDENTE - Facciamo rispondere?

TESTE BRACCIALARGHE - Ma, se posso dire, tutti i piani di investimento, compresi quelli sulla sicurezza, sono riferiti alla messa a disposizione di strumenti, asset, sistemi, che hanno un costo. Mi pare evidente che con il progredire della realizzazione dell'investimento il fabbisogno finanziario per realizzare quell'investimento vada a decrementare.

AVV. DALLE LUCHE - Ecco. Allora le faccio un'altra domanda. Il piano degli investimenti dal 2006, partiva dal 2006 e arrivava al 2009, o al 2010, era un piano quinquennale da quando iniziava? Ci saranno dei piani di investimenti pluriennali, no? Presumo.

TESTE BRACCIALARGHE - Sì, nel piano industriale erano previsti anche gli investimenti, quindi...

AVV. DALLE LUCHE - Ecco, ma da quando partiva il piano industriale intorno al 2006? Partiva dal 2006 fino al 2011?

TESTE BRACCIALARGHE - Il primo mi pare che fosse...

AVV. DALLE LUCHE - Dal 2011 al 2015, per intenderci?

TESTE BRACCIALARGHE - Adesso vado a memoria. Mi pare che il primo fosse 2007-2012, ma non sono sicuro.

AVV. DALLE LUCHE - Quindi se le dico che era dal 2006 al 2011 e il successivo dal 2011 al 2015, può essere. Quindi come spiega che nel 2006, nel 2007, quando c'è il nuovo piano di investimenti, si riducono gli investimenti per la

sicurezza?

TESTE BRACCIALARGHE - Beh, quelli fatti fino al giorno prima dove vanno a finire?

AVV. DALLE LUCHE - Ma se il piano di investimenti parte dal 2006...

TESTE BRACCIALARGHE - Ma se lei mi confronta quel valore...

AVV. DALLE LUCHE - ...e va al 2011, nei cinque anni, perché dal 2006 al 2009, in quattro anni, abbiamo un decremento, tant'è che la Corte dei Conti sente il bisogno di segnalare questo decremento e sottolineare questo decremento?

TESTE BRACCIALARGHE - Se posso leggere quello che ha scritto la Corte dei Conti...

AVV. DALLE LUCHE - Sì, sì, glielo passo, guardi.

TESTE BRACCIALARGHE - ...forse posso dare una risposta, altrimenti non... non so cosa ha scritto la Corte e perché l'ha scritto, quindi...

AVV. DALLE LUCHE - E' allegato, questo è l'estratto della relazione del dottor Rivella(?), c'è allegata la pagina specifica della Corte dei Conti.

PRESIDENTE - Diamo atto che viene esibita al teste. Prego. L'estratto della...

AVV. DALLE LUCHE - L'estratto della relazione... ora non ce l'ho davanti...

PRESIDENTE - ...della relazione della Corte dei Conti.

AVV. DALLE LUCHE - E' indicata...

PRESIDENTE - ...citata dall'Avvocato Dalle Luche.

TESTE BRACCIALARGHE - Va beh, qui viene detto che rispetto a quanto speso nel 2006...

AVV. DALLE LUCHE - (sovrapposizione di voci)

TESTE BRACCIALARGHE - ...c'è una previsione di spendere molto di meno.

AVV. DALLE LUCHE - Come?

TESTE BRACCIALARGHE - E' il discorso di prima. Dice che si riscontra...

AVV. DALLE LUCHE - Legga... legga pure tutto il passaggio, così è chiaro alla Corte.

TESTE BRACCIALARGHE - Non ho capito.

AVV. DALLE LUCHE - Legga pure tutto il passaggio se...

TESTE BRACCIALARGHE - "Emerge una materia"...

PRESIDENTE - Ma lei... Avvocato, lei cosa vuole sapere dal teste?

AVV. DALLE LUCHE - Siccome fa riferimento a un decremento che sarebbe legato a un piano di investimenti in esaurimento, diciamo, in realtà il piano di investimenti va dal 2006 al 2011, quindi è quinquennale.

PRESIDENTE - Allora, il teste ha risposto. Lei vuole evidenziare questa contraddizione (sovrapposizione di voci)...

AVV. DALLE LUCHE - Se mi spiega come mai la Corte dei Conti sente il bisogno...

PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci)

AVV. DALLE LUCHE - Se lo sa. Se non lo sa (sovrapposizione di voci)...

PRESIDENTE - No, no, lei lo evidenzia...

TESTE BRACCIALARGHE - Scusi...

PRESIDENTE - ...e poi noi trarremo le conseguenze.

AVV. DALLE LUCHE - Sì, sì... no, no, sennò non c'è problema.

TESTE BRACCIALARGHE - Mi scusi...

AVV. DALLE LUCHE - Se non lo sa non ci sono problemi, tanto è scritto.

TESTE BRACCIALARGHE - Mi scusi, mi pare che qui venga fatta una fotografia statica. Sono destinati nel 2009 circa 16 milioni di contro agli 85,6 del 2006.

AVV. DALLE LUCHE - (sovrapposizione di voci)

TESTE BRACCIALARGHE - E' chiaro che gli 85,6 del 2006 erano riferiti a un piano di investimento che toccava una certa quantità di interventi e di situazioni. Se poi ne servivano meno, perché ovviamente tutto quello che si è speso in riferimento agli 85,6 milioni del 2006 è stato messo in cantiere, il fabbisogno del giro successivo è inferiore. Io non credo che non si debba tener conto di quanto viene realizzato e speso...

PRESIDENTE - E' chiara la sua spiegazione, il suo punto di vista è molto chiaro.

AVV. DALLE LUCHE - Sì, è chiarissimo.

TESTE BRACCIALARGHE - La ringrazio.

AVV. DALLE LUCHE - Senta, un'altra domanda. L'ha già detto ma

vorrei...

(più voci fuori microfono)

AVV. DALLE LUCHE - Sì, sì, sì, tanto guardi... tra l'altro è depositata, è allegata tra i documenti della relazione del dottor Rivella, quindi è già stata (sovrapposizione di voci)...

PRESIDENTE - Proseguiamo, Avvocato.

AVV. DALLE LUCHE - Senta, l'ha già detto ma vorrei un chiarimento. Lei mi conferma che quindi la holding F.S. non è una holding finanziaria?

TESTE BRACCIALARGHE - Certo, basta leggere lo statuto.

AVV. DALLE LUCHE - No, siccome in precedenza ci era stato detto che...

PRESIDENTE - No, va beh, lo conferma.

AVV. DALLE LUCHE - Va beh.

PRESIDENTE - L'ha già detto due volte.

AVV. DALLE LUCHE - Quindi... senta, quindi è una holding industriale. Possiamo dire che è una holding⁰ industriale operativa?

TESTE BRACCIALARGHE - Ma guardi, la letteratura distingue tra holding finanziaria pura, holding mista... i sono diverse categorie. Io non ho mai detto che è una holding industriale, come sta dicendo lei.

AVV. DALLE LUCHE - E allora...

TESTE BRACCIALARGHE - Sicuramente non è una holding che si limita alla partecipazione azionaria delle società

possedute. Lo statuto lo dice in maniera esplicita, mi pare.

AVV. DALLE LUCHE - Senta, è a conoscenza del fatto che la Corte dei Conti nella sua determinazione relativa agli esercizi 2009 e 2010 dà una precisa definizione della holding e dice testualmente che "Ferrovie dello Stato italiane S.p.A. ha il ruolo di holding industriale e che cura la gestione accentrata di alcune aree di maggiore interesse"? Lei mi conferma che è una holding industriale? E' d'accordo con questo?

TESTE BRACCIALARGHE - Ma lei adesso mi sta leggendo un passaggio che io non ho mai sentito. La Corte dei Conti è arrivata a questa determinazione.

AVV. DALLE LUCHE - Bene, grazie. Senta, un'altra domanda. Lei era alle strette dipendenze dell'ingegner Mauro Moretti? Il suo datore di lavoro era l'ingegner Mauro Moretti?

TESTE BRACCIALARGHE - Scusi, la sento male.

AVV. DALLE LUCHE - Lei era alle strette dipendenze dell'ingegner Mauro Moretti?

TESTE BRACCIALARGHE - Sono una prima dipendenza dell'ingegner Mauro Moretti.

AVV. DALLE LUCHE - Era il suo datore di lavoro per intenderci, no?

TESTE BRACCIALARGHE - Il mio datore di lavoro è Finmeccanica.

AVV. DALLE LUCHE - E'...?

TESTE BRACCIALARGHE - Finmeccanica.

PRESIDENTE - Finmeccanica.

AVV. DALLE LUCHE - No, no, all'epoca, all'epoca dicevo, all'epoca.

TESTE BRACCIALARGHE - Era Ferrovie dello Stato.

AVV. DALLE LUCHE - Ferrovie dello Stato. Quindi era uno stretto collaboratore dell'ingegner Mauro Moretti.

TESTE BRACCIALARGHE - Una prima dipendenza, sì.

AVV. DALLE LUCHE - Sì, sì. Mi sa dire, se lo sa, se ha una qualche spiegazione, perché nell'audizione alla Commissione Parlamentare dell'08 luglio 2009 l'ingegner Mauro Moretti, parlando di lei, ma anche di Soprano e dell'ingegner Elia, parla di collaboratori personali? "Particolari", anzi, "particolari"...

PRESIDENTE - Avvocato...

AVV. DALLE LUCHE - ...accomunando la sua posizione a quelle...

PRESIDENTE - Avvocato, possiamo... possiamo fare interpretare al teste...

AVV. D'APOTE - Non è così.

PRESIDENTE - Non sono utilizzabili, non è ammissibile la domanda.

TESTE BRACCIALARGHE - Ma, probabilmente mi voleva gratificare.

PRESIDENTE - Dottore, non...

AVV. DALLE LUCHE - Voleva gratificare lei? Non ho capito.

PRESIDENTE - Non deve rispondere, dottore, non è ammessa la domanda.

AVV. DALLE LUCHE - Va bene, grazie. Senta, un'altra domanda. Rispetto all'approvvigionamento di fonti finanziarie della holding F.S. - l'ha detto ma vorrei una puntualizzazione - mi conferma che rientrava nelle vostre disponibilità come holding di reperire finanziamenti dal sistema bancario o anche attraverso l'emissione di prestiti obbligazionari per ricapitalizzare le società Trenitalia e R.F.I.?

TESTE BRACCIALARGHE - È scritto nei bilanci pubblici.

AVV. DALLE LUCHE - Lo avete fatto nel corso del tempo questo?

TESTE BRACCIALARGHE - Lo abbiamo fatto, certo. Abbiamo ottenuto anche un rating BBB+.

AVV. DALLE LUCHE - Sì, sì, infatti.

TESTE BRACCIALARGHE - Come Ferrovie dello Stato S.p.A., consentendo di collocare sui mercati regolamentati dei bond che hanno consentito poi di aiutare le società controllate, in particolare Trenitalia, per l'acquisto dei materiali.

AVV. DALLE LUCHE - Ecco, quindi è giusto dire che come gruppo Ferrovie non eravate vincolati esclusivamente al contratto di programma per quanto riguarda il reperimento delle risorse finanziarie?

TESTE BRACCIALARGHE - No...

AVV. DALLE LUCHE - Che c'erano altre strade alternative che potevate seguire...

TESTE BRACCIALARGHE - Cioè, ma infatti... il contratto di

programma... attenzione, è importante memorizzare questo passaggio. Il contratto di programma non riguarda il rapporto con Gruppo Ferrovie; riguarda Rete Ferroviaria Italiana. Non c'è possibilità di fare confusione su questo.

AVV. DALLE LUCHE - No, no, ma infatti io...

TESTE BRACCIALARGHE - Il gruppo aveva poi la possibilità di generare cassa attraverso l'attività prevista dallo statuto, che fosse l'asset immobiliare, che fosse la finanza, tutto ciò che legittimamente un gruppo può fare lo ha fatto. In questo modo ha reperito anche, con gli utili di bilancio - perché no? - avendo smesso di bruciare risorse e avendo iniziato ad accantonare utili ha potuto finanziare le proprie attività anche con l'autofinanziamento. Quando questo non è bastato, il gruppo inteso come Ferrovie dello Stato S.p.A. è andato sui mercati dei capitali, è stato sottoposto a un giudizio di rating severo, da tutte le più importanti case, ha ottenuto un giudizio molto lusinghiero, equiparato a quello dello Stato nazionale...

PRESIDENTE - Va bene, questi passaggi...

AVV. DALLE LUCHE - (sovrapposizione di voci) semplicemente...

PRESIDENTE - ...arrivano alla conclusione che lei ha già ricordato.

AVV. DALLE LUCHE - Ha già...

TESTE BRACCIALARGHE - Mi scusi.

AVV. DALLE LUCHE - Senta, volevo farle un'altra domanda rispetto al piano degli investimenti di R.F.I. e alla procedura 100, che abbiamo già citato, del maggio 2007. Mi conferma che, fermo restando il piano di investimenti e l'individuazione degli investimenti rilevanti di gruppo, nella successiva fase, quando cioè dal piano di investimenti R.F.I. passava al progetto di investimento, comunque doveva... era vincolato a presentare alla holding una proposta di investimento, o disinvestimento, redatta sul modello allegato specifico a quella disposizione di gruppo?

TESTE BRACCIALARGHE - Sì, in relazione agli investimenti...

AVV. DALLE LUCHE - Indipendentemente...

TESTE BRACCIALARGHE - ...classificati come rilevanti ai sensi della disposizione (sovrapposizione di voci)...

AVV. DALLE LUCHE - Lei è sicuro che questo fosse riferito soltanto agli investimenti di gruppo e non a tutti gli investimenti?

TESTE BRACCIALARGHE - Beh, la disposizione è esplicita in questo. Sono considerati rilevanti gli investimenti sulla base di questi tre criteri.

AVV. DALLE LUCHE - No, ma io dicevo se il modello allegato alla disposizione 100, il modello di investimento... il modello...

TESTE BRACCIALARGHE - Quel modello va compilato se siamo all'interno dell'applicazione della disposizione 100.

AVV. DALLE LUCHE - Certo, ma riguardava anche...

TESTE BRACCIALARGHE - Per cui ritorniamo...

AVV. DALLE LUCHE - E' il modello che veniva utilizzato anche per gli investimenti non rilevanti di gruppo di R.F.I.? Che era un modello utilizzato per tutti gli investimenti, in sostanza.

TESTE BRACCIALARGHE - Quale?

AVV. DALLE LUCHE - Il modello allegato alla disposizione 100.

TESTE BRACCIALARGHE - Eh, dovrei...

AVV. DALLE LUCHE - Il modello...

TESTE BRACCIALARGHE - Dovrei rivederlo, guardi.

AVV. DALLE LUCHE - La proposta di investimento e disinvestimento. Era un modello... c'era un modello allegato alla disposizione 100 relativo... che veniva utilizzato da R.F.I. per tutti gli investimenti, non solo per gli investimenti rilevanti di gruppo, per tutti gli investimenti.

TESTE BRACCIALARGHE - Va beh, io non so... se posso vederlo, forse sono più preciso.

PRESIDENTE - Ce l'ha questo modello?

AVV. DALLE LUCHE - No, ora qui...

PRESIDENTE - Il modello cartaceo.

AVV. DALLE LUCHE - Non ce l'ho io. Va beh, tanto è depositato.

PRESIDENTE - E' quel modello a cui fa riferimento...

AVV. DALLE LUCHE - E' il modello... è un unico modello che riguarda tutti.

PRESIDENTE - Dottore, se è in grado di dirci se è utilizzato per tutti o no. Questa è la domanda.

TESTE BRACCIALARGHE - Devo vedere il modello cosa prevede, perché la disposizione prevede il passaggio in F.S. solo per gli investimenti considerati rilevanti sulla base di quella classificazione che è contenuta nella disposizione stessa. Non so questo allegato se fa riferimento a un'altra tipologia di investimenti, oppure se è riferita comunque... è ancorata alla rilevanza dell'investimento (sovrapposizione di voci)...

AVV. DALLE LUCHE - Va bene, è depositato e lo vediamo, quindi...

PRESIDENTE - D'accordo.

AVV. DALLE LUCHE - Senta, un'altra domanda relativa... ho sentito dire prima che avete azzerato il contenzioso sul lavoro? No, forse ha usato anche un altro termine che mi sfugge.

TESTE BRACCIALARGHE - Sì, non ho detto "azzerato", perché è un sogno, però lo abbiamo drasticamente ridotto.

AVV. DALLE LUCHE - Drasticamente ridotto. Ecco. Ma era nelle facoltà dell'ingegner Mauro Moretti licenziare un dipendente di R.F.I. o di Trenitalia?

TESTE BRACCIALARGHE - No, credo che l'ingegner Moretti non abbia mai firmato un licenziamento, se non per le persone che poteva essere nella sua disponibilità licenziare.

AVV. DALLE LUCHE - Quindi neanche intervenire direttamente nel

licenziamento di un dipendente di R.F.I. o di Trenitalia?

TESTE BRACCIALARGHE - Non so cosa voglia dire "intervenire direttamente". I licenziamenti sono fondati su una procedura, c'è una contestazione formale, c'è un termine a difesa...

PRESIDENTE - Va bene, no, no (sovrapposizione di voci)...

AVV. DALLE LUCHE - Quindi sostanzialmente diciamo che l'ingegner Mauro Moretti aveva facoltà di licenziare i dipendenti della holding e basta. Possiamo dire così?

TESTE BRACCIALARGHE - Sì, ma forse...

AVV. DALLE LUCHE - Intervenire nel licenziamento dei dipendenti della soling.

TESTE BRACCIALARGHE - Sì, allora tutti... tutti noi in base ai poteri delegati avevamo la possibilità di azione disciplinare. Io avevo anche il potere...

AVV. DALLE LUCHE - Ma per i suoi... per i suoi dipendenti.

TESTE BRACCIALARGHE - Certo. Io avevo...

AVV. DALLE LUCHE - Ecco, non per i dipendenti di Trenitalia o R.F.I. Volevo capire questo.

TESTE BRACCIALARGHE - E io questo sto dicendo.

AVV. DALLE LUCHE - Okay.

TESTE BRACCIALARGHE - Io avevo potere delegato dall'ingegner Moretti di poter chiudere rapporti di lavoro, anche su base disciplinare, dei dirigenti.

AVV. DALLE LUCHE - Va bene, grazie. Senta, mi conferma - è stato già detto, ma... - che l'ingegner Moretti aveva

delle competenze specifiche in materia di sicurezza, cioè era una persona competente come ingegnere, anche in materia di sicurezza?

AVV. D'APOTE - Va beh, magari chiediamo anche... che ne so...

TESTE BRACCIALARGHE - Parliamo di...

AVV. D'APOTE - Non so, questa mi sembra veramente...

(più voci sovrapposte)

AVV. DALLE LUCHE - E' stato detto.

AVV. D'APOTE - Competenze personali...

AVV. DALLE LUCHE - Visto che è stato... io (sovrapposizione di voci)...

PRESIDENTE - E' una valutazione che richiede...

AVV. DALLE LUCHE - Cioè, no, è stato fatto un panegirico dell'ingegner Moretti.

AVV. D'APOTE - Sì, sì, ma...

AVV. DALLE LUCHE - Voglio capire se lui riteneva...

AVV. D'APOTE - No, no, no, ma (sovrapposizione di voci)...

AVV. DALLE LUCHE - ...se riteneva che avesse delle competenze specifiche anche nel settore della sicurezza.

PRESIDENTE - Però...

TESTE BRACCIALARGHE - Se parliamo di competenze...

PRESIDENTE - Ingegnere... la domanda non l'ammettiamo in questi termini.

TESTE BRACCIALARGHE - Scusi.

AVV. DALLE LUCHE - Allora, penso di avere... Va bene, nessun'altra domanda.

PRESIDENTE - A chi tocca?

Difesa - Avvocato Manduchi

AVV. MANDUCHI - Scusi Presidente, io volevo solamente far...
prima di restituire il documento al collega...

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci)

AVV. MANDUCHI - Ma io non devo fare il controesame. Devo
solamente fare una precisazione. Siccome è stato mostrato
un documento asseritamente detto come documento della
Corte dei Conti, vorrei precisare che si tratta di una
diapositiva che prende due stralci di un documento,
allegata a una memoria, evidentemente, della Parte
Civile...

(più voci fuori microfono)

AVV. MANDUCHI - Scusa, finisco e poi mi riprendi. Sicuramente
sarò da riprendere. E' uno stralcio in cui non si fa
riferimento... non si capisce neanche di quale società si
stia parlando, del gruppo, e peraltro la voce della
riduzione, come ricordavo, perché a lungo si è
intrattenuta sul punto la dottoressa Fiorani, non è la
problematica relativa agli investimenti in tecnologie per
la sicurezza, ma la sottovoce nell'ambito di ricerca e
sviluppo in tecnologia per la sicurezza. Quindi è ovvio,
si è passati alla fase applicativa, la fase della ricerca
è completata. Quindi mi premeva solo fare questa

precisazione, perché è stato presentato un documento parziale, in estratto, incompleto e senza fare riferimento specifico alla voce a cui si faceva riferimento. Grazie.

AVV. DALLE LUCHE - Se posso chiarire, l'ho già detto che è allegato all'intera relazione... alla relazione del professor...

PRESIDENTE - Va bene, questa precisazione...

AVV. DALLE LUCHE - Peraltro...

PRESIDENTE - ...forse poteva essere utile anche per il Tribunale. Va bene. Allora, abbiamo detto altre domande delle Parti Civili? Non ce ne sono. Altri controesami? Allora la parola all'Avvocato D'Apote per il riesame.

Difesa - Avvocato D'Apote

AVV. D'APOTE - A proposito... sempre a proposito di correttezza delle contestazioni o dei riferimenti, io a questo punto lo produrrei l'allegato a cui ha fatto riferimento il collega Dalle Luche nella procedura 100, perché visto che si è detto che riguardava anche investimenti non rilevanti, io lo produrrei. E' ben vero che da qualche parte nel fascicolo c'è già, ma io questo allegato lo produrrei. Oppure, per avere...

PRESIDENTE - Vuole produrlo?

AVV. D'APOTE - Per avere un...

PRESIDENTE - Vuole produrlo?

AVV. D'APOTE - Sì, no, lo produco, per avere un veicolo più anche immediato anche per il Collegio, lo sottoporrei prima al teste.

PRESIDENTE - Lo sottoponiamo al teste, anche all'Avvocato Dalle Luche e poi... Allora, facciamolo vedere anche all'Avvocato Dalle Luche, così... per le eventuali... per le eventuali opposizioni. Anche se è vero, dovrebbe conoscerlo a memoria (sovrapposizione di voci)...

AVV. D'APOTE - E' lui?

AVV. DALLE LUCHE - Non era quella a cui facevo riferimento io. Io facevo riferimento a un modello, non a un glossario. Sono d'accordo anch'io sul discorso degli investimenti rilevanti di gruppo o meno.

AVV. D'APOTE - Allora?

AVV. DALLE LUCHE - Questo non è il modello utilizzato per il programma di investimenti. C'è un modello... ora io purtroppo...

PRESIDENTE - C'è un modello allegato...

AVV. DALLE LUCHE - ...mi riservo di...

PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci)

AVV. DALLE LUCHE - Mi riservo. Questo è un glossario.

PRESIDENTE - Va bene.

AVV. DALLE LUCHE - Son d'accordo anch'io che quello che dice...

PRESIDENTE - Lei diceva che c'è un modello...

AVV. DALLE LUCHE - Un modello allegato...

PRESIDENTE - ...cartaceo...

AVV. DALLE LUCHE - ...cartaceo...

PRESIDENTE - ...allegato alla disposizione 100.

AVV. DALLE LUCHE - Sì.

AVV. D'APOTE - In cui si parla...? Questo non l'ho capito, perché...

AVV. DALLE LUCHE - E' un modello che viene utilizzato per determinare e costruire il programma di investimento.

AVV. D'APOTE - E questo...

AVV. DALLE LUCHE - E viene...

AVV. D'APOTE - Perché allora non ha capito... il difensore non ha capito.

AVV. DALLE LUCHE - ...utilizzato per tutti gli investimenti di R.F.I., è un modello della capogruppo che viene utilizzato da tutte le società, anche da R.F.I.

PRESIDENTE - Va bene.

AVV. DALLE LUCHE - Indipendentemente se sia...

PRESIDENTE - Quello che mostrava è un'altra cosa.

AVV. D'APOTE - Quindi è un'altra cosa. Quindi, insomma, mi si è appena dato atto che questo glossario, o questo elenco, si riferisce a investimenti rilevanti.

AVV. DALLE LUCHE - (sovrapposizione di voci)

AVV. D'APOTE - Mentre dal modello allegato alla disposizione 100 si potrebbe desumere che ci sono anche investimenti non rilevanti che sono disciplinati. E' questo il...? Perché volevo capire, è questo il tema, collega?

AVV. DALLE LUCHE - Sì, sì. Ma io non ho detto... quello lì non è che l'ho letto tutto, eh. Non è il modello a cui facevo riferimento. Non so da cosa venga. Non ho dubbi che venga da... però...

PRESIDENTE - Avvocato Dalle Lucche, allora, lei si riserva di produrlo. Va bene?

AVV. DALLE LUCHE - Eh...

PRESIDENTE - E nello stesso tempo l'Avvocato...

AVV. D'APOTE - Eh però a questo punto...

PRESIDENTE - ...l'Avvocato D'Apote (sovrapposizione di voci) il riesame.

AVV. D'APOTE - E come faccio... e come faccio io a chiedere qualcosa al mio teste rispetto ad una contestazione che dobbiamo ancora produrre?

PRESIDENTE - No, no, ma il teste ha risposto già alla domanda, ha chiarito quali erano i profili e le caratteristiche della triplice valutazione che occorreva.

AVV. D'APOTE - Va beh.

PRESIDENTE - La triplice condizione alla quale è subordinato il piano di investimento. Giusto? L'ha già spiegato qual era.

AVV. D'APOTE - Sì, solo un completamento per la questione che riguarda lo statuto e i compiti. Lo statuto il Collegio lo conosce e in parte il testimone lo ha letto. Ma non ha letto l'ultima parte, alla quale credo che volesse riferirsi. La mia domanda è se intendeva, o intende, o

comunque come intende una distinzione fra tutte le attività che sono o dirette o delegate alla holding e l'attività di trasporto e di gestione della rete come invece separate. Se intendeva dire questo quando citava lo statuto. Perché, ripeto, la citazione dello statuto è stata interrotta in un momento che per il testimone...

PRESIDENTE - Sì, l'abbiamo interrotta, è vero.

AVV. D'APOTE - No, no, ma non è...

PRESIDENTE - No, no, no...

AVV. D'APOTE - ...certamente una critica.

PRESIDENTE - Allora, la domanda era questa, di chiarimento.

Prego, vuole chiarire questo aspetto?

TESTE BRACCIALARGHE - No, va beh, stavo... stavo leggendo il passaggio in cui viene previsto che "la realizzazione dell'oggetto sociale perseguito principalmente ma non" (sovrapposizione di voci)...

AVV. D'APOTE - E questo ce l'ha già detto.

TESTE BRACCIALARGHE - ..."attraverso società controllate".

AVV. D'APOTE - Ce l'ha detto.

TESTE BRACCIALARGHE - "In particolare per l'attività di trasporto e quella di realizzazione e gestione della rete, fanno capo a due distinte società. La società potrà compiere tutte le operazioni reputate utili o necessarie per il raggiungimento dell'oggetto sociale".

AVV. D'APOTE - No... va beh... sì, non era questo esattamente l'oggetto della domanda. Cioè... comunque ho capito. Lei

ha letto che l'attività di trasporto e quella di realizzazione per la gestione della rete fanno parte di società separate.

TESTE BRACCIALARGHE - Sì.

AVV. D'APOTE - Il resto non...

TESTE BRACCIALARGHE - Il resto...

AVV. D'APOTE - Il resto può essere gestito anche dalla holding? E' questo che voleva dire?

TESTE BRACCIALARGHE - Ma è questo che è scritto nello statuto, sì.

AVV. D'APOTE - Ho capito. Senta, un'ultimissimissimissima, proprio una sfumatura. Ho sentito anche oggi un riferimento al fatto che sia utilizzato il logo, cioè la scritta F.S. nella carta intestata delle società controllate.

TESTE BRACCIALARGHE - Eh.

AVV. D'APOTE - E' una disposizione della holding? E' una disposizione di legge? Non lo so.

TESTE BRACCIALARGHE - Immagino che sia di un livello della gerarchia delle fonti un po' superiore.

AVV. D'APOTE - Cioè?

TESTE BRACCIALARGHE - Mi pare che sia un articolo del codice civile che prevede...

AVV. D'APOTE - Certo...

TESTE BRACCIALARGHE - ...l'indicazione esplicita delle società che sono sottoposte a indirizzo e controllo da parte di

altre società.

AVV. D'APOTE - Sì. E quindi il logo di F.S. in tutte le società che fanno parte del gruppo è imposto dalla legge. E' così?

TESTE BRACCIALARGHE - Mi pare di sì.

AVV. D'APOTE - Sì. 2497 bis del codice civile, questo tanto per... Non ho altre domande.

PRESIDENTE - Bene. Basta. Si può accomodare.

TESTE BRACCIALARGHE - La ringrazio.

QUESTIONI ISTRUTTORIE

PRESIDENTE - Allora, ci vediamo...

P.M. GIANNINO - Presidente, una produzione documentale, un indice da 1 a 6, sono le missioni di responsabilità del 2007, 2008 e 2009 e il certificato della Accredia nei confronti della Lucchini.

PRESIDENTE - Il certificato...? Non si è capito.

P.M. GIANNINO - Le certificazioni ottenute della Lucchini da parte della Accredia. E i primi tre sono invece gli organigrammi, i documenti di cui abbiamo parlato oggi con il teste Braccialarghe, quindi le missioni di responsabilità e i ruoli all'interno della F.S. holding.

PRESIDENTE - Ecco, diamo atto che...

P.M. GIANNINO - È tutto su supporto informatico perché sono centinaia di pagine, sì.

PRESIDENTE - Su questa produzione le Parti si riservano di

visionarla e di interloquire? Allora la mettiamo... allora non facciamo il provvedimento formale di acquisizione. La mettiamo a disposizione delle parti e poi provvederemo, dopo avere interloquito con voi. Ci vediamo l'11 per gli adempimenti già noti.

AVV. MITTONE - Presidente...

PRESIDENTE - Prego.

AVV. MITTONE - Visto che con oggi terminano i testi delle Ferrovie italiane, potremmo conoscere per le prossime udienze quali sono i testi...

PRESIDENTE - Lei non c'era la volta scorsa?

AVV. MITTONE - C'ero ma probabilmente sono andato via prima.

PRESIDENTE - Ah, forse è scappato. C'è tutto indicato a verbale.

AVV. MITTONE - Anche le date?

PRESIDENTE - C'è tutto.

AVV. MITTONE - Tutto. E allora leggo il verbale. Grazie.

PRESIDENTE - E poi i suoi colleghi non l'hanno neanche informata. Certo potevano farlo.

AVV. SCALISE - Solo...

PRESIDENTE - Allora ci vediamo l'11 alle 09:30.

AVV. SCALISE - Solo per memoria... scusi Presidente, solo per memoria di tutti, c'era quella richiesta che era pervenuta per abolire una delle udienze, che era quella del 29 giugno in particolare.

PRESIDENTE - Sì, abbiamo detto anche quello... anche lei se ne

era andato, ho detto che la valuteremo al momento giusto, una volta esaurita l'istruttoria e verificati i tempi di discussione che le parti intendono... dei quali le parti intendono fruire.

P.M. GIANNINO - Solo per il verbale, è confermato quindi che la prossima udienza vi saranno dichiarazioni spontanee dell'imputato... è corretto?

PRESIDENTE - Questo...

P.M. GIANNINO - Dichiarazioni spontanee di Kriebel al posto di Bargagli Stoffi che slitta al pomeriggio (sovrapposizione di voci)...

PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci)

AVV. RAFFELLI - Bargagli... Bargagli ci sarà, ci sarà Bargagli.

P.M. GIANNINO - No, il programma iniziale era Bargagli e Poschmann, invece diventa Kriebel e Bargagli. E' corretto?

PRESIDENTE - Allora servono le interpreti per la prossima udienza, questo è chiaro. Poi ci sarà Bargagli Stoffi. Giusto?

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - Poi ci dovrebbe essere Poschmann e forse... quindi anche... anche...

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - Sì.

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - Va bene. Allora ci vediamo... 09:30.

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: 361438

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

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

SPADON SIG.RA MIRELLA - Trascrittrice

Ticket Udienza n° 62225

ID Procedimento n° 212482