



**TRIBUNALE DI LUCCA
RITO COLLEGALE SEZIONE PENALE**

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

DOTT. AMODEO GIUSEPPE DOTT. GIANNINO SALVATORE
Pubblico Ministero

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

VERBALE DI UDIENZA REDATTO DA FONOREGISTRAZIONE

PAGINE VERBALE: n. 198

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

A CARICO DI: ANDRONICO SALVATORE + 40

UDIENZA DEL 15/09/2016

LU0010 POLO FIERISTICO

Esito: RINVIO AL 16 SETTEMBRE 2016 ORE 09.30

Caratteri: 294785

INDICE ANALITICO PROGRESSIVO

APPELLO E QUESTIONI PRELIMINARI.....	3
CONCLUSIONI DEI PUBBLICI MINISTERI.....	3

**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 15/09/2016**

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

DOTT. AMODEO GIUSEPPE DOTT. GIANNINO SALVATORE Pubblico
Ministero

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

PROCEDIMENTO A CARICO DI - ANDRONICO SALVATORE + 40 -

APPELLO E QUESTIONI PRELIMINARI

PRESIDENTE - Allora, buongiorno. Cominciamo rapidamente. (*Il Presidente fa l'appello*). Allora, possiamo cominciare. La parola al Pubblico Ministero.

CONCLUSIONI DEI PUBBLICI MINISTERI

P.M. DOTT. AMODEO - Sì, Presidente. Buongiorno a tutti. In questo terzo giorno di requisitoria. Niente, volevo soltanto, prima di passare diciamo alla storia, perché credo che - come dire - seguire la traccia storica può servire a mettere ordine in questa materia così complicata, prima di proseguire in particolare con la storia della valutazione del rischio nelle principali società del Gruppo Ferrovie dello Stato, fare una piccolissima aggiunta, che ieri ci siamo dimenticati di

fare, sulle norme che in qualche maniera toccano i rapporti tra la G.A.T.X. e Logistica. E' necessario, voglio dire, ritengo utile che resti traccia a verbale. Presidente, mi riferisco, dal momento che si tratta di locazione di attrezzature di lavoro, mi riferisco all'articolo 23 del Decreto Legislativo numero 81 del 2008, che vieta testualmente il noleggio di attrezzature di lavoro non rispondenti alle disposizioni legislative regolamentari. E ricordiamo che Logistica prende a noleggio da G.A.T.X., ma a sua volta noleggia a Trenitalia. Ancora, l'articolo 69, che come è noto dà la definizione di attrezzatura di lavoro e di uso di attrezzatura di lavoro; non vi tedierò dal momento che conoscete la norma molto meglio di me, e comunque ricordiamo anche l'articolo 70, che prescrive che le attrezzature di lavoro, e il carro ferroviario era per i due macchinisti del treno coinvolto nell'incidente sicuramente un'attrezzatura di lavoro, e anche per altri lavoratori delle ferrovie; anche per quelli dell'esercizio, voglio dire, che comunque dovevano in qualche maniera collaborare, diciamo, e dare le prescrizioni di esercizio eventualmente necessarie alla circolazione del treno; ricordo che l'articolo 70 prescrive che le attrezzature di lavoro messe a disposizione dei lavoratori devono essere conformi alle specifiche disposizioni legislative regolamentari, e poi

via proseguendo. L'articolo 72 fa obbligo... dice "chiunque noleggi" - ripeto, Logistica c'entra con l'articolo 72 perché se da un lato prende a noleggio da G.A.T.X. dall'altro dà a noleggio a Trenitalia - "o conceda in uso apparecchi o utensili costruiti o messi in servizio al di fuori della disciplina dell'articolo 70, attesta sotto la propria responsabilità che le stesse siano conformi al momento della consegna a chi acquisti, riceva in uso o noleggi requisiti di sicurezza prescritti dall'allegato 5". Ricordo soltanto brevissimamente, tra le non numerosissime sentenze della Suprema Corte in materia di noleggio di macchina non rispondente alle condizioni di sicurezza, una chiarissima sentenza della Cassazione - non tutte hanno il pregio della chiarezza, questa mi sembra particolarmente chiara - la sentenza 4123 dell'01/04/'88, che fa riferimento all'articolo 7 del previgente D.P.R. 27 aprile '55 numero 547, ma diciamo la materia è la stessa di quella disciplinata dagli articoli 23 e 72 del Decreto Legislativo 81/08. La Cassazione chiarisce, leggo testualmente la massima: "In tema di prevenzione infortuni la violazione del divieto sancito dall'articolo 7" - cioè in materia di noleggio - "di noleggiare macchine non rispondenti alle condizioni di sicurezza è imputabile al noleggiatore per fatto proprio e non per contributo concorsuale all'altrui trasgressione. L'obbligo infatti di osservanza del

predetto divieto non è soggetto ad estinguersi con la dazione in noleggio, in quanto il contratto, indipendentemente dagli obblighi che genera il ricevente in uso, non produce trasferimento" - quindi non produce trasferimento - "del dovere di sicurezza con liberazione del noleggiatore". Quindi ognuno rimane garante. Volevo che restasse traccia al verbale di udienza.

Allora, proseguendo, come dire, nella presunzione che questo possa essere il sistema più adatto, più opportuno per governare diciamo questa materia tanto complicata, proseguendo con questo sforzo di organizzazione di carattere storico passiamo alla materia... passiamo a vedere come negli ultimi anni è stata disciplinata la materia della valutazione del rischio nelle principali società facenti parte del Gruppo Ferrovie dello Stato. Le mosse non possono che essere prese dalla fondamentale e importantissima disposizione di Ferrovie dello Stato, della società Ferrovie dello Stato, disposizione della Divisione Infrastruttura, numero 13 del 26 giugno 2001, che ha questo oggetto: "Requisiti per l'adozione da parte delle imprese ferroviarie e della Divisione Infrastruttura" - quindi è rivolta alle imprese ma è rivolta anche a se stessa - "di un sistema di gestione della sicurezza *Safety Management System*". La citazione in inglese non poteva mancare e quindi è stata inserita. Leggo testualmente alcuni passi diciamo di questo

provvedimento. L'articolo 1 - perché è importante tenere conto del carattere generale di questa disposizione - così recita: "La presente disposizione riporta i requisiti per l'adozione da parte delle imprese ferroviarie e della Divisione Infrastruttura" - quindi si rivolge alle imprese e si rivolge anche a se stessa, diciamo al gestore dell'infrastruttura - "di un sistema di gestione della sicurezza. Articolo 2:" - leggo solo i punti di maggiore interesse - "le imprese ferroviarie e la Divisione Infrastruttura devono adottare i processi di seguito indicati". E poi andremo a vedere quali sono questi "processi di seguito indicati". L'articolo 4 - e questo è un passo diciamo... come dire, un valore, se possiamo dire, che più volte cercheremo di mettere in evidenza nei rapporti tra gestore e imprese ferroviarie - dice: "Per rendere evidenza del possesso dei requisiti in termini di organizzazione di attività interessanti la sicurezza le imprese ferroviarie devono produrre al gestore dell'infrastruttura un dossier elaborato secondo criteri riportati in allegato 1B". Anticipo qui un attimo, Presidente, che questa disposizione è stata quella diciamo anche profondamente esaminata, abbastanza profondamente esaminata dai consulenti tecnici della Procura che si sono occupati della valutazione del sistema di gestione della sicurezza e delle caratteristiche dell'incendio, mi riferisco a Carcassi,

Mossa Verre e Marotta, e quindi, diciamo, è una disposizione veramente basilare. "Articolo 5: nell'ambito della divisione infrastruttura le attività relative alla definizione ed alla adozione di un sistema di gestione della sicurezza vengono svolte dalla direzione movimento e dalla direzione manutenzione". Anche qui, "per rendere evidenza del possesso dei requisiti in termini di organizzazione di attività interessanti la sicurezza, la direzione movimento e la direzione manutenzione devono produrre, ognuno per la parte di competenza, un dossier elaborato secondo i criteri indicati" - questa volta - "nell'allegato 2B. Articolo 7: la documentazione prodotta dai sistemi di gestione della sicurezza delle imprese ferroviarie e delle direzioni movimento e manutenzione sarà trasmessa alla direzione tecnica della divisione infrastruttura, che assume così un ruolo di garanzia sui sistemi di gestione della sicurezza che vengono elaborati sia dalle imprese ferroviarie e sia dallo stesso gestore. Quindi la documentazione prodotta va trasmessa alla direzione tecnica della divisione infrastruttura; la direzione tecnica - potere di vigilanza e posizione di garanzia ex 40 comma 2, codice penale - sulla base di tale documentazione elaborerà il report annuale di sicurezza di infrastruttura e il report annuale di sicurezza del sistema ferrovie". Andiamo a vedere soltanto alcuni passi di questa disposizione numero 13

del 2001, che è abbastanza lunga. Allora, il punto 4.6 ha per oggetto l'identificazione dei pericoli e la minimizzazione dei rischi e dice: "Il processo di identificazione dei pericoli e minimizzazione dei rischi connessi all'esercizio ferroviario che l'impresa ferroviaria deve documentare nel sistema di gestione di sicurezza si articola nei processi di individuazione dei pericoli e valutazione dei rischi"... e ieri abbiamo visto... ieri... non soltanto ieri per disposizione comunitaria, ma per disposizioni anche normative nazionali, il D.P.R. 81/08 e chi più ne ha più ne metta, che la valutazione dei rischi è tale soltanto se è completa, se valuta tutti i rischi. "Punto 2: azioni per la minimizzazione dei rischi". Al successivo punto 4.6.1, nominato "Individuazione dei pericoli e valutazione dei rischi" è scritto: "L'impresa ferroviaria deve documentare un approccio sistematico al processo di individuazione dei pericoli e minimizzazione dei rischi. Tale approccio si sviluppa in tre fasi: identificazione dei pericoli, stima dei rischi, classificazione dei rischi". Questa disposizione 13/01 devo riconoscere che è scritta veramente bene. Ma è rimasta così, Presidente, è rimasto un provvedimento sostanzialmente inattuato, che poi successivamente è stato in sostanza svuotato da altre disposizioni che ne hanno ridotto la portata. Quindi primo, è rimasta lettera morta; secondo, forse non andava

neanche bene che questa lettera morta restasse, diciamo così, in vita, e ne è stato in qualche maniera stravolto, come dopo dimostreremo, il contenuto. E' interessante rilevare che - pagina 16 di 27 - nella fase di identificazione di pericoli tra le varie fonti, tra i vari elementi di cui tener conto per l'identificazione dei pericoli, sta scritto: "Input derivanti da indagini, raccolta ed analisi dei dati su incidenti e pericolati". I pericolati, come tutti ben sapete, sono i pericoli di incidente ferroviario, questo vuole dire. Ancora, dice: "Occorre fare delle considerazioni specifiche su problematiche di sicurezza connesse al fattore umano, alla interazione con le parti interessate (esempio: fornitori, viaggiatori, altre imprese ferroviarie, eccetera, eccetera) e con gli uomini e l'introduzione di cambiamenti significativi nelle modalità operative". Dice "attenzione anche al ritorno di informazioni dalle attività di test e audit interni; attenzione alle indicazioni ricevute dal gestore dell'infrastruttura; attenzione" - attenzione lo dico io, ma è nel corpo di questa prescrizione che sta a pagina 16 - "alle informazioni ricavate dalle autorità pubbliche, dalla collettività, dagli utilizzatori del servizio e dagli enti regolatori". Quindi è una previsione di ampio respiro, no? Attenzione a tutti i possibili rischi che l'attività diciamo dell'esercizio ferroviario può

comportare sull'esercizio ferroviario in quanto tale, sui lavoratori, sui terzi, sull'ambiente e via dicendo. Fase 2, anche qui arriviamo ad un punto che è già stato più volte sottolineato, quindi sul quale forse è inutile ripetersi completamente, ma approfitteremo via via delle occasioni di novità che ci vengono date per arricchire il quadro. Fase 2 sta scritto: "La stima della probabilità di accadimento di un pericolo viene valutata sulla base dei dati storici disponibili". Quali dati storici? Di quale periodo? Tutti, Presidente, tutti i dati storici disponibili. Ed è inutile qua che ripetiamo le cose che abbiamo già evidenziato con riferimento all'affermazione di Poschmann sulla mancanza di precedenti storici analoghi. Voglio dire, tutta la storia delle ferrovie in tutto il mondo è caratterizzata da eventi incidentali, che correttamente valutati potevano far valutare il rischio di deragliamento di un treno merci trasportante merci pericolose, per effetto della cricca di un assile, per effetto della cricca di un assile collocata nel collarino, di un treno merci attraversante a 100 chilometri orari una stazione con abitazioni a distanza di braccio. Mi verrebbe da dire - ma io non posso concludere la requisitoria con quattro parole, Presidente - mi verrebbe da dire... di chiudere la requisitoria dicendo: chi di noi in questa aula, abitando in un cortile, in un condominio... io da piccolo ho vissuto

fortunatamente in una situazione del genere, perché si trattava di un condominio chiuso, chi di noi farebbe passare nella zona in cui abita un treno merci trasportante 14 ferrocisterne contenenti ognuna di esse circa 40.000 chilogrammi di gas di petrolio liquefatto a 100 chilometri all'ora, con la presenza di mezze travi esistenti a circa un metro e cinquanta dalla linea ferroviaria e senza avere nessuna certezza delle caratteristiche tecniche del treno che sta viaggiando nel cortile del condominio a 100 chilometri all'ora? Il processo si potrebbe chiudere qua. Ma non è possibile, evidentemente, perché, diciamo, è vero che il diritto si basa fundamentalmente sul buon senso, ma il tecnicismo introdotto dopo la fine della Seconda Guerra Mondiale nel nostro sistema processuale penale, che all'epoca era una sicura garanzia - ma anche adesso, ovviamente - di democrazia e di uguaglianza rispetto alla legge, impone di articolare fin nei suoi gangli più piccoli e più remoti, diciamo, la materia di cui stiamo trattando. Però poniamocela questa domanda: chi di noi l'avrebbe consentito? La disposizione continua con la tabella per la classificazione dei rischi, con le matrici dei rischi diciamo ben note e per le quali vale soltanto l'invito della lettura. E, diciamo, con l'invito tradizionale, classico, di scuola, in materia di valutazione dei rischi dice questa disposizione: "L'impresa ferroviaria dovrà

individuare gli eventi pericolosi oggetto di indagine, stimare i rischi associati agli eventi pericolosi considerati, in termini di gravità e probabilità di accadimento". Qui casca... ormai questo asino è cascato troppe volte e sta in condizioni penose, immagino. Qui casca l'asino, Presidente, perché ove mai diciamo in termini statistici un evento prospettabile fosse basso, però la statistica ogni tanto si vendica, la statistica dice "ma perché non mi hai considerato"? E presenta dei conti tragici. Così come è stato per Viareggio. Diciamo, la magnitudo, in soldoni, il carattere catastrofico di un evento senz'altro ipotizzabile fa agio sicuramente sui dati statistici. Può succedere? E' possibile che succeda? Fermi tutti. Fermi tutti, è un rischio pesantissimo. Prendiamo le contromisure che sono necessarie. D'altra parte, l'evento non era da considerare come inverosimile e quindi, diciamo, l'allerta doveva essere ancora più forte. Allora, dopodiché al punto 4.6.2 la disposizione, questa ottima disposizione del 2001 dice: "I rischi classificati come intollerabili, indesiderabili e tollerabili richiedono la definizione di specifiche strategie, specifiche strategie di minimizzazione" - Presidente, nel 2001 sta scritto - "da applicare con la massima tempestività". Questa mi sembra un po' la storia del picchetto, che è dal 1932 che dev'essere abolito. I tempi storici del mondo ferroviario a volte sono

veramente di carattere biblico. "Tali strategie devono essere finalizzate a ricondurre tutti i rischi rilevati alla classe di trascurabile" - ovviamente - "e possono focalizzarsi sull'eliminazione della situazione, della condizione o attività che genera il rischio, la riduzione della probabilità di accadimento, la riduzione della gravità e delle conseguenze", e cioè la minimizzazione". In pratica, dice la disposizione numero 13 del 26 giugno 2001, nella società Ferrovie dello Stato... dice "in pratica l'impresa ferroviaria, in funzione della categoria associata a ciascun rischio, dovrà attivare un processo di definizione delle strategie più opportune per la loro minimizzazione". Quattro righe prima ha detto "con la massima tempestività", nel 2001. Allora, sempre in questa disposizione e sempre con riferimento alla fase 2, Presidente, è scritto: "La stima della probabilità di accadimento di un pericolo viene valutata nei termini dei livelli di cui alla tabella numero 3, sulla base dei dati storici disponibili" - e questo già l'ho detto - "presupponendo che le condizioni future siano analoghe a quelle verificate nel passato". Senza ironia, Presidente, bene, molto bene. Non è che la disposizione dice "si deve trattare"... dice "guarda, drizza le orecchie solo se pensi che si verifichi lo stesso evento". Parla di "eventi analoghi", non uguali, con buona pace di tutti coloro che si sono sforzati inutilmente a dimostrare che

un evento del tutto uguale al disastro di Viareggio prima non si era mai verificato. Abbiamo già ricordato la giurisprudenza - e non la ripeterò - in materia di rilevanza unicamente di classe di eventi. Cioè nei reati colposi, com'è noto, la prevedibilità di un evento va commisurata ad una classe di eventi e non alla rappresentazione di un evento specifico. Ne consegue, Presidente, che non sono state effettuate, diciamo, per l'area di interesse, per il trasporto di merci pericolose attraversanti a 100 chilometri all'ora percorsi fortemente urbanizzati, senza avere garanzie certe della bontà della manutenzione, e senza che vi fossero ostacoli tali da confinare eventuali eventi incendiari nella sede ferroviaria e deve impedire la loro propagazione nella sede civile, non sono state effettuate per questa area di interesse e di valutazioni analisi di sicurezza tendenti ad evidenziare incidenti importanti come quello accaduto, e ciò di conseguenza ha comportato - e non poteva che essere così - la mancata adozione di azioni ed interventi di riduzione dei rischi. Questa situazione peraltro, Presidente, era stata in qualche maniera evidenziata anche nello stesso audit sulla sicurezza della circolazione dell'esercizio ferroviario, sistema integrato di gestione della sicurezza di R.F.I. effettuato da A.N.S.F. nel 2008. Forse storicamente è il primo audit operato da A.N.S.F. su R.F.I. In questo audit

viene rilevato che non si ha alcuna evidenza di una sintesi finale per la definizione di chiare priorità definite attraverso un'analisi e valutazione dei rischi complessiva. In conclusione, è vero che esiste sulla carta un sistema di gestione di R.F.I. e di Trenitalia, ma i sistemi di gestione della sicurezza non hanno prodotto un'analisi dei rischi, e questa è una delle conclusioni, diciamo, che mi sembra inoppugnabile, tra l'altro, né è stata contestata più di tanto a dibattimento da parte dei periti che noi affettuosamente chiamiamo 'incendiari', per intenderci; quindi non ha prodotto un'analisi dei rischi conforme proprio a quanto previsto dalla disposizione della S.p.A. Ferrovie dello Stato e in particolare da questo documento 13/2001. Dal momento che non c'è stata un'analisi dei rischi conforme ai richiami che la disposizione 13/2001 aveva effettuato, non essendoci stata quella, non è stata evidenziata la possibilità di incidenti importanti come quello accaduto e non è stata proprio considerata l'esperienza anche internazionale, la storia internazionale sugli incidenti relativi al trasporto di merci pericolose. Conseguentemente i risultati delle analisi non hanno portato ad azioni di riduzione del rischio a livelli trascurabili, che è l'obiettivo di una corretta valutazione dei rischi.

Ricordo solo brevemente che questa materia della

disposizione 13/2001 ha formato oggetto anche di valutazioni da parte dei consulenti tecnici cosiddetti "incendiari" all'udienza dell'01/10/2014, i quali hanno dato conto del contenuto di questa disposizione e hanno precisato che poi successivamente il sistema integrato di gestione diciamo si è ispirato, o avrebbe dovuto ispirarsi, alla disposizione numero 13 del 2001. Uno dei consulenti dice: "La disposizione 13/2001 è uno dei perni fondamentali del funzionamento di gestione della sicurezza". E opportunamente viene ricordato anche dall'articolo 13 comma 1 del Decreto Legislativo 162 del 2007, fondamentale, che leggo: "I gestori delle infrastrutture e le imprese elaborano i propri sistemi di gestione della sicurezza, tenendo conto degli obiettivi comuni di sicurezza, della legislazione nazionale" - e qua poi c'è una cosa, diciamo così, semanticamente simpatica - "nonché delle specifiche tecniche di interoperabilità". Non è che l'articolo 13 del Decreto Legislativo 162 del 2007 getti in un angolo le specifiche tecniche di interoperabilità, però sul piano della sicurezza dice "guarda, tu devi tenere conto degli obiettivi comuni di sicurezza e della legislazione nazionale, nonché, per quanto refluyente sul piano della sicurezza, prescritto dalle specifiche tecniche di interoperabilità". Le specifiche tecniche di interoperabilità sono sicuramente un elemento

fondamentale nella legislazione europea e anche nazionale, per garantire la libera circolazione dei treni nei territori appartenenti ai Paesi dell'Unione Europea. Ma appunto sono specifiche tecniche: quant'è grosso il diametro di una ruota, come devono essere le sospensioni, come devono essere i freni, come devono essere i cerchi, come devono essere le boccole, tutto ciò che può garantire le specifiche tecniche, la tecnica possibilità di circolazione del materiale ferroviario. E' evidente che questi requisiti in qualche maniera refluiscono sulla sicurezza della circolazione ferroviaria, ma la sicurezza della circolazione ferroviaria in sé è un'altra cosa. E ove lo si volesse leggere e capire, basta fare un'attenta analisi semantica dell'articolo 13 del Decreto Legislativo 162 del 2007, nonché quando parla di obiettivi di sicurezza e di legislazione nazionale, il legislatore - in questo caso potremmo dire il legislatore comunitario, perché il Decreto Legislativo è attuativo di due direttive dell'Unione Europea in materia ferroviaria - comunitario ha usato la congiunzione "e" tra obiettivi comuni di sicurezza e legislazione nazionale. Poi dice "nonché le specifiche tecniche di interoperabilità"... adesso la formulazione precisa non me la ricordo, comunque la sostanza è questa, le STI nella parte in cui incidono sulla sicurezza dell'esercizio ferroviario. Sta di fatto, Presidente, che i provvedimenti successivi che

sono stati emanati da R.F.I. e dalle imprese ferroviarie hanno in qualche maniera tradito, per così dire, lo spirito delle disposizioni della disposizione 13/2001 e si è via via avuto un restringimento diciamo degli obiettivi di sicurezza, che sono passati da una considerazione complessiva della sicurezza di lavoratori, ambiente e terzi, comunque, diciamo così, interessati, coinvolti, vicini all'esercizio ferroviario, ponendosi invece soltanto come obiettivo la sicurezza dei lavoratori. Ma, diciamo, prima di passare - come dire - all'evoluzione storica, se così si può dire, della disposizione 13/2001, è importante tenere a mente la considerazione che hanno fatto i nostri consulenti tecnici proprio in materia di sistema di gestione della sicurezza. A domanda del Pubblico Ministero uno di loro dice: "A questo punto ci siamo chiesti: quali sono stati i risultati della valutazione di R.F.I. riguardo a questo aspetto? Cioè, sono emerse delle criticità? Sono emerse delle criticità della valutazione di R.F.I. tali da dover portare poi questo livello di rischio a livello trascurabile? A questo punto noi abbiamo chiesto" - dice - "altri documenti, ma non abbiamo sostanzialmente trovato risposta". Dicono, giustamente Presidente: "Non si ha evidenza di una sintesi finale per la definizione di chiare priorità definite attraverso un'analisi e valutazione dei rischi complessiva". Non si vede, non si

riesce a capire ciò che è stato fatto a seguito delle prescrizioni della disposizione 13/2001. Tra l'altro - e già l'ho detto - l'analisi dei rischi non aveva tenuto in alcun conto la valutazione storica di altri incidenti ferroviari, sui quali non dirò ormai più niente, però dice uno dei consulenti: "La valutazione storica è una prassi ordinaria nel sistema di valutazione dei rischi". Dice, non so se Mossa Verre... è Marotta in questo caso che parla. Dice che "nel fare queste valutazioni non si tiene mai conto soltanto di ciò che accade in un certo posto, in un certo periodo, ma si va a vedere ciò che accade a livello nazionale e anche a livello internazionale". Aggiunge: "E' del tutto ordinario il fatto che per esempio lo stabilimento X adotti delle misure diciamo di sicurezza, perché lo stabilimento Y che si trova negli Stati Uniti ha avuto magari un problema ad una valvola. Allora lo stabilimento X provvede a sostituire tutte le valvole dello stesso tipo. Ma sta negli Stati Uniti. E che fa? Il problema è lo stesso. Quindi la prima cosa che si fa nella valutazione dei rischi" - ribatte, ribatte e ribatte su questo punto - "è l'analisi storica. Prima di fare qualsiasi valutazione di carattere matematico occorre l'analisi storica". Paradossalmente diventa - diciamo così - una aggravante in questo quadro di omessa valutazione dei rischi, Presidente, anche lo stesso svolgimento di convegni sul

tema, e ne sono stati organizzati tanti prima di Viareggio da parte delle imprese del Gruppo Ferrovie dello Stato, sulla valutazione dei rischi nell'attraversamento dei centri urbani con treni trasportanti merci pericolose. Dico, se ti poni questo problema - e dopo esamineremo anche quali sono gli atti di questi convegni - se ti poni questi problemi il grado della tua colpa aumenta in maniera gravissima, aumenta in maniera gravissima perché diciamo ti rendi conto, anche con studi, di quanto sia pericoloso l'attraversamento, di quali siano le distanze tra sede ferroviaria e sede civile che possono essere interessate a fenomeni mortali per le popolazioni che ci vivono, e ciononostante continui a non valutare in concreto questo rischio in documenti organizzativi ed a prendere le decisioni necessarie per la minimizzazione di questo rischio. E' tutto rimasto a livello teorico, una esibizione di studi, di relazioni, un far vedere, guardate qua, guardate là, e poi, come dicono i consulenti nostri... e poi? E in concreto cosa hai fatto? Hai preso norma dai risultati di questi convegni che tu stesso organizzavi? Ma dopo li esamineremo, Presidente, partitamente.

Successivamente, Presidente, con una disposizione R.F.I. DMA DCI FI - questa riguarda Firenze - del sistema integrato della... sistema di gestione della sicurezza emissione del 09/07/2004, ultima revisione 22/01/2009,

già si nota - come dire - la restrizione delle prescrizioni e degli obiettivi stabiliti dalla disposizione 13/2001. Il manuale del sistema integrato di gestione della sicurezza del documento che ho indicato, MS014, ripeto, R.F.I. DMA... quello che ho citato prima, indica tra i suoi scopi di rispondere integralmente ai requisiti della disposizione del gestore dell'infrastruttura numero 13 del giugno 2001, presentare e formalizzare la politica e gli obiettivi della direzione compartimentale di Firenze, in conformità alle norme UNI-EN eccetera, eccetera, identificare, analizzare e descrivere i processi della circolazione dei treni e via via... in realtà questa disposizione poi precisa che pur dichiarando di rispondere integralmente a quanto già stabilito dalla disposizione 13/01, focalizza l'azione - leggo testualmente - "sul controllo dei rischi relativi alla circolazione dei treni e all'esercizio ferroviario, in relazione alle tematiche cui le norme sopracitate si riferiscono, e queste tematiche sono: la sicurezza sui luoghi di lavoro e dei viaggiatori". Scompare - ma vedremo che questo poi è frutto di disposizioni di carattere generale e non limitate al compartimento di Firenze - scompare ogni considerazione dei rischi interferenziali, dei rischi che corre la popolazione, dei rischi per l'ambiente. La materia viene ristretta alla valutazione dei rischi per la sicurezza dei propri

lavoratori. La disposizione diciamo generale, per così dire, che opera questa inversione di tendenza dopo la disposizione 13/2001 è la R.F.I. DTC SIGS, Sistema Integrato della Gestione della Sicurezza P094. Questa procedura P094 fornisce le istruzioni per procedere all'identificazione dei pericoli e degli aspetti ambientali, ed è interessantissimo Presidente vedere che nello scopo di detta disposizione sta scritto "scopo della presente procedura è quello di definire i criteri, le modalità e le responsabilità per il processo di identificazione di pericolo e degli aspetti ambientali. Valutazione e classificazione dei rischi relativamente a circolazione dei treni ed esercizio ferroviario, attività del personale, relativamente a parti interessate (imprese appaltatrici, lavoratori autonomi, visitatori, passeggeri, imprese ferroviarie)" - scompaiono i terzi che si trovano ad abitare a pochi metri dai binari - "che risultano esposti ai rischi sui luoghi di lavoro". Quindi non soltanto noi abbiamo questo fenomeno, cioè che la disposizione 13/2001, ben scritta, non è stata praticamente mai applicata, ma abbiamo che questo testo, diciamo, applicato nella sostanza e non nell'apparenza delle parole, abbiamo che questa disposizione poi ad un certo punto viene considerata degna di essere sostituita da una che ne ridefinisca in maniera - diciamo così - molto più limitativa, l'ambito di applicazione. Quindi è

vero che nel tempo risulta modificato l'orientamento finalizzato all'individuazione dei rischi, passando l'analisi dei rischi da una valutazione corretta, complessiva e globale, soltanto ad una valutazione dei rischi limitata ai rischi nei luoghi di lavoro. Da intendersi ovviamente limitati e circoscritti alle aree di competenza del gestore dell'infrastruttura ferroviaria. Invece - e lo ripeto ancora una volta - l'obiettivo del sistema di gestione di sicurezza illustrato, prescritto, suggerito nella disposizione 13/2001 ricomprendeva, credo senza troppi dubbi, la valutazione e la minimizzazione dei pericoli anche per la popolazione in generale, e quindi anche per le aree esterne all'infrastruttura. Quindi si conferma la convinzione che a fronte della potenzialità, della possibilità del verificarsi di incidenti classificabili come catastrofici, catastrofici/improbabili, e quindi in una situazione qualificabile come indesiderabile, si tratta di definizioni tratte proprio dalla disposizione numero 13 del 2001, si sarebbero dovute innescare le azioni di protezione e quindi la pianificazione di tutte le attività impeditive o mitigative dell'evento. Questo diciamo passaggio anche normativo dal più al meno è stato oggetto anche di approfondimento dibattimentale da parte di alcuni difensori di parte civile. E' stato proprio mi pare l'Avvocato Dalle Luche che ha fatto alcune domande

ai nostri consulenti in materia di incendio e a domanda diciamo specifica sul punto l'ingegner Mossa Verre ribadisce ancora una volta: "Il sistema ha avuto un'evoluzione, perché la disposizione numero 13 è del 2001; nel frattempo tutto il sistema andava verso la gestione integrata". Ma poi interviene questa disposizione che io ho citato, la P094 - queste sigle mi portano fuori tema - R.F.I. DTC SIGS P094; nel frattempo diciamo questa disposizione aveva ristretto l'ambito di valutazione del rischio da parte di gestore ed imprese ferroviarie. Continua per un po' il mio collega, Presidente.

P.M. DOTT. GIANNINO - (voce fuori microfono)

P.M. DOTT. AMODEO - Okay, va bene. Nel frattempo, Presidente, era intervenuto nel 2007 il Decreto Legislativo 162, con i principi cardine, l'articolo 5 comma 4, istitutivo tra l'altro dell'Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria, provvede affinché la responsabilità del funzionamento sicuro del sistema ferroviario e del controllo dei rischi che ne derivano incomba sul gestore dell'infrastruttura e sulle imprese ferroviarie, obbligandoli, per esempio obbligandoli a mettere in atto le necessarie misure di controllo del rischio - non c'è stata valutazione del rischio di un evento come quello accaduto a Viareggio, sicuramente prevedibile - obbligandoli a mettere in atto le necessarie misure di

controllo del rischio, cooperando reciprocamente. Voglio dire, la necessità che imprese che lavorano in attività interferenti, ma questo indipendentemente dalle prescrizioni che stanno scritte nel Decreto Legislativo 81/08; non è che sta scritto nel Decreto 81/08 e se non ci fosse scritto, voglio dire, un qualunque Giudice non si dovrebbe porre il problema di valutare se due imprese che effettuano lavorazioni e attività lavorative congiunte e che comunque si interferiscono l'un l'altra, non abbiano valutato anche i rischi derivanti da questa interferenza. Comunque lo dice esplicitamente l'articolo 5 del Decreto Legislativo 162/2007. "Cooperando reciprocamente ad applicare norme di standard di sicurezza nazionale e a istituire i sistemi di gestione della sicurezza". I sistemi di gestione della sicurezza che comunque erano entrati a far parte nella vita di molte imprese e anche delle imprese ferroviarie, abbiamo visto che, diciamo, la disposizione 13 del 2001, essendo del 2001, è antecedente a quella del 2007, diventano un obbligo giuridico per le imprese ferroviarie, proprio anche in virtù del Decreto Legislativo 162/2007. L'articolo 13 di questo Decreto Legislativo è espressamente dedicato ai sistemi di gestione della sicurezza e stabilisce che "i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie elaborano i propri sistemi di gestione della sicurezza al fine di garantire che il

sistema ferroviario possa attuare almeno gli obiettivi comuni di sicurezza, i cosiddetti CST, sia conformi alle norme di sicurezza nazionale" - qua viene la specificazione che ho fatto prima - "nonché ai requisiti di sicurezza contenuti nelle specifiche tecniche di interoperabilità, STI"... d'accordissimo, tutto va bene, ma dobbiamo tenere conto dei requisiti di sicurezza che stanno lì. Ma le specifiche tecniche di interoperabilità sono dettate essenzialmente per rendere interoperabile, per rendere... per definire una sorta di grammatica... grammatica meccanica comune, tra tutti i mezzi ferroviari che circolano sui binari appartenenti a Paesi dell'Unione Europea. Quindi "nonché", abbiamo detto, "ai requisiti di sicurezza contenuti nelle STI, Specifiche tecniche di interoperabilità, e che siano applicati gli elementi pertinenti ai metodi comuni di sicurezza". Prosegue al comma 2 l'articolo 13 dicendo che "il sistema di gestione della sicurezza" - udite udite - "garantisce il controllo di tutti" - tutti - "i rischi connessi all'attività dei gestori dell'infrastruttura o delle imprese ferroviarie". Tutti i rischi, non soltanto quelli dei lavoratori. Dopo vedremo alcune - uso un'altra volta questo aggettivo, "simpatico" - specificazioni che stanno nel DCRUO, quello della holding, che parla di "ambiente antropizzato", Presidente. Che sarà l'"ambiente antropizzato"? Antropizzato perché è abitato dagli uomini? Però non dice

i soggetti esterni. Ma dopo lo esamineremo. Usa questo... questo diciamo binomio, "ambiente antropizzato". Gli uccellini sì, le rane forse e gli esseri umani no? Va beh, ma questo sarà esaminato in un secondo momento. Quindi abbiamo detto, il controllo di tutti i rischi connessi all'attività dei gestori dell'infrastruttura o delle imprese ferroviarie, compresa la manutenzione, i servizi, la fornitura del materiale e il ricorso ad imprese appaltatrici. Sembra quasi che la 162 del 2007 avesse di due anni anticipato i temi caratteristici e fondamentali del disastro di Viareggio. Tutti i rischi connessi all'attività dei gestori dell'infrastruttura o delle imprese, Presidente, compresa la manutenzione, i servizi, la fornitura del materiale e il ricorso alle imprese appaltatrici. Fino ad adesso di questo abbiamo parlato e, diciamo, come una sorta di Cassandra non ascoltata già queste cose erano scritte nel Decreto Legislativo 162 del 2007. Diciamo, il senso di tutto questo è che il rischio va valutato sempre in maniera totale, in maniera congiunta, in maniera omnicomprensiva, quindi con buona pace di coloro che vogliono scindere... mi ricordo quello che ha dichiarato il teste Braccialarghe su domanda del collega: "No, ma questo riguarda la sicurezza, la nostra ingerenza era sul lavoro". Voglio dire, ma anche prima dei testi specifici sulla sicurezza del lavoro si riteneva che la sicurezza

del lavoro toccasse anche i terzi esterni. "No, non ci siamo mai occupati della sicurezza totale, questa non riguarda i nostri compiti". Però parli di "ambiente antropizzato", talvolta addirittura di ambiente. Ma nell'ambiente ci vivono gli uomini? Mi è venuto questo grande dubbio, Presidente, prima o poi devo scioglierlo. Allora, vi risparmierei, perché diciamo mi rendo conto di non poter scatenare la vostra ira - è solo una battuta, Presidente, solo per alleggerire, perché almeno per me è faticoso - vi risparmierei diciamo il contenuto della memoria apposita che abbiamo depositato e che si intitola "La prevedibilità dell'evento, la conoscenza dei rischi derivati dal trasporto di merci pericolose", che poi tra l'altro prende le mosse - ma, voglio dire, queste sono definizioni accademiche - proprio, così, tra le tante ci siamo sentiti di citare proprio un documento depositato dalla difesa di uno degli imputati, è il documento Trenitalia del 23 giugno 2005, "Il monitoraggio ambientale, trasporto delle merci pericolose, Codir 23 giugno 2005", ma giusto solo per prendere le mosse, no? in cui si dice correttamente - correttamente perché in tutto il mondo si dice questo - che il rischio è la combinazione tra la probabilità che un incidente provochi un danno correlato alla cosiddetta magnitudo, cioè le conseguenze prodotte, e in questo documento Trenitalia la stessa Trenitalia dice: attenzione, uno degli elementi

fondamentali per valutare il rischio è l'analisi storica degli incidenti. Seguono tutta una serie di pagine sulla storia incidentaria. Ricordiamo che anche l'ERA ha pubblicato... sia la A.N.S.F., per esempio, che l'ERA, in aggiunta, diciamo così, alla cronaca documentata degli incidenti hanno pubblicato dati estremamente significativi sulla storia incidentaria dei deragliamenti e quant'altro. Per esempio, se noi prendiamo la relazione sull'andamento della sicurezza delle ferrovie nell'anno 2011, della A.N.S.F., relativamente al periodo che ci può interessare, cioè sono gli anni che vanno dal 2005 al 2008, la A.N.S.F. riporta questi dati relativamente ai deragliamenti di treno e altri tipi di incidenti, tra i quali fuoriuscita di merci pericolose, anche se poi qualcuno verrà a dire "no, ma guardi che la fuoriuscita è il rubinetto che perdeva". Va beh, andiamo avanti. E la A.N.S.F. dice: "Nel 2005 sei deragliamenti e quattro incidenti; nel 2006 undici deragliamenti, cinque altri incidenti; nel 2007 otto deragliamenti e tre altri incidenti; nel 2008 otto deragliamenti". L'ERA, l'Agenzia Europea per la Sicurezza Ferroviaria, nel suo rapporto REP/03/2009 SAF, nella parte... leggo testualmente, con riferimento al detettore di svio, per il quale poi, diciamolo fin da adesso, svolge un'analisi critica unicamente in una valutazione costi/benefici, non ne vieta l'uso, ma dice: chi ve lo fa fare di spendere

millecinquecento euro per metterlo? Sono soldi che potete risparmiare. Trattandosi di imprese che hanno bilanci molto magri, sull'orlo del fallimento, millecinquecento/duemila euro possono essere veramente letali. Allora che dice l'ERA? Leggo testualmente, è l'Agenzia ERA in questo caso, non la A.N.S.F.: "L'Agenzia ha ricevuto sondaggi completi in merito ai deragliamenti di treni merci come segue: Italia. L'Italia ha riportato" - l'ERA riceve questi dati dall'autorità ferroviaria italiana; ora per carità, non voglio... non voglio insinuare dubbi, ma sono dati in qualche maniera di parte, però prendiamo per buoni questi dati di parte - "un elenco completo di 45 deragliamenti in sette anni; la Danimarca" - c'è chi sta peggio di noi - "325 deragliamenti, la Francia 160 deragliamenti in 10 anni". Perché poi non è soltanto il numero assoluto; andrebbero, diciamo così, tarati per anno. L'ERA continua dicendo: "Complessivamente sono state raccolte informazioni in merito a 691 deragliamenti, con vari livelli di dettaglio, che coprono un periodo di oltre dieci anni". Al successivo punto 5.2.1 a pagina 30 di 111 pagine della disposizione ERA sono riportati i dati ufficiali Eurostaff relativi ai Paesi dell'Unione Europea, che sono questi: "Deragliamenti significativi numero 557 nel 2006; numero 500 nel 2008, 60 dei quali attribuiti a treni merci, il che porta ad una stima di circa 600

deragliamenti all'anno di treni merci su linea aperta; 51 incidenti relativi a convogli con merci pericolose nel 2006 e 50 incidenti relativi a convogli con merci pericolose nel 2008; incidenti con rilascio di sostanze pericolose: numero 24 nel 2006, numero 25 nel 2008". Al successivo punto 5.3 la circolare dell'ERA continua, pagina 39, e afferma: "Sulla base dei dati di riferimento svizzeri, olandesi e francesi, sono espressamente contemplati i principali potenziali impatti delle sostanze e delle merci pericolose, quali" - è l'ERA che parla, la stessa ERA che poi dall'altro lato dice "costano troppo gli antisivio", però, diciamo, non può onestamente girare la faccia dall'altro lato sulla pericolosità del trasporto delle merci pericolose - "incendi dovuti a un versamento, esplosione di nube di vapori infiammabili, esplosione di vapori che si espandono a causa dell'ebollizione del liquido, incendio di un getto di GPL, relativamente ai gas infiammabili". Al successivo punto 6.1.1, pagina 49: "Nell'anno 2008" - si tratta di tutti dati statistici diciamo precedenti al disastro di Viareggio; anche il documento dell'ERA è precedente al disastro di Viareggio, Presidente, perché il documento dell'ERA è del 07 maggio 2009 - "in relazione ai deragliamenti di convogli con merci pericolose, si segnalano 26 deragliamenti immediatamente gravi e numero 16 non immediatamente gravi". Questo non è

il contenuto della nostra memoria, Presidente. E' un punto della nostra memoria. Giusto così, l'ho preso quasi a caso. In sostanza, Presidente, si disponeva di una base dati storica impressionante in materia di deragliamenti, deragliamenti di treni trasportanti merci pericolose, deragliamenti dovuti alla rottura di un assile. Ma in questa diciamo voluta selezione - e non citerò altri punti di questa memoria - io non posso fare a meno di trascurare quello che è scritto nella relazione di indagine per l'incidente ferroviario di Viareggio del 23/02/2012 redatta dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la cosiddetta DGIF, cioè la Direzione Generale per le Investigazioni Ferroviarie. Questa relazione riporta una tabella al punto 3.2, questa è citazione della tabella, dice: "Incidenti nel periodo 2005/2008"... la Direzione Generale riporta una serie di dati a cui faccio qua rinvio per non appesantirvi ulteriormente e fa riferimento a sua volta al Rapporto annuale sulla sicurezza per la circolazione dei treni, anno 2007, a cura della A.N.S.F. D'altra parte, le stesse società R.F.I. S.p.A. e Trenitalia S.p.A. erano perfettamente consapevoli di questo rischio, come per esempio dimostrato dal documento R.F.I. S.p.A. Sicurezza incidenti tipici UIC, Rete F.S., figura 1; questo documento R.F.I., incidenti tipici UIC sulla Rete F.S. anni 2000/2007; a pagina 12 del documento Trenitalia

S.p.A., Piano annuale della sicurezza dell'esercizio 2008; ancora, figura 1, incidenti tipici UIC Trenitalia, anni 2000/2008; a pagina 19 del documento Trenitalia, Piano annuale sicurezza per l'esercizio 2009. Sono documenti ufficiali di R.F.I. e di Trenitalia, da cui le stesse società rilevano una presenza di un numero significativo di svii per ciascuno degli anni evidenziati. E' un numero tale da non consentire di ritenere trascurabile tale fenomeno e conseguentemente da non consentire di classificare come improbabili i deragliamenti. Il deragliamento quindi di per sé rappresenta sicuramente un incidente sì indesiderato, ma non è un evento abnorme ed imprevedibile, poteva e doveva essere contemplato, con particolare attinenza peraltro, a tutti quegli elementi particolari che hanno contraddistinto l'evento di Viareggio. Sempre io faccio rinvio al contenuto di questa disposizione. Cito, soltanto - come dire - per cristallizzare il riferimento normativo, l'articolo 3 comma 1, lettera Z e lettere AA del Decreto Legislativo 162 del 2007, ormai è ben noto a tutti questo Decreto Legislativo, che individua nel deragliamento - cito testualmente, virgolettato - "un evento critico iniziatore negli scenari incendiari di riferimento come identificati al punto 3.2 dell'allegato 3 al Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 28/10/2005". Ma, ripeto, diciamo, sono

sicuro che, quale che sia poi il giudizio che darà il Tribunale sul contenuto di questa memoria, sono sicuro che, diciamo, anche per non appesantire la discussione oggi, ne terrà conto... ah, ma chiedo scusa, io anche procedendo un po' a macchia di leopardo, questa... la più volte citata circolare EBA del 2007, quella del luglio 2007, quella chissà perché impugnata, ma poi dopo c'è stata rinuncia all'impugnazione, non riesco a spiegarmene le ragioni, la circolare EBA si pronuncia anche in materia per esempio di velocità, che poi alla fin fine questo tema della velocità in una velocità di attraversamento del cortile di casa di 14 bombe potenziali diventa un elemento dirimente, perché qualcuno ci ha detto che velocità bassa aumenta il rischio di incidente. Dopo vedremo in particolare. Però valeva la pena, diciamo così, di evidenziare, traendolo da questo pozzo di indicazioni che è la circolare EBA del 2007, quando parla di deragliamento dovuto all'intaglio, a sua volta causato da un cratere di corrosione, l'EBA dice: "A seguito di ciò il veicolo inevitabilmente deraglia". Ecco, qui la cito soltanto con riferimento alla misura prudenziale della velocità, quindi richiamo l'attenzione soltanto su questo segmento della circolare EBA. E che scrive l'EBA? "I treni merci possiedono un'enorme energia cinetica"... Cerchiamo di non far girare nella tomba Albert Einstein. $E=mv^2/2$. L'energia cinetica è funzione

tra l'altro, oltre che della massa, anche della velocità. I tedeschi dell'EBA lo sanno - lo sappiamo tutti in realtà - e scrivono: "I treni merci possiedono un'enorme energia cinetica, che deriva dall'elevata massa del treno (fino a 5.000 tonnellate per ogni treno) e" - dicono i tedeschi - "dalla velocità relativamente alta consentita in Europa fino a 120 chilometri orari. In caso di cedimento dell'assile della sala montata questa energia cinetica diventa più o meno incontrollabile, con conseguenti e gravi pericoli per l'uomo e per la natura. I pericoli derivano dalla sala montata, dal fatto che viene un altro treno e ci cozza contro, eccetera. E poi più avanti dirà, quando parla di manutenzione... questa la cito a memoria, Presidente, adesso non riesco a trovare il documento scritto ma mi pare che è nella parte finale della circolare dell'EBA. Pure questo è un passo fondamentale. L'EBA dice: guardate, io vi prescrivo di incrementare - sostanzialmente il grido d'allarme è questo - qualità e quantità di attività manutentive. E poi dice: "Sappiate" - parole testuali - "che questa prescrizione è meno onerosa" - mi pare che dica più blanda - "di un abbassamento della velocità". Cioè, l'EBA, così come peraltro risulta anche in altri documenti tecnici che poi avremo modo di verificare, l'EBA pone senza ipocrisie, senza finzioni, senza aberrazioni tecniche, l'alternativa. Dice: o fate la

manutenzione come Dio comanda o abbassate la velocità. L'ultima tute(?), direbbe qualcuno, della sicurezza ferroviaria, non vuoi sindacare i fornitori, non vuoi andare a vedere cosa hanno fatto le officine, non vuoi mettere nei contratti clausole di salvaguardia, non vuoi fare le barriere di contenimento, non vuoi, non vuoi, non vuoi, fai camminare i treni nelle stazioni antropizzate - come dice qualcuno - a 30 chilometri all'ora. Questo lo dice l'EBA. Dice, leggo testualmente stavolta il documento, grazie al collega l'ho reperito: "Non esistono misure di pari efficacia alla qualità della manutenzione, non esistono misure di pari efficacia più blande della regolare e corretta manutenzione delle sale montate. In particolare, limitazioni generali della velocità o divieti di utilizzo per gran parte dei carri merci in servizio, non costituirebbero una misura più blanda". L'EBA in sostanza viene a dirti: guarda, se tuo non fai la manutenzione, sei costretto a far camminare i treni con un'andatura, un andamento - chiedo scusa - molto più prudente e prudenziale, però sappi, lo sai benissimo, dice l'EBA rivolta alle imprese ferroviarie, che questo ti viene a costare molto di più di quanto ti venga a costare un incremento dell'attività manutentiva. Ora, mi premeva diciamo anticipare questo dato, che qui è importante perché comunque tocca la materia della valutazione del rischio. Abbiamo già considerato diciamo

il contenuto poi della disposizione dell'EBA di due anni dopo. Nella memoria si discute anche della disposizione tecnica R.F.I. TC-CAR STAR01002, per intendersi quella sul cabotaggio. No, chiedo scusa, questa riguarda la manutenzione dei binari, sistema di sostituzione e picchettamento con un sistema su base assoluta. Ma sono temi specifici di cui ci occuperemo, se Dio vuole, più in là. Quindi qua non ripeterò, diciamo, tutti i dati che già sono emersi con riferimento alla posizione degli imputati tedeschi e con riferimento in particolare alle dichiarazioni di Poschmann sulla storia incidentaria che poteva e doveva essere correttamente valutata nella corretta valutazione dei rischi e nella costruzione di un valido sistema di gestione della sicurezza, sia da parte di R.F.I. che di Trenitalia. Non ho citato però, diciamo così, nella ricostruzione della storia incidentaria, perché diciamo... Presidente, diciamo una cosa, cioè quella memoria a cui ho fatto riferimento non è affatto esaustiva, cioè nel senso che ai vostri atti ci sono tutta una serie di altri elementi di carattere storico che non sono stati inseriti in quella memoria. D'altra parte, diciamo, siamo esseri umani tutti quanti e abbiamo tutti dei limiti. Ma ecco, c'è tanto e tanto altro. Ieri abbiamo citato per esempio la circolare delle V.P.I. del 2009, con il proprio schemino di almeno sette incidenti, di cui il primo del '99, del tutto sovrapponibile alla

rottura dell'assile di Viareggio. Ma io vorrei ricordare che esistono fra l'altro delle banche dati internazionali dalle quali attingere diciamo questi dati, che sono la NTSB, *National Transportation Safety Board* degli Stati Uniti, il TSB, l'analogo del Canada, l'analogo giapponese, e vi sono diciamo dei precedenti storici talmente rilevanti, talmente simili a quelli del disastro di Viareggio che è stato veramente molto, molto, molto più che colpevole non considerare. Voglio dire, tra l'altro, a parte gli strumenti di conoscenza che un'impresa... che imprese di grandissime dimensioni, quali sono le Ferrovie dello Stato S.p.A., R.F.I. e Trenitalia, a parte le possibilità di conoscenza, le capacità tecniche dei loro quadri, eccetera, ma a parte questo si tratta di organismi che aderiscono tutti ad altri organismi internazionali, in cui... ne cito uno solo tra i tanti, ma ci perderemmo nell'elencazione delle sigle di tutti quanti gli altri, l'UIC, al quale partecipano o 162 o 192 reti ferroviarie del mondo. E' colpevole, è estremamente colpevole non considerare certi precedenti. Non posso non aggiungerne altri. Per esempio, il deragliamento di Minot del 18 gennaio 2002.

PRESIDENTE - Potete spegnere i cellulari, per favore?

P.M. DOTT. AMODEO - Deragliamento da cui, tra i carri di questo treno fuoriescono ammoniaca, ammoniaca anidra, gas tossico e velenoso. E' un deragliamento che avviene poco

dopo l'abitato di Minot nel North Dakota. Si trattava di un convoglio merci della *Canadian Pacific Railways*. I carri che trasportavano ammoniaca si ruppero rilasciando una nube di gas tossico e velenoso sopra la città. Il gas uccise in quella circostanza - buon per loro... buon per loro... pace all'anima sua - ma comunque una sola persona. Varie altre ne furono intossicate. A proposito di ambiente, dopo il deragliamento una vasta zona circostante il luogo dell'incidente venne evacuata e ai residenti rimasti venne detto di barricarsi in casa. Poi - udite udite, Presidente - a seguito dell'incidente, come risulta dagli atti, il comune di Minot impose un limite di velocità ai treni in transito attraverso la città. E' matto questo sindaco. Abbassa la velocità. Ma non è rischioso? E poi mi verrebbe da fare un'altra battuta. Ma questo cos'era, dal momento che è il sindaco che fa abbassare la velocità e lo impone all'impresa ferroviaria? Non era un omaggio dell'impresa ferroviaria al sindaco? Era un omaggio del sindaco all'impresa ferroviaria? Perché noi abbiamo sentito pure questo in questo dibattito, che una velocità... che l'abbassamento della velocità di attraversamento della stazione di Viareggio era un gentile omaggio istituzionale alla cittadina di Viareggio e quindi al suo soggetto esponenziale, il sindaco. Abbiamo dovuto sentire anche questo. Chissà perché il sindaco abbassa la

velocità. Forse voleva, ripeto, omaggiare l'impresa ferroviaria. Ah, a proposito diciamo di indiscutibilità della conoscenza dei dati storici internazionali, se voi avete due minuti di tempo e andate sul sito online di R.F.I., col simbolo in alto a destra R.F.I. Rete Ferroviaria Italiana, Gruppo Ferrovie dello Stato Italiano, che riguarda proprio - è scritto così - la cooperazione con gli altri gestori, sta scritto: "R.F.I. collabora attivamente con gli altri gestori delle infrastrutture europei in ambito internazionale". Dice (parole incomprensibili)... "no, questo non voglio saperlo, collaboriamo su altre cose ma ti prego, non dirmi che è deragliato un treno contenente ammoniaca o che si è spezzato un assile... no". "R.F.I. collabora attivamente con altri gestori delle infrastrutture europei in ambito internazionale ed è membro" - poi quanto orgoglio c'è in questa pagina online, Presidente - "ed è membro del Forum infrastruttura dell'*Union Internationale des Chemins De Fer, UIC*", gloriosa istituzione risalente ai primi... la cui nascita risale ai primi del Novecento, se non dico sciocchezze, mi pare 1932. E R.F.I. non si limita in questo sito online a dire "io collaboro con tutte le imprese del mondo" e quindi evidentemente viene a sapere un po' quello che succede sulle altre reti, ma riporta, come dire, una mezza locandina col marchio "UIC", "UIC", "Attività UIC", ed è

scritto: "L'UIC è l'organizzazione mondiale delle ferrovie fondata" - mi sono sbagliato, Presidente - "nel 1922" - dieci anni prima - "con lo scopo di promuovere la cooperazione tra le imprese ferroviarie mondiali". Promuovere la cooperazione tra le imprese ferroviarie mondiali. Circolano o no questi dati sugli incidenti che avvengono nel mondo? Mistero. "E perseguire tutte le attività finalizzate a sviluppare il trasporto internazionale". L'UIC conta 196 membri dei cinque continenti, è una specie di ONU del trasporto ferroviario. Presidente, lei pensi che l'UIC stampa la moneta. Non so se lo faccia ancora, ma è vero. L'UIC ha una moneta che si chiamava il Franco UIC, per, così, tenere conto del livello mondiale di questa organizzazione. "E sviluppa la visione comune del sistema ferroviario". Naturalmente Paesi come gli Stati Uniti, il Canada, il Giappone, la Svizzera ed altri Paesi sottosviluppati come questi, mica fanno parte dell'UIC, non comunicano i dati all'UIC. E' una battuta, Presidente, non vorrei generare un incidente diplomatico con... lasciamo agli atti che è ironia, diciamo. Allora, ma un altro caso, diciamo così, da valorizzare, che noi reperiamo per esempio nella relazione Boniardi, molto significativo, si è verificato il 21 febbraio 2003 a Melrose, in Ontario. In questo caso abbiamo una combinazione uguale, treno che trasporta GPL, rottura

nella zona del fusello. Sovrapponibile all'incidente di Viareggio. Nella relazione di indagine è scritto che alle 05:40, di notte... Presidente, a proposito, noi non abbiamo mai pensato al difetto di reazione umana, all'abbassamento di reattività umana che può essere collegato al verificarsi... e anche questo doveva essere... doveva formare oggetto... finanche questa piega di valutazione del rischio doveva formare oggetto di valutazione del rischio. E se succede di notte, quando la gente dorme? Non voglio fare un paragone, diciamo così, inconferente, ma il tempo di notte rientra nella situazione di minorata difesa che è prevista come un'aggravante dal codice penale, ma non è da questo punto di vista che lo dico, ma è evidente che la capacità di reagire delle persone alle undici del mattino è molto diversa da quella che ci può essere a mezzanotte o che ci può essere nelle prime ore del mattino. Comunque sta di fatto che questo treno il 21 febbraio del 2003 passa alle 05:40 in questa città, passa ad una velocità relativamente contenuta, Presidente, 68 chilometri all'ora, ma non tanto contenuta; vanno in deragliamento 21 carri, 7 di questi carri contenevano gas di petrolio liquefatto; le cisterne si squarciano, i carri esplodono, l'incendio durò tre giorni, la qualità dell'aria venne fortemente compromessa per un bel po' di tempo; i due membri dell'equipaggio subirono ustioni dovute -

indovinate un po', quando parleremo dell'incendio - al *fireball*. Ma anche i nostri macchinisti hanno dovuto ricorrere alle cure dei sanitari, e buon per loro comunque che hanno salvato la pelle. Un aspetto molto interessante di questo incidente, Presidente, lo ripeto, è che la causa originaria del deragliamento è dovuta proprio alla rottura del fusello di un assile. C'è una fotografia con una rottura del fusello perfettamente sovrapponibile a quello di Viareggio. Ma non è l'unico incidente sovrapponibile. C'è un incidente accaduto il 04 marzo del 1996 a Weyauwega - che non è Mississauga, di quello non parlerò, ve lo prometto - e il treno trasportava GPL ed altre sostanze pericolose. Deragliano un numero elevatissimo di carri merci. 16 di questi carri merci contenevano sostanze pericolose, 7 erano carichi di GPL e 7 erano carichi di altro. L'incendio devasta la zona circostante, fortunatamente non ci sono vittime. Ancora, parlo di questi perché non li ho citati né ieri né l'altro ieri, l'incidente del 20 ottobre 2006 a New Brighton, Pennsylvania. Il deragliamento ha riguardato un convoglio merci composto da 83 carri cisterna. 20 di questi carri cisterna si rompono. I carri si rompono, Presidente. Le organizzazioni internazionali che si occupano del trasporto di merci pericolose non si sono ahimè mai preoccupate, pur prevedendo requisiti di particolare robustezza per i carri cisterna trasportanti

GPL, non si sono mai preoccupate di verificarne la resistenza in una prova simile, analoga al *crash test*. Sì, sono cisterne abbastanza solide, ma sono solide per tenere sotto controllo la pressione di quello che portano in corpo, non per resistere ad impatti con elementi esterni, soprattutto quando questi elementi esterni, Presidente, sono sostituibili. Perché vi sono una serie di elementi esterni che allo stato attuale delle conoscenze tecniche non possono essere sostituiti. Altri sì. Dal 1932 possono più che facilmente essere sostituiti e addirittura formare oggetto di prescrizioni di sostituzione. Quando parleremo, spero brevemente, del picchetto, ricorderemo la specifica R.F.I. TC-CAR 002 - il numero che ho citato prima, per intenderci - e vedremo che addirittura R.F.I. dice: guarda, quando ti trovi a rinnovare la linea, al posto dei picchetti vecchi applica il sistema di riferimento assoluto. Ma l'aveva già detto tanti anni prima. Comunque nel 2001 diventa una prescrizione diciamo pressoché cogente. Ma non attuata. Citiamo ancora l'incidente ferroviario del 16 gennaio 2007 a Shepherdsville nel Kentucky, deragliamento che ha coinvolto un convoglio merci composto da 80 carri cisterna che trasportavano sostanze pericolose, 3 cisterne contenenti liquidi infiammabili si rompono, ne seguono diversi incendi. Furono evacuate 500 persone per sei giorni in un raggio di otto miglia. Mi viene in mente

l'ambiente antropizzato di cui parla, mi pare, se non dico errato, la DRUO centrale di Ferrovie Italiane dello Stato S.p.A. "Ambiente antropizzato", Presidente. Quanto pesano le parole, Presidente. Ma poi c'è l'incidente ancora di Farragut, Tennessee, del 15 settembre 2002. Il deragliamento coinvolse un convoglio merci composto da 27 carri cisterna che trasportavano sostanze pericolose con fuoriuscita di oli combustibili e acido solforico. Questo è un deragliamento diciamo che ha fatto un po' storia nella elaborazione delle regole di protezione civile, perché nel giro di pochissimo tempo furono evacuate 2.600 persone - 2.600, Presidente - residenti nelle vicinanze del luogo, furono evacuate per tre giorni. Ometto la citazione dell'incidente di Mississauga. A dire il vero, Presidente, con l'incidente di Mississauga, è a seguito dell'incidente di Mississauga che sono state elaborate poi particolari strategie... anche in quel caso precedente sono state evacuate, ma Mississauga fece scuola proprio per ottimizzare le procedure legate all'evacuazione delle popolazioni in casi di incidente a rischio rilevante. L'incidente di Mississauga è uno degli incidenti che ha fatto scuola, tant'è che la protezione civile, le regole di protezione civile si fondano su tutto quello che è stato fatto dopo l'incidente di Mississauga. Ha fatto scuola e tantissimi hanno tratto norma da questo incidente, ma non le società del Gruppo

Ferrovie dello Stato. E poi vi sono, oltre a quelle citate, altre database, tra cui il Midas e il Facts, internazionali, che riportano questi ed altri incidenti in materia di merci pericolose.

Ancora, c'è un autore che recentemente si è occupato proprio dell'incidente di Viareggio. Si tratta dell'articolo pubblicato da Landucci ed altri, "Incidente di Viareggio", traduco direttamente in italiano per non uccidervi con il mio inglese; *Giornale di prevenzione dei processi industriali*, Volume 24, 2011, pagine 466-476; gli autori diciamo iniziano la disamina partendo proprio dai dati statistici. I dati si riferiscono solo agli incidenti ferroviari con rilascio di combustibili liquidi sotto pressione, come il GPL per esempio, e a fenomeni, ormai tutti li conosciamo, di *flash-fire* o di esplosioni, che sono quelli che sono avvenuti in Viareggio, e considerando solo le Nazioni che applicano la regolamentazione RID nel periodo 1980-2007 sono identificati ben 8 incidenti con fortissime analogie al caso di Viareggio. C'è uno schema particolare, a cui faccio rinvio. I dati sono citati da Boniardi, dal consulente tecnico Boniardi, non me li sto inventando io. Stanno a pagina 108 della predetta pubblicazione. Si tratta di una combinazione di eventi, pertanto notissima, arcinota nella storia della incidentalità ferroviaria e dell'impatto sugli esseri umani, di cui non hanno mai

tenuto conto adeguatamente R.F.I. e Trenitalia. Rottura per fatica di un assile, per fenomeni di corrosione; deragliamento di un convoglio, squarcio di una cisterna per impatto contro un corpo idoneo al taglio; rilascio di sostanza combustibile, sviluppo di incendio ed esplosioni; sono tutti elementi arcinoti sulla base della storia della predetta incidentalità ferroviaria. Ma anche dopo Viareggio purtroppo si sono verificati incidenti analoghi, ma questi essendosi verificati dopo, diciamo, la loro ignoranza non è imputabile alle predette società. Sono l'incidente - continuano a verificarsi, Presidente - di Schellebelle in Belgio il 05 maggio 2013: un treno con 15 carri cisterna, un po' come quello di Viareggio, che ne trasportava 14, deraglia, si rompono le cisterne, si sversano sostanze infiammabili. Un morto e quarantuno feriti. Ancora, il gravissimo incidente di Lac Megantic in Canada il 06 luglio 2013. Il treno trasportava prodotti petroliferi. C'è stata un'evidente esplosione e gli incendi sono durati per due giorni interi. 47 morti in questo incidente di Lac Megantic, la metà del centro cittadino è andato distrutto, l'altra metà sarà abbattuta per effetto della contaminazione provocata dai prodotti petroliferi rilasciati. Un disastro veramente notevole. Un dato diciamo... si tratta di un incidente successivo, però diciamo il dato scientifico merita di essere richiamato. Gli atti di inchiesta di questo incidente,

nel rapporto di indagine, tra l'altro è scritto, traduzione italiana: "Quasi ogni carro deragliato fu squarciato, con fuoriuscita delle sostanze in pressione. La collocazione esatta" - continua il rapporto, Presidente - "e l'entità del danno variarono in funzione della velocità dei carri durante il deragliamento". Ma vuoi vedere che la velocità c'entra qualcosa? "Quando le cisterne dei carri si sono squarciate i prodotti petroliferi sono stati rilasciati, il danno alle cisterne dei carri avrebbe potuto essere ridotto per mezzo di misure di sicurezza avanzate". Vuoi vedere che si riferiva all'antisvio? E poi sono state richieste misure di sicurezza più solide.

Vorrei completare diciamo la citazione dell'oceanica quantità di dati sulla storia incidentaria inerente al tema di cui stiamo trattando e anche della letteratura, con un altro riferimento che mi pare non debba passare tanto diciamo inosservato, fatto da Boniardi all'udienza dell'08/07/2015. Lui cita... poi non riceve altre domande sul punto, ma la citazione mi sembra veramente importante, cita gli studi dell'Istituto KTH di Stoccolma, una delle università più prestigiose di tutto il mondo. E' del 2005. E questo studioso di questo istituto, che ha elaborato questo studio, dice Boniardi, "ha lavorato su 35 casi di svio e deragliamento, riportandone casistiche, percentuali e quant'altro. Il 25

per cento di questi deragliamenti dipendono dalla rottura dell'assile". E fin qui niente di nuovo. Ma adesso arriviamo, diciamo, a un dato pesante per il nostro processo. Lo studioso poi in questo 25 per cento fa una distinzione - stiamo attenti - tra rottura dell'assile tra le due ruote e rottura al di fuori delle due ruote. Quale sarà la zona al di fuori delle due ruote? Non lo dico neanche, Presidente. E dice, le conclusioni di questo studio... "lo svio di un convoglio causato dalla rottura di un assile in posizione esterna alle due ruote è una casistica nota e si è già manifestata in passato". Gli svedesi dicono che in realtà però vi sono più carrelli un poco più sensibili di altri allo svio e sottolineano anche loro, ma loro com'è noto non capiscono niente di dinamica ferroviaria, che la velocità dei convogli - cosa vuoi che capiscano questi dell'istituto di Stoccolma? - è un parametro molto importante in relazione allo svio e al ribaltamento dei carri coinvolti, perché - ma poi dopo parleremo spero approfonditamente del tema della velocità - i carri possono sviare. Ma una cosa è se sviano a 20 o 30 chilometri all'ora, un'altra cosa è se sviano a 70, 80, 100 chilometri all'ora. Presidente, io faccio un po' di pausa perché per me è la terza udienza e comincia a pesare.

PRESIDENTE - Sì. Facciamo tre minuti di pausa...

P.M. DOTT. AMODEO - Okay.

PRESIDENTE - ...così poi possiamo anche...

P.M. DOTT. AMODEO - Va bene.

PRESIDENTE - Cinque, cinque di pausa.

P.M. DOTT. GIANNINO - Anche perché c'è la macchinetta del caffè rotta, quindi...

PRESIDENTE - Eh, quindi allora senza caffè. Cinque minuti.

P.M. DOTT. AMODEO - Grazie, Presidente.

- *Viene sospeso il procedimento alle ore 11:37.*

- *Viene ripreso il procedimento alle ore 11:54.*

PRESIDENTE - Eccoci. Riprendiamo, Pubblico Ministero.

P.M. DOTT. GIANNINO - Io cercherò di proseguire nello stesso solco avviato questa mattina e mi baserò quasi prevalentemente, se non quasi esclusivamente, sui documenti aziendali relativi ad R.F.I. e Trenitalia. Per documenti aziendali intendo tutto, quindi dalle disposizioni e prescrizioni a carattere normativo di R.F.I., fino alle disposizioni interne ed organizzative previste nei sistemi di gestione della sicurezza di Trenitalia. Il documento da cui parto anch'io è la disposizione principale di R.F.I., che è la 13 del 2001, che è tutt'oggi la disposizione normativa principale su cui si basa l'intero sistema ferroviario, perché è la disposizione normativa con cui R.F.I., appunto già nel lontano 2001, aveva individuato i criteri ed i parametri ai quali tutte le imprese ferroviarie dovevano adeguarsi

per poter avere e mantenere il certificato di sicurezza. Infatti l'articolo 11 del testo deliberativo - diciamo così - a firma dell'ingegner Elia nel 2001 prescrive, ai sensi degli articoli 7 ed 11 del D.P.R. 16 marzo '99: "La presente disposizione deve essere osservata dalle imprese ferroviarie per il rilascio ed il mantenimento del certificato di sicurezza". Il rilascio del certificato di sicurezza è stato poi previsto e normato anche dalle direttive comunitarie emanate in seguito, fino poi all'emanazione del 162 del 2007. Poi analizzeremo anche quei passaggi. Voglio già sottolineare due aspetti, immediatamente. A pagina 3, nella individuazione delle definizioni alle quali questo testo normativo si riguarda, è individuato un elenco, un elenco di procedure, tra le quali vi sottolineo sin d'ora il dossier di sicurezza, ossia la dimostrazione documentata da parte dell'impresa ferroviaria che le caratteristiche di sicurezza del proprio servizio ferroviario sono conformi ai requisiti specifici fissati da leggi, norme standard, disposizioni e prescrizioni del gestore dell'infrastruttura.

Entriamo nel merito della previsione normativa 13/2001. A pagina 7, il paragrafo 4 individua immediatamente quali sono i requisiti e le attività che devono essere previste nell'S.G.S. L'S.G.S., oltre ad essere prescritto nel 2001 da R.F.I. nel dettaglio, sappiamo ormai benissimo è

previsto normativamente dalla 162 del 2007, che ulteriormente prescrive che per poter ottenere e mantenere il certificato di sicurezza l'impresa ferroviaria deve dotarsi del sistema di gestione della sicurezza, che sia in grado di tener sotto controllo tutti i rischi generati dalla propria attività, compresi i rischi derivanti dalle interazioni con i terzi, con i fornitori, e altre parti che abbiano comunque influenza con la sicurezza ferroviaria. L'S.G.S. deve essere basato sui requisiti che vengono indicati.

Per quanto riguarda le caratteristiche principali che la disposizione 13/2001 richiede, evidenzio immediatamente a pagina 17 che è prevista la stima e valutazione dei rischi, valutazione dei rischi che abbiamo visto non essere mai stata effettuata fino... fino ai giorni d'oggi, presumo, sicuramente fino al 29 giugno 2009, perché sia R.F.I. stessa, con l'audit del 2006-2007, sia la A.N.S.F. con l'audit del 2008, avevano evidenziato la carenza della valutazione dei rischi relativi all'intero sistema ferroviario. La 13 del 2001 è molto precisa su ciò che pretende dalle imprese ferroviarie e dallo stesso gestore nella valutazione dei rischi che le stesse avrebbero dovuto adottare. In primo luogo - l'ha detto il collega e richiamo il verbale dei consulenti tecnici Carcassi e Mossa Verre - è evidenziato che il livello di rischio dev'essere trascurabile, deve tendere al

trascurabile. Ove non sia trascurabile, devono essere poste in essere tutte le azioni possibili di prevenzione e di mitigazione. Pagina 2 del dossier di sicurezza di un'impresa ferroviaria. Lo scopo del documento. "L'impresa ferroviaria deve predisporre, per dimostrare al gestore dell'infrastruttura che la specifica tipologia di servizio ferroviario"... questo si ricollega a quello che dicevo ieri sulla possibilità per un'impresa ferroviaria di ignorare la composizione del proprio materiale rotabile. E' vietato dalla 13 del 2001. "Per l'elaborazione del dossier di sicurezza che le imprese ferroviarie devono predisporre, l'impresa ferroviaria deve predisporre, per dimostrare al gestore dell'infrastruttura che la specifica tipologia di servizio ferroviario per la quale richiede il rilascio del certificato di sicurezza sia espletata in modo tale da garantire il conseguimento dei livelli di sicurezza esistenti ed ottenuti dalle imprese ferroviarie già operanti per analoghi servizi; in ogni caso, l'impresa ferroviaria deve dimostrare la conformità agli indirizzi in materia di sicurezza del gestore dell'infrastruttura". E tra i vari punti è evidenziato per l'ennesima volta, a pagina 2 della procedura allegata, dossier di sicurezza di un'impresa ferroviaria: "Valutare opportunamente tutti" - tutti - "i rischi". Andiamo a vedere cos'è il dossier di sicurezza nel

dettaglio, allora. "Il dossier di sicurezza" - a pagina 6 della procedura dossier di sicurezza di un'impresa ferroviaria e allegata alla 13 del 2001 - "deve essere di tipo operativo, ovvero tale da poter essere utilizzato per dimostrare che la sicurezza sarà gestita con continuità nelle attività di esercizio e manutenzione. Nel caso in cui un'impresa ferroviaria intenda ottenere il certificato di sicurezza per più di una tipologia di servizio ferroviario" - quindi servizio passeggeri, servizio merci, servizio merci pericolose - "potrà predisporre e mantenere aggiornato un dossier di sicurezza per ciascun servizio, o alternativamente un unico dossier che deve però identificare chiaramente al suo interno le varie tipologie di servizio e per ogni tipologia di servizio tutte le informazioni richieste nei paragrafi successivi" - tutte le informazioni richieste nei paragrafi successivi - "e comunque dovrà tenere distinte le informazioni comuni dalle tipologie di servizio in generale e quelle invece legate alla specifica di tipologia". Premetto che il dossier di sicurezza per quanto riguarda il trasporto di merci pericolose non è mai stato effettuato. Per quello sto sottolineando questa parte della 13 del 2001, perché già questa da sola, questa violazione da sola, sarebbe stata idonea a non concedere l'ultimo certificato di sicurezza, ad esempio del 2008, o a revocare il certificato di

sicurezza rilasciato a Trenitalia, relativamente alla tipologia di servizio trasporto merci pericolose. Non c'è documentazione del dossier di sicurezza, ma del resto è provato e documentato, posto che il dossier di sicurezza - ora lo vedremo nel dettaglio - prescrive una serie di dotazioni documentali, in particolare fascicoli tecnici e dossier tecnici relativi al tipo di materiale rotabile utilizzato e ad ogni componente di cui il materiale rotabile è composto. Non avendo idea, né F.S. Logistica, né Trenitalia, di cosa stava facendo circolare, perché non avevano idea di quali carri avessero messo sui binari, di quali fossero i loro componenti, tant'è che li hanno chiesti soltanto dopo l'incidente ferroviario di Viareggio, è evidente che tutta la parte documentale del dossier di sicurezza, requisito indispensabile per il certificato di sicurezza, era carente. Se non bastasse la prova già in questi termini indicata della mancanza di conoscenza, il teste Caposciutti all'udienza del 04 maggio 2016 ci ha confermato, con un po' di fatica perché evidentemente aveva già capito dove si arrivava... La domanda è stata la seguente: "E' stato predisposto un dossier di sicurezza sul materiale rotabile"? Il Caposciutti inizialmente non risponde. "Per il materiale rotabile di cui parliamo, su quello noleggiato... però mi scusi, non riesco a rispondere a questa domanda perché è molto generica". Eppure un dossier di sicurezza lo

prescrive la 13/2001, è indicato, individuato e dettagliato nel sistema di gestione della sicurezza di Trenitalia. E' chiaro, è univoco, il dossier di sicurezza non ha nulla di generico. Quindi non si riesce a rispondere perché la domanda sarebbe generica. "Sa cos'è un dossier di sicurezza, anche ai sensi della 50126"? Perché il dossier di sicurezza è individuato anche nella norma tecnica CEI EN 50126, che già nelle definizioni, quindi nel glossario, nell'ABC, a pagina 7: "Definizioni. Dossier di sicurezza: la dimostrazione documentata che il prodotto è conforme a specificati requisiti di sicurezza". Quindi è la dimostrazione documentata relativa alla sicurezza di un prodotto, tant'è che la 13 del 2001 dice: mi devi fare il dossier di sicurezza per tutti i tipi di rotabili che vuoi usare sull'infrastruttura ferroviaria nazionale. Quindi la domanda era abbastanza chiara. Si va avanti a cercare di capire se questo dossier di sicurezza Trenitalia l'avesse fatto: "Questo dossier di sicurezza Trenitalia l'ha fatto? Se non lo ha fatto lo ha chiesto a F.S. Logistica? L'ha fatto F.S. Logistica? Lo avete chiesto a G.A.T.X."? La risposta è: "Per i mezzi non di proprietà" - riparte il mantra - "per i mezzi non di proprietà abbiamo il detentore che si occupa dei piani di manutenzione". Ma la 13 del 2001 non fa distinzioni. Dice: materiale rotabile che utilizzi per ogni tipologia di servizio. Per ogni

tipologia di trasporto. Punto. Di chiunque sia. Lo stesso la 50126. Nei principi che la EN 50126 indica a tutti gli operatori del servizio ferroviario, si fa riferimento al materiale utilizzato nel proprio sistema, quindi non fa riferimento al proprio sistema solo relativamente a ciò che lo compone, che sia anche di tua proprietà. Non esiste mai una distinzione del genere. Parla sempre di "sistema". E il sistema è il sistema trasporto ferroviario. Vogliamo scomporlo in più parti? Sistema trasporto passeggeri, sistema trasporto merci, sistema trasporto merci pericolose. Quindi chiedo conferma. "Per i carri noleggiati non è stata applicata questa procedura"? Poi c'è un po' di bagarre, non si capisce perché. Siamo a pagina 85. Poi a 86 ancora Caposciutti: "Ripeto, vengono fatte sul trasporto le analisi di valutazione del rischio. Per quanto riguarda il materiale rotabile, vengono analizzati quelli che sono i piani di manutenzione, tutti gli interventi e i ritorni di esperienza. Questo è quello che facciamo". Poi abbiamo scoperto andando avanti che lo fanno solo per i propri carri. "Ma per il materiale rotabile che si è sfasciato a Viareggio è stata fatta o no"? "Nello specifico no". Pagina 86, teste Caposciutti, udienza del 04 maggio. Eppure andando avanti nei dettagli della 13 del 2001 possiamo vedere agevolmente a cosa deve essere riferito il dossier di sicurezza. Siamo a pagina 8 di 19 della

stessa procedura che stavamo leggendo prima. Paragrafo 4: "Struttura del dossier di sicurezza. Descrizione del servizio ferroviario. Punto 1.3: valutazioni tecniche di sicurezza". Nella descrizione del servizio ferroviario, perché si va nel dettaglio: "La descrizione del servizio ferroviario per il quale viene richiesto il rilascio del certificato di sicurezza, deve essere articolata come segue: tipologia di servizio" - trasporto merci pericolose - "materiale rotabile" - sconosciuto - "specifiche tecniche di materiale rotabile e dei suoi costituenti, piani e procedure di esercizio, controllo e" - udite udite - "di manutenzione" - questo è un testo normativo - "ai fini del rilascio e mantenimento del certificato di sicurezza". La tipologia di servizio: "Devono essere definite tutte le caratteristiche operative per l'espletamento del servizio ferroviario, ovvero gli scenari di riferimento, ad esempio cadenzamento e velocità dei treni". Andiamo avanti. "Materiale rotabile e suoi costituenti", pagina 9. "Deve essere resa disponibile la consistenza del materiale rotabile omologato ed immatricolato presso il gestore dell'infrastruttura. L'impresa ferroviaria deve inoltre verificare la congruenza del proprio materiale all'elenco dei rotabili immatricolati dichiarati all'atto della richiesta del certificato di sicurezza". E poi andremo a vedere i certificati di sicurezza cosa dicono in tema di

iscrizione dei rotabili utilizzati nelle banche dati del gestore. "Specifiche tecniche del materiale rotabile e dei suoi costituenti". Sempre siamo a pagina 9. "Relazioni tecniche, disegni, schemi che ne illustrino i dettagli. Procedure di esercizio e di manutenzione. Lettera D. Terz'ultimo punto". Sempre "per chiedere, ottenere e mantenere il certificato di sicurezza, le procedure per il trasporto delle merci pericolose". L'ultimo, "i dettagli sulle procedure di manutenzione". Ci rendiamo conto che noi per un intero tipo di servizio, ossia trasporto merci pericolose, per un'intera tipologia di servizio prevista dalla 13/2001, non abbiamo nulla di tutto ciò, perché è pacifico, documentato e provato che Trenitalia non abbia mai effettuato il trasporto merci pericolose con carri propri. Non avendone proprietà l'ha effettuato sempre con materiale noleggiato. Quindi secondo voi è normale che il solo ricorrere al noleggio per propria scelta politica, aziendale, gestionale, di investimenti, perché un carro cisterna poteva essere acquistato da Trenitalia e nel 2005-2006 l'amministratore delegato aveva dato mandato proprio per effettuare uno studio volto a consentire la decisione se acquistare e dotare i carri cisterna delle attrezzature di sicurezza, ovvero utilizzare carri noleggiati, quindi è stata una scelta quella di non acquistare e continuare ad utilizzare i carri noleggiati, questo fa sì, consente di

poter aggirare tutte le disposizioni normative? Perché si dice: siccome l'ho noleggiato ci pensa il detentore, fa tutto il detentore, mi sottraggo al dossier di sicurezza, mi sottraggo alla valutazione dei rischi, mi sottraggo all'obbligo di dare i dettagli sulle procedure di manutenzione, mi sottraggo all'obbligo di indicare le caratteristiche e le procedure manutentive utilizzate per i rotabili. Basta noleggiarle, quindi con una scelta aziendale, per potersi sottrarre a un testo normativo di rilevanza fondamentale in tema di sicurezza, perché è quello che governa il rilascio e il mantenimento del certificato di sicurezza. Documentazione tecnica che ovviamente Trenitalia non avrebbe dovuto predisporre fine a se stessa, ma a pagina 16 viene detto chiaramente che si sarebbe dovuta aggiungere nelle mani della direzione tecnica di R.F.I., perché è la direzione tecnica di R.F.I. che governa tutti i processi relativi alla certificazione di sicurezza. Cesifer è una sottostruttura della direzione tecnica, tant'è che in indirizzo la documentazione dell'impresa ferroviaria dovrà essere inviata a Direzione tecnica. Siamo a pagina 16 di 19. Perché? Per verificare le possibilità di mantenere il certificato di sicurezza.

Il dossier di sicurezza, ancora, prescrive: "Dovrà essere fatto riferimento a leggi, regolamenti standard, disposizioni e prescrizioni; in particolare, dovranno

essere date indicazioni relative alle procedure per il trasporto delle merci pericolose". A pagina 10 di 18 dell'allegato - perché poi sono una serie di allegati - 2B, a pagina 10 di 18, prescrive "ispezioni e verifiche di sicurezza". Al paragrafo 4.3.3 a pagina 11, "Valutazioni tecniche di sicurezza", specifica che "il livello di rischio deve tendere a trascurabile". Bisogna che "venga specificata e documentata la metodologia utilizzata per la valutazione dei rischi; registrare gli eventi pericolosi legati alla gestione della circolazione", riportando tutti i pericoli, situazioni pericolose e via dicendo. Vedremo che, a dispetto di quello che si è detto, tra le situazioni pericolose espressamente catalogate all'interno di Trenitalia c'è proprio la rottura di componenti di materiale rotabile e pericolo di sversamento e fuoriuscita di merci pericolose. E' una situazione pericolosa catalogata da Trenitalia, non è vero che non era prevista, era proprio tra quelle tipiche. Sversamento e fuoriuscita di materiale pericoloso dovuto a rottura di componenti di materiale rotabile. L'ultimo passaggio e poi cerco di andare avanti altrimenti non si riesce a proseguire. L'ultima procedura è l'allegato 4 alla 13 del 2001, che parla proprio di "sistema di gestione della sicurezza per il sistema ferrovia". Quindi stiamo parlando di un complesso unitario, non più di impresa ferroviaria o di

gestore. Questo allegato parla del "sistema ferrovia".
"Lo scopo del presente documento riassume le attività di sicurezza poste in essere dalle imprese ferroviarie".
Indica il dossier di sicurezza dell'impresa ferroviaria.
"Ogni impresa ferroviaria che accede all'infrastruttura ferroviaria nazionale deve definire ed applicare"... ora sottolineo "applicare", perché adesso andrò a leggere le procedure del sistema di gestione della sicurezza di Trenitalia; sono un fantastico copia-incolla di tutto quello che è prescritto qui. Il sistema di gestione della sicurezza Trenitalia, se avesse visto attuazione, quindi con l'esecuzione di tutto quanto in esso previsto, quindi valutazione dei rischi, individuazione delle situazioni pericolose, pianificazione dei piani annuali di sicurezza, rispetto di ciò che nei piani annuali di sicurezza veniva individuato, se tutto ciò avesse avuto un seguito probabilmente le conseguenze sarebbero state diverse, perché avendo seguito tutto questo il materiale rotabile si sarebbe dovuto classificare, catalogare, individuare, conoscere nel dettaglio, compresi i singoli componenti di cui era fatto ogni singolo rotabile. Quindi "definire ed applicare un sistema di gestione della sicurezza che documenti un approccio sistematico alle problematiche di sicurezza connesse ai processi per l'espletamento dei servizi di trasporto". Tutti, tutti.
"Elaborare la documentazione di sicurezza che espliciti

gli obiettivi e le iniziative per il loro conseguimento, tra cui l'analisi per la valutazione dei rischi". Ma questa valutazione dei rischi era noto a qualcuno che mancasse completamente? Assolutamente sì. Era noto a tutti. Lo stesso gestore dell'infrastruttura con la nota del 10 aprile 2006, siamo a tre anni e due mesi prima dell'incidente, R.F.I., protocollo 2006, non vi dico il numero, del 10 aprile 2006: "Prescrizione" - ricordiamo che le prescrizioni del gestore sono obbligatorie per le imprese ferroviarie - "obiettivi in materia di sicurezza e aree di criticità individuati" - già individuati dal gestore dell'infrastruttura - "ai fini della selezione dei piani da inserire nel 2007". Quindi nel 2006 si dice: queste sono le aree di criticità, per il 2007 cerca di risolvere questi problemi. Andiamo a vedere. A pagina 1, allegato 1: "Aree di criticità individuate dal gestore dell'infrastruttura". Lettera A: "Rintracciabilità della valutazione dello stato di sicurezza del sistema ferroviario". Pagina 2, lettera G: "Manutenzione del materiale rotabile. Modalità" - eccoci al potere di controllo che doveva essere esercitato da Trenitalia e da F.S. Logistica sulle manutenzioni effettuate in Germania, perché non è assolutamente vero che nessuno poteva controllare; poi andremo a vedere queste CUU cosa dicono - "di controllo e validazione di forniture" - La validazione di forniture è quello che diceva Zallocco:

prendere la documentazione, un dossier tecnico che deve accompagnare una fornitura, un sistema, un processo, in particolare come quello manutentivo, e validarlo, ossia guardare almeno se sono soddisfatte le condizioni di sicurezza dal punto di vista documentale - "Validazione di forniture e di servizi manutentivi affidate a parti terze". Ma nel momento in cui Trenitalia aderisce alle CUU e decide di fare affidamento solo su quella pattuizione contrattuale, perché le CUU sono una pattuizione contrattuale, è un contratto di natura privatistica, con cui decide spontaneamente di affidarsi ciecamente al detentore per l'effettuazione delle manutenzioni, avrebbe dovuto o no adeguarsi a questa prescrizione, prevedendo le modalità di controllo e validazione di forniture di servizi manutentivi affidati a parti terze? Se io aderisco al contratto, noleggio un materiale rotabile e decido che tutto ciò che riguarda il materiale rotabile, compresa la manutenzione, sarà effettuato dal proprietario, perché non ne voglio sapere niente, sarà o non sarà la fornitura di un servizio manutentivo affidato a parti terze? "Rintracciabilità e validità dell'omologazione del materiale rotabile omologato al di fuori delle procedure di certificazione di sicurezza di questo gestore". Quindi conoscenza di tutto ciò che riguarda l'omologazione del materiale rotabile in servizio in Italia, ma che sia giunto in

Italia grazie alle omologazioni fatte al di fuori delle procedure di sicurezza del gestore dell'infrastruttura, come il carro che si è sfasciato a Viareggio. Andiamo all'anno successivo. Sempre Ferrovie dello Stato, R.F.I., nota dell'11 giugno 2007: "Aree di criticità individuate dal gestore". Siamo alle solite. Pagina 2: "Aree di criticità relative all'intero sistema ferroviario. L'intero sistema ferroviario, sistema di gestione della sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario". Punto 4: "Rintracciabilità della valutazione dello stato di sicurezza del sistema ferroviario" - se non fosse chiaro - "(analisi dei rischi)". Quindi è quantomeno dal 2006, dal 2007, che R.F.I. era ben consapevole del fatto che mancava questo tipo di valutazione relativa al sistema ferroviario nel suo insieme. Perché, Presidente, le valutazioni dei rischi non è che sono solo quelle del personale che scrive al computer, l'antiriflesso, l'antiscivolo... perché così è stato inteso. Quando abbiamo chiesto di queste valutazioni relative all'intero sistema ferroviario, ci è stato scritto, per F.S., "noi abbiamo solo quelle relative al personale dei nostri uffici"; Trenitalia, l'abbiamo sentito da tutti i testi, ci ha detto "non abbiamo mai fatto la valutazione del rischio del trasporto di merci pericolose, perché non avevamo mai intravisto nessun pericolo e quindi non abbiamo fatto

nessuna valutazione; tutto ciò che ci limitiamo a fare è fare la valutazione relativa ai momenti di carico e scarico della merce". Ci è stato detto "noi facciamo la valutazione in quella fase che è il carico e lo scarico, attenzione ai gocciolamenti, ai rubinetti, la tenuta dei rubinetti, delle valvole e via dicendo". Poi non solo era stata indicata nel 2007 la criticità relativa a tutto il sistema ferroviario per la mancanza di analisi dei rischi, ma si va nel dettaglio perché ci sono criticità specifiche per le imprese ferroviarie. Pagina 3 della stessa nota dell'11 giugno 2007 di R.F.I.: "Criticità specifica per le imprese ferroviarie". Punto I, numero 1: "Corretta gestione della manutenzione del materiale rotabile". Punto 3, ed è quello dolente, per quanto ci riguarda: "Rintracciabilità delle operazioni di manutenzione e della gestione degli strumenti di misura". Se lo ricorda quel famoso ultrasuono che diceva che il certificato con cui era stato calibrato era scaduto? Quello vuol dire "gestione degli strumenti di misura". Ossia: fate attenzione agli strumenti che utilizzate nelle manutenzioni. La gestione di quegli strumenti è fondamentale per la sicurezza, tant'è che in Jungenthal dopo l'incidente di Viareggio è stato inserito il signor gestore degli strumenti di misura. Attenzione agli strumenti di misura. Ma era una criticità che già R.F.I. segnalava all'impresa ferroviaria. Non è mai venuto in

mente all'impresa ferroviaria che se le criticità erano presenti per i propri strumenti, a maggior ragione qualcosa ci poteva essere da verificare di strumenti ed operazioni manutentive di cui non sapeva nulla perché effettuati all'estero? Rintracciabilità. Perché si è detto, qualche teste ha anche detto "ma no, il tema, il problema della rintracciabilità ci è stato posto dalla A.N.S.F. soltanto dopo l'incidente di Viareggio". Ma non è vero. Quello era un provvedimento volto ad individuare altri assili della stessa specie. E' vero, la A.N.S.F. poi è giunta a imporre ad R.F.I., perché tra i poteri dell'Agenzia c'è anche quello di imporre al gestore delle prescrizioni, e l'Agenzia ha fatto sì che finché non fossero tracciati tutti gli assili di quella tipologia, tutti i treni che viaggiavano con assili di quella tipologia, ossia assili non tracciati - ed erano tanti - dovevano viaggiare a 60 chilometri orari, in tutta Italia, non solo a Viareggio. Perché si è anche detto: ma no, era solo per il treno che passava a Viareggio. No. Per Viareggio si è imposta la velocità di 50 chilometri orari; per tutta Italia si è imposta la velocità di 60 chilometri orari per tutti i treni i cui assili non erano tracciati. E questo sì, è vero, è un provvedimento del 2009 dell'Agenzia. E allora si è detto: ma l'Agenzia per la prima volta dopo Viareggio, quindi noi non avevamo mai avuto all'attenzione il problema della tracciabilità dei

componenti e delle manutenzioni. Eppure nel 2007 R.F.I. al punto 3 della lettera I, proprio parlando alle imprese ferroviarie, come criticità specifica delle imprese ferroviarie, dice "la rintracciabilità delle operazioni di manutenzione". "Modalità" - siamo al 2007, ma la richiesta è sempre la stessa - "di controllo e validazione di forniture di servizi manutentivi affidati a parti terze; rintracciabilità e validità delle certificazioni del materiale rotabile in servizio". Andiamo alla fine della pagina: "Affidamento in service di attività connesse con la sicurezza dell'esercizio". Che vuol dire "affidamento in service"? Quando non ti occupi direttamente, impresa ferroviaria, di attività connesse alla sicurezza dell'esercizio e le affidi a terzi, in appalto, in qualsiasi forma organizzativa tu voglia, quindi comunque quando affidi all'esterno della tua organizzazione in senso stretto attività connesse con la sicurezza dell'esercizio, attenzione, ti segnalo questi tre punti: manca una specifica analisi dei rischi; lo vuoi fare? Ma fai attenzione, valuta a quali rischi vai incontro, perché tu Trenitalia hai delle procedure manutentive molto valide, molto garantite, molto efficienti. utilizzi strumentazione all'avanguardia, strumentazione sempre adeguata al passo con i tempi, strumentazione digitale, controlli gli operatori, controlli le officine, emani istruzioni tecniche. Quindi

stai attenta perché casomai capitassi in un'officina che deve occuparsi di manutenzione, che non ha istruzioni tecniche, che ha strumenti degli anni Settanta, magari qualche rischio in più lo puoi correre. Tant'è che dice: vuoi farlo? Ma valuta i rischi. Punto 2: "Corretta attribuzione delle responsabilità". Punto 3: "Monitoraggio e vigilanza sulle attività affidate". Lo vuoi fare all'esterno? Valuta i rischi e comunque, se hai valutato i rischi e hai deciso di procedere, valutato il rischio hai deciso di procedere, devi controllare e vigilare su quello che viene fatto. Questo è il 2007 ed è R.F.I. che lo dice, che lo chiede. Ed è una prescrizione, chiude l'ultimo prima della firma: "Il presente provvedimento costituisce prescrizione ai sensi e per gli effetti degli articoli 4, 10" - e via dicendo - "del Decreto Legislativo 188 del 2003", ossia è la previsione normativa che attribuisce potestà regolamentare, quindi di carattere normativo, in capo ad R.F.I. Non è l'ultimo, perché poi subentra l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria e con la nota 660 del 2008 l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria prescrive... siamo all'11 agosto 2008, quindi ancora un anno di tempo c'era. Siamo all'11 agosto 2008, nota 660/08 dell'Agenzia: "Aree di criticità in materia di sicurezza ferroviaria. Riduzione delle non conformità legate al fattore umano. Riduzione delle non conformità imputabili a carenze nella

manutenzione del materiale rotabile. Aree di criticità relative all'intero sistema ferroviario. Sistema di gestione della sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario". Punto 3: "Organizzazione di un sistema di indicatori che tra le altre cose garantisca il monitoraggio ai fini del miglioramento continuo; l'adozione degli indicatori previsti dalla 162 del 2007". Sappiamo cos'è la 162 del 2007, è la legge che ha recepito in Italia la direttiva sulla sicurezza ferroviaria. Punto 4, a pagina 2: "Effettuazione di analisi dei rischi che consentano di valutare lo stato di sicurezza del sistema ferroviario. Efficacia dei piani della sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario". Questi sono i campanelli di allarme che prima del 2009 quantomeno le autorità deputate ad effettuare questo tipo di controlli avevano lanciato. Vediamo se Trenitalia aveva recepito qualcosa del genere. Vi leggo - sarà un excursus velocissimo, spero, dei piani della sicurezza di Trenitalia. Vediamo se alla luce di quanto previsto, imposto e prescritto dalla 13 del 2001 per l'effettuazione dell'analisi e valutazione dei rischi, quanto chiesto da R.F.I. nel 2006 e nel 2007, quanto chiesto dall'Agenzia nel 2008, relativo ai pericoli dovuti alla mancanza di tracciabilità, mancanza di valutazione dei rischi e via dicendo, vediamo se anche in Trenitalia c'erano stati dei

segnali che avrebbero potuto portare all'attuazione di quanto previsto. Perché sulla carta, Presidente, tante cose erano state scritte, ma attuate no. Piano della sicurezza 2004, pagina 10: "E' necessario provvedere ad individuare proprie azioni obiettivo in coerenza con le linee guide sopra elencate, tenendo presente di contemplare anche le seguenti azioni obiettivo previste dal gestore dell'infrastruttura": - qui è Trenitalia che parla nel 2004 - "la mitigazione dei rischi connessi con il trasporto delle merci pericolose" - non con il carico scarico, dei rischi connessi con il trasporto delle merci pericolose. Anche nel carico e scarico. Ma perché il trasporto no? "La completa e corretta gestione dei processi di manutenzione al materiale rotabile impiegato". Pagina 11: "Si conferma che nel piano sicurezza" - siamo al 2004 - "così come previsto dal gestore dell'infrastruttura: riduzione delle non conformità legate a carenze nella manutenzione del materiale rotabile". Pagina 54: "La Divisione cargo intende mantenere un rapporto di collaborazione" - vado avanti - "coinvolgendo in primo luogo il proprio personale e poi i fornitori". Ancora: "Prevedere interventi mirati alla riduzione dei rischi connessi al trasporto delle merci pericolose", Trenitalia 2004. Pagina 58, se non fosse chiaro, ultimo punto: "La Divisione cargo si impegna a mitigare i rischi connessi

con il trasporto delle merci pericolose". Pagina 77: "Manutenzione e ritorni di esperienza. Attività legate ai controlli non distruttivi. Sistema di gestione della manutenzione. Ritorni di esperienza legati ai controlli non distruttivi". I ritorni di esperienza ci sono se c'è un'attività di ricerca, di monitoraggio, di ispezione. Pagina 78: "Manutenzione". E' quello che dicevo prima in relazione alla valutazione del rischio se decidi di affidare un'attività connessa alla sicurezza ad un terzo. Per esempio, nella manutenzione, a pagina 78, punto 2: "Miglioramento tecnologico nella manutenzione del materiale rotabile". Trenitalia infatti inseguiva il miglioramento tecnologico nella manutenzione del materiale rotabile, non utilizzava più strumentazione analogica degli anni Settanta, tant'è che si parla di magnetoscopico a bancale, borosonde di seconda generazione e via dicendo. Nel 2005 - sono tutti documenti prodotti: "Piano di sicurezza 2005". A pagina 28, idem: "Rispetto delle procedure esistenti", e si parla di "ispezioni sulle attività manutentive". Perché tutto questo non è mai esistito per il materiale rotabile che veniva utilizzato per un'intera tipologia di servizio ferroviario? Nel 2006 ancora, a pagina 17: "Aree di criticità. Manutenzione del materiale rotabile. Modalità di controllo e validazione di forniture di servizi manutentivi affidati a parti terze". Potrei continuare

all'infinito, Presidente, ma mi fermo qui. Poi eventualmente vedremo quello del 2009, che è l'ultimo in ordine di tempo che riguarda purtroppo poi l'anno in cui si è verificato l'incidente.

L'Agenzia ancora ci indica nella nota del 13 giugno 2012, per andare nello specifico, quanti eventi di svio si sono verificati, e parla solo della rete R.F.I. Qui non parliamo di eventi di svio in Danimarca, in Finlandia, in Norvegia o via dicendo. "Gli eventi di svio riguardanti carri trasportanti merci pericolose rappresentati in BDS" - BDS è la Banca Dati di Sicurezza di R.F.I., quindi parliamo del nostro gestore, soltanto del nostro gestore - "dal 2002 ad oggi, sono in numero di 39". Dal 2002 al 2012 ci sono stati 39 svii di treni di carri merci pericolose, 39 svii in dieci anni, 4 svii l'anno. "32 dei 39 eventi sono avvenuti a bassa velocità, perché classificati come svio in manovra. Dei restanti 7" - quindi parliamo di 7 svii avvenuti nel transito, nel trasporto - "in 4 casi sono state registrate perdite di varia entità ai fluidi contenuti nelle cisterne". Quindi che non c'era stato nessun campanello d'allarme è assolutamente falso. 7 svii registrati nella BDS di R.F.I. La BDS è quella che gestisce R.F.I. R.F.I. registrava fino al 2012, dal 2002 al 2012, 7 svii, di cui 4 hanno comportato la fuoriuscita di merci pericolose. Andiamo a vedere allora a cosa faceva riferimento il

teste Caposciutti quando ci ha confermato che non esisteva il dossier di sicurezza relativamente all'intero servizio trasporto merci pericolose, perché tutti i carri che effettuavano quel servizio erano noleggiati e quindi affidati su fiducia totale al detentore, detentore di cui comunque non si sapeva nulla. Non si sapeva come faceva costruire i propri carri. Li faceva costruire, abbiamo visto, con pezzi degli anni Settanta, cosa che ha fatto rabbrivire lo stesso ingegner Moretti di fronte alla Commissione Lavori Pubblici del Senato quando ha affermato che la sicurezza si fa soltanto verificando la bontà delle componentistiche utilizzate. Anche Trenitalia, nelle definizioni dossier di sicurezza, "dimostrazione documentata da parte dell'impresa ferroviaria che le caratteristiche di sicurezza del proprio processo di gestione delle attività di manutenzione delle apparecchiature ferroviarie sono conformi a requisiti specifici fissati da leggi, norme, standard, disposizioni e prescrizioni". E per garantire tutto questo è sufficiente affidarsi ad un singolo comma di un contratto privatistico stipulato, tra l'altro ignorando tutto il rimanente, tutto il rimanente contenuto di quello stesso contratto, parlo del CUU? Perché siccome c'è scritto in uno dei commi del CUU che la manutenzione è affidata al detentore, fermi tutti, basta, non ci si muove più. Poi leggeremo tutto il resto

di questo contratto e vedremo che non è assolutamente questo ciò che dice. A pagina 12 della CCS del 03 marzo 2004 è espressamente richiesto un processo volto ad individuare le modalità di interazione con i fornitori. Leggo: "Responsabilità, competenze e deleghe per la sicurezza. In queste rientrano le modalità di interazione con i clienti, i fornitori e le parti interessate, le cui attività possono incidere sulla sicurezza del servizio ferroviario". Un fornitore di carri sarà una parte interessata che incide sulla sicurezza del servizio ferroviario? Sicuramente sì. Vado alla pagina precedente, al punto 2, pagina 11: "Deve essere rivolta costante attenzione alla corretta attribuzione delle responsabilità a tutti i livelli aziendali interessati, anche nei rapporti con i clienti ed i fornitori le cui attività incidano con la sicurezza dell'esercizio". Tutto questo non è mai stato predisposto, non è mai esistito nulla. Abbiamo acquisito che il materiale dei terzi non veniva neanche guardato da Trenitalia. Vediamo a pagina 10 dello stesso documento qual era la struttura di R.F.I. deputata al controllo di queste mancanze. Questo grafico è il processo di distribuzione della fase relativa alla dimostrazione documentata della sicurezza e vediamo che la fase tecnico-valutativa, appunto il dossier di sicurezza, quello ossia in cui devi documentarmi il materiale rotabile, come è composto, la sicurezza, la

manutenzione e via dicendo, doveva essere inviato, perché verificato, al gestore dell'infrastruttura, direzione tecnica. L'ultima pagina che voglio leggere di questa procedura 18AD del 2004, e parlo della procedura per l'adozione del sistema di gestione: "I dossier di sicurezza devono essere aggiornati entro sessanta giorni dalla scadenza temporale prevista da eventuali variazioni organizzative di merito, nonché per specifiche esigenze. In coerenza con l'allegato 1B della disposizione 13 del 2001 del gestore" - che è quella che abbiamo letto prima di R.F.I. - "i dossier di sicurezza dovranno pertanto contenere la descrizione del servizio svolto articolata secondo tipologia di servizio, materiale rotabile, specifiche tecniche di materiale rotabile e dei suoi costituenti, piani e procedure di esercizio, sorveglianza, controllo e manutenzione". Pagina 23 del manuale di direzione. Il manuale di direzione del sistema di gestione è la fonte di tutti i conseguenti adempimenti che in questo documento vengono previsti, perché appunto è il manuale, che proviene dalla direzione aziendale, a cui poi tutte le procedure in esso previste devono adeguarsi. Paragrafo 4.1.2: "E' responsabilità dell'amministratore delegato definire la politica di sicurezza aziendale e le linee guida per la definizione della politica di sicurezza da parte delle divisioni. I responsabili delle divisioni poi a loro volta devono

definire la politica divisionale in coerenza con le politiche della società. Alla direzione sicurezza di sistema è affidato il compito di elaborare una proposta di politica o revisione della medesima, sulla base dei risultati conseguiti, dell'evoluzione tecnica normativa ed organizzativa". In questo documento sono indicate poi le aree di responsabilità per le singole divisioni sottostanti al vertice aziendale. Paragrafo 4.2, pagina 37 del manuale di direzione: "Interazione con i fornitori per il materiale rotabile. Per circolare sull'infrastruttura nazionale il materiale rotabile deve rispondere ai requisiti di sicurezza stabiliti dal gestore con la disposizione 1/2003, nonché con la procedura operativa per l'ammissione tecnica sull'infrastruttura ferroviaria nazionale di materiale rotabile rimorchiato". Andiamo a vedere poi la 1/2003 cosa dice. "Le procedure per la gestione delle attività legate alla manutenzione dei rotabili nelle officine di Trenitalia". Ma perché? Perché il manuale di direzione individua - già qui la prima pecca e la prima lacuna - nelle officine di Trenitalia? Ma finora si è parlato del materiale rotabile per ogni tipologia di trasporto, ogni tipologia di rotabile. Perché ora si va a limitare la gestione dell'attività e la manutenzione dei rotabili nelle officine di Trenitalia? Pagina 38. Quanto contrasta quello che sto per leggere con quello che ho appena

letto. "Utilizzazione di materiale rotabile appartenente ad altre società che circola sulla rete convenzionale delle F.S. su tracce Trenitalia. Le divisioni sono responsabili del materiale rotabile utilizzato sulle proprie tracce, anche quando questo appartiene ad altre imprese ferroviarie o terzi in genere". Se lo dice anche Trenitalia: "Le divisioni sono responsabili del materiale rotabile anche se è di terzi". Manuale di direzione del sistema di gestione della sicurezza, pagina 38. Non solo. C'è anche un suggerimento su come fare per garantire questo controllo sul materiale rotabile utilizzato, anche se appartiene a terzi. "Nella stipula degli accordi commerciali con altre imprese ferroviarie o terzi in genere le divisioni devono" - devono - "pertanto includere specifiche clausole atte ad assicurare che i rotabili rispondano ai requisiti di sicurezza stabiliti dal gestore dell'infrastruttura, riservarsi il diritto di effettuare i controlli necessari per verificare che i rotabili stessi mantengano nel tempo le caratteristiche previste". Questo controllo non è stato fatto né da Trenitalia, né da Logistica, che ha noleggiato il materiale rotabile per Trenitalia, perché non è pensabile che il solo fatto di avere delegato a terzi il noleggio del materiale rotabile che serviva a Trenitalia per effettuare il trasporto di GPL potesse esonerare Trenitalia da queste disposizioni, ossia il sistema di

gestione della sicurezza, che garantisce e consente a Trenitalia di ottenere il certificato di sicurezza, prescrive: se affitti, se noleggi i carri da terzi devi inserire specifiche clausole volte a controllare il mantenimento nel tempo, e il fatto di avere acquisito il materiale per interposta persona, diciamo così, perché F.S. Logistica è nata per esigenze di Trenitalia, F.S. Logistica ha preso questi carri e li ha girati a Trenitalia; tra l'altro F.S. Logistica non ha un sistema di gestione della sicurezza, quindi non garantisce in nessun modo la sicurezza; tra l'altro F.S. Logistica ha noleggiato non da un'impresa ferroviaria, che magari a sua volta avrebbe potuto avere una certificazione di sicurezza che ne garantiva la bontà; no, ha noleggiato da un detentore privato, che a sua volta non ha la certificazione di sicurezza. Pagina 41, manuale di direzione, quindi siamo sempre a ciò che doveva essere fatto. Paragrafo 4.2.3.6: "Definizione del sistema di valutazione delle prestazioni. Le prestazioni in tema di sicurezza e regolarità sono valutate sulla base di specifici indicatori" - specifici indicatori - "ricavabili principalmente da valutazione dei rischi". Ma se tu effettui un intero trasporto senza la copertura della valutazione dei rischi, senza adeguarti a ciò che nel sistema di gestione della sicurezza è previsto, affidandoti a un soggetto come F.S. Logistica privo di

certificazione di sicurezza, privo di sistema di gestione della sicurezza, noleggiando carri da un detentore estero che non ha una certificazione di sicurezza perché non è impresa ferroviaria, di cui non conosci le procedure manutentive, di cui non conosci la componentistica utilizzata, di cui non conosci le officine di manutenzione, ma è mai possibile, è mai possibile dire che si sono rispettate tutte le procedure di sicurezza volte a mantenere il certificato di sicurezza? Pagina 45, sempre del manuale di direzione, parla proprio della manutenzione: "Al fine di mantenere nel tempo i requisiti di sicurezza, Trenitalia pone adeguata attenzione ai processi messi in atto per la loro manutenzione, curando in particolare la manutenzione degli organi di sicurezza dei rotabili" - vedi assile - "come definiti nella disposizione 1/2003". Vigilanza e controllo, pagina 73: "Data l'importanza riconosciuta all'attività di vigilanza" - quindi è risaputo - "le divisioni si devono dotare di apposite procedure che disciplinano l'attività di vigilanza e controllo". Ma di nuovo torniamo all'interno delle di visioni. Un attimo prima si era indicata la necessità di prevedere anche negli accordi commerciali, qualora il materiale rotabile venisse acquisito da terzi, di prevedere specifiche cautele, verifiche e controlli, ma poi, data l'importanza riconosciuta all'attività di vigilanza, la si limita alle

officine proprie. Vediamo se anche questo modo di procedere, ossia limitarsi a guardare in casa propria, ha per caso una qualche corrispondenza con le disposizioni normative. Leggo l'articolo 9 della direttiva 2004/49/CE, che è il principio ispiratore della 162 del 2007, che poi ha trasfuso testualmente questi principi. Articolo 9, comma 2: "Il sistema di gestione della sicurezza soddisfa i requisiti e contiene gli elementi di cui all'allegato 3", che poi andremo a vedere. "Il sistema garantisce il controllo di tutti i rischi connessi all'attività del gestore dell'infrastruttura o dell'impresa ferroviaria" - il controllo di tutti i rischi - "compresi i servizi di manutenzione". C'è differenza tra manutenzione dei propri rotabili e manutenzione di rotabili di proprietà di altri che comunque io utilizzo per i miei servizi, per le mie attività. Si chiede il controllo di tutti i rischi connessi alle attività dell'impresa ferroviaria, compresi i servizi di manutenzione, la fornitura del materiale e il ricorso alle imprese appaltatrici. "Fatte salve le vigenti norme nazionali ed internazionali in materia di responsabilità, il sistema di gestione della sicurezza tiene parimenti conto, ove appropriato e ragionevole, dei rischi generati dalle attività di terzi". Le attività manutentive effettuate da terzi generano rischi. "Il sistema di gestione della sicurezza di ogni gestore dell'infrastruttura tiene conto degli effetti delle

attività svolte sulla rete dalle varie imprese ferroviarie e provvede affinché tutte le imprese ferroviarie possano operare nel rispetto delle specifiche tecniche, delle norme nazionali di sicurezza e delle condizioni stabilite dai rispettivi certificati di sicurezza". Perché il gestore dell'infrastruttura non ha fermato il trasporto merci pericolose in capo a Trenitalia, che non era stata in grado di fornire un dossier di sicurezza, un dossier tecnico, una valutazione dei rischi? Perché non l'ha fatto? E' previsto che nel sistema di gestione del gestore si tenga conto degli effetti svolti dalle imprese ferroviarie sulla propria rete. Lo prescrive la normativa comunitaria del 2004, trasfusa nella 162 del 2007. "Scopo del certificato di sicurezza" - sto sempre leggendo la normativa comunitaria, sono all'articolo 10 - "è fornire la prova" - fornire la prova, fornire la prova - "che l'impresa ferroviaria ha elaborato un proprio sistema di gestione della sicurezza ed è pertanto in grado di soddisfare questi requisiti di sicurezza, ai fini del controllo dei rischi e del funzionamento sicuro sulla rete". Ma di tutti i carri, perché quelli che vengono dall'estero non è che volano o hanno una presunzione di... non lo so, non lo so qual è la differenza, Presidente. Anzi, semmai quelli di Trenitalia erano molto più sicuri di questi catorci che venivano noleggiati all'estero. Perché

proprio su quelli che davano più pericolo, più rischio, si è mancato completamente di porre l'attenzione? Lettera B, paragrafo 2: "La certificazione comprende la certificazione che attesta l'accettazione delle misure adottate dall'impresa ferroviaria per soddisfare i requisiti specifici necessari per la sicurezza del funzionamento sulla rete in questione". Quindi R.F.I., Direzione tecnica Cesifer, quando ha rilasciato i certificati di sicurezza a Trenitalia anche per il trasporto merci pericolose, ha attestato, ha certificato che l'impresa ferroviaria aveva posto in essere tutte le condizioni di sicurezza imposte dalla 13 del 2001. Ma se non c'è nulla. Non doveva essere rilasciato. Il certificato di sicurezza per il trasporto merci pericolose a Trenitalia non andava rilasciato. Non hai i mezzi, non hai le cisterne, ti astieni dall'attività pericolosa. Oppure li cerchi da un fornitore qualificato, gli fai un bel dossier di sicurezza, in cui mi dici che materiale rotabile noleggi, tutti i componenti, le manutenzioni, tutto quello che ho detto finora, me lo documenti, me lo dimostri, perché io quando ti rilascio il certificato di sicurezza attesto l'accettazione delle misure adottate dall'impresa ferroviaria. Quindi R.F.I. ha accettato l'assenza di misure adottate dall'impresa ferroviaria. Gli ha dato, sì, okay, ti rilascio il certificato di sicurezza per le merci pericolose e

attesto che sto accettando che tu lo effettuerai in assenza di tutti i requisiti che io ho imposto normativamente con la 13 del 2001, che la normativa del 2004 ha imposto con la numero 49, che il legislatore italiano ha attuato con la 162 del 2007 in Italia.

E' possibile, oltre a tutte queste enormi mancanze, che sulla rete ferroviaria nazionale circolassero treni di cui il gestore non sapeva nulla? Ma non sapeva nulla non solo dal punto di vista tecnico, strutturale, storico, vita e via dicendo; non sapeva nulla neanche dal punto di vista di una omologazione e immatricolazione. Poi su questo argomento tornerà il mio collega. Però voglio farvi vedere cosa c'è scritto nei certificati di sicurezza che R.F.I. rilascia a Trenitalia. Ne abbiamo alcuni. Abbiamo il numero 2 del 2000, il 74 del 2006, il 76 del 2006, il 123 del 2008, il 129 del 2008. Quindi le occasioni erano state molte per verificare prima di attestare che R.F.I. accettava le misure poste in essere da Trenitalia, ossia nessuna, per lo specifico servizio trasporto merci pericolose. Leggiamo velocissimamente quella del 2000. Già si diceva: "L'impresa ferroviaria è responsabile, ai fini della sicurezza della circolazione, della congruità tra le risorse disponibili, in termini di personale e di materiale rotabile, e la quantità di treni da effettuare nel rispetto delle norme, disposizioni e prescrizioni in vigore". Il 74 del 2006, andiamo a tempi

più recenti, certificato di sicurezza numero 74 del 2006 a Trenitalia S.p.A., "valido per il servizio di trasporti merci e passeggeri espletati con le linee e con le limitazioni descritte in allegato", perché R.F.I. nel momento in cui rilascia il certificato di sicurezza sulla base del dossier di sicurezza con cui l'impresa descrive che materiale rotabile utilizza e via dicendo, può disporre, sì, ti rilascio il certificato ma ti do delle limitazioni, ad esempio "non hai materiale tracciato, vai piano". Tant'è che nel riquadro, se voi vedete, in cui viene indicato per cosa vale il certificato di sicurezza, l'ultimo requisito nel riquadro dice "valido per il materiale rotabile riconosciuto conforme dal gestore dell'infrastruttura". E allora due sono le cose: o R.F.I. ha accettato il materiale rotabile utilizzato da Trenitalia al buio, o Trenitalia ha carpito questo certificato di sicurezza senza far sapere al gestore con quale tipo di treni l'avrebbe poi attuato, ma è un po' un paradosso perché Trenitalia non ha carri merci per il trasporto di merci pericolose; ha chiesto le tracce ad R.F.I., quindi pensare che R.F.I. non sapesse che Trenitalia chiedeva di trasportare merci pericolose è un paradosso, perché Trenitalia la traccia la chiede a R.F.I.; R.F.I. gli ha detto "sì, signor Trenitalia ha il 50321" - non mi ricordo il numero del treno - "puoi partire da Trecate e arrivare a Gricignano il 29 giugno

con questi orari". Quindi il certificato di sicurezza valido per il materiale riconosciuto conforme dal gestore dell'infrastruttura. Come ha fatto a rilasciare questo certificato per un materiale rotabile di cui neanche Trenitalia sapeva nulla? Come faceva a saperne nulla R.F.I.? Qual è il materiale riconosciuto conforme dal gestore dell'infrastruttura? C'è una noticina. Andiamola a leggere. "Il materiale riconosciuto conforme dal gestore dell'infrastruttura si intende esclusivamente" - esclusivamente - "quello presente nelle banche dati del gestore dell'infrastruttura". Siamo al 2006. Le STI, il RIV, la circolabilità, sono tutte norme che già esistono. Eppure il gestore pretende di riconoscere conforme un materiale esclusivamente iscritto nelle banche dati del gestore. Quindi lo vuole un controllo sul materiale, se dice nel certificato "questo vale solo per i materiali che ho iscritto nella mia banca dati". Andiamo a vedere se nel 2008 ricorre ancora questa richiesta. Nel 76 del 2006 ancora c'è. Leggiamo il 123 del 2008. Vogliamo leggere l'ultimo, il 129 del 2008? Tanto sono tutti uguali. Questo è l'ultimo. "A Trenitalia S.p.A. Ai fini dell'accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale" - perché questo serve per circolare - "valido per i servizi di trasporto merci e passeggeri" - quindi nessuna restrizione al servizio trasporto merci - "valido per il materiale rotabile

riconosciuto conforme dal gestore dell'infrastruttura". Qual è il materiale rotabile riconosciuto conforme dal gestore dell'infrastruttura? Si intende esclusivamente quello presente nelle banche dati del gestore dell'infrastruttura. Quindi una iscrizione, omologazione, un cabotaggio, chiamatela come volete. Il gestore lo pretende e lo documenta se il certificato di sicurezza vale solo per il materiale rotabile riconosciuto conforme dal gestore e tale è solo quello che il gestore ha inserito nelle proprie banche dati. Ma come è possibile fare andare in giro allora un carro, un treno, dieci, venti treni, non lo so quanti erano, e non so quindi quanti carri, in giro per l'infrastruttura ferroviaria e con tanto di certificazione di sicurezza in cui R.F.I., lo dice la norma, attesta di avere accettato le caratteristiche di sicurezza impostate dall'impresa ferroviaria, se di questo materiale rotabile nessuno sapeva nulla, ma nessuno in tutta la catena? F.S. Logistica l'ha noleggiato al buio, "tanto è come affittare una macchina", ci ha detto il teste Vicino, "per noi è la stessa attività che facciamo, quella che facciamo è come se dobbiamo noleggiare una macchina". Bene. Ma è stato noleggiato da un'impresa ferroviaria quantomeno? Ci basiamo sulla certificazione dell'impresa ferroviaria. Se proprio siamo fortunati c'è almeno quella. No, noleggiata da un detentore privato, non

certificato. Preso in carico da F.S. Logistica, che non lo guarda, non chiede nulla. Che lo dà a Trenitalia, che non sa nulla, che lo mette sull'infrastruttura gestita da R.F.I., che rilascia il certificato di sicurezza senza chiedere l'iscrizione in banche dati, senza verificarlo, senza verificare che nelle procedure di sicurezza previste dall'impresa vi sia stata attuazione con procedure concrete. Questo treno è entrato potremmo dire clandestinamente.

Andiamo nello specifico, come avevo detto avrei fatto poi un breve ritorno ai piani di sicurezza per arrivare a quello del 2009. Il piano di sicurezza di Trenitalia dell'anno 2009 continua ad evidenziare le carenze nel controllo delle manutenzioni: "Non è stata programmata alcuna attività di audit su operazioni di manutenzione correttiva preventiva svolta da terzi e collegata alla sicurezza d'esercizio". Sto leggendo a pagina 15 del Piano di sicurezza Trenitalia del 2009, che si diceva, si autodiceva "non è programmata nessuna attività su operazioni di manutenzione correttiva preventiva svolta da terzi e collegata alla sicurezza". Riferimento alla norma. Non conformità 2. Casi di mancata rintracciabilità delle operazioni di manutenzione. Quindi era sentito il problema in Trenitalia se addirittura si prevedevano i piani di sicurezza: attenzione, c'è qualche treno di cui non sappiamo nulla, attenzione, abbiamo rilevato, abbiamo

già rilevato qualche caso di non conformità. Casi di mancata tracciabilità. E questo non è un elemento di pericolo? Non è un elemento che doveva dire: attenzione, fermi tutti, lo valutiamo questo rischio? Visto che il pericolo è già individuato lo vogliamo valutare che cosa vuol dire non sapere nulla delle attività manutentive? Ad esempio, ma non solo, perché è vero, non bisognava solo farlo per le merci pericolose. Questo processo si occupa di questo. Non bisognava porre in essere delle azioni correttive, come'è previsto in queste stesse procedure? E quali sono le azioni correttive? Andare a controllare. Tra l'altro tutte queste belle procedure erano note e comunicate a tutti i livelli aziendali. Se noi guardiamo la lista di distribuzione dei documenti relativi alle procedure connesse col sistema di gestione, quindi connesse con la possibilità di mantenere il certificato di sicurezza, vengono sempre comunicate all'amministratore delegato, a tutte le direzioni. Pagina 5 di 10. "Ferrovie dello Stato S.p.A., signor Presidente ed amministratore delegato, direttore centrale legale, direttore centrale audit, direttore generale di gruppo per le risorse umane, direttore legale lavoro, direttore pianificazione e politiche di gestione". Trenitalia non attua nulla di ciò che è previsto negli S.G.S. R.F.I. consente a Trenitalia di operare nonostante queste carenze nel sistema di gestione della sicurezza. La

capogruppo aveva emanato degli obiettivi in materia di sicurezza, completamente disattesi, ed aveva poteri ispettivi e di audit. Abbiamo sentito sia il teste Braccialarghe che la teste Vari. Il teste Braccialarghe ha cercato di limitare i poteri connessi alla capogruppo dicendo "ma noi avevamo poteri, sì, di vigilanza e di audit in materia di sicurezza del lavoro". Benissimo. Ma perché portare un treno non è una sicurezza del lavoro? In ogni caso abbiamo sentito la teste Vari, se non sbaglio Alessandra Vari, che ci ha detto "no, no, ma F.S. Holding faceva anche audit in materia di sicurezza d'esercizio". Ebbene, in uno di questi audit congiunti che F.S. Holding ha fatto in Trenitalia per la verifica della sicurezza d'esercizio, quindi strettamente connesso agli S.G.S. e all'attuazione di quanto previsto nella 162 del 2007, qualcuno ha mai evidenziato, segnalato, cercato di porre rimedio a tutte queste gravi mancanze scritte nei documenti ricevuti da Ferrovie dello Stato S.p.A., soprattutto visto che per quanto riguarda un intero settore rimasto al buio e sotto traccia delle merci pericolose c'era da comprare i carri, che Trenitalia non poteva fare per autonoma scelta? Poi lo vedremo lo studio del 2006 di cui ci ha parlato anche poi il teste Guidi. Era tutto pronto. C'era il *business plan*, era tutto pronto, ma poi si è fermato perché c'era da prendere decisioni relative agli investimenti molto costosi,

perché c'era da comprare i carri. Guardatela l'altra pecca, se vogliamo chiamarla così. Procedura del sistema di gestione della sicurezza. Qui andiamo proprio al cuore. Individuazione dei pericoli e minimizzazione dei rischi. Abbiamo già visto tutte le omissioni che ho elencato finora. Individuazione dei pericoli e minimizzazione dei rischi. Sub-allegato 2 alla CCS 19AD del 03 marzo 2004. Trenitalia scrive all'assistente dell'amministratore delegato, alla direzione centrale legale, quindi parliamo di una direzione centrale di F.S. Holding. A pagina 4, Divisione cargo, Divisione cargo sicurezza di sistema. Quindi è inviata a tutti i soggetti coinvolti nella individuazione dei pericoli e minimizzazione dei rischi. E' inviata poi anche a Ferrovie dello Stato S.p.A., signori Presidente e Amministratore delegato, direttore centrale audit, perché la S.p.A., la Holding effettuava, doveva - vedremo - per missione di responsabilità effettuare audit in materia di sicurezza del lavoro e sicurezza di esercizio. E ci ha detto Braccialarghe che lo faceva in materia di sicurezza del lavoro, Vari che lo faceva anche in materia di sicurezza dell'esercizio. Poteva farle in qualsiasi attività ritenesse necessaria, F.S. Holding, delle verifiche ispettive in Trenitalia ed R.F.I. Ed è per questo che viene inviata la procedura per l'individuazione dei pericoli e la minimizzazione dei

rischi anche alla F.S. Holding.

Definizioni di incidente. Pagina 8. L'incidente... va beh, fa un esempio banale: "Alcuni tipi di incidente presenti nel trasporto ferroviario sono urti, svii e incendi". Tanto per l'imprevedibilità. "L'incidente ha una potenzialità diretta di arrecare lesioni alle persone, senza passare attraverso altri eventi successivi". Qui sta dicendo: uno svio è capace da solo di arrecare danni alle persone, non c'è bisogno che allo svio segua il ribaltamento, il trascinamento, l'urto; quelle sono conseguenze che, legate e contingenti al fattore scatenante, che è sempre uno ed uno solo ed è lo svio, comportano poi le conseguenze nel caso concreto". Ma Trenitalia se lo dice da sola. Ecco quello che diceva stamattina il collega della improbabilità di ricorrere a questo artificio per dire che l'evento era imprevedibile perché non c'era mai stato uno svio dovuto alla rottura dell'assile in quel punto, di un treno che andava a 94 chilometri orari, che ha percorso altri 250 metri trascinato dalla locomotiva, che si è sganciato dal resto del convoglio, in cui la prima cisterna si è ribaltata, che ancora trascinata ha impattato su un ente, zampa o picchetto che sia, che ha procurato uno squarcio nel serbatoio, che poi ha causato un incendio e un'esplosione. Eh, grazie. Facile leggerla così per dire "oh, era imprevedibile". Loro stessi si dicono:

"L'incidente ha una potenzialità diretta di arrecare danni, senza passare attraverso altri eventi successivi. L'esito effettivo di un incidente in termini di tipologia ed entità delle lesioni eventualmente prodotte dipende di solito da numerosi fattori contingenti e specifici del singolo caso", di cui non ce ne frega niente. "L'incidente ha da solo la potenzialità di arrecare danno". Tutto quello che succede dopo, vedi trascinarsi, ribaltamento e via dicendo, è legato a fattori del singolo caso che non devono essere presi in considerazione. La causa scatenante dell'incidente, da sola, lo svio, è potenzialmente idonea a produrre morti. "Con il termine "persone" si intendono i passeggeri, il personale Trenitalia, gli addetti di altre imprese operanti nel sedime ferroviario, nonché la popolazione in generale non appartenente alle categorie sopra indicate, ma comunque coinvolta in incidenti ferroviari". E' un incidente previsto, Presidente, quello che è accaduto a Viareggio. Ovvio, non nella metrica, la velocità, gli spazi. Ma questo è assurdo. E' Trenitalia che nella procedura che riguarda solo e soltanto questo, individuazione dei pericoli e minimizzazione dei rischi, dice: guardate che l'incidente da solo è capace di conseguenze inimmaginabili, senza che io stia a cercare di immaginare quali sono le altre concomitanze che si possono verificare, che comunque si possono verificare e

che riguardano la sicurezza di passeggeri, personale e terzi. Anche il personale, Presidente, perché da un incidente sul lavoro ne è derivata la morte di altre persone.

L'attività. Vediamo come veniva condotta questa individuazione dei pericoli e minimizzazione dei rischi. E vi segnalo già la prima lacuna. Ha accennato poco fa il collega, ce ne ha parlato nel dettaglio il collegio di ingegneri Carcassi, Mossa Verre e Marotta, che sono specialisti del settore, si occupano di sicurezza, di installazioni industriali. "L'analisi del rischio legata all'esercizio ferroviario di Trenitalia si basa sull'ampia disponibilità di dati storici relativi ad incidenti connessi al trasporto ferroviario catalogati nella BD e nella BDS, gestiti e realizzati prima da F.S. e poi da R.F.I.". Questo è un errore, Presidente. Nella valutazione dei rischi, ce l'hanno detto gli esperti, è un errore clamoroso non prendere l'incidentalità intesa come dato storico conosciuto ed applicabile al sistema, ad un sistema omologo paragonabile. Ma se accade un incidente mostruoso in Germania, poniamo come quello di Viareggio, speriamo di no, parlo per assurdo ovviamente, e noi al di qua della frontiera diciamo "siccome sulla mia rete non è mai successo, per me è un evento inverosimile"? Questo è quello che fa Trenitalia. Questo è quello che fa R.F.I. Conta solo quello che è successo

in casa propria. Poi vedremo anche sull'affidabilità di questa banca dati, vi farò vedere un caso un po' singolare di panni sporchi lavati in casa propria. Vedremo poi quanta affidabilità dà questa banca dati. E non guardi al dato storico conosciuto, conoscibile nella tua branca di esperienza, nella tua branca di attività lavorativa? Questo è palesemente non conforme alla metodica che va utilizzata nell'analisi del rischio. Abbiamo sentito Carcassi: "Si studiano all'università i casi tipo su cui poi si calzano le valutazioni dei rischi". E ci ha fatto il famoso esempio di Mississauga, che è nei libri di storia dell'ingegneria. Però no, quello no, è in Canada quindi io non lo considero. Tutti quelli successi in Svizzera, in Danimarca, in Germania, la circolare dell'EBA del 2007 che parlava di svii per assili marci mascherati con un po' di vernice, tutto quello, siccome non è nella banca dati di R.F.I., io non lo guardo. E quindi baso la individuazione dei pericoli che devo fare nel trasporto merci, in questo caso pericolose, sul nulla, perché siccome è successo fuori dal confine, a me non è mai successo, io non lo indico, non lo valuto e dico: siccome non c'era nessun pericolo, perché non si è mai verificato, non faccio la valutazione dei rischi. E' come, Presidente, se in un processo a carico di un imprenditore, un grandissimo imprenditore edile, per la morte di un operaio cadutogli dal ponte,

venisse qui a dirvi "ma Presidente, ma che volete, io ho cinquecento dipendenti, non me ne è mai caduto uno dal ponte, non ho fatto la valutazione dei rischi in quel cantiere; non mi è mai caduto un lavoratore, quindi per me il pericolo di caduta è inverosimile, io nella mia banca dati, nei registri non ho neanche un morto caduto dal ponte, non ho fatto la valutazione dei rischi; mi è caduto uno dal ponte, ma è inverosimile per me perché non avevo mai avuto un caduto dal ponte". Uguale, stesso discorso. La conferma al 5.2.1: "L'obiettivo dell'analisi storica" - andate a vedere l'analisi storica che cos'è, ve l'hanno descritta Carcassi, Mossa Verre e Marotta - "è la determinazione dei parametri di riferimento storici per gli incidenti, a partire dalle considerazioni del paragrafo precedente" - quindi sulle banche dati di casa nostra - "è il procedimento di analisi storica degli incidenti avvenuti nel trasporto ferroviario italiano". Ma perché? Tra l'altro hai noleggiato materiale tedesco, tra l'altro hai noleggiato materiale di una multinazionale che vive e noleggia dalla Germania, guarda un po' proprio la Germania, la cui autorità di sicurezza aveva allertato tutti: attenzione, viaggiano carri marci, mascherati con la vernice colorata. Visto che noleggi in Germania vai a guardare almeno la Germania. C'erano precedenti che ti potevano allarmare? Ah, caspita! La stessa EBA l'aveva detto nel 2007. 7 deragliamenti, tutti

dovuti a cedimento improvviso dell'assile. Torno al punto di prima. In realtà sto andando avanti, ma lo stesso documento va a specificare che cosa si intende per "incidente". Quindi incidente è già di per sé capace di produrre conseguenze disastrose. Non mi interessano tutte le concomitanze. 5.2.1.1, pagina 12 dello stesso documento di individuazione dei pericoli: "La definizione adottata contiene come elemento distintivo la capacità di generare direttamente conseguenze sulle persone". La capacità di generarle. "Non è quindi essenziale che a seguito di un incidente si siano manifestate conseguenze sulle persone, ma è essenziale che esso ne abbia avuto la potenzialità diretta". Lo svio è un incidente, Presidente. Non è necessario che nei precedenti svii si siano verificati morti, distruzioni, bombe. Non è necessario. Uno svio è di per sé capace di produrre tutto questo. Basta la capacità di generarlo per inserirlo in una banca dati di allarme e conseguente adozione di cautele volte ad evitarne il ripetersi. Non si può cercare di inserire le cautele volte ad evitare il ripetersi solo quando il centocinquantésimo svio ha prodotto il morto, quando gli altri centoquarantanove avevano comunque avuto la capacità di generare direttamente conseguenze sulle persone. Sta scritto qui. Lo sanno, lo sanno, lo sapevano, lo scrivevano. "Nella pratica si osserva infatti che l'entità delle conseguenze

di un incidente dipende, a volte in modo rilevante, da numerosi fattori contingenti e specifici del singolo caso spesso difficilmente prevedibili a priori". Ma non ci deve interessare. Questo stanno dicendo. Basta la capacità. Tutte le concomitanze non le possiamo prevedere, è ovvio. Non mi puoi venire a dire dopo l'incidente "eh, ma tutte quelle concomitanze erano imprevedibili". Tant'è che le definizioni adottate permettono di prendere in considerazione tutti i casi codificati come incidenti nelle banche dati BD e BDS. Quindi tutti gli svii andavano valutati. "E uno svio" - abbiamo sentito di che numeri parliamo, è venuto a dirci l'ingegner Resta - "è un evento inverosimile", Resta, per dirci che non doveva effettuarsi la valutazione dei rischi, quindi è giusto così, Trenitalia ed R.F.I. hanno fatto bene a non fare valutazioni del rischio perché l'evento era inverosimile. E' venuto a dirci "sì"... tutti gli svii di cui ci ha parlato l'Agenzia, quelli in Canada, ne abbiamo decine, ne ha presi alcuni, di cui sono stati anche proiettati i dettagli, per dire "sì ma qui non c'era l'RTB, sì ma qui il carro aveva un carico assiale diverso". Ma che vuol dire? Sviano i treni senza RTB, sviano i treni con gli RTB. Lo svio è un evento scontato per un treno, Presidente. Lo svio, il deragliamento è un evento scontato, ed è quello, ed è quello l'incidente da prendere in considerazione. Lo

dicono loro. "Vanno presi in considerazione tutti i casi codificati come incidenti". Quindi ogni svio. E' ovvio che se mi vai a cercare solo gli eventi identici mi dici che è inverosimile, perché è difficile trovarne di identici. Ma non serve l'evento identico, basta la potenzialità. Sta scritto qui. E l'ingegner Resta è venuto a dirci che l'evento di Viareggio, siccome è catalogabile come "inverosimile", se voi andate a vedere la matrice dei rischi della 50126, l'evento inverosimile non comporta l'obbligo di adottare delle azioni preventive. Quindi serviva, serviva portarlo nella classificazione "inverosimile", perché solo portandolo nella classificazione di "evento inverosimile" si consentiva di dimostrare oggi che una valutazione dei rischi non sarebbe stata necessaria. Ma non è così, Presidente. Ed è R.F.I. stessa che lo dice. R.F.I. stessa lo dice, nelle linee guida. Per elaborare il documento di identificazione dei pericoli e minimizzazione dei rischi, se voi andate a pagina 8, alla fine di pagina 8, richiama disposizioni di R.F.I. precedenti, con riferimento alla 51 del 2007, "un pericolo è inverosimile solo se è estremamente improbabile che si verifichi e si assume che esso non possa verificarsi" - "non possa verificarsi" - "ciò implica tra l'altro che un pericolo possa essere considerato inverosimile solo qualora non si sia mai verificato". E quindi R.F.I. che dice nelle linee guida?

"Pertanto la classificazione di frequenza inverosimile non verrà utilizzata", perché non esiste inverosimile. E' R.F.I. che lo dice. Per essere inverosimile non deve essere mai successo, ma al mondo, non sulla rete R.F.I. Non deve essere mai successo al mondo. "Pertanto inverosimile non verrà utilizzata". Quindi cosa vuol dire "inverosimile non verrà mai utilizzata"? Andate a vedere la matrice dei rischi. Anzi, è riportata anche in questo documento. Si rifà comunque alla 50126. A pagina 10 c'è la matrice dei rischi. L'evento inverosimile catastrofico è tollerabile. Per questo serviva cercare di dimostrarvi oggi, ma questo andava fatto in una valutazione dei rischi qualche anno fa, perché va fatta prima e deve essere un processo documentato e verificabile. Non c'è, non è stato fatto. Oggi si viene a dire: comunque, anche se l'avessimo fatto, siccome l'evento era inverosimile non avremmo comunque dovuto porre in essere nessuna attività volta a mitigarne la possibilità di verifica, o meglio, a ridurre la possibilità di verifica. Ma l'evento inverosimile non va utilizzato. E come lei vede da questa tabella, soltanto l'inverosimile avrebbe consentito di poter sostenere che è tollerabile, tollerabile che comunque non è in linea con i parametri normativi della 13/2001, perché la 13/2001 dice: comunque tutti gli eventi devono portare alla classificazione di trascurabile; finché non

raggiungi il livello trascurabile devi continuare a porre in essere tutte le azioni volte a ridurre la possibilità di verificarsi di quell'evento; finché non arrivi all'azzurro, finché non arrivi a trascurabile, devi continuare a lavorare per migliorare la sicurezza e cercare di porre in essere tutte le cautele suggerite dalla pratica e dalla tecnica per evitare l'evento. Quindi anche volendolo ipotizzare inverosimile, cosa che R.F.I. non consente e che la storia non consente, comunque non è trascurabile, l'evento catastrofico, perché sul catastrofico non c'è dubbio. L'evento che si è verificato al più, ma a voler essere molto, molto, ma molto generosi, è improbabile. Improbabile. "Improbabile che si verifichi ma possibile". Pagina 9. "Si assume che l'evento pericoloso può eccezionalmente verificarsi". Abbiamo sentito di centinaia di svii. Vediamo cosa dice: "Remoto. Probabile che si verifichi qualche volta durante la vita del sistema". Quindi durante la vita del sistema, da quando esiste la banca dati, negli ultimi dieci abbiamo sentito di quante decine di svii ci sono stati, direi che è più remoto che improbabile, perché eccezionalmente verificarsi, le decine e decine di svii non possiamo definirle casi eccezionali. Parliamo di decine di svii. Chiovelli, sentito qui, ha parlato di centocinquanta svii negli ultimi dieci anni. Centocinquanta svii negli ultimi dieci anni. Lo vogliamo

dire eccezionale? Secondo me è remoto: probabile che si verifichi qualche volta nella vita del sistema. Torno alla scheda. Remoto, catastrofico e comunque indesiderabile. Quindi comunque vogliamo dare per buono non l'ipotesi remoto ma l'ipotesi più favore all'impresa ferroviaria e al gestore? Cataloghiamo come improbabile, visto che inverosimile non va utilizzato perché è R.F.I. che lo dice. Improbabile, catastrofico e comunque indesiderabile, ossia la peggiore classificazione possibile. Indesiderabile vuol dire che devi immediatamente attivarti, con urgenza, per porre in essere tutto ciò che la cautela, la scienza e la pratica ti consente di effettuare per quantomeno mitigare la probabilità che si verifichi l'evento. Vediamo se si poteva fare qualcosa, magari facendo quei controlli che la 13 del 2001 imponeva in capo al gestore, sui controlli che il gestore doveva fare sull'impresa ferroviaria, che gli chiedeva di effettuare il servizio di trasporto merci pericolose, e che R.F.I. gli ha concesso con il certificato di sicurezza per tutti i tipi di trasporto, e nella cui certificazione si diceva "te lo rilascio perché accetto, attesto che sto accettando le impostazioni di sicurezza che tu hai adottato all'interno dell'impresa ferroviaria, le accetto senza conoscere il materiale rotabile", il che è già una violazione della normativa 13/2001. Gli allarmi sulla mancanza di tracciabilità ve

li ho letti poco fa, sia da R.F.I. nel 2006, R.F.I. 2007, Agenzia Nazionale nel 2008, Piani di sicurezza Trenitalia nel 2004, 2005, 2006, 2007, 2008 e 2009, evidenziavano i problemi sulla manutenzione e sui casi di mancata tracciabilità. Ce li ricordiamo ancora tutti. Bene, sentiamo allora l'ingegner Resta, consulente della Difesa, su questo aspetto cosa ci ha risposto. E' emblematico. Pagina 299. Stiamo parlando della riduzione di velocità imposta dopo Viareggio su tutti gli assili non tracciati. Quindi tutti gli assili di cui non si conosceva la storia, le manutenzioni e via dicendo, devono viaggiare a 60 all'ora. Questa è la prescrizione. C'era la disputa: sì, ma andare più piano è più pericoloso. E va bene. La domanda che gli faccio, che gli facciamo: "Ma da quando è stata ridotta la velocità ad oggi, sono passati sette anni, è al corrente di pericoli o incidenti causati dalla riduzione di velocità"? "A quello che mi risulta no", ovviamente. E poi continua: "Immagino che sia stata fatta una valutazione del rischio in quell'istante" - quindi per decidere di mandare il treno a 60 all'ora - "e l'assile, quindi la valutazione sull'assile non tracciato ha predominato rispetto a quello che era un aumento del rischio dovuto alla velocità". Quindi hanno fatto la valutazione del rischio e la conoscenza del fatto che c'erano assili non tracciati è stata preponderante sull'eventuale aumento

del rischio dovuto a riduzione di velocità - lasciamo stare - quindi abbassando la velocità è aumentato il rischio, dice Resta. "Però dovevo verificare gli assili e quindi in qualche maniera dovevo controllare quello". Quindi c'era un rischio sugli assili che era considerato maggiore rispetto a quello sulla velocità. Benissimo. Ma questo si poteva fare anche prima, perché tu gli assili, il materiale rotabile, lo dovevi comunicare, per disposto normativo della 13/2001, al gestore. Ti saresti accorto che chiedevi di circolare con pezzi di cui non sapevi nulla, quindi ti saresti accorto che avevi treni macchiati, viziati dalla mancanza di tracciabilità. E questa valutazione che dice Resta: si avranno fatto una valutazione del rischio, presenza di assili non tracciati, pericolo X, riduzione di velocità, comunque arrivo alla conclusione che mi conviene andare più piano perché il rischio di assili non tracciati è maggiore rispetto a quello poi presunto, perché nessuno ce l'ha mai dimostrato, che potrebbe derivare da una riduzione indiscriminata di velocità. All'esito di queste valutazioni si è deciso di aumentare la sicurezza abbassando la velocità dei treni. Bene, poteva essere fatto prima, perché la non tracciabilità era un campanello d'allarme che suonava dal 2004 in Trenitalia, che suonava dal 2006-2007 in R.F.I., che subentrando l'Agenzia ha continuato a suonare nel 2008. Vediamo come

la chiama infatti questa riduzione di velocità R.F.I. In seguito al provvedimento dell'Agencia che, valutato il rischio di assili non tracciati e fatta quindi una complessiva valutazione, ha deciso che per aumentare la sicurezza si doveva abbassare la velocità, R.F.I. emana la prescrizione. Documento R.F.I... va beh, il protocollo è lunghissimo, comunque dell'11 dicembre 2009: "Misure mitigative". Quindi quando si arriva ad imporre l'abbassamento della velocità R.F.I. la chiama "misura mitigativa". Perché non l'ha chiamata "misura di accrescimento del rischio"? Siccome siamo dei pazzi sadici e vogliamo aumentare il rischio, vi diciamo di andare più piano. "Misura mitigativa" la chiama la riduzione della velocità, anche R.F.I. "Si comunica che" - pagina 2 - "a partire dal 13 dicembre 2009 i treni aventi in composizione ferrocisterne adibite al trasporto merci pericolose, per le quali non siano ancora stati acquisiti dalle imprese ferroviarie i dati relativi alla tracciabilità degli assili, non dovranno superare la velocità di 60 chilometri orari". Non è finita. Andiamo a vedere il provvedimento dell'Agencia che imponeva al gestore di adottare questa misura mitigativa. Il provvedimento dell'Agencia è del 26 novembre 2009, sulla cui base poi R.F.I. ha imposto, nella persona dell'ingegner Costa, direzione tecnica, la riduzione di velocità a tutti i convogli che avevano in composizione

materiali rotabili non tracciati. L'Agenzia nel prescrivere l'adozione di questa misura in chiusura dice: "Il gestore della rete vorrà effettuare" - le ultime due righe - "un'analisi mirata a verificare l'opportunità di eventuali misure correttive o integrative a questa riduzione di velocità". Bene. In sette anni R.F.I., adeguandosi a questa imposizione dell'Agenzia, ha segnalato la necessità di riportare la velocità a 80, a 90, a 100, o di introdurre ulteriori correzioni, visto che ci hanno detto "no, ma andare più piano è pericoloso". Bene. Ma l'Agenzia ti diceva: fai andare più piano i treni di cui non sai nulla e attua, adotta un'analisi mirata a verificare l'opportunità di eventuali correzioni o integrazioni. R.F.I. non ha mai fatto nulla, non ha mai segnalato nulla, perché non è vero che andare più piano è più pericoloso, altrimenti R.F.I. avrebbe detto "sì, andiamo più piano ma facciamo i treni solo di quattro vagoni"... non lo so, qualsiasi cosa, qualsiasi integrazione o correzione. Non esiste, non è esistita, perché non è vero che andare a 60 all'ora è più pericoloso che andare a 100. Dov'è lo studio che valterebbe - come ci dice Resta o come si è sostenuto in qualche domanda durante esame e controesame - dov'è lo studio che valuta per poter consentire di permettersi di dire davanti a un Tribunale che andare più piano è più pericoloso? A caso, perché non c'è uno studio. R.F.I. non

ha fatto nessuno studio per poter sostenere qui che andare più piano è più pericoloso. Se l'avesse fatto e avesse avuto evidenza di questa maggiore pericolosità della velocità, dov'è allora la misura correttiva, la misura correttiva, la soluzione alternativa, integrativa o correttiva a quella di andare a 60 all'ora? Se hai fatto lo studio e ti è emerso che davvero è più pericoloso - ma non l'hai fatto, non è vero, lo dici solo perché ti vuoi tirar fuori dai guai - se l'hai fatto questo studio, dov'è allora la soluzione proposta come integrazione e correzione a questa di andare a 60 all'ora? Perché non è mai stato proposto di alzare la velocità o di affiancare la riduzione di velocità a qualsiasi altra misura?

P.M. DOTT. AMODEO - Presidente, il tema della velocità sarà trattato diciamo in maniera estesa. Mi ricollego solo a quello che dice il collega, ma non sono pochi i provvedimenti con cui R.F.I. ha disposto limitazioni locali della velocità. Quindi abbiamo visto il provvedimento R.F.I. DTC A00111P - queste sigle che ci fanno impazzire - 2009 2585 del 03/09/2009, a firma del direttore della direzione tecnica Giovanni Costa. Con questo fu stabilito il limite di 50 chilometri orari nella stazione di Viareggio per i soli treni aventi in composizione carri contenenti merci pericolose. Abbiamo visto le disposizioni impartite dalla A.N.S.F. con nota

043809 del 26/08/2009 e numero 0684609 del 26/11/2009. A seguito di questa disposizione è intervenuto ancora il provvedimento di R.F.I. DTC A0011P2009 3816 dell'11/12/2009, sempre a firma del direttore della direzione tecnica Giovanni Costa, con cui è stato stabilito il limite di 60 chilometri orari nell'ambito delle stazioni a partire dal 13/12/2009 per i treni aventi diciamo assili non tracciati. Ma ne esistono altri ancora. Il direttore della direzione tecnica Giovanni Costa ha stabilito il limite di velocità di 60 chilometri orari per la circolazione di treni trasportanti merci pericolose, trainati da mezzi non attrezzati con sistemi di sicurezza SSB SSC BL3, sulla tratta San Nazzaro-Torre Betti, con un provvedimento siglato R.F.I. DTC A010 2009 3957 del 22/12/2009 e quasi uguale sigla del 29/10/2010. La ripeto per essere più precisi: R.F.I. DTC A0010 P2010 498 del 29/2010. Ancora, ha stabilito altresì l'abbassamento del limite di velocità di 60 chilometri all'ora per la circolazione di treni trasportanti merci pericolose, sempre con treni non attrezzati dal sistema SSB SSC, sulla tratta Termoli-Guglionesi, questo con provvedimento R.F.I. DTC CA001 2009 2819 del 24/09/2009. Ha altresì ancora stabilito il limite di velocità, abbassando il limite di velocità di 60 chilometri all'ora per la circolazione di treni trasportanti merci pericolose con mezzi non attrezzati con SSB, per i tratti

di linea Vercelli-Bivio Sesia, Torre Betti-San Nazzaro, Piadena-Casalmaggiore, Gela-Lentini Diramazione, con provvedimenti R.F.I. DTC A0010 2009 2508 del 07/08/2009. Ancora, R.F.I. DTC A0010 P2009 002583 del 21/08/2009. Ancora R.F.I. DTC A0010 P2009 2484 del 06/08/2009. E infine R.F.I. DTC A0011 P2009 3326 del 24/11/2009. Provvedimenti assolutamente giusti e condivisibili, e questo lo dico senza ironia. Quello che sto per dire invece adesso lo dico con ironia: provvedimenti assolutamente criminosi, alla luce di tutti quei tecnici che sono venuti qua dentro a dirci che l'abbassamento di velocità è un elemento di aumento del rischio. Se questo fosse vero, tutti questi numerosi provvedimenti citati sarebbero tutti provvedimenti criminosi. Chiedo scusa, ridò la parola al collega.

PRESIDENTE - Volevamo sapere, c'è un programma, Pubblico Ministero...

P.M. DOTT. AMODEO - Allora...

PRESIDENTE - ...in termini di argomenti da anticipare, così organizziamo anche un'eventuale pausa?

P.M. DOTT. AMODEO - Presidente, io...

PRESIDENTE - Anche un'eventuale pausa...

P.M. DOTT. AMODEO - Più andiamo avanti, ovviamente, e più si può precisare... non lo sappiamo neanche noi.

PRESIDENTE - No, no, ma nel pomeriggio (sovrapposizione di voci)...

P.M. DOTT. AMODEO - No, no, ma così, parlando amichevolmente, diciamo, io citerò l'Avvocato Mittone, che tra l'altro è una persona simpaticissima... mi rifaccio alla giurisprudenza Mittone. La giurisprudenza Mittone ieri mi ha spaventato dicendo "secondo me arrivate a lunedì". Ma io... non ci siamo messi davanti allo specchio... sì, io capisco le espressioni, voglio dire...

PRESIDENTE - Di disappunto.

P.M. DOTT. AMODEO - ...di disappunto, ma non le condivido assolutamente, né per le facoltà diciamo processuali che sono riservate alle parti, ma non è il caso di formalizzarci su queste questioni, né per il fatto che, voglio dire, trattandosi di una materia vastissima e, diciamo, ridurre in tre-quattro udienze un materiale istruttorio che tra documenti prodotti e verbali di udienza tocca forse le centocinquantamila pagine, ridurle in tre-quattro udienze mi sembra... forse cinque, non lo so, mi sembra encomiabile. Allora, noi non è che lo sappiamo e non ve lo vogliamo dire, né abbiamo mai fatto una prova davanti allo specchio. Ne discutevamo stamattina con il simpaticissimo Avvocato Scalise per vedere quanto tempo ci mettiamo. Ci metteremo il tempo che ci metteremo. Suppongo che abbiamo bisogno di tutta l'udienza di domani e tempo che si realizzi la profezia Mittone. Però...

PRESIDENTE - Questo allora, richiamando le facoltà processuali

che le sono evidentemente note, ovviamente il potere di direzione della discussione rimane nelle mani del Presidente.

P.M. DOTT. AMODEO - Sì.

PRESIDENTE - E quindi il quale ha anche l'obbligo di evitare qualche ripetizione, ma non voglio dire che ve ne siano. Volevo solamente...

P.M. DOTT. AMODEO - Presidente, sulla materia...

PRESIDENTE - No, Pubblico Ministero, però quando parlo, la prego.

P.M. DOTT. AMODEO - Sì, chiedo scusa, sì, ha ragione.

PRESIDENTE - Anche perché dice sempre che è stanco, però poi mi riparla addosso, quindi... No, il problema seriamente è proprio di organizzare e di dare anche la possibilità alle altre parti e allo stesso Tribunale, che ha confidato su una calendarizzazione di massima, per carità, una calendarizzazione in linea di massima che può subire sforamenti. La materia è complessa, gli interventi... è vero che quindi i tempi non sono facilmente comprimibili. Tuttavia volevo sapere... poi la mia domanda si riferiva ad oggi pomeriggio, ma il dottor Amodeo quando parte... io volevo sapere solo per oggi pomeriggio.

P.M. DOTT. AMODEO - Diciamo, se sono tutti quanti chiari gli elementi istruttori noi possiamo anche concludere domani mattina. Se invece, voglio dire, ci è data la possibilità

di spiegare...

PRESIDENTE - La chiarezza espositiva è un dono che appartiene alle parti e noi siamo qui solo per...

P.M. DOTT. AMODEO - No, va beh, voglio dire, io...

PRESIDENTE - ...per recepire. Comunque, venendo al dunque, ora facciamo una pausa.

P.M. DOTT. AMODEO - Decidete come meglio credete.

PRESIDENTE - No, ma Pubblico Ministero, ora facciamo una pausa. Volevo capire, nel pomeriggio abbiamo degli argomenti che ora andremo a trattare? Ce li volete anticipare? Così abbiamo un'idea.

P.M. DOTT. GIANNINO - Finiremo credo a questo punto un po' più velocemente le omissioni in tema di S.G.S. e valutazione dei rischi. Affronterei, affronteremo credo le manutenzioni interne a Trenitalia e i documenti che ha prodotto Trenitalia per spiegare cosa intendeva per manutenzione al materiale rotabile. Volevamo anche affrontare alcuni testimoni sentiti sul punto, ma il materiale è davvero tantissimo, io...

PRESIDENTE - No, no, questo è vero, è vero. E noi teniamo conto di tutto, non da ultimo il fatto che la struttura non ce l'abbiamo tutti i giorni, non ce l'abbiamo tutti i giorni e quindi, venendo anche tutti i giorni rischiamo...

P.M. DOTT. GIANNINO - Io proverò ad accelerare e a sintetizzare...

PRESIDENTE - No, ma non è una forma...

P.M. DOTT. GIANNINO - ...alcuni passaggi. No, ma non è... non è in polemica.

PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci)

P.M. DOTT. GIANNINO - Nel senso, anch'io voglio finire venerdì ma...

PRESIDENTE - Siete voi che ci avete detto "ce la facciamo in mezza udienza", ora un'udienza, ora lunedì. Se non lo fermiamo arriva veramente alla prossima settimana. Ma perché è evidente che la materia è complessa, gli argomenti sono tanti e il tempo è necessario. Va beh. E oltretutto poi c'è da dare considerazione a quelli che parleranno dopo di voi, perché già qualcuno dei difensori di Parte Civile mi ha chiesto "quando parlerò"? E la mia risposta è stata "non dipende più da noi, a questo punto, perché non sappiamo quali saranno i tempi". No, vi invitavo quindi a fare questa riflessione nella pausa pranzo, a darci qualche indicazione ulteriore e a programmare meglio. No, intanto interrompiamo.

P.M. DOTT. AMODEO - Svilupperemo in replica tutta una serie di argomenti, arrivati a questo punto.

PRESIDENTE - No, voi fate tutto... fate come ritenete. Io ho bisogno di... abbiamo fatto un calendario, ora lo dovremo modificare. Volevo da voi delle indicazioni.

P.M. DOTT. AMODEO - Presidente, glielo dico veramente di tutto cuore: noi non è che lo sappiamo e non lo vogliamo dire,

ma siamo noi stessi che non riusciamo a stabilirlo, perché non è che ci siamo messi - non è una battuta - davanti allo specchio e abbiamo fatto una prova di requisitoria. Quando ci è stato chiesto i tempi presumibili, abbiamo ritenuto che due-tre udienze ce la potessimo fare, forse quattro, forse qualcosina più di quattro, ma non cinquantaquattro. La materia è talmente vasta, talmente nuova, talmente abbisognevole di chiarimenti, che la discussione...

PRESIDENTE - D'accordo.

P.M. DOTT. AMODEO - Tutto qua.

PRESIDENTE - Pausa pranzo. Ci rivediamo tra un'ora.

- *Viene sospeso il procedimento alle ore 13:45.*

- *Viene ripreso il procedimento alle ore 15:05.*

PRESIDENTE - Eccoci, scusate. Siamo pronti? Possiamo riprendere. Avvocato Mittone, il suo è quello sbagliato, cioè le mancano dei nomi.

AVV. MITTONE - (voce fuori microfono)

PRESIDENTE - Ah, okay, okay.

P.M. DOTT. GIANNINO - Grazie. Riprendo dal documento che stavamo analizzando prima della pausa, ossia sempre il sub-allegato 2 alla CCS 18AD del 03 marzo 2004, "Individuazione dei pericoli e minimizzazione dei rischi" di Trenitalia. Avevamo appena affrontato - pagina 12 - la corretta indicazione e definizione di incidente, dotato quindi di per sé di capacità e potenzialità micidiali,

senza doverne considerare le eventuali concomitanze difficilmente prevedibili. Quindi Trenitalia dava appunto queste indicazioni. Non badiamo a tutti i particolari che possono o meno seguire ad un incidente, che è di per sé idoneo a cagionare direttamente - direttamente - e da solo conseguenze alle persone. Gli incidenti tipo, classificati da Trenitalia nella pagina 13, in cui schematizza in una tabella alla fine di pagina 13, sono quelli tipici: urto, svio, incidente relativo al trasporto di merci pericolose. Esattamente tutto quello che è successo nel nostro caso. Poi andando a pagina 14 si nota un'altra stortura. A fronte della definizione di incidente come "elemento distintivo avente la capacità di generare direttamente conseguenze sulle persone", e quindi da prendere in considerazione nella valutazione dei rischi, soprattutto ai fini della valutazione delle probabilità di accadimento, quindi di urto-svio, oltre al fatto di essere viziata in origine dal considerare solo gli incidenti conosciuti in casa propria, quindi solo sui binari italiani, vediamo che a pagina 14 "ai fini dell'analisi storica si considereranno esclusivamente gli incidenti che hanno prodotto lesioni alle persone". E perché? 149 svii prima del centocinquantesimo, tutti uguali, non hanno prodotto danni alle persone, rendono il centocinquantesimo imprevedibile o inverosimile? Perché "ai fini dell'analisi storica si considereranno soltanto

gli incidenti che hanno prodotto lesioni alle persone"? L'incidente - l'hanno detto due pagine prima - ha l'elemento distintivo che è "la capacità di generare direttamente conseguenze sulle persone". Non vanno quindi poi storicamente considerati solo quelli poi che le hanno realmente provocate le conseguenze sulle persone. Andiamo a vedere poi a cosa devono essere applicati questi parametri, pagina 15: "Detti parametri di riferimento devono essere calcolati separatamente per le due fasi diverse del trasporto ferroviario in cui possono manifestarsi gli incidenti, denominati circolazione del treno e operazioni preliminari". Abbiamo sentito il teste Caposciutti che ci ha confermato che in relazione al trasporto delle merci pericolose ciò che è stato preso in considerazione è solo la fase relativa alle operazioni di carico e scarico del gas. Eppure "devono essere calcolati separatamente per le diverse fasi del trasporto ferroviario" - ed è esattamente così - "circolazione e operazioni preliminari". La circolazione è una parte... anzi, è la parte preponderante nel trasporto, direi soprattutto se si attraversano centri abitati con abitazioni in deroga e quindi con abitazioni che si trovano all'interno dell'area ferroviaria, che è definita per legge fino a trenta metri. Vediamo l'effetto delle situazioni pericolose nell'analisi del rischio, a pagina 17: "Si definisce situazione pericolosa una situazione

fisica che si origina nel trasporto ferroviario e che è in grado di evolversi in un incidente. Sono quindi le situazioni potenzialmente idonee e precursori di un incidente, anche se di per sé non danno luogo ad alcuna conseguenza o danno". Vediamo il rapporto tra SPER ed incidente. Anche qui c'è la conferma del fatto che associare eventi casuali contingenti, che possono esistere, non esistere, in relazione al luogo in cui avviene l'incidente, alla velocità alla quale l'incidente si verifica, una serie di situazioni contingenti difficilmente prevedibili a priori, non devono essere considerate. E si dice: "La SPER, che è l'evento precursore di un incidente, è l'evento principale che eventualmente, in combinazione con altri eventi di minore rilevanza se considerati singolarmente, può scatenare l'incidente. In altri termini si può affermare che sussiste un rapporto di 1:1 tra SPER (situazione pericolosa) e incidente, ovvero ad ogni incidente avvenuto corrisponde una ed una sola SPER". Andiamo a vedere quali sono le SPER, quali sono le situazioni pericolose tipizzate all'interno dei documenti Trenitalia. A pagina 3 di 8 del documento "Individuazione dei pericoli e minimizzazione dei rischi", allegato 1, l'allegato 1 appunto all'elenco delle situazioni pericolose, nella tabella "Famiglia di situazioni pericolose", "Famiglia numero 6" nella prima colonna a

sinistra: "Non conformità ai trasporti di merci pericolose". "Perdite di sostanze o anomalie ai trasporti di merci pericolose", la seconda colonna partendo da sinistra. "Campo di applicazione della situazione pericolosa: rotture di componenti dei rotabili". Situazione pericolosa tipizzata da Trenitalia: "Rotture di componenti dei rotabili". Perché me la venite a dare come inverosimile o imprevedibile oggi? Ancora, non è finito, al numero progressivo 22, con la rottura di componenti dei rotabili è associato "danni causati dalla fuoriuscita di merce pericolosa in seguito ad urto/svio". "Danni causati dalla fuoriuscita di merce pericolosa in seguito ad urto/svio". Allora, se a questa situazione pericolosa va associato in un rapporto di 1:1 tutto ciò che ne può conseguire tra situazione pericolosa ed incidente, vuol dire che ad ogni incidente avvenuto corrisponde una ed una sola SPER, qualsiasi cosa possa succedere dopo - il treno si ribalta, fa le capriole, finisce in un fosso, finisce nei balconi di una casa come è successo a Milano - qualsiasi cosa possa succedere dopo, non mi interessa, va rapportata ad una e ad una sola situazione pericolosa. Ad ogni incidente avvenuto corrisponde una ed una sola SPER. Tra le situazioni pericolose catalogate, conosciute e preventivate da Trenitalia c'è la rottura di componenti dei rotabili e danni causati dalla fuoriuscita di merci pericolose.

Andiamo avanti, perché poi si fa sempre un passo avanti nell'esatta individuazione dei parametri da considerare e due passi indietro quando si va ad indicare cosa si considera e cosa no. Ad ogni incidente corrisponde una ed una sola SPER. Le situazioni pericolose vengono divise, a pagina 18, in tre categorie: situazioni pericolose che si concludono senza dare luogo ad incidenti; 2, situazioni pericolose che danno luogo ad incidenti senza danno alle persone; e terzo, situazioni pericolose che danno luogo ad incidenti con danni alle persone. Ma ai fini dell'analisi del rischio si considerano solo le SPER che hanno comportato incidenti, con o senza danni alle persone. Quindi tutte le situazioni pericolose - rotture di rotabili o sversamenti, perché anche quella è una SPER considerata - che però non hanno comportato morti o feriti, spariscono, spariscono dalla valutazione dei rischi, spariscono dalla frequenza di accadimento, tutto si abbassa, tutto diventa imprevedibile e/o inverosimile. "La frequenza di una situazione pericolosa" - pagina 19 - "è quindi direttamente ricavabile dalla BDS". Quindi le ricaviamo da quello che è successo in casa nostra. Ma chi è che stabilisce, scrive e riporta cosa è successo in casa nostra? Chi è che alimenta questa BDS? E' sempre R.F.I. Qual è un altro modo per abbassare il livello di probabilità del verificarsi di un incidente o di una situazione pericolosa? Basta addolcire un po' in BDS la

descrizione di quello che è successo. Basta camuffare, falsificare un pochino qualche dato, inserire in BDS qualcosa in meno di quello che è successo, o non dire cosa è successo, o alterare i dati in nostro possesso, ed ecco lì che la BDS ci fornirà un altro bel po' di materiale a noi favorevole per l'abbassamento della prevedibilità. Vi faccio vedere un caso, che è un caso molto inquietante. Sei mesi dopo il disastro di Viareggio, in prossimità di Grosseto, lo stesso treno, lo stesso treno che portava lo stesso GPL dalla stessa stazione di partenza alla stessa stazione di arrivo, Trecate-Gricignano è lo stesso treno che sei mesi prima aveva avuto l'incidente, viene visto da passanti sull'Aurelia, automobilisti sull'Aurelia, chiamano i Vigili del Fuoco perché vedono un treno con il carrello incandescente, che scintilla e sferraglia, e per questo giustamente chiamano i Vigili del Fuoco, segnalando "c'è un treno che sta correndo, io sono sull'Aurelia e c'è un treno che sta andando con il carrello incandescente e le scintille che escono dalle ruote". Quindi si attivano allarmi su allarmi. I Vigili del Fuoco chiamano la Direzione movimento. Insomma, fatto sta che grazie alla telefonata casuale dell'automobilista dell'Aurelia questo treno viene fermato alla prima stazione successiva. C'è il rapporto: "Posto di verifica: Grosseto, 22 dicembre 2009. Su avviso del personale di movimento" - immagino -

"e della Polfer, mi veniva comunicato che il carro citato" - ci sono i dati del carro all'inizio del documento - "che il carro citato era stato visto da più persone con ruote infuocate e forte scintillamento nella tratta ferroviaria Campiglia Marittima-Grosseto. La Polfer confermava le chiamate anche da parte di automobilisti ove la ferrovia affianca la Strada Statale 1 Aurelia. In questo intervento, presenziando il treno in arrivo lato Nord, rilevato al suddetto carro tutti gli assili rossi incandescenti" - tutti gli assili rossi incandescenti - "dal forte accaloramento e continui scintillamenti a treno fermo. Intervenivo con i Vigili del Fuoco per verificare le condizioni. Forti segni anche sulle cisterne di accaloramento, oltre che a tutto il circolo di rotolamento e timonerie". Quindi assili incandescenti, scintillamento, treno in corsa e accaloramento che interessava anche la cisterna piena di GPL perché il treno andava da Nord a Sud anche quel giorno. Il carro, manco a dirlo, era noleggiato da F.S. Logistica S.p.A. Spedizione di GPL avvenuta dalla Raffineria Sarpom di Trecate, destinazione Aversana Petroli di Gricignano. Vediamola la Banca dati sicurezza, cosa è diventato questo evento che stava per concludersi in catastrofe, seconda catastrofe nell'arco di sei mesi, con lo stesso treno, degli stessi soggetti, stracarico di GPL. Vediamolo. Banca dati sicurezza: "Scheda intervento

anomalo BDS e A09 numero storico scheda BDS 100220", mi sembra, non ci vedo ma è quello lì. Descrizione". E' quella riga piccola, piccola, piccola. Vai più giù. C'è "descrizione" nell'ovale. Lì in basso nella casella "descrizione" c'è scritto: "Ulteriori informazioni integrative"... la prima riga dà le informazioni "treno merci numero... scarta"... ci sono... "guasto all'impianto frenante" e via dicendo. "Il carro in oggetto risulta carico di merci pericolose". Quindi dà soltanto i dati in grado di identificare il convoglio. "Ulteriori informazioni aggiuntive"... ricordo, treno fermato dai passanti che hanno chiamato i Vigili del Fuoco e la Polfer, che hanno chiamato il dirigente movimento, che ha allertato il pool(?) che ha fatto fermare il treno, che stava scintillando con gli assili infuocati e la cisterna già surriscaldata. Le informazioni in BDS sono: "Durante una visita tecnica veniva riscontrato asse caldo". Quindi disposto lo scarto. Questo evento, col treno che correva con gli assili infuocati, con le scintille, col GPL, con la cisterna accalorata, diventa che "durante una visita tecnica veniva riscontrato un asse caldo". Punto. Punto. Tutto lì. "Durante una visita tecnica" poi, che è falso, che è un falso, è un clamoroso falso nella Banca dati sicurezza di R.F.I., E' un panno sporco che va lavato in famiglia, perché non è vero che durante una visita

tecnica è stato riscontrato un asse caldo. Il treno è stato fermato perché stava per esplodere, era in corso un principio di incendio.

Andiamo ancora avanti, perché i falsi non finiscono qui. Andiamo alla pagina successiva. "Tipologia di situazione anomala. Difettosità, usura meccanica o elettrica del materiale rotabile". Chiedo scusa, è nella prima pagina, torna alla prima pagina. "Perimetrazione, ambito esercizio, coinvolgimento" - eccolo lì, vai ancora giù, ambito esercizio, coinvolgimento - "materiale rotabile in movimento: no". "Coinvolgimento materiale rotabile in movimento: no". Quindi per la BDS questo treno che correva con le scintille, con gli assili infuocati, con la cisterna infuocata, che è stato fermato perché i Vigili del Fuoco sono intervenuti, perché un passante in macchina se ne è reso conto, diventa che un verificatore a treno fermo si è accorto che l'assile era caldo. "Coinvolgimento di materiale rotabile in movimento: no". Questa situazione per loro non è un evento da tenere in considerazione. "Materiale rotabile in movimento: no". Questo è falso, Presidente, è un falso nella BDS sui cui dati unicamente si basano R.F.I. e Trenitalia per le valutazioni dei rischi. Appiattendo il tutto, abbiamo visto, consideriamo solo quelli con danni alle persone, diamo una limata agli eventi per farli risultare che un verificatore a treno fermo si è accorto che l'assile era

caldo. La Commissione d'inchiesta... ovviamente questo è un disastro ferroviario, Presidente, perché lo sa meglio di me, è un reato colposo di pericolo, quindi qualsiasi evento di per sé che abbia raggiunto una situazione tale da arrecare pericolo all'incolumità pubblica è un disastro ferroviario. Grazie a questa banca dati probabilmente si è riusciti ad insabbiare il caso perché a Grosseto, ovviamente, alla Procura non si è aperto nulla. Ma questo era un disastro ferroviario, perché c'era un treno in corsa, con un principio di incendio, carico di GPL, con l'assile incandescente. Non ho finito. L'assile è stato misurato. La temperatura di quell'assile a treno fermo era di 600 gradi, circa 600 gradi, misurato col termometro laser, 600 gradi era quell'assile. Quindi quello era un reato di disastro ferroviario insabbiato. Vediamo la commissione d'inchiesta interna che conclusioni ha raggiunto. Disposizione di R.F.I. numero 55 del 29 dicembre del 2003. Ferrovie dello Stato, UA 30 aprile 2010. Grosseto, 22 dicembre 2009. "In relazione all'evento specificato in oggetto" - e via dicendo - "dagli accertamenti effettuati è emerso" - bontà loro - "che la responsabilità dell'inconveniente sia da imputare a Trenitalia Divisione Cargo, che contravvenendo a" - e c'è tutta la serie di contravvenzioni, tra i quali - "obblighi dell'impresa ferroviaria" - che cita - "e obbligo delle imprese ferroviarie ad assumere piena ed

esclusiva responsabilità in merito al materiale rotabile utilizzato nei confronti della clientela e verso istituzioni, ancorché il gestore ne abbia ammesso la circolazione sull'infrastruttura ferroviaria" - ed è anche questo un carro del detentore, se ne occupa il detentore, era lo stesso treno noleggiato da F.S. Logistica da un detentore francese, anziché tedesco questa volta, ma tale e quale è la situazione; colpa quindi di Trenitalia Divisione Cargo che - "non ha accertato che le procedure adottate per la manutenzione al materiale rotabile evitassero l'insorgere di qualsiasi inconveniente. Quanto sopra motivato anche dal fatto che su 16 prove freno a veicolo singolo effettuate sul carro scartato, ben 3 prove sono risultate non superate". Quel treno stava per scoppiare perché i freni non erano correttamente mantenuti. Ne hanno provati 16. Su 16 freni tre non funzionavano. Su 16 prove, ben 3 prove sono risultate non superate. Quindi è colpa di Trenitalia Cargo che non ha accertato come venivano fatte le procedure di manutenzione. E' identico al nostro caso. E' identico. Qui era il freno. Il 29 giugno era l'assile. Ma è identico. Però nel nostro, perché c'è il processo, questa volta sì, allora quello che R.F.I. ha sacrosantamente detto, scritto a Trenitalia in questo documento, "è colpa tua perché non ti sei accertata come facevano le manutenzioni", qui che serve difendersi

diventa "no, ma Trenitalia non c'entra niente, è il detentore, fa tutto il detentore". E' un caso identico, è un treno identico, noleggiato da F.S. Logistica da un detentore. E' lo stesso treno. Il documento è stato prodotto all'udienza del 25 febbraio di quest'anno. No, del 2015, chiedo scusa, 25 febbraio 2015. Esistono allora le situazioni pericolose in fase di circolazione, esistono, ma se nella banca dati di sicurezza si riconduce a treni fermi, è ovvio che le situazioni pericolose in fase di circolazione si riducono, perché se si scrive "a treno fermo il verificatore si è accorto che", quella non è circolazione, Presidente. Però nella scheda delle SPER in fase di circolazione, "materiale rimorchiato, rodiggio" - la progressiva 9 - "usura, rottura di componenti del rodiggio, riscaldamento e rottura boccole". Guardate cosa c'è poi andando avanti, alla colonna che riporta il numero 20: "Tra le situazioni pericolose c'è anche la presenza di ostacoli lungo la linea". Questo è un argomento che verrà poi, ma "situazioni pericolose: presenza di ostacoli lungo la linea". Il picchetto - è la norma che lo prevede - è indicato fra gli ostacoli lungo la linea. Poi questo verrà affrontato come argomento a sé. Ma è normativamente indicato come ostacolo lungo la linea il picchetto. E' talmente importante per Trenitalia la conoscenza dei processi con impatto sulla sicurezza d'esercizio che per

condurre audit per la sicurezza di esercizio e qualità è istituita un'apposita figura professionale per la quale è richiesta "conoscenza specifica dei processi aziendali con impatto sulla sicurezza di esercizio; tali conoscenze specifiche sono quelle disciplinate dalle procedure aziendali di settore con impatto sulla sicurezza di esercizio", tra cui, manco a dirlo, è indicata la manutenzione dei rotabili.

Vediamo quali potevano essere, semmai fosse stato dato seguito a questa sacrosanta verità, ossia l'estrema importanza delle operazioni di verifica, tanto da richiedere anche personale specializzato. La CCS 14AD dell'08 ottobre 2003, "Processi organizzativi legati alla manutenzione del materiale rotabile impiegato" - impiegato, non di proprietà, impiegato - "dalle divisioni Trenitalia". Questo è un documento di Trenitalia che recepisce una prescrizione di R.F.I., perché, la vedremo, la prescrizione di R.F.I. se non sbaglio... no, non voglio sbagliare quindi lo prendiamo dopo, è intitolata nello stesso modo, quindi "Procedimenti che devono riguardare la manutenzione di materiale rotabile impiegato sui miei binari", questo dice R.F.I. nella prescrizione che andremo a vedere tra poco. E si dice: "Processi legati alla manutenzione di materiale rotabile impiegato. Si devono realizzare affinché il materiale rotabile mantenga nel tempo i requisiti di sicurezza

verificati al momento della sua ammissione tecnica in servizio". Magari fossero stati verificati al momento dell'ammissione tecnica in servizio. Nessuno li ha mai verificati. Ma facciamo almeno in modo che mantengano i requisiti di sicurezza richiesti dalla 13 del 2001, che avrebbe imposto, anzi lo imponeva, a Trenitalia di presentare tutta quella serie di documenti, per consentire una valutazione del materiale rotabile che doveva circolare. Recepisce la disposizione 802 di R.F.I. Eccola. "Contenuto ed obiettivi", pagina 2 di 13. "Le attività che l'unità tecnologie e materiale rotabile e le divisioni di Trenitalia devono svolgere affinché il materiale rotabile sia sottoposto ad un processo di manutenzione tale da garantire il mantenimento nel tempo, affinché le operazioni di manutenzione legate alla sicurezza" - e qui andiamo su quello che sarebbe stato rilevato solo guardando i documenti, se ci fosse stata anche una sola persona deputata a fare questo tipo di controlli - "eseguite da personale altamente specializzato ed istruito, sul corretto impiego degli strumenti di misura e delle attrezzature utilizzate". Si ricorda lo strumento di misura, il cui certificato diceva: non sono idoneo a fare manutenzioni? A pagina 7, andiamo proprio sull'argomento. O meglio, il paragrafo inizia a pagina 6, il paragrafo 5.2: "Strumenti utilizzati per le operazioni di manutenzione". Eccolo

quanto era rilevabile in anticipo le varie mancanze evidenti in capo a Jungenthal. "I responsabili delle officine devono assicurare che gli strumenti di misura e di ispezione, nonché le attrezzature utilizzate per le operazioni di manutenzione e di ispezione agli organi di sicurezza, siano funzionali al loro impiego, conformi alle normative vigenti in materia di sicurezza e per garantirne i valori di taratura originali che gli stessi siano verificati e controllati con le modalità e le periodicità previste dalle vigenti normative". Perché le mie officine le controllo e le officine in cui vengono riparati i carri che comunque io utilizzo non le controllo? Questo è un controllo documentale, Presidente, non è che c'è bisogno di andare ad Amburgo e ad Hannover a fare questo controllo. Se l'apparecchio è tarato, dove è tarato, se le scadenze sono a posto, risulta da un certificatino, certificatino che può essere richiesto in qualsiasi momento, a chiunque, in qualunque parte del mondo. Perché mi limito a guardare le mie officine? E' una scelta. "A tal fine ogni strumento di misura deve essere accompagnato da una scheda tecnica in cui siano registrati interventi di controllo di efficienza e di taratura effettuati da personale specializzato appositamente incaricato; tali schede devono essere conservate presso l'impianto utilizzatore". Quindi bastava telefonare al signor Jungenthal, perché anche per

il signor Jungenthal queste schede... infatti erano in officina, noi quando siamo andati a fare il sequestro lì erano. Bastava farsele mandare, bastava farsele mandare, bastava un addetto ai controlli, intanto che qualificasse il fornitore, che si accertasse della bontà dell'officina e che ogni anno, perché si fa una volta l'anno, non è che c'è da andare a sbattersi ogni giorno, ogni anno, con uno scadenzario ma dei più semplici, andasse a chiedere: l'hai ricontrollata? Oggi scadeva... anzi, tra una settimana scade l'apparecchiatura con cui controlli gli assili. L'hai ricontrollata? Mi mandi il certificato? Fine. Non è complicato.

P.M. DOTT. AMODEO - Chiedo scusa se non riesco ad essere più preciso, ma c'è una produzione dell'Avvocato Dalle Luche che riguarda una relazione del Ministero dei Trasporti, che è proprio mi pare della Direzione generale delle investigazioni ferroviarie del 2011, che è ai vostri atti, non mi aspettavo in questo momento di citarla ma c'è, e il Ministero dei Trasporti va a censurare proprio la gestione - dico io casareccia - della banca dati incidentaria. Cioè, il tipo di registrazioni presente sulla banca dati ha formato oggetto di osservazioni critiche da parte del Ministero dei Trasporti. Lo dico adesso soltanto per completare l'argomento svolto dal collega.

P.M. DOTT. GIANNINO - Tra l'altro un caso molto, molto, molto,

molto vicino a quello che avrebbe consentito di controllare l'Officina Jungenthal era previsto nella stessa procedura già dal 2003. A pagina 8, parliamo sempre di manutenzione, è previsto proprio: "Operazioni di manutenzione effettuate da imprese private su materiale rotabile privato immatricolato dalle divisioni". Quindi qui parliamo di imprese private, quindi officine esterne a Trenitalia, su materiale rotabile non appartenente a Trenitalia, ma immatricolato. "In questo caso le imprese private individuate dal proprietario del materiale rotabile per l'effettuazione delle operazioni di manutenzione devono comunque essere certificate" - e va bene, questo è il problema minore - "e qualificate dalla Direzione approvvigionamento e qualificazione fornitori, con l'istituzione di un apposito sistema di qualificazione". E la stessa cosa non poteva essere fatta per la qualificazione del fornitore di un'intera tipologia di carri che copriva l'intera tipologia di servizio ferroviario, tra l'altro trasporto merci pericolose? La stessa procedura, lo stesso sistema di qualificazione applicato alla G.A.T.X. Sarebbe bastato anche solo questo, per accorgersi ad esempio delle caratteristiche tecniche del carro, non proprio giovanissimo, al di là della carta d'identità creata nel 2004. Presidente, io non ve li leggo gli altri, ce ne sono talmente tanti altri. Se lo dicono ogni anno,

praticamente: attenzione, controlliamo le manutenzioni, attenzione alla tracciabilità. La 6AD del 02 agosto 2006, stessa cosa "e la procedura deve essere osservata ai fini del mantenimento del certificato di sicurezza". La 19AD del 03 marzo 2004; la 7AD del 2002. Guardi in questa cosa si dice, di questa vi leggo solo un passaggio perché è di una chiarezza unica. A pagina 4 della 7AD del 15 marzo 2002: "Gestione della fornitura". Vi devo leggere prima di cosa parliamo. "Capitolati di fornitura. Le divisioni dovranno specificare le caratteristiche del materiale rotabile e dei suoi componenti in accordo con quanto definito dalla disposizione 1/2003". E' una disposizione di R.F.I. In questa disposizione R.F.I. scende nel dettaglio addirittura di come devono essere composti gli assili. Si ricorderà, ieri mi sembra, non mi ricordo quando, siamo entrati nel dettaglio dell'assile, deve garantire la permeabilità agli ultrasuoni, deve essere idoneo ad essere mantenuto. Bene, nella 1/2003 R.F.I. addirittura impone una serie di requisiti all'impresa ferroviaria, tra l'altro tra questi c'è la previsione del tipo di assile: l'assile deve avere una realizzazione tale da garantire procedimenti manutentivi efficaci, efficienti. Come si verifica? Questo ce l'ha detto Poschmann. Gli assili vengono verificati in questo senso in sede di produzione. Se non sono permeabili vengono buttati. Quelli permeabili entrano in servizio e quelli

permeabili che hanno superato quell'esame vengono bollati dall'impresa ferroviaria che li prende in carico. Se non c'è il bollo dell'impresa ferroviaria che li prende in carico vuol dire che nessuno ha mai controllato che quell'assile in sede di fabbricazione rispettasse i requisiti di sicurezza, ossia fosse costruito con materiale tale da garantire la bontà delle manutenzioni, che non fosse quindi sporco agli ultrasuoni, non permeabile agli ultrasuoni. Il 98331 - l'abbiamo visto, ce l'ha detto il professor Toni, abbiamo visto le fotografie - non ha nessun bollino di accettazione di un'impresa ferroviaria. Il famoso timbro OBB sulla testata dell'assile 85890 sul 98331 non c'è. Quindi quell'assile non è mai stato verificato in questi termini, non è mai stato preso in carico da un'impresa ferroviaria, manca il bollino OBB, e non ce ne sono altri sulla testata del 98331, quindi vuol dire che nessuno ha mai verificato che questo controllo in fase produttiva fosse stato verificato. E la 1/2003 vieta anche questo. La 1/2003 di R.F.I... un po' di pazienza, chiedo scusa... eccola qui. Le leggo tra l'altro la versione in vigore dal 18 luglio 2007. Allegato 1 alla disposizione 30 del 18 luglio 2007: "Modifiche e integrazioni alla disposizione 1/2003 recante requisiti normativi, regolamentari e tecnici del materiale rotabile". Se andiamo a vedere alla pagina 2, la colonna all'estrema

destra, si occupa di sale montate. "Le caratteristiche costruttive degli assili devono essere adeguate ai controlli manutentivi, al fine di garantire i livelli di sicurezza necessari". La 98331 era una sala illecita, illegale e clandestina sul territorio italiano. R.F.I., se gli fosse stato mai comunicato l'ingresso sul territorio della sala 98331, avrebbe avuto l'obbligo di fermarla. Disposizione 30 del 18 luglio 2007, tra l'altro, quindi non venitemi a parlare di interoperabilità. Parliamo del 2007. E parla di requisiti per la messa in servizio del materiale rotabile sulla rete ferroviaria italiana, quindi parla di un requisito di una genericità assoluta. Non dice "immatricolato da questa divisione appartenente a... immatricolato all'estero ma omologato qui"... no, "requisiti del materiale rotabile in servizio", in servizio, per la messa in servizio, Presidente. Quindi tutto il materiale rotabile che vuole passare sulle mie rotaie deve rispondere a questa prescrizione, la 30 del 2007, che integra la 1 del 2003. Andiamo avanti. "Carrelli e materiali utilizzati per i rotabili iscritti nelle banche dati del gestore dell'infrastruttura", che abbiamo visto poco fa... però Presidente vorrei parlare nel silenzio, chiedo scusa.

PRESIDENTE - Per favore fate silenzio, per favore.

P.M. DOTT. GIANNINO - Grazie. Scusate. "Carrelli e materiali

utilizzati per i rotabili iscritti nelle banche dati del gestore dell'infrastruttura". Abbiamo visto i certificati di sicurezza un attimo prima di andare a pranzo. Nei certificati di sicurezza c'era scritto "questo certificato vale soltanto per i rotabili iscritti nelle banche dati del gestore dell'infrastruttura". Quindi questa si applica a tutti i rotabili dotati di autorizzazione che discende dal certificato di sicurezza. Quindi le cose sono due, Presidente. O Trenitalia di notte e clandestinamente ha infilato questo treno all'insaputa di R.F.I., per non farsi sgamare, per non farsi scoprire che veniva dal nulla, perché R.F.I. pare non l'abbia mai iscritto in nessuna banca dati nonostante fosse previsto e anzi fosse una *condicio sine qua non* per la circolazione di quel treno esplicitata sul certificato di sicurezza, ma non l'ha iscritto. Quindi o Trenitalia l'ha fatto passare di nascosto, ma R.F.I. gli ha dato la traccia. Se anche così fosse stato, che Trenitalia non avesse mai comunicato, F.S. Logistica neanche, ad R.F.I. l'ingresso di questo carro clandestino - non lo dico io, lo dice la 13 del 2001, lo dice la mancanza del dossier di sicurezza, lo dice la mancata rispondenza alla 30 del 2007 - quindi se anche mai Trenitalia l'avesse introdotto abusivamente, senza comunicarlo a R.F.I., nel momento in cui si va a chiedere la traccia oraria per trasportare merci pericolose R.F.I. "o mamma, ma come merci

pericolose, tu non hai i carri che trasportano merci pericolose, di quale treno parliamo"? Eppure la traccia è stata data, Presidente. Cosa vuole R.F.I.? "Per i rotabili iscritti" - e comunque tutti quelli che possono circolare devono essere iscritti, lo dice il certificato - "le condizioni di ammissibilità degli stessi sono le seguenti:" - ahia, l'asino del mio amico si fa male di nuovo - "conoscenza dello stato di servizio". Il treno, quel carro, tutto il convoglio, non poteva entrare in Italia, non poteva iniziare a fare servizio sulla rete ferroviaria italiana, messa in servizio. Mancava la conoscenza dello stato di servizio. "Assenza di incidentalità nel precedente servizio dovuta ai carrelli". Sappiamo anche che era stata fermata per le sfaccettature. "Lettera D: percorrenza su linee documentate con caratteristiche geometriche analoghe a quelle del futuro esercizio". "Voglio sapere dove hanno viaggiato queste sale che tu vuoi portare sui miei binari, perché io conosco la mia rete, so come la mantengo e so che caratteristiche ha, quindi se mi vuoi infilare, far viaggiare carrelli e materiali, mi devi dire che percorrenza ha avuto e le caratteristiche dell'infrastruttura su cui ha viaggiato prima della mia". "Attestazione, anche in caso di esito negativo, dell'esistenza nell'esercizio del rotabile, di problemi di natura strutturale relativamente a cretti,

deformazioni o altri eventi che abbiano comportato interventi di manutenzione o ripristino delle condizioni originali". Le sfaccettature eccole qui. "Voglio che mi attesti che questo rotabile non abbia avuto cretti o deformazioni". La sfaccettatura, l'abbiamo visto, è anche un difetto particolarmente critico e pericoloso. "E se mi comunichi che rotabile introduci e che tipo di problemi ha avuto, voglio anche sapere la frequenza e l'entità del fenomeno, la localizzazione dei cretti e delle deformazioni. Non mi basta quello che dici. Voglio gli schizzi illustrativi, i riferimenti e i disegni costruttivi". E noi a sei anni dall'incidente stavamo ancora cercando il disegno dell'assile. Questo treno non poteva neanche partire. "Le azioni correttive e riparative intraprese per il mantenimento in servizio. Le suddette condizioni devono risultare da apposita documentazione fornita dall'impresa ferroviaria che ha richiesto l'iscrizione dei rotabili nelle banche dati del gestore dell'infrastruttura". E l'iscrizione nelle banche dati del gestore era necessaria perché c'è scritto sul certificato "vale solo per i rotabili iscritti nelle mie banche dati". E che la guardiamo nelle due prospettive non cambia, che Trenitalia non abbia comunicato a R.F.I. l'ingresso di questo rotabile, ma poi R.F.I. gli abbia dato la traccia per portare materiale pericoloso, o che Trenitalia abbia comunicato ed R.F.I. non abbia proceduto

a questi controlli, non cambia le responsabilità. "La mancanza di una completa disponibilità della documentazione richiesta comporterà l'effettuazione delle prove previste per i carrelli". "Quindi se non mi dai questa documentazione li verificiamo, prendiamo pezzo per pezzo, lo smontiamo e lo verificiamo". Guardate cosa risponde R.F.I... ce lo invia l'Agenzia con la nota 14 del 2010, è praticamente quello che risponde R.F.I. al Ministero, all'atto di indirizzo del Ministero, in materia di sicurezza. Era stata posta l'attenzione sulla totale mancanza di requisiti di sicurezza nel trasporto delle merci pericolose, per la mancanza di valutazione dei rischi, per la non tracciabilità e via dicendo. Al paragrafo 4 della nota di R.F.I. - sentite - si indigna, in poche parole si indigna perché dice "ma scusate, perché questa attenzione al trasporto delle merci pericolose? La sicurezza del trasporto ferroviario deve essere uguale. Noi ci preoccupiamo così del trasporto merci pericolose come del trasporto passeggeri", giustamente. "Quindi perché queste discriminazioni tra un tipo di trasporto e l'altro"? "La sicurezza delle linee e la loro affidabilità rispetto al pericolo di svio, il loro livello manutentivo e la frequenza del monitoraggio dei rispettivi livelli prestazionali, sono gli stessi per qualsiasi tipologia di traffico transiti, anche perché sarebbe inconcepibile" - inconcepibile - "che su una

linea su cui non transitano merci pericolose ma treni, ciascuno con centinaia di viaggiatori, si possano avere livelli di sicurezza inferiori a quelli dove transitano merci pericolose, ovvero che sulla stessa linea si usino criteri di maggiore sicurezza per tali treni rispetto a quelli viaggiatori o merci". Benissimo. Mi sta bene. Ma non è stato così. Anzi, è successo proprio il contrario. Sarebbero inconcepibili livelli di sicurezza diversi. E' vero. Ma in casa propria livelli di sicurezza eccellenti, perfetti, controllo delle officine, controllo dei rotabili, controllo dell'assile, da dove viene l'assile, dove ha viaggiato, che geometria avevano quei binari. Le abbiamo lette tutta la mattina, vi ho annoiato a farvi conoscere tutta questa serie di documenti di Trenitalia, che riguardano però soltanto il materiale di proprietà di Trenitalia. Trenitalia effettua il trasporto di merci pericolose con materiale diverso, eccola qui la enorme differenza di attenzione tra un tipo di servizio, cioè tutti gli altri servizi, e il tipo B, trasporto merci pericolose, in cui non c'è nulla, nulla, nulla di tutto quello che abbiamo letto finora. E' la stessa R.F.I. che dice "è inconcepibile ipotizzare due criteri di sicurezza differenti". Eppure Trenitalia per il trasporto merci pericolose, siccome ha deciso di risparmiare noleggiando i carri anziché costruirseli, si sottrae a tutti gli obblighi del gestore, a tutti gli obblighi di controllo,

perché tanto ci sarà un manutentore che forse se ne occuperà. Tanto per chiudere su come è facile abbassare la frequenza chiudendo un po' gli occhi, vi segnalo la pagina 82 del verbale del 24 giugno 2015, in cui lo stesso Chiovelli, riportandoci il contenuto di un accertamento effettuato dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie, ci conferma della conoscenza del caso di svio dovuto a rottura del fusello prima di Viareggio, nel 2004, e poi ci dice "poi in questa nota" - che sta commentando, ed è la 35 del 02 ottobre 2009 di A.N.S.F., oltre a descrivere quindi l'evento analogo per rottura del fusello del 2004 ci dice - "ci sono anche dei dati relativi in generale agli svii di treni merci, con cause diverse dalla rottura del fusello, e dal 2001 al 2010, 150 svii di treni merci".

Se tutto questo descritto nella 1 del 2003, così come integrata dalla 30 del 2007, fosse stato verificato, fosse stato attuato, fosse stato posto in essere, ecco cosa avremmo scoperto. Ma erano le norme di R.F.I. che lo imponevano, non serviva una prescrizione dell'Agenzia dopo l'incidente. Nota A.N.S.F. 3556 del 2009 sui controlli straordinari degli assili. "Le imprese ferroviarie di indirizzo devono comunicare a questa Agenzia l'elenco dei carri così individuati, che potranno essere rimessi in servizio solo a seguito del superamento dei controlli non distruttivi". Un attimo soltanto,

Presidente, che lo cerco. Non lo trovo. Va beh, fa niente. La nota è la 3556/2009, dell'Agencia. Andiamo quindi a verificare quanti sono - l'ha accennato il collega stamattina - gli assili non tracciati. Le imprese ferroviarie nel panico, perché non sono in grado di rispondere, chiedono tempo. Chiedono tempo, chiedono tempo, chiedono tempo, allora l'Agencia stufa di aspettare dice: sapete che c'è, fin quando non mi date questi dati io impongo al gestore di abbassare la velocità a 60 all'ora per tutti i treni dei quali non mi avete comunicato la tracciabilità degli assili. Dopo questo provvedimento le imprese ferroviarie iniziano a darsi un po' da fare, i proprietari - immagino - iniziano a darsi un po' da fare, e l'Agencia così può finalmente risponderci. Nel frattempo era stato imposto il controllo straordinario per tutti gli assili che provenissero da quella colata, da cui era nato il 98331, che fossero stati riparati nella Jungenthal e via dicendo. E ci risponde l'Agencia Nazionale, con nota del 10 dicembre 2014 e ci informa di quello che era successo all'esito di questi controlli straordinari. "Con riferimento all'esito dei controlli straordinari non distruttivi ad ultrasuoni eseguiti in ordine alla nota A.N.S.F. del 03 luglio 2009" - era quella che diceva "datemi tutte le notizie degli assili in circolazione" - "si relaziona quanto segue: risulta che i carri sottoposti a controlli straordinari

sono stati 30, tutti di proprietà di G.A.T.X. e tutti in esercizio all'impresa ferroviaria Trenitalia. Di questi 30, 21 sono risultati esenti da anomalie". Guardate l'altro dato: "9 carri su 30" - 9 carri su 30 - "avevano anomalie. Per 2 di questi carri è stata data comunicazione di sostituzione delle sale". Quindi di questi 9 carri su 30 che avevano anomalie, 2 hanno avuto la sostituzione delle sale, quindi le sale non andavano più bene, sono state prese e buttate. Erano altri due potenziali incidenti forse. "Per i restanti carri, 9, per i quali non sono mai pervenuti i referti dei controlli, G.A.T.X. ha dichiarato direttamente di aver sostituito le sale montate senza specificare l'esito dei controlli". Se le sono ingoiate, Presidente, se le sono ingoiate pur di non far sapere che cosa avevano. Su trenta carri controllati nove non andavano bene. Di due assili ha comunicato il referto e ha detto "questi li tolgo". Di altri nove non c'è più traccia, sono stati fatti sparire, li ha tolti dalla circolazione e non ha detto nulla, se li è ingoiati. Ha dichiarato di averle sostituite senza specificare l'esito dei controlli. "Per i 9 carri sottoposti a sostituzione diretta delle sale, G.A.T.X., non avendo reso noto l'esito degli eventuali controlli, non ha comunicato quindi né il numero degli assili interessati da anomalie, né l'eventuale tipo di anomalia". E speriamo che li abbiano rottamati. "Questa

Agenzia ha richiesto approfondimenti in merito ed ha effettuato controlli a campione. Per 13 carri segnalati dall'Agenzia sono stati nuovamente effettuati i controlli". E ancora, quindi ancora, nonostante il controllo sia stato a campione, su questi 13 carri controllati a campione, per uno sono state scartate le sale. Questo è tutto lavoro che si poteva fare se qualcuno avesse adempiuto alla 1 del 2003 e alla 30 del 2007, perché bisognava comunicare tutti questi dati. Quindi magari l'utilizzatrice Trenitalia si sarebbe resa conto di non avere questi dati a disposizione e magari questi controlli sarebbero stati prescritti da Trenitalia, o da R.F.I., visto che era un requisito per poter circolare sull'infrastruttura ferroviaria nazionale. Questi assili sono spariti dopo l'incidente. L'Agenzia ha verificato anche di persona, c'è anche la relazione tecnica. Qui siamo al 19 ottobre 2009, relazione tecnica della A.N.S.F., "Verifica di sale montate carri G.A.T.X. presso Officina di Bologna San Donato di Trenitalia S.p.A.". In data 19 ottobre personale dell'Agenzia si recava ad effettuare questi controlli. I controlli sono riassunti nella nota 66-12-2009 del 20 novembre 2009. "Questa Agenzia ha ricevuto per conoscenza la documentazione relativa alla certificazione dei controlli non distruttivi effettuati sugli assili delle sale montate di carri"... ricadenti in

una di quelle tre condizioni che erano state poste in allarme. "A seguito di controlli a campione sulla suddetta documentazione sono state riscontrate alcune non conformità". Controlli a campione sulla documentazione. Non c'era bisogno di smontare le sale. "Sono state riscontrate alcune non conformità per quanto riguarda la certificazione dei controlli a ultrasuoni degli assili utilizzati". Ci ricordiamo il solito certificato scaduto? Bastava vedere quel certificato per fermare il carro. Con quel certificato Cima poteva fermare l'assile ed evitare l'incidente. F.S. Logistica poteva fermare il carro e fermare l'incidente. Questo carro è andato nelle mani di Trenitalia. Bastava quel certificato e uno qualsiasi, uno qualsiasi dei soggetti della catena, non ultima Trenitalia, che doveva effettuare il cabotaggio su quel carro che rientrava dalla manutenzione, perché anche con il cabotaggio era prescritta la comunicazione dei dati tecnici, anche dei componenti sostituiti, uno qualunque dei soggetti di questa catena poteva fermare il carro e l'incidente non si sarebbe verificato. "Le non conformità relative alla certificazione dei controlli ad ultrasuoni degli assili utilizzati in alcuni carri, sia con riferimento alla EN473, idoneità degli operatori che effettuano i controlli agli ultrasuoni, sia con riferimento allo stesso manuale di manutenzione V.P.I.". Quindi non parliamo di luna e di stelle. Di quel

manualino che l'impresa... non è impresa, che la G.A.T.X. aveva dichiarato di adoperare. Quindi non conformità anche riferita allo stesso manuale V.P.I. "La stessa documentazione è viziata da altre improprietà, quali riferimenti non rintracciabili nella corrente normativa tecnica. I numeri di servizio dei carri per i quali i controlli risultano essere quindi non accettabili" - quindi bastava il controllo documentale per arrivare alla conclusione che i controlli non sono accettabili, come dice l'Agenzia in questa nota - "sono elencati nell'allegato alla presente". E dietro c'è una bella sfilza di 15 carri. 15 carri. "Alla luce delle non conformità riscontrate si dispone, per i carri elencati in allegato, il divieto di circolazione sulla rete ferroviaria italiana". Ecco qui come si poteva fare perché a Viareggio non succedesse quello che è successo: "Si dispone il divieto di circolazione". Punto. Da un banalissimo esame documentale dei requisiti che R.F.I. prescriveva dal 2001, nel 2007, che Trenitalia si è sbrodolata ad inserire in tutti i sistemi di S.G.S., ma mai ad attuare, mai ad attuare, se non per i propri rotabili. Forse, perché poi di valutazioni dei rischi di altro tipo di servizi non siamo andati a chiedere. "Si richiamano nuovamente codeste imprese ferroviarie ad una verifica puntuale della conformità della documentazione relativa ai controlli non distruttivi effettuati sugli

assili" - verifica di conformità della documentazione - "prima dell'accettazione dei carri interessati in composizione dei propri treni". Ma c'è bisogno che glielo dica qualcuno? Nello stigmatizzare l'accaduto "si rappresenta che le imprese ferroviarie, ai sensi del comma 1 dell'articolo 8 della 162 del 2007, rimangono comunque responsabili per la propria parte di funzionamento sicuro della circolazione ferroviaria". Le altre disposizioni di R.F.I. Presidente, io veramente non vi voglio annoiare, ma ce ne sono non so quante, non so quante che nel corso degli anni pongono l'accento e l'attenzione sulla manutenzione del materiale rotabile. Basta... posso chiudere gli occhi e pescare, posso chiudere gli occhi e pescare. 56 del 2003, "Predisposizione ed emissione dei piani annuali della sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario". Quindi qui R.F.I. dice "imprese ferroviarie predisponetemi i piani annuali della sicurezza della circolazione". E sono quei famosi piani annuali di cui poi vi ho risparmiato ad un certo punto la lettura, che nel 2004, nel 2005, nel 2006, fino al 2009, Trenitalia redigeva e nei quali inseriva criticità relative alla manutenzione del materiale rotabile, criticità relative alla tracciabilità e via dicendo. Quindi la lezione era stata compresa. Articolo 1: "Scopo e campo di applicazione della 56/2003", prescrizione obbligatoria

emanata da R.F.I.: "La presente disposizione definisce le modalità di predisposizione, emissione e monitoraggio dei Piani annuali della sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario. Mira alla realizzazione delle azioni finalizzate al mantenimento e al miglioramento della sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario". Mi dice lei come è possibile mantenere la sicurezza e anzi migliorarla abdicando, letteralmente abdicando alle funzioni di controllo e garanzia sulle manutenzioni? Perché Trenitalia ha letteralmente abdicato alla garanzia sulle manutenzioni nel momento in cui ha deciso di noleggiare il materiale rotabile per le merci pericolose. Ha abdicato a tutte le funzioni di garanzia svolte dai propri operatori, nelle proprie officine, sul proprio materiale. E' stata demandata e delegata in bianco a terzi estranei non controllati. Questo è alla faccia del miglioramento della sicurezza della circolazione dei treni. Perdere completamente il controllo su una funzione com'è quella di manutenzione sul materiale rotabile non è certamente un miglioramento della sicurezza. Vediamo che cosa dev'essere prodotto. "I piani delle strutture subordinate devono essere aggregati in un piano generale di R.F.I. o dell'impresa ferroviaria" - "alla faccia del fatto che ogni singola unità compartimentale è datore di lavoro - "che deve contenere anche i progetti e le

attività per la sicurezza che presentino almeno una delle seguenti caratteristiche:" - vi dico subito che facciamo Bingo - "1) coinvolgono R.F.I. o l'impresa ferroviaria globalmente". Ce l'abbiamo, perché i carri erano stati noleggiati da una divisione centrale, interessavano praticamente i binari di tutta Italia, quindi la prima ce l'abbiamo. "Sono gestite a livello centrale". Idem. Il noleggio è stato gestito da F.S. Logistica, la cessione da F.S. Logistica a Trenitalia anche. "Interessano più di una struttura subordinata". Anche questo... abbiamo detto ce le abbiamo tutte. "La responsabilità della scelta dei piani è attribuita ai responsabili di R.F.I. e delle imprese ferroviarie e delle eventuali strutture subordinate interessate". Ma siccome era gestito tutto a livello centrale, dal noleggio, dalla trazione, dalla traccia, non c'è nulla che non fosse gestito a livello centrale, Presidente. "Ciascun piano deve contenere i progetti e le attività atti ad eliminare"... e l'abbiamo visto che idealmente c'era. "R.F.I. e le imprese ferroviarie, nonché eventuali strutture subordinate, devono inoltre inserire, ciascuna nel proprio piano, i progetti e le attività atte ad eliminare, o almeno ridurre, le aree di criticità individuate tramite il proprio processo interno di analisi e valutazione del rischio". Siccome non ce n'era, non si poteva fare nulla come azione conseguente. "Nel piano devono essere

obbligatoriamente inserite tutte le azioni che riguardino le attività" - lettera B - "finalizzate al mantenimento e al miglioramento delle prestazioni di sicurezza. La prima è la manutenzione, sia dell'infrastruttura che del materiale rotabile. Le attività di verifica e di ispezione da condurre nel campo di sicurezza".

PRESIDENTE - Hanno valenza esemplificativa, tutte queste citazioni che lei fa, quindi...

P.M. DOTT. GIANNINO - Va bene. Articolo 7 - prometto chiudo - "il gestore dell'infrastruttura in quanto responsabile della sicurezza dell'intero sistema ferroviario nazionale analizza e valuta". Presidente, gli argomenti veramente si fa fatica a tenerli in fila.

Vorrei passare allora velocemente, visto che abbiamo analizzato il processo di valutazione dei rischi e la prevedibilità o meno degli eventi, alle anomalie - chiamiamole così - emerse in sede di testimonianza del teste Genovesi. Teste Genovesi. Il testimone Genovesi è stato chiamato a riferire un po' sui poteri di R.F.I., un po' sulla valutazione del rischio, un po' sulla velocità. E quello che è emerso da questa testimonianza è a dir poco sconcertante. Vi leggo soltanto una delle affermazioni in materia di valutazione dei rischi. Il teste Genovesi sostanzialmente è venuto a confermarci: sì, ha fatto bene R.F.I. a non fare la valutazione dei rischi perché non serviva, perché non c'erano eventi di

pericolo pregressi, non c'erano campanelli di allarme e via dicendo. E dice... poi cercherò di darvi proprio per punti salienti, lo so che il tempo scorre, mi dispiace, ma... "Quali sono i passaggi per arrivare alla valutazione del rischio"? Premetto che il teste Genovesi ha fatto un po' il finto tonto quando gli sono state fatte delle domande ben specifiche sulle fasi in cui dev'essere articolata la valutazione del rischio. L'ingegner Genovesi, immagino sia ingegnere, l'ingegner Genovesi, a domanda "in quali fasi deve essere articolata la valutazione del rischio"? Dice: "Cosa? Non capisco. Cosa? Non capisco". Ha scritto lui un articolo, lui un articolo in cui suddivide la valutazione del rischio in fasi. Dopo ve lo farò vedere. "La valutazione del rischio deve essere effettuata secondo queste fasi: prima fase, seconda fase, terza fase, quarta fase"... mi sembra ne individui sei. A domanda, qui, siccome la valutazione del rischio non doveva essere fatta, contrariamente a quello che aveva scritto in un suo studio, tra l'altro pubblicato da una rivista edita da R.F.I., qui dice bianco e qui dice nero, siccome non voleva andare a parare qui, la valutazione del rischio non doveva servire e dice: "Ma che vuol dire le fasi? Non capisco, non capisco". Va bene. Poi è caduta lì perché non sono state fatte altre domande. E dice: "I passaggi che devono essere rispettati per giungere ad un'analisi consapevole

dei rischi relativi al passaggio di un convoglio con merci pericolose sulla rete quali sono"? domanda del P.M. "L'applicazione del RID". Cioè, quindi per fare un'analisi del rischio mi risponde "l'applicazione del RID". Andiamo avanti perché è bello. "Ma come si procede"? Teste, quasi indispettito: "Allora, noi c'abbiamo una norma mandataria, cioè il RID, la cui osservanza mi garantisce dai rischi. Questo è. Quindi non procedo a valutazione". Eh? Cioè, quindi questo è il ragionamento: c'è una norma che mi dice quello che va fatto - ma il RID è solo una minima parte di quello che va fatto, perché non c'è scritto tutto nel RID - c'è una norma mandataria, se io faccio quello che c'è scritto lì non corro nessun rischio, quindi non procedo a valutazione. Quindi non procedo a valutazione. Eppure, eppure il teste Genovesi aveva scritto un bellissimo articolo, pubblicato sulla rivista "Argomenti", edita da R.F.I.: *"La metodologia per la valutazione del rischio nel trasporto di merci pericolose"*. Presidente, l'avrei potuto scrivere anch'io: applicate la legge. Punto. Questo è. Quindi non procedo a valutazione. L'articolo era finito, perché questo ci ha detto: applicate la legge, questo è, quindi non procede a valutazione. Eppure l'articolo è piuttosto articolato, piuttosto dettagliato. Scusate la ripetizione. "Sono state approfondite metodologie disponibili per effettuare valutazioni di

rischio su tratte ferroviarie interessate dalla movimentazione di merci pericolose". Ma allora si fa la valutazione del rischio per le merci pericolose. Allora si fa. Va fatta. O va scritto soltanto ma poi non si fa perché basta applicare la norma mandataria, come l'ha chiamata lui, e quindi non procedo a valutazione del rischio? Punto 2: "Procedura di riferimento. Bisogna individuare gli scenari, gli eventi incidentali iniziatori degli scenari incidentali che ne possono derivare. Il punto di partenza dell'analisi, definire le sorgenti di rischio". A pagina 122 mi dice: "Per definire le sorgenti di rischio è necessario valutare per ciascuna tratta ferroviaria la quantità di ciascuna merce pericolosa che vi transita e il tipo" - eccoli qua di nuovo il tipo di carri - "di carri impiegati per il trasporto". La seconda fase. E' lui che ha scritto delle fasi, che però poi quando glielo chiede il P.M. non capisce. Andatevelo a vedere: "Ma... che? Eh"? Non capiva. Io stavo... con questo davanti facevo domande, Presidente. Ma lui non capiva. "La seconda fase" - e siamo al solito punto, Presidente - "è costituita dalla caratterizzazione dei carri impiegati per il trasporto di sostanze pericolose. L'esatta identificazione dei mezzi impiegati nel trasporto di ciascuna sostanza pericolosa è necessaria" - necessaria - "per tre principali ragioni: valutazione del numero di sorgenti legate a ciascun treno

circolante, valutazione della resistenza della cisterna alla rottura, individuazione delle condizioni fisiche della sostanza trasportata. Nel caso di trasporto ferroviario, il numero di sorgenti di pericolo" - aggiungo io: associate a ciascun treno - "è pari al numero di vagoni che lo compongono. Ogni singolo vagone è una sorgente di rischio da valutare". Appunto, è nuovo, non è nuovo, chi lo controlla, chi non lo controlla, da dove viene, quanti chilometri ha fatto. Ogni singolo carro, con ogni singola storia, è una sorgente di rischio. Genovesi lo sa, ma qui non è venuto a dircelo, non ha avuto il coraggio di dirlo. E non è l'unico teste che si è comportato in questo modo. "La resistenza della cisterna incide in modo determinante sulle probabilità di rilascio". Ma tutte queste cose sono state mai valutate? Parliamo di valutazione del rischio. Non l'ha mai fatta nessuno. E lo stesso teste che mi viene a dire tutte queste cose qui ha detto "non serve, non procedo a valutazione perché basta che applico il RID e sono coperto". Quindi d'ora in poi tutte le valutazioni del RID chioseranno: nel trasporto applico il RID, nell'edilizia applico l'81/2008, quindi sono coperto e non procedo a valutazione. Ma che scherziamo? A pagina 135, vi risparmio l'articolo, ma è prodotto: "In termini di importanza delle sostanze, le mappe di rischio locale e individuale e le curve FN mostrano chiaramente come il

GPL abbia un'influenza maggiore sul rischio rispetto a tutte le altre sostanze. Lo scenario più importante risulta il *flash-fire*". Quindi tra tutte le sostanze pericolose il GPL nella fascia contigua ai binari è quello che espone al maggior pericolo. Quindi non bisognava costruire un muro su tutto il territorio nazionale, Presidente. Bastava fare una valutazione sulla densità abitativa dei singoli luoghi attraversati da un convoglio di merci pericolose e dove si fossero ravvisate le condizioni di pericolo maggiore, le criticità maggiori, almeno lì si poteva costruire una barriera, visto che il GPL nella fasce urbanizzate più vicine alla ferrovia è la sostanza più pericolosa". Poi si è detto che sulla base di questi articoli, di questi studi, R.F.I. sarebbe a posto perché in questi studi ci sarebbe la valutazione del rischio. Ma non è assolutamente così. Questi erano degli studi che individuavano le modalità con le quali si sarebbe potuto e dovuto procedere alla valutazione dei rischi che poi non è stata fatta. Ce l'ha confermato il teste: "Siccome applico il RID non procedo a valutazione". R.F.I. non ha mai fatto valutazioni. L'unico - l'unico - studio effettuato, il cosiddetto Piano operativo merci pericolose, che oggi si tenta di spacciare per una valutazione del rischio e attuazione di misure e cautele conseguenti, è questo cosiddetto "Piano operativo merci pericolose", predisposto da R.F.I. ma

anche questo non era altro che uno studio che dava le linee di carattere scientifico su come si sarebbe dovuto procedere ad effettuare una valutazione dei rischi, tant'è che se voi andate a vedere a pagina 3 di questa presentazione effettuata a novembre 2004 dagli autori di questo Piano operativo merci pericolose, lo dice chiaramente: l'obiettivo era quantificare il rischio di alcune realtà, di alcune realtà. "Le realtà impiantistiche analizzate in dettaglio, tre scali, tre tratti di linea e una tratta ferroviaria". Questo è quello che era stato veramente verificato. E nell'articolo infatti si demanda ad un'analisi che doveva essere fatta per tutti i tratti di linea, per tutti, per tutti i tratti, per tutti gli attraversamenti. Questi erano presi ad esempio. Una volta fatto lo studio, questi sono i parametri, queste sono le gambine, vai e fattelo su tutta la rete.

Abbiamo acquisito il verbale di s.i.t. della professoressa Spadoni, che ha collaborato a questi studi esposti in questi convegni e se voi andate a vedere grosso modo alla fine del verbale, della prima pagina del verbale del 05 marzo 2010, "ci si occupò dell'identificazione di un indice di rischio dovuto al trasporto merci pericolose e dell'applicazione di tale indice a tutta la rete, al fine di evidenziare le zone con un indice di rischio maggiore; inoltre, una volta

individuati questi indici, l'Università di Bologna effettuò un'analisi del rischio di alcuni scali e di alcuni attraversamenti di città". Quindi R.F.I. che fa? Prende questi studioli - per carità, buoni per quanto siano - e dice "ecco, l'ho fatto un controllo". Ma che hai fatto? Qui si dettavano le linee. Anzi, è un'aggravante. Avevi commissionato uno studio, ti è stato presentato, ti è stato esposto, ci hai fatto il convegno, c'avevi tutti i parametri da utilizzare, ma una valutazione su tutti i tratti e su tutti gli attraversamenti non l'hai fatta. Una valutazione del rischio, Presidente, l'abbiamo cercata disperatamente, non è ancora uscita.

Infine il Politecnico di Milano curò l'aspetto relativo alla programmazione, perché poi è qui che si va, questo piano operativo sarebbe stato trasfuso in una lettera, in una lettera che R.F.I. manda... non ricordo adesso i destinatari, comunque in ambito R.F.I., con cui si indica che bisognerà scegliere, nella programmazione del trasporto di merci pericolose, scegliere ove possibile il tracciato ad indice di rischio inferiore. Punto. Punto. Senza però nessuna valutazione dei rischi in tutte le città, in tutti gli attraversamenti. L'abbiamo visto che era solo Messina, Mantova, Bologna e Livorno, mi sembra. Basta. Il Politecnico di Milano curò l'aspetto relativo alla programmazione, gestione e monitoraggio dei

trasporti, se non ricordo male producendo un prototipo, un prototipo per la gestione del trasporto merci pericolose, prototipo che andava sviluppato. E lo dicono loro stessi. Lei troverà tra gli articoli prodotti, tra le pubblicazioni prodotte, la pubblicazione relativa proprio a questo piano operativo merci pericolose della Spadoni, che al termine dice "fu sviluppato un prototipo che se sviluppato avrebbe consentito di effettuare la valutazione degli indici di rischio su tutta la rete". Un prototipo se sviluppato.

P.M. DOTT. AMODEO - Posso integrare una cosa?

P.M. DOTT. GIANNINO - Sì.

P.M. DOTT. AMODEO - Intervengo solo un attimo - e poi restituisco la parola al collega - per specificare che gli studi in atti attribuibili alla Spadoni sono due. Uno è un report, il "Piano operativo merci pericolose", Convegno di Bologna del 26/11/2004 e l'altro è il documento "La valutazione del rischio nel trasporto ferroviario" del 22 novembre 2005. Il primo convegno - comunque per l'affolliazione mi riferisco ai fogli 90716 e seguenti del fascicolo del Pubblico Ministero - venne presentato da una sorta di volantino invito, che porta la data del 26 novembre 2004, con l'elenco dei relatori, che si apre alle ore 09:30 del 26 novembre 2004 con un intervento dell'amministratore delegato di R.F.I. e si chiude alle ore 13:00 con le considerazioni conclusive di

Mauro Moretti, amministratore delegato di R.F.I. Quindi Mauro Moretti a quell'epoca aprì e chiuse questo convegno. Abbiamo le slide. E' particolarmente... sono particolarmente interessanti alcune slide, ad opera della professoressa Spadoni, ma insieme ai ricercatori Elena Caprile, Daniele Vaghi e Giovanni Vescia, qua forse la Spadoni è solo coordinatrice, comunque i soggetti promotori sono R.F.I., l'Università La Sapienza di Roma, l'Università di Bologna, facoltà di ingegneria e il Politecnico di Milano, Facoltà di Ingegneria, Dipartimento In.Da.Co. Allora, è interessante in queste slide, che sono comunque ai nostri atti, i fattori di rischio considerati e tra questi ci sono: la densità di popolazione dell'area attraversata, la probabilità di rilascio di una sostanza e l'area di impatto dell'evento. E in questo studio si fa un breve riferimento ad un progetto di localizzazione dinamica del carro. Riflettiamo che stiamo parlando di un convegno del 2004, quindi cinque anni prima del disastro di Viareggio e dodici anni prima che Resta venisse a testimoniare qui in udienza. Non mi sembra ininfluyente questa diciamo precisazione cronologica. In questa slide c'è tutta un'indicazione fatta non da sognatori imbecilli, ma fatta da persone estremamente competenti e capaci sul sistema, che in qualche maniera è collegato... poi vedremo sarà collegato al progetto Maestrini, ma questi scienziati,

perché di scienziati stiamo parlando, si assumono la responsabilità di dire: se noi facciamo questo... realizziamo questo sistema di localizzazione dinamica del carro, mediante - stringi, stringi, stringi - l'interazione tra il sistema GPS e il sistema GIS per la localizzazione e visualizzazione della posizione dei carri, dotato di un'adeguata sensoristica di bordo, collegata a una centralina, collegata poi ad un computer posto in un posto centrale, abbiamo la possibilità di operare un monitoraggio indipendente, serio, preciso e in tempo reale di ogni carro trasportante merci pericolose. E poi, come vedremo, soprattutto nelle dichiarazioni che renderà l'ottimo, il brillante - lo dico senza ironia perché è veramente bravo - ingegner Guidi, che è venuto qui a testimoniare per conto della Difesa, ci dà la possibilità di... altro che antisvio, ci dà la possibilità di cogliere addirittura in anticipo quelli che sono gli elementi che potrebbero portare ad uno svio e di disporre la misura, la soluzione più opportuna, cioè o di mandare un allarme nella cabina del macchinista, in modo da consentirgli per esempio di portare il treno fuori da una galleria, o di disporre una frenatura del convoglio. Ebbene, siamo nel 2004. Questo processo si svolge... Resta è venuto a testimoniare qua nel 2016. Resta è venuto a dirci in udienza, Presidente, a dispetto di questa cosa svolta... di questo progetto, di questa

indicazione del 2004 che poi diventerà anche un progetto autonomo interno di Trenitalia nel 2005, Resta ci è venuto a dire nel 2016, dodici anni dopo questo progetto, già fattibile nel 2004, a distanza di oltre venticinque anni dall'atterraggio dell'uomo sulla luna, è venuto a dirci che... è venuto a dirci nel 2016 che ci sarebbero voluti molti anni ancora per realizzare quel progetto, voglio dire, in qualche maniera accusando di essere dei visionari tutti coloro che dieci anni prima, più di dieci anni prima dicevano "ma questo è fattibile, ci consente di realizzarlo subito". Cioè, R.F.I., una parte di R.F.I. nel 2016 contraddice se stessa nel 2004, perché R.F.I. è uno dei promotori del convegno, Moretti lo apre e Moretti lo chiude. Queste slide poi sono molto sintetiche. Vi invito a rivederle perché dice "guarda si fa così"... i parametri di controllo, i vantaggi del sistema, quello fondamentale è l'aumento dell'affidabilità del trasporto, parla della sensoristica disponibile. Non è che abbiamo bisogno di aspettare il 2030 per avere il software necessario. E, Presidente, c'è anche una stima dei costi. I convegnisti dicono che tutto questo ambaradan qua verrebbe a costare qualcosa... allora, totale sensoristica 2.000 euro; totale alimentazione 2.800; l'allestimento 1.400; insomma, 3-4.000... ah, ecco, sta qua il... c'è una tabella sintetica sui prezzi. Dice: ogni carro allestito con questo sistema, molto più

evoluto rispetto finanche all'antisvio, oggetto di un convegno di studi nel 2004 e di un progetto interno a Trenitalia nel 2005, sarebbe venuto a costare tra i seimila e gli ottomila euro. Ditemi voi se trentadue morti possono valere qualcosa in più di sei o settemila euro. I costi poi della comunicazione col sistema GPRS, perché non ci scordiamo che R.F.I. è proprietaria di una rete telefonica, cioè R.F.I. quando ti dà la linea telefonica sui treni è gestrice di se stessa, ha un sistema di comunicazione col sistema GPRS, prezzo praticamente irrilevante, sono meno di 85 centesimi.

L'altro convegno è quello del 22 novembre 2005 ed è interessante perché, come dire, spinge il pedale, per così dire, sull'importanza di percorsi alternativi, sui quali spero, speriamo di poter avere la possibilità di dire qualcosa. Chiedo scusa al collega.

P.M. DOTT. GIANNINO - Ancora sul teste Genovesi, che è chiaramente un militante venuto a difendere, più che a testimoniare. Ci è venuto a dire che "le prescrizioni di R.F.I. di esercizio verso le imprese ferroviarie servono esclusivamente a regolare i rapporti di interfaccia; per rapporti di interfaccia si intendono i rapporti tra personale del gestore e personale dell'impresa". Non ha altri poteri R.F.I. Sulla velocità, che compete senz'altro ad R.F.I. regolare... chiedo scusa, Presidente, sto cercando un documento. Allora, eccolo

qui. La domanda era: "La velocità compete all' esercente, ma compete all' esercente la possibilità" - immagino si intenda il gestore - "la possibilità di abbassare la velocità? Chi stabilisce in generale se si può abbassare la velocità"? Il militante Genovesi risponde: "Noi possiamo abbassare la velocità in un caso fondamentale". "Noi" come R.F.I., perché è di R.F.I., "noi possiamo abbassare la velocità in un caso fondamentale, in cui c'è il degrado dell' infrastruttura con l' istituzione dei rallentamenti, quindi in casi molto particolari legati o al degrado o a lavori sull' infrastruttura". Falso. Ne vedremo altri, ne vedremo diversi, non ultimo la prescrizione famosa dei 50 orari e dei 60 orari, non riguarda né il degrado né i lavori, ma l' ha firmata la direzione tecnica. Vi faccio vedere un regolamento emanato da R.F.I., quindi un testo normativo regolamentare di R.F.I., il 32 del 2008: "Modifiche al regolamento per la circolazione dei treni". Ora cercherò di farvi vedere alcuni documenti in cui si certifica la potestà pubblicistica e normativa in capo ad R.F.I., di cui questo regolamento è una delle dirette emanazioni. "Regolamento, disposizione 32 del 2008, modifiche al regolamento circolazione dei treni": "Nelle stazioni di testa indicate come tali nell' orario di servizio rispetto al paraurti del binario tronco i treni devono essere ricevuti a velocità non superiore a 60 chilometri orari.

Il personale di condotta in arrivo nelle predette stazioni con un treno non protetto dai sistemi ETC, SSCMT, salvo limitazioni di velocità più restrittive, non deve superare la velocità di 30 chilometri orari". Non si parla di cantieri, Presidente. Non si parla di degrado, Presidente. E' un teste falso Genovesi. Non si parla né di cantieri né di degrado. R.F.I., in attuazione del suo potere normativo, prescrive con questa disposizione la velocità non per un cantiere, ma a treni che non abbiano determinati requisiti di protezione. Si poteva anche dire treni che non abbiano un detettore di svio nell'ingresso alle stazioni non devono superare i 60 chilometri orari, non devono superare i 30 chilometri orari. Come è scritto in questo regolamento di R.F.I. L'ha già fatto. Articolo 3: "Su linee esercitate con il regime del blocco elettrico automatico a correnti codificate" - non so cosa sia, ma non mi interessa - "caratterizzate da segnali luminosi e da avvisi accoppiati, la velocità massima consentita è di 200 chilometri orari. Possono essere ammesse velocità maggiori fino a 250 chilometri orari a condizioni che"... e R.F.I. dà le condizioni per poter andare a 250, altrimenti vai a 200. Articolo 4: "Nelle stazioni di testa indicate come tali negli orari di servizio rispetto al paraurti" - bla bla bla - "i treni devono essere ricevuti a velocità non superiore a 60 chilometri orari". Articolo 7: "La presente disposizione

entra in vigore il 10 novembre 2008". Non si parla né di cantieri né di degrado. Il teste Genovesi è venuto a cantarvela. Come le domande che non capiva sulla valutazione del rischio, che pure erano basate su studi che aveva fatto lui. Pagina 157 - vado velocissimo su Genovesi, prometto - si parla ancora degli studi, dei convegni, delle valutazioni del rischio. "Nella valutazione del rischio" - ci diceva Genovesi giustamente - "deve essere considerato ogni singolo rotabile". Quindi mi chiedo come può quel Piano operativo merci pericolose presentato ad un convegno, perché convegno era, come può essere oggi spacciato da R.F.I. come un documento ufficiale in cui si è valutato il rischio dell'intera rete, quando non si sapeva su quale binario si transitava, con quale treno, con quale merce. Erano parametri di carattere generale da applicare nel caso concreto, ad ogni singolo treno. Ma non bastava. Di ogni singolo treno doveva essere valutato ogni singolo carro. Quindi alla fine dei conti cosa raccomandò lo studio di cui stiamo parlando? Pagina 157 del verbale del 10 febbraio: "Quindi che cosa raccomandò"? "Di intensificare la manutenzione del materiale rotabile". Rieccoci. Ci hanno detto che cambiare il percorso aumenta l'esposizione al rischio. Allora, domanda del Pubblico Ministero a pagina 163: "Lei su domanda dell'Avvocato Stile ha detto" - perché era stato affermato come

certezza granitica - "che il percorso più lungo aumenta l'esposizione a rischio. Ma lei ha dei dati scientifici, statistici o - diciamo così - applicativi, particolari software"? "No, è una mia opinione". "La linea merci che ha visto interessato" - pagina 169 - "questo convoglio" - quindi domanda concreta, la stazione di Viareggio, la linea La Spezia-Livorno fino a Gricignano - "è stata presa in considerazione in tutte le sue aree di impatto, avete studiato tutte le aree di impatto"? Lui dice: "Su tutte le linee, su tutta la linea". L'abbiamo visto invece il convegno. Erano tre città, uno scalo e mezzo attraversamento. Poi, stringi stringi, incalza incalza, siccome avevo lo studio sotto gli occhi, era evidente di cosa parlava Genovesi per "area di impatto" nel suo scritto, ed era altrettanto evidente che in quei documenti di cui stavamo parlando, quelli ufficiali di R.F.I., ben più scarni, non c'era nessuna descrizione dell'area di impatto. E Genovesi quindi a pagina 169 ci dice: "L'area di impatto fu studiata allora"... un po' di balbettamenti... "l'area di impatto fu studiata solo" - solo, solo - "dove si terminalizzavano le merci, dove transitavano no". E questo perché? Andiamo a pagina 171: "In quanto quando conducemmo lo studio noi, nonostante avessimo i dati di incidentalità già ben consolidati, non avevamo dati relativi a incidenti analoghi a quelli che purtroppo in Viareggio lungo la

linea"... bla bla bla. Bla bla bla. Presidente, "non avevamo dati relativi a incidenti analoghi". La SPER, l'evento è uno ed uno solo, qualsiasi cosa succeda dopo. Lo svio. Punto. Poi il treno si gira, si ribalta, cade, prende fuoco, si accende, canta. Non c'entra niente. Lo svio è di per sé potenzialmente idoneo a causare danni alle persone. 150 svii ci ha detto Chiovelli, 150. Genovesi ci è venuto a dire che non c'erano precedenti. Pagina 172. Chiedo scusa Presidente se ogni tanto mi faccio un po' prendere ma abbiamo sopportato per tre anni affermazioni di questo tipo. "Pur avendo una banca dati ben definita non avevamo dati relativi allo spandimento durante il trasporto" - ci dice - "mentre avevamo dati di incidentalità con spandimento di merce pericolosa negli scali". Allora, o Genovesi dice il falso o Chiovelli e l'Agenzia dicono il falso. Perché l'abbiamo visto prima: 150 svii, abbiamo 7 casi di svio, alcuni riconducibili alla rottura del fusello; di questi 32 svii, mi sembra dicesse Chiovelli, in 39 svii, nota 3376 del 2012, del 13 giugno, 32 dei 39 eventi di svio sono avvenuti a bassa velocità perché dovuti a svio in manovra; dei restanti 7, 7 svii erano quindi avvenuti durante il transito, durante il viaggio, di questi 7 avvenuti durante il viaggio 4 avevano avuto perdite di sostanze pericolose. Genovesi ci viene a dire "non avevamo i dati di spargimento in transito mentre" - pagina 172 - "avevamo dati di

incidentalità con spandimento di merce pericolosa negli scali". Non è vero. Eccolo cos'è il Piano della sicurezza del 2004 a cui tenta di aggrapparsi disperatamente. Pagina 174: "Nel Piano della sicurezza del 2004 c'è una lettera ufficiale della Direzione movimento alla Direzione commerciale". Questo è tutto quanto esiste agli atti di R.F.I. in tema di valutazione del rischio nel trasporto di merci pericolose. Una lettera - ufficiale però - della Direzione movimento alla Direzione commerciale. Pagina 174, la sostanza del discorso anche Genovesi l'ha capita benissimo: "L'aumento della manutenzione, si deve evitare lo svio, quindi la manutenzione io la faccio per evitare lo svio". E' vero. L'assile non si doveva rompere. Quante volte ce l'hanno detto? L'abbiamo sentito dai difensori, dai consulenti, dai testi. L'assile non si deve rompere. Cosa hanno fatto Trenitalia ed R.F.I. per controllare che quell'assile non si rompesse? Nulla. A domande allora sull'oggetto specifico, pagina 178, visto che ha detto "il materiale non si deve rompere, io faccio attenzione che non si rompa", però poi dice "ma io non sono competente a rispondere sul materiale rotabile". E' un po' sbalordito il Pubblico Ministero: "Ma quindi R.F.I. non è competente ad interloquire con l'impresa ferroviaria su come mantiene il proprio materiale rotabile"? "Assolutamente no, assolutamente no, R.F.I. non è competente ad

interloquire con l'impresa ferroviaria su come mantiene il proprio materiale rotabile". Quante ve ne ho lette, Presidente? Vi ho annoiato a morte stamattina con una lettura sterminata di provvedimenti e prescrizioni con cui R.F.I. dice a Trenitalia come vanno mantenuti, come dev'essere l'assile perché si possano fare le manutenzioni, attenzione al materiale rotabile impiegato, il materiale rotabile per essere messo in servizio dev'essere mantenuto così, ma il teste Genovesi viene a dirci "R.F.I. non è competente ad interloquire con l'impresa ferroviaria su come si mantiene il materiale rotabile, assolutamente no". Questo è Genovesi.

Sempre in tema di velocità, visto che è stato accennato l'argomento velocità. Abbiamo letto il regolamento 32 del 2008. Faccio allora solo qualche accenno, visto che non compete nulla ad R.F.I. secondo il teste Genovesi, se non in caso di cantieri o di degrado. Ministero dei Trasporti e della Navigazione, decreto del 22 maggio 2000: "Servizio di vigilanza sulle ferrovie". Si individuano i poteri di quello che diventerà poi il gestore dell'infrastruttura, perché questo è del 2000, ma sono i poteri concessi alle Ferrovie dello Stato per l'esercizio, e si individuano standard e norme di sicurezza. Pagina 2 di questo atto ministeriale del 22 maggio 2000, con cui F.S. viene investita dei poteri in quanto gestore dell'infrastruttura. "Costituiscono norme

standard e norme di sicurezza il regolamento per la circolazione dei treni, il regolamento sui segnali", tutte potestà in capo ad R.F.I. Andiamo a vedere in particolare cosa dice il paragrafo 3 a pagina 3: "Disposizioni e prescrizioni". Ai sensi dell'articolo 7 e via dicendo, sono le leggi che conferiscono potestà regolamentare e potestà normativa ad R.F.I.: "Il gestore dell'infrastruttura definisce ed emana le disposizioni e prescrizioni afferenti in particolare: lettera N) la determinazione della velocità massima dei treni in relazione al tracciato delle linee, ai tratti di linee interessati, al materiale rotabile, alla composizione dei convogli". Alla composizione dei convogli. Richiamiamo Genovesi e gli facciamo la domanda se può farlo solo in caso di cantieri o degrado? "Al gestore dell'infrastruttura definisce ed emana disposizioni e prescrizioni afferenti in particolare... lettera N, decreto del 22 maggio 2000". La velocità non solo per cantieri o degrado. Si parla di tratto di linea interessato, materiale rotabile e composizione dei convogli.

P.M. DOTT. AMODEO - Sì, allora continuo evitando o perlomeno sforzandomi di evitare di ricitare le stesse cose, gli stessi passi e/o gli stessi documenti del collega, a meno che non sia necessario per evidenziare dei punti presenti in detti documenti, perché in realtà noi quando ci

troviamo di fronte a questi documenti di carattere tecnico non ci troviamo mai di fronte a un documento tecnico che affronta un solo problema, una sola questione; in genere vengono affidate un ventaglio di questioni, per cui spesso è necessario ricitarlo più volte. Allora, vorrei soltanto completare, diciamo così, la valutazione della testimonianza del teste Genovesi. Ne ha dette tante qui a dibattimento. Un'altra cosa che ha detto, se andate a pagina 109 del verbale del 10/02/2016, a domanda proprio prima dell'Avvocato Stile e poi del Presidente, dice: "Noi dobbiamo tenere presente che la normativa della circolazione delle merci pericolose è regolata dal RID". Lo stesso teste Genovesi un po' di pagine prima, a pagina 105, aveva detto: "Il RID si occupa principalmente dei contenitori, delle modalità costruttive, di come si fabbrica il bombolone, delle modalità di progettazione, di collaudo e verifica dei contenitori, delle cisterne". Quindi diciamo non si occupa di circolazione a pagina 105 e si occupa di circolazione a pagina 109, a seconda di come era necessario diciamo rispondere, così il teste organizzava la sua risposta. Mi pare che il collega forse non ci ha fatto riferimento, ma vi chiedo veramente perdono se già l'avesse fatto, magari Salvatore fammi un segno se già l'hai trattato, nella procedura del sistema di gestione della sicurezza di Trenitalia del 03 marzo 2004,

Trenitalia dice: guardate che la A.N.S.F. ci ha tirato le orecchie e ci ha detto... c'è una lettera annuale di A.N.S.F. rivolta alle imprese ferroviarie e al gestore dell'infrastruttura, Trenitalia la cita, è la nota A.N.S.F. protocollo 660 dell'11/08/'08, sto parlando di un documento che sta a foglio 100721 e seguenti. Dice: A.N.S.F. ha confermato i macro obiettivi che sono questi: la riduzione delle non conformità imputabili al fattore umano e la riduzione delle non conformità legate a carenze nella manutenzione del materiale rotabile. E riporta in apposita tabella le contestazioni critiche, le contestazioni, le obiezioni, come vogliamo chiamarle, fatte dalla A.N.S.F., e dice: guarda, mi rendo conto che la A.N.S.F. dice che alcune aree di criticità - perché non è che si può dire "cose che non vanno", bisogna dire "aree di criticità" - sono riferite all'intero sistema ferroviario, tra cui il sistema di gestione della sicurezza e della circolazione dei treni, che non va bene per l'intero sistema ferroviario, imprese e gestore, e in particolare che cosa non va bene di questo sistema di gestione della sicurezza, come dice la A.N.S.F. e come Trenitalia ripete? Dice: la cosa che non va bene, che ci ha contestato la A.N.S.F. è l'effettuazione - cioè la deficienza praticamente dell'analisi dei rischi - effettuazione dell'analisi dei rischi che consentono di valutare lo stato di sicurezza del sistema ferroviario.

Anche qui un giro di parole per dire che l'analisi dei rischi dell'intero sistema ferroviario è insufficiente. Trenitalia riporta quello che dice la A.N.S.F. Vi sono poi sempre alcune aree di criticità specifiche per le imprese ferroviarie, in particolare questa area di criticità individuata dalla A.N.S.F. e riportata da Trenitalia si chiama proprio così "manutenzione del materiale rotabile". In particolare vi sono tutta una serie di voci, ma una che ci tocca da vicino è questa, leggo testualmente: "Rintracciabilità ed efficacia delle operazioni di manutenzione e della gestione degli strumenti di misura". Sono tutte cose che si sapevano bene in anticipo, da molto tempo prima. Ora, non so se sia stata già citata la disposizione di R.F.I. del 23 giugno 2004, del gestore. E' interessante l'incipit dell'articolo 1. Dice: "Il materiale rotabile impiegato dalle imprese ferroviarie sull'infrastruttura ferroviaria deve essere mantenuto dalle stesse imprese". Impiegato, tout-court, senza dire proprietà di A, di B, di Z, quello sì, quello no, il nero sì, il giallo sì. No. Materiale impiegato sull'infrastruttura ferroviaria. D'altra parte è R.F.I. che parla e in qualche maniera si deve tutelare: io devo sapere chi circola... chi viene a casa mia. E la struttura di R.F.I. S.p.A., incaricata del ricevimento, della raccolta dei Piani di manutenzione che riguardano tutto il materiale che circola, la struttura che

sovrintende come un falco al rispetto di questa disposizione è un organismo proprio di R.F.I., Cesifer. Quello, per intenderci, anche del cabotaggio, ma è una delle sue attribuzioni, perché Cesifer era la struttura responsabile della sicurezza dell'esercizio prima che questa mansione passasse alla A.N.S.F. L'articolo 3 di questa disposizione di R.F.I. dice: "Le imprese ferroviarie devono garantire che i piani di manutenzione, per tutto il materiale trainato" - come dice l'articolo 1 - "vengano correttamente rispettati e applicati". Vorrei dire: quando ci stanno. "Le stesse imprese sono tenute alla conservazione della documentazione" - cosa conservava Trenitalia? Bah - "ed alla registrazione scritta delle operazioni di manutenzione" - vale la stessa domanda di prima - "garantendo la disponibilità dei seguenti dati: rintracciabilità delle operazioni di manutenzione effettuate, modalità di intervento, indicazione degli operatori che hanno effettuato gli interventi, copia originale dei Piani di manutenzione". Trenitalia tutte queste cose le teneva tutte. E d'altra parte R.F.I. ha vigilato con attenzione affinché Trenitalia avesse un archivio di questi dati. Lasciamo stare l'articolo 4, giusto perché è anche... diciamo, comincia il tempo a scorrere. Articolo 5: "Le imprese ferroviarie devono dimostrare l'esistenza di un processo di distribuzione della documentazione tecnica relativa

alla manutenzione dei rotabili, indirizzata verso tutti gli operatori delle officine interessate". Documenti(?) tecnici? Ecco, stanno qua, non ti nascondo niente, li ho.

PRESIDENTE - Pubblico Ministero, un attimo.

P.M. DOTT. AMODEO - Sì.

PRESIDENTE - Può riprendere, prego.

P.M. DOTT. AMODEO - Sì, grazie. Vado avanti, taglio l'articolo 9. "La presente disposizione si applica ad ogni officina" - singolare questa cosa, Presidente - "ovunque ubicata" - se sta pure in Cina, sembra di capire - "che effettua ad ogni titolo operazioni di manutenzione su rotabili ferroviari, da e per conto delle imprese ferroviarie che prestano servizi sulla rete". Articolo 10, mazzata finale: "Ai sensi degli articoli 4, 10, 11 e 36 del Decreto Legislativo 188/2003, la presente disposizione deve essere osservata dalle imprese ferroviarie per il rilascio e il mantenimento del certificato di sicurezza". Dice bene il collega: se non ce l'hai, il certificato di sicurezza ti deve essere tolto.

Allora, Presidente, io chiedo scusa, io prima ho fatto riferimento a questa produzione dell'Avvocato Dalle Luche, ma in realtà ce l'ho pure io. E' la relazione annuale del 2001. Questo è sulla banca dati della sicurezza. Allora, se andiamo a vedere, è una relazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, della Direzione generale per le investigazioni ferroviarie, e

ad un certo punto si dice, diciamo, in considerazione degli episodi di incidenti ferroviari, diciamo in considerazione di questo "il presente organismo" - cioè il Ministero dei Trasporti - "ha definito specifici criteri per selezionare la tipologia di eventi che gli devono essere segnalati, indipendentemente dalle conseguenze dell'incidente". Il Ministero cominciava a sentire puzza di bruciato. "Tali criteri, definiti alla fine del 2008, costituiscono tuttora riferimenti"... eccetera, eccetera, eccetera. E se andiamo a vedere diciamo la relazione del 2008, si parla di tutta una serie di svii e comunque, diciamo, il richiamo che sostanzialmente fa il Ministero è che è censurabile che, diciamo, la selezione degli incidenti da inserire nella banca dati sia operata in base alle esigenze interne del gestore dell'infrastruttura, cioè di R.F.I. Non solo questo. Ma poi nell'inserimento di questi dati nella banca incidentaria il Ministero dice "non individuano l'evento principale, così come richiesto dalla direttiva europea 49/2004". "Gli incidenti classificati nella banca dati R.F.I. non hanno corrispondenza né con l'elenco degli eventi rilevanti secondo la Direzione generale investigazioni ferroviarie, né con le definizioni di incidenti secondo la direttiva 49/2004". E allora come si fa a fare un'adeguata valutazione dei rischi se finanche con riferimento ai dati nazionali non puoi fare

affidamento sui una banca dati attendibile? Mi pare che il collega già abbia fatto un cenno forse alla disposizione numero 9 del 2005 di R.F.I., che sostanzialmente dice, l'impresa ferroviaria dice questo: se vuoi trasportare le merci pericolose non ti basta l'ordinario e generico... il sistema di gestione della sicurezza della tua impresa, ma occorre una specie di supplemento, occorre un'autorizzazione fatta proprio per il trasporto di merci pericolose. Quindi, fatta questa premessa, questo viene esplicitato nell'articolo 3, nell'articolo 4 viene scritta una cosa particolarmente interessante, che riguarda diciamo anche la fase contrattuale scritta. E dice: "Le imprese ferroviarie devono produrre un'ulteriore procedura" - facente parte di questa specifica branca delle merci pericolose, del sistema di gestione della sicurezza - "che dimostri funzioni, responsabilità, le persone impiegate in questa attività". E poi, comma 2: "Qualora l'impresa ferroviaria confidi nelle informazioni che gli sono messe a disposizione da altri operatori, nella domanda del certificato di sicurezza per le merci pericolose deve essere dato il riferimento al contratto stipulato tra le parti, contenente chiara ed inequivocabile indicazione delle responsabilità previste". Traduco dal *ferroviere*: se tu impresa ferroviaria vuoi trasportare le merci pericolose, hai bisogno di un supplemento diciamo del

sistema di gestione di sicurezza, mirato su questo particolare tipo di trasporto, e se tu nell'elaborare questo sistema riporti de relato, diciamo, delle affermazioni di carattere tecnico che ti sono fornite da altri soggetti, da altri operatori, tu devi contrattualmente stabilire quali sono le sanzioni a carico di chi ti fornisce queste informazioni, ove mai queste informazioni non corrispondano al vero. Abbiamo traccia di questo particolare tipo di rapporto tra Trenitalia e per esempio Logistica o altri operatori che forniscono beni, servizi e quant'altro per il trasporto di merci pericolose? C'è questa previsione contrattuale? Non c'è, non esiste. E parlando di contratti, Presidente, è stata, diciamo così, ingiustamente sottovalutata la portata, anche dal punto di vista diciamo della sicurezza, del PIR, il cosiddetto Prospetto informativo della rete, che è previsto dalla legge, la legge 188 del 2003. Impone al gestore di pubblicare questo Prospetto informativo della rete. Quindi la legge dice a R.F.I. "devi farlo tu, è obbligo tuo". E' un documento in cui sono precisate in dettaglio le caratteristiche dell'infrastruttura, le condizioni di accesso alla rete, le regole sull'assegnazione della capacità della rete ferroviaria, i corrispettivi da pagare, insomma tutte le caratteristiche - diciamo così - tecniche e commerciali, in senso lato, della rete. Bene. Il PIR viene emanato con

disposizione dell'amministratore delegato di R.F.I. E' pubblicato con un certo anticipo, perché poi le imprese possono eventualmente fare delle osservazioni. Ma la cosa più importante è che questo PIR, diciamo, contiene una serie di disposizioni generali, del tutto simili, o del tutto - diciamo così - teoricamente coincidenti con la predisposizione delle condizioni generali di contratto, perché ha la funzione di regolare i rapporti tra l'impresa ferroviaria che bussa a R.F.I. per avere la linea, "me la dai quella linea da A a B, voglio fare un trasporto di merci, di passeggeri, di viaggiatori, eccetera, so che devo pagare tanto, eccetera". Quindi contiene una serie di condizioni generali di contratto, una specie di contratto di evidenza pubblica perché uno dei due soggetti deriva questi poteri contrattuali dalla legge, che si concretizza poi generalmente in un atto formale di assegnazione delle tracce orario. Se noi andiamo a studiare e a vedere - perché è depositato agli atti - cosa prevede il PIR del 2008, che è ai nostri atti - poi vi dirò la produzione in quella data è stata effettuata - il PIR 2008, che si riferisce quindi all'anno solare 2009, prevede tantissime cose di una rilevanza assoluta, e prevede fra l'altro per esempio che... quindi è un contratto di diritto pubblico praticamente intercorrente tra R.F.I. e l'impresa; in base a questo contratto, Presidente, e se non hai questo

contratto non puoi mettere nessun carro sui binari, può circolare soltanto il materiale rotabile oggetto di accettazione - così dice il PIR 2008 - cioè omologato ed immatricolato. Ma bastasse questo. Non basta neanche questo. Non basta neanche che il materiale sia omologato ed immatricolato. Per poter circolare in base al PIR del 2008, ma questo è vero anche per quelli precedenti e credo anche per quelli futuri, per poter circolare sulla rete nazionale in base - io lo chiamo - al negozio PIR, è indispensabile ottenere una cosa che si chiama "attestato di circolabilità", una specie di scatola cinese, una specie di matrioska russa. Apriamo quest'altro involucro: per l'ottenimento della circolabilità o dell'attestato di circolabilità l'impresa ferroviaria deve fornire al gestore dell'infrastruttura la documentazione attestante l'avvenuta ammissione tecnica rilasciata da A.N.S.F. - A.N.S.F., perché parliamo del PIR 2008, ormai la A.N.S.F. è nata - e la regolare immatricolazione rilasciata da A.N.S.F. In qualche maniera tu per poter circolare sull'impresa ferroviaria nazionale devi produrre questa documentazione. Se non la produci non puoi circolare perché non avrai mai l'attestato di circolabilità. Il PIR tra l'altro impone che l'impresa ferroviaria posseda un adeguato sistema di gestione della sicurezza e stabilisce evidentemente... perché questa è una posizione di garanzia di R.F.I. e anche di F.S. S.p.A., e dopo la

valuteremo meglio rispetto alle imprese ferroviarie. Il PIR, leggo qua e là per dire le cose un poco più interessanti, stabilisce: "E' obbligo delle imprese ferroviarie operare in conformità agli standard, alle norme di sicurezza, nonché alle disposizioni e prescrizioni definite dalla normativa vigente". Già ho parlato della... lo ricito: "Resta comunque inteso che potrà essere messo in circolazione solo il materiale rotabile per il quale il gestore dell'infrastruttura abbia rilasciato tutta la documentazione prevista dalla disposizione in vigore". Ma quando mai, Presidente, in concreto...? "Deve provare di disporre di un sistema della gestione della sicurezza, secondo quanto previsto dalle disposizioni vigenti in materia". Cioè, dico io, completo e commisurato tra l'altro alle specifiche prescrizioni necessarie per il trasporto delle merci pericolose. Il punto 2.3.3.1 in materia di obblighi comuni, di questo PIR, che, ripeto, deriva direttamente dalla legge, da una legge della Repubblica Italiana recettiva di una direttiva comunitaria, la 188 del 2003, che a sua volta sostituiva la legge 146 del 2004, mi pare, sulla quale forse dopo faremo un cenno, parlando di diritti e doveri del gestore dell'infrastruttura e delle imprese ferroviarie è scritto testualmente: "Le parti sono tenute a collaborare, scambiandosi ogni informazione" - che è proprio quello che è avvenuto per

il caso di Viareggio, Presidente - "e ponendo in essere ogni iniziativa necessaria e utile a favorire la regolarità della circolazione". Ancora, l'impresa ferroviaria, andando di seguito al punto 2.3.3.2, "Obblighi dell'impresa ferroviaria: l'impresa ferroviaria ha l'obbligo di comunicare tempestivamente al gestore" - ma questo, va beh, immagino che lo faccia - "l'eventuale presenza di trasporti eccezionali e/o di merci pericolose in composizione al treno, specificando in quest'ultimo caso la posizione dei carri con i quali tali merci vengono trasportate". E ancora: "E' tenuta a svolgere il servizio sull'infrastruttura nel rispetto del quadro normativo in vigore". Quadro normativo in vigore. Ricordiamoci la disposizione numero 1 del 2009, della A.N.S.F. e dei provvedimenti di carattere tecnico che tale disposizione richiamava, tra cui quella in tema di cabotaggio. Quindi "svolgere il servizio sull'infrastruttura nazionale nel rispetto del quadro normativo in vigore e del certificato di sicurezza rilasciato dall'Agenzia nazionale; utilizzare per l'espletamento del servizio materiale rotabile omologato e immatricolato". E ancora, al punto 2.3.3.3 in qualche maniera viene ripetuta la regola dello scambio di informazioni, del dovere di scambio di informazioni tra impresa ferroviaria e gestore dell'infrastruttura. Quello che dicevo io prima a proposito dell'accettazione del

materiale rotabile è disciplinato al punto 2.4, ove è scritto: "Ai fini delle presenti condizioni generali per processo di accettazione del materiale rotabile si intendono le attività finalizzate all'utilizzo dello stesso sull'infrastruttura ferroviaria nazionale. L'utilizzo sull'infrastruttura ferroviaria nazionale di materiale rotabile omologato e immatricolato è subordinata al rilascio della circolabilità. Nell'autorizzazione di circolabilità potranno essere indicate eventuali limitazioni", eccetera, eccetera. "Per l'ottenimento della circolabilità l'impresa ferroviaria deve fornire al gestore dell'infrastruttura la documentazione attestante l'avvenuta ammissione tecnica rilasciata da A.N.S.F." - e prima, dico io, dal Cesifer, dove stava? - "e la regolare immatricolazione rilasciata da A.N.S.F.". La stessa domanda di prima. Come va la...?

(più voci fuori microfono)

P.M. DOTT. AMODEO - No, la salute, diciamo, ecco.

(più voci fuori microfono)

P.M. DOTT. AMODEO - Avvocato, dica qualcosa di più preciso.

Prego, Presidente.

PRESIDENTE - Ci vuole leggere ancora...

P.M. DOTT. AMODEO - Continuiamo un altro po' e poi tiriamo le cuoia, tiriamo le somme, Presidente.

PRESIDENTE - Sì. Però ce li indichi i testi.

P.M. DOTT. AMODEO - Come?

PRESIDENTE - Ce li indichi i testi che dobbiamo andarci a leggere.

P.M. DOTT. AMODEO - Allora, sì, Presidente, si va a leggere adesso... allora, 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7... il terzo capoverso del punto 4.2.8.1.2 della decisione...

PRESIDENTE - Di cosa?

P.M. DOTT. AMODEO - Faccio prima a leggerlo, Presidente, se vuole.

PRESIDENTE - No, no, ci dica di cosa. Pubblico Ministero, decida lei ovviamente.

P.M. DOTT. AMODEO - Della decisione della Commissione europea 861 del 2006. Però sono tre parole. Posso dirlo?

PRESIDENTE - Dica.

P.M. DOTT. AMODEO - Questa è una decisione che dice: "Se organismi diversi dall'impresa ferroviaria che utilizza il materiale rotabile sono responsabili della manutenzione del materiale rotabile utilizzato, l'impresa ferroviaria che utilizza il materiale rotabile deve accertarsi che tutte le procedure di manutenzione pertinenti siano presenti ed effettivamente applicate. La conformità deve inoltre essere adeguatamente dimostrata anche nel sistema di gestione di sicurezza dell'impresa ferroviaria". La 861 del 2006, la decisione, è la leggendaria... leggendaria... nota, perché poi l'anno successivo è stata, diciamo così, in parte cambiata, riguarda... è la prima, è la prima indicazione tecnica

delle specifiche tecniche di interoperabilità relative al trasporto merci. Già ho citato e vi inviterei diciamo a riconsiderare anche nei rapporti dove ho citato nel passato, ieri mi pare, con riferimento a F.S. Logistica, ne ricito adesso l'importanza, con riferimento ai doveri e alle posizioni di garanzia che ne scaturissero, la disposizione di gruppo numero 113 AD del 1° aprile del 2008, intitolato "La sicurezza sul lavoro nel Gruppo F.S. Indirizzi ed obiettivi di medio termine 2008-2012" a firma di Mauro Moretti.

PRESIDENTE - Che data ha detto? Che data?

P.M. DOTT. AMODEO - La data...

PRESIDENTE - 1° aprile?

P.M. DOTT. AMODEO - Prima l'ho detta, ma... 1° aprile 2008, sì. Ma non era un pesce d'aprile, Presidente. Insomma, che va proprio centellinata parola per parola. Vorrei ancora fare riferimento alla disposizione di R.F.I. del 10 aprile 2006. R.F.I. si rivolge, scrive, l'amministratore delegato scrive al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, si rivolge alle imprese ferroviarie e diciamo premette che quel Decreto Legislativo di cui parlavo prima, 188/2003, stabilisce che tutti i soggetti che hanno a che fare un po' con le ferrovie devono sottostare alle prescrizioni di sicurezza del gestore dell'infrastruttura. Fatta questa premessa, dice: guardate che voi dovete stare a sentire quello che

vi dico. R.F.I. - sto sintetizzando al massimo - fa riferimento ai Piani della sicurezza e indica tutta una serie di criteri, diciamo, alla cui lettura rimando chi ci ascolta, riduzioni delle non conformità imputabili al fattore umano e a fattori tecnici, diffusione della cultura, individuare le criticità, introduzione di nuove tecnologie per la sicurezza" - questa cosa, questo invito delle nuove tecnologie è ripetuto più volte - "manutenzione del materiale rotabile". Dice che le aree di criticità stanno nell'allegato numero 1. Dice: tutti i destinatari di questa nota devono inserire nei propri Piani della sicurezza diciamo progetti ed attività atti ad eliminare, o almeno a ridurre, le aree di criticità. E poi, diciamo, quello che è interessante è che in allegato numero 1 si parla, si ritorna su questo tema delle aree di criticità. Alla lettera B in particolare, la lettera A si fa riferimento al sistema di gestione della sicurezza, la lettera B mi sembra particolarmente interessante perché si pone un accento particolare, Presidente, sulla introduzione di nuove tecnologie per la sicurezza. Si richiama ancora l'attrezzaggio della rete, che abbiamo visto che ancora all'inizio del 2010 non era stato completato coi sistemi di controllo marcia treno. Si pone l'accento sulla non meglio definita - ma è chiaro che è un invito - gestione della transizione verso le nuove tecnologie. Si richiama ancora l'attenzione sulla

manutenzione del materiale rotabile, soprattutto - e qui veniamo sempre a noi - controllo delle forniture di servizi affidate a terzi, rintracciabilità e validità del materiale rotabile. E stiamo sempre sugli stessi temi. Un contenuto del tutto simile ce l'ha la nota - e qui ne cito solo gli estremi - del 19 giugno 2007, questa volta vi posso dire anche il foglio, affollato al numero 100375. C'è l'invito a procedere ad un'accurata analisi dei rischi. Sempre le stesse cose: state attenti alla manutenzione affidata a terzi, state attenti comunque a tutti gli affidamenti di servizi ed attività a terzi. Richiamo ancora soltanto così, con l'indicazione numerica, il rapporto della A.N.S.F. del 2007, già detto altre volte, già citato altre volte, in cui la A.N.S.F. in realtà cita Cesifer. In particolare a pagina 23 dice che la A.N.S.F., facendo propri i risultati - sarà la prima e l'ultima volta che farà così perché dall'anno successivo queste cose le farà direttamente la A.N.S.F. - dice la A.N.S.F., citando Cesifer: "Una particolare attenzione va posta in merito alle non conformità rilevate sul materiale rotabile merci per il trasporto di merci pericolose, soprattutto relativamente ai trasporti di Trenitalia S.p.A.". Perché Cesifer all'epoca sostituiva in qualche maniera A.N.S.F. in precedenza e non è che si occupava solo di Trenitalia. A Cesifer dovevano rendere conto tutte le imprese ferroviarie. E,

sempre riportando quello che dice Cesifer, un allarme: "Incrementare le attività ispettive in ambito officina per verificare la corretta applicazione dei Piani di manutenzione e iniziare le attività di controllo dei trasporti di merci pericolose ai sensi del RID". Sono attività di cui nel caso concreto e in molti altri casi non se ne ha traccia. Queste criticità poi nel 2008 saranno riprese da A.N.S.F. nella prima nota in cui viene citato il disastro di Viareggio. Invito, diciamo così, i presenti a tenere conto di quanto indicato a pagina per esempio 36 e 37, sempre - guarda caso - sugli stessi temi: affidamento a terzi di attività di manutenzione, modalità di esecuzione dell'attività manutentive, rintracciabilità dell'omologazione del materiale rotabile. Conclude un po' questa nota, andando... saltando a pagina 43, la A.N.S.F. dice: "Si conferma la necessità" - pagina 43 - "di proseguire l'attività di rimozione delle problematiche già segnalate nel 2007:", sempre con gli stessi temi - "riduzione delle discontinuità di tipo tecnologico e strutturale, riduzione delle non conformità imputabili al fattore umano, riduzione delle non conformità imputabili a carenze nella manutenzione". Erano temi che sono stati agitati per anni nel mondo ferroviario italiano, ma sono restati praticamente senza un concreto ascolto. A.N.S.F. poi richiama la priorità del sistema di attrezzaggio

tecnologico per i meccanismi di protezione della marcia treno, l'SCMT. Perché noi tante volte tra l'altro qui a dibattito abbiamo impropriamente sentito "antisvio sì, antisvio no, ma noi teniamo l'SCMT, teniamo altre cose", ma nel 2008, e anche a fine 2009, il Ministro ancora tuonava contro l'incompleto e la tardiva diciamo realizzazione di questo sistema. Dico io: se vuoi vantarti di qualche cosa, vantati di qualcosa che è stato realizzato. Ma invece neanche quello che non c'entra niente col disastro di Viareggio era stato realizzato, almeno completamente, e destava diciamo motivo di censura. Ancora a pagina 44 e 45 ci sono censure sul tema della manutenzione, anche molto serie e molto gravi. Già abbiamo fatto riferimento, perché comunque mi pare che si è richiamata, a questa nota della A.N.S.F., al regolamento... quindi questo non sto parlando della decisione di prima, ma sto parlando di un regolamento al quale mi pare che ho fatto riferimento stamattina, regolamento CE numero 352 del 2009, del 24 aprile 2009, in materia di sicurezza ferroviaria. Diciamo, non sarà inutile ricordare che il comma 2 dell'articolo 3, parlando dell'analisi dei rischi dice, come ho già detto stamattina: "L'impiego sistematico di tutte le informazioni disponibili per individuare gli eventi pericolosi e stimare i rischi". Allora, questi elementi sono indicati anche nella nota A.N.S.F., questi elementi

di criticità, dell'11 agosto 2008, che è sostanzialmente quasi di un anno precedente al disastro di Viareggio, che ha per oggetto "Obiettivi e aree di criticità in materia di sicurezza ferroviaria", depositata ma non so dirvi quando. La data, ripeto, è l'11/08/2008. E' la nota A.N.S.F. 0066008. I temi affrontati sono quelli già indicati, con in aggiunta un'ulteriore sottolineatura dell'affidamento di attività connesse con la sicurezza di esercizio a ditte terze. Ma anche questo in realtà è un tema già evidenziato. C'è poi, rilevante, - ed è affollato a foglio 091126 - la nota della A.N.S.F. 0202608 del 18/11/2008, che è relativa all'audit sulla sicurezza della circolazione, però mirato su R.F.I., cioè audit avente per oggetto "Il sistema integrato di gestione della sicurezza di R.F.I.", audit svolto dalla A.N.S.F. sul sistema integrato di gestione della sicurezza di R.F.I., dall'08 all'11 settembre 2008. Se andiamo a vedere a pagina 6 emergono ulteriori criticità. A.N.S.F. chiede a R.F.I. l'adozione di un piano di azione di dettaglio finalizzato al conseguimento della conformità ai requisiti previsti, con la descrizione di attività, responsabilità e tempi, e soprattutto, in conseguenza di questa considerazione, con un italiano un poco più chiaro dice: guardate, occorre definire una più precisa analisi e valutazione dei rischi, che evidentemente a quella data era stata ritenuta

insufficiente. In realtà in questa nota A.N.S.F... c'è poi successivamente, chiedo scusa, con nota del 24 marzo 2009, a seguito di un ulteriore audit sul sistema di gestione della sicurezza di R.F.I., la A.N.S.F. fa ulteriori rilievi a R.F.I. e dice: devi intraprendere delle azioni correttive - questo nel 2009, l'anno dopo, continua R.F.I. a non fare quello che A.N.S.F. gli dice e infatti scrive - "a seguito di non conformità gravi o ripetitive". Pagina 3 e pagina 4 della nota. "Non conformità segnalate da AG a A.N.S.F., non conformità a tesi(?) d'inchiesta(?)", ed elenca tutta una serie di non conformità. Non è effettiva a tutti i livelli del sistema, non c'è evidenza delle analisi delle cause, non c'è evidenza dell'attuazione dei Piani di azione, non c'è evidenza della verifica di efficacia delle azioni attuate. E quindi A.N.S.F. poi si domanda criticamente: "Ma perché questo non è stato fatto? Ma per quale ragione diciamo non c'è per esempio la registrazione delle procedure richieste"? E al punto 6 A.N.S.F. scrive: "Non si ha evidenza di come il processo di monitoraggio della sicurezza descritta nella procedura P12 del sistema integrato di gestione della sicurezza, in maniera sistematica sia efficace nel fornire le analisi delle cause degli scostamenti degli indicatori utilizzati"... pa-pa, pa-pa-pa, parapà. "Analisi dei rischi insufficiente". Stringi stringi, è sempre la stessa

musica. Presidente, io adesso dovrei continuare, ma...

PRESIDENTE - Pubblico Ministero...

P.M. DOTT. AMODEO - Continuiamo domani?

PRESIDENTE - Abbiamo esaurito l'argomento oppure siamo ancora nella...

P.M. DOTT. AMODEO - No, no, Presidente, no. Questo argomento specifico sulla valutazione dei rischi è quasi esaurito, quasi. Ma per domani ci vorrà credo un'altra oretta. E poi passeremo... l'Avvocato Giovane dice no, voglio dire...

(più voci fuori microfono)

P.M. DOTT. AMODEO - Va beh.

PRESIDENTE - Ma solo... non è un suggerimento perché non ne sarei capace...

P.M. DOTT. AMODEO - Sì, no, va beh, io ci faccio una risata sopra, Presidente.

AVV. STILE - Presidente...

PRESIDENTE - No, no, era... volevo dirle una cosa. Dicevo, su questi testi, che... disposizioni di vario tipo...

P.M. DOTT. AMODEO - Eh.

PRESIDENTE - Mi pare che abbiate anche depositato una memoria, o ci sbagliamo?

P.M. DOTT. AMODEO - No, Presidente, noi...

PRESIDENTE - Con riferimento...

P.M. DOTT. AMODEO - Anche per le vicende diciamo organizzative del mio Ufficio, noi non abbiamo avuto tempo di fare una

memoria completa.

PRESIDENTE - Quindi non abbiamo...

P.M. DOTT. AMODEO - Abbiamo depositato delle memorie un po' a macchia di leopardo, no? Laddove potevamo e ce n'era l'occasione, ma non abbiamo potuto... non abbiamo avuto il tempo di fare per esempio, cosa che diciamo è processualmente ammissibile, una requisitoria scritta. Quindi le memorie che noi abbiamo depositato coprono soltanto alcuni di questi temi, ma tanti altri temi, per esempio questo sulla valutazione dei rischi, non sono coperti pressoché da nessuna memoria.

PRESIDENTE - Ho capito.

P.M. DOTT. AMODEO - Abbiamo fatto tutto quello che potevamo, Presidente, e anche...

PRESIDENTE - No, no, ma lo dicevo...

P.M. DOTT. AMODEO - ...al di là.

PRESIDENTE - Dicevo...

P.M. DOTT. AMODEO - Anche sacrificando le nostre vacanze, diciamo, ecco.

PRESIDENTE - Lo dicevo per segnalarvi anche... cioè, non avevamo capito se c'era un'altra memoria in arrivo su questo argomento, per capire il tempo da dedicarci...

P.M. DOTT. AMODEO - No, laddove ci stanno delle memorie, Presidente, noi possiamo anche saltare a piè pari. Diciamo, diamo l'indica... c'è per esempio un tema in particolare che potremmo affrontare domani, mi scusi se

la interrompo, chiedo veramente perdono, che va beh, a leggerla ci vogliono dieci minuti, ma se volete possiamo dire "rinviamo per intero al contenuto di questa memoria". Quindi laddove pensiamo che ci siano argomenti coperti da memoria, noi...

PRESIDENTE - Non vi nascondiamo che la mera lettura di queste disposizioni è faticosissima da seguire, anche per il Collegio. Per questo vi dicevo e vi facevo questo (sovrapposizione di voci)...

P.M. DOTT. AMODEO - Sì, Presidente, noi apprezziamo moltissimo la vostra disponibilità. Vorrei soltanto lasciare traccia di questo, che, diciamo, noi citiamo i documenti e citiamo la rilevanza dei documenti, proprio per rendere meno faticosa la lettura. Mi spiego? Cioè, se dico che una disposizione di servizio dice questo, questo e quell'altro...

PRESIDENTE - Va bene.

P.M. DOTT. AMODEO - ...si fa in modo che il lettore, qualunque lettore, vede non soltanto citato il documento che è ritenuto rilevante, ma le ragioni per cui è ritenuto rilevante. Mi riesco a spiegare?

PRESIDENTE - Va bene. Allora...

P.M. DOTT. AMODEO - Questa è la nostra tra l'altro buona intenzione. Poi...

PRESIDENTE - Va bene.

AVV. STILE - Presidente, è molto...

(più voci fuori microfono)

AVV. STILE - E' molto difficile, Presidente, continuare a seguire anche per noi, perché (voce fuori microfono)... anche il Pubblico Ministero, che giustamente comincia ad essere anche un po' stanco... insomma, per noi è difficilissimo riuscire a seguire.

PRESIDENTE - No, ho capito. Ora chiudiamo, ora chiudiamo.

AVV. STILE - Perché...

PRESIDENTE - Ora chiudiamo (audio insufficiente - parole incomprensibili) ci vediamo domani.

AVV. DALLE LUCHE - Io, per avere un'idea però orientativamente se domani la Procura prende tutto... perché noi ci dobbiamo anche organizzare, ovviamente, anche...

PRESIDENTE - Pubblici Ministeri.

AVV. DALLE LUCHE - No, per avere...

PRESIDENTE - L'Avvocato Dalle Lucche vi stava chiedendo una cosa. Prego.

AVV. DALLE LUCHE - E' indifferente cosa decidono, basta saperlo magari, perché almeno ci organizziamo.

P.M. DOTT. GIANNINO - Non ho capito.

PRESIDENTE - Vogliono... vogliono organizzarsi anche loro. Se volete dargli qualche indicazione.

AVV. DALLE LUCHE - Se ci dicono ovviamente che prendono domani tutta la giornata...

P.M. DOTT. GIANNINO - Sicuramente.

AVV. DALLE LUCHE - Ecco. Allora ci organizziamo anche per

quello che evidentemente sono gli altri impegni lavorativi per organizzarci alla prossima.

PRESIDENTE - Quindi ovviamente va a cascata questa cosa, quindi c'è da rielaborare il programma.

AVV. DALLE LUCHE - Ecco, sì.

PRESIDENTE - Da ricalendarizzare.

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - Eh, dice, se continuiamo ancora per un'ora se riescono a finire domani. Io non saprei dirvi...

AVV. STORTONI - Siccome credo che oggi oramai tutti abbiamo dedicato a questo l'intera giornata, mi rendo conto che è molto faticoso per tutti, ma se l'Accusa vuole continuare ancora ed esaurire questo tema, così domani forse riusciamo a concludere, ovviamente...

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - No, però almeno forse l'argomento...

P.M. DOTT. AMODEO - Ma ce ne stanno altri, Presidente.

PRESIDENTE - Certo, ma no...

P.M. DOTT. AMODEO - E' chiaro.

PRESIDENTE - E' chiaro, Pubblico Ministero.

P.M. DOTT. GIANNINO - Potere andare avanti ancora un po' cercando di essere più telegrafici su alcuni argomenti sì.

PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci) dell'argomento.

P.M. DOTT. GIANNINO - Ma non che questo comporti la possibilità o la sicurezza di finire domani, ecco.

PRESIDENTE - No, no...

P.M. DOTT. GIANNINO - Andare avanti ancora... ora anche fino alle otto, Presidente, io non ho problemi.

PRESIDENTE - Se riusciamo... siamo d'accordo tutti se chiudiamo l'argomento ultimo che stavano trattando i Pubblici Ministeri, nell'arco di mezz'ora?

(più voci fuori microfono)

AVV. DALLE LUCHE - Presidente, naturalmente il mio invito non era alla Procura che stringesse i tempi, era soltanto per organizzarsi, ecco. La Procura si prenda pure tutto il tempo che ritiene necessario. Volevo puntualizzare questo.

PRESIDENTE - Va bene. Allora l'udienza è chiusa. Ci vediamo domani mattina alle 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: 294785

SENTOSCRIVO Società Cooperativa

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

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

Il redattore: SPADON SIG.RA MIRELLA - Trascrittrice

SPADON SIG.RA MIRELLA - Trascrittrice

Ticket Udienza n° 70655

ID Procedimento n° 229173