



**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 - Stenotipista	Ausiliario tecnico

VERBALE DI UDIENZA REDATTO IN FORMA STENOTIPICA

PAGINE VERBALE: n. 199

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

A CARICO DI: ANDRONICO SALVATORE + 40

UDIENZA DEL 16/12/2015

LU0010 POLO FIERISTICO

Esito: RINVIO AL 13 GENNAIO 2016 ORE 09.30

Caratteri: 267208

INDICE ANALITICO PROGRESSIVO

APPELLO E QUESTIONI PRELIMINARI.....	3
CONFERIMENTO di INCARICO ai PERITI INTERPRETI – CELLERINI LAURA e STEFANINI VANIA.....	3
DEPOSIZIONE DEL TESTE – BEHRENS OLIVER	12
Difesa – Avvocato Paliero.....	13
Difesa – Avvocato Ruggeri Laderchi.....	29
Pubblico Ministero	71
Parte Civile – Avvocato Dalle Luche.....	103
Difesa – Avvocato Ruggeri Laderchi.....	108
DEPOSIZIONE DEL TESTE – HÄCK THOMAS.....	114
Difesa – Avvocato Mazzola.....	115
Pubblico Ministero.....	139
DEPOSIZIONE DEL TESTE – ROM MARKUS	139
Difesa – Avvocato Francini.....	140
Difesa – Avvocato Mazzola.....	161
Pubblico Ministero.....	166
Difesa – Avvocato Ruggeri Laderchi.....	171
DEPOSIZIONE DEL TESTE – DIETRICH WOLFRAM.....	174
Difesa – Avvocato Labruna.....	175

**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 16/12/2015**

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

DOTT. AMODEO GIUSEPPE DOTT. GIANNINO SALVATORE Pubblico
Ministero

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

PROCEDIMENTO A CARICO DI - ANDRONICO SALVATORE + 40 -

APPELLO E QUESTIONI PRELIMINARI

PRESIDENTE - Buongiorno. Apriamo l'udienza. (Il Presidente fa l'appello). Bene. Allora, io comincerei anche con le operazioni preliminari a questo punto, prima dell'arrivo... con il conferimento dell'incarico.

CONFERIMENTO di INCARICO ai PERITI INTERPRETI - CELLERINI LAURA e

STEFANINI VANIA

PRESIDENTE - Il Tribunale, dovendo procedere all'esame di testi di lingua tedesca e non potendo attingere alle liste di cui all'articolo 67 delle disposizioni di attuazione del codice di rito, procede alla nomina dei periti in qualità di interpreti, Cellerini Laura e Stefanini Vania, alle quali viene conferito il relativo incarico e le stesse prestano il giuramento di rito. Lo

volete leggere per cortesia?

INTERPRETE CELLERINI - Dottoressa Laura Cellerini, nata a Firenze il 06 marzo 1974, residente in Pontassieve, Piazza Cesare Pavese numero 3. (Dà lettura della formula di rito).

INTERPRETE STEFANINI - Vania Stefanini, nata a Firenze il 30/11/1974, residente a Firenze, Via Don Lorenzo Perosi 49. (Dà lettura della formula di rito).

PRESIDENTE - Benissimo. Allora, il Pubblico Ministero voleva dirci qualcosa?

P.M. GIANNINO - Diamo atto della presenza del nostro interprete, il signor Kueppers, nominato consulente per la data odierna.

PRESIDENTE - Ci dà le generalità, per cortesia?

C.T. P.M. KUEPPERS - Kueppers Dirk, nato il 28 agosto 1968 in Germania, città (parola incomprensibile), residente a Lucca, Santa Maria a Colle, in Via della Chiesa XXIV, numero civico 1298.

PRESIDENTE - La nomina è contestuale...

P.M. GIANNINO - Sì, per l'udienza di oggi.

PRESIDENTE - In pratica avviene stamani, è presente per l'udienza di oggi. Va bene. Ci sono altri interpreti dei quali bisogna dare atto, presenti? Prego.

AVV. MAZZOLA - Presidente, c'è la signora Chiara Bertolino.

PRESIDENTE - Bertolino. Poi sono arrivati l'Avvocato Francini, l'Avvocato Paliero...

AVV. FRANCINI - Sì, Presidente, grazie.

PRESIDENTE - Buongiorno. D'accordo.

AVV. FRANCINI - Mi scusi Presidente, una sola precisazione.

PRESIDENTE - Sì.

AVV. FRANCINI - Ma la nomina del consulente, mi immagino, della Procura, è intervenuta medio tempore?

PRESIDENTE - Stamattina, in questo istante. E' presente in questo momento il consulente del...

AVV. FRANCINI - Cioè, per capire la norma, così poi semmai la usiamo anche noi.

PRESIDENTE - Lei è inserita, Bertolino è inserita, ma qualche altro neanche era inserito in lista.

AVV. FRANCINI - No, no...

AVV. MAZZOLA - No...

PRESIDENTE - Nessuno è stato...

AVV. FRANCINI - Quello del Pubblico Ministero in quale lista risulta indicato?

PRESIDENTE - Non è inserito in nessuna lista.

AVV. FRANCINI - Ah, non è inserito.

P.M. GIANNINO - E' un interprete, è un interprete.

AVV. FRANCINI - E non è un consulente quindi? Ah, va bene.

P.M. GIANNINO - No, no, no, è un interprete.

AVV. FRANCINI - E' un interprete. Va bene. E la veste processuale è di consulente della Procura. Va bene. Ne prendiamo atto, grazie.

PRESIDENTE - Allora...

AVV. SINISCALCHI - Presidente, posso? Avvocato Siniscalchi.

PRESIDENTE - Certo.

AVV. SINISCALCHI - Come le avevo preannunciato, io ho da formalizzare una rinuncia ad alcuni testimoni la cui audizione era prevista per oggi.

PRESIDENTE - Allora...

AVV. SINISCALCHI - Si tratta...

PRESIDENTE - Ci dica, che noi annotiamo.

AVV. SINISCALCHI - Sì. Si tratta di Beuer...

PRESIDENTE - ...Holger.

AVV. SINISCALCHI - Beuth.

PRESIDENTE - Sì.

AVV. SINISCALCHI - Hintze, Sondermann e Borner. Per quanto riguarda in particolare Hintze, signor Presidente, io mi riservo. Sto cercando di fare questo tentativo di acquisire delle risposte ad un questionario scritto, che sto cercando di organizzare anche con il consenso del Pubblico Ministero. Mi riservo eventualmente di fare questa produzione perché penso che Hintze abbia da fornire un contributo conoscitivo importante nel processo.

PRESIDENTE - Benissimo.

AVV. SINISCALCHI - Grazie.

PRESIDENTE - Invece sulla rinuncia tutte le parti acconsentono? Quindi il Tribunale dà atto che tutte le parti processuali acconsentono alla rinuncia così come

operata dall'Avvocato Siniscalchi e pertanto il Tribunale revoca l'ordinanza di ammissione dei testi Beuer Holger, Beuth... non riesco a leggere il prenome - Hintze Hartmut, Sondermann Fred e Berner Uwe. Allora, siamo... siamo pronti, Avvocato Francini, Avvocato Mazzola? Da chi vogliamo partire? Avvocato...

AVV. RUGGERI LADERCHI - Signor Presidente, mi scusi.

PRESIDENTE - Ditemi voi. Avvocato Ruggeri.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Avvocato Ruggeri Laderchi. Partiamo dal signor Behrens, che sarà esaminato... Oliver Behrens, che sarà esaminato dal professor Paliero e da me.

PRESIDENTE - Bene. Allora, ingegnere Oliver Behrens.

AVV. FRANCINI - Però noi abbiamo i testimoni presenti. Vanno fatti allontanare.

PRESIDENTE - Certo, certo, certo. Grazie per avercelo...

AVV. FRANCINI - No, no, scusi... è che non sappiamo se li conoscete.

PRESIDENTE - No, individuiamoli. Allora, dateci una mano. Thomas Häck? Buongiorno. Markus... così li facciamo alzare e li facciamo accomodare. Markus Rom? Maciej Piatek?

AVV. RUGGERI LADERCHI - Signor Presidente, ho qui la citazione e un impedimento che mi ha fatto pervenire.

PRESIDENTE - Ecco. Wolfram Dietrich? Grazie, buongiorno. Michaela Baer? Michaela Baer?

AVV. FRANCINI - Che non è presente.

PRESIDENTE - E' presente?

AVV. FRANCINI - No.

PRESIDENTE - Aspettiamoli tutti. Scusate, uno di voi può accompagnarli, così li aiutate... per favore, così gli dite due cose, di aspettare...

AVV. MAZZOLA - Scusi, è citata per il 20 questo testimone, Presidente, il 20 gennaio.

PRESIDENTE - Sia Michaela che Pawel Rainer?

AVV. MAZZOLA - Sì.

AVV. FRANCINI - Sì.

PRESIDENTE - Allora...

AVV. MAZZOLA - Perché non erano presenti la volta scorsa e li avevamo divisi per non avere affollamento. E quindi sono citati per il 20.

PRESIDENTE - Behrens, Häck, Rom... no, Rom c'è, Markus Rom c'è, Markus Rom c'è. Piatek non c'è, Dietrich non c'è.

AVV. MAZZOLA - Sì, Dietrich...

PRESIDENTE - Dietrich c'è. Ecco, Dietrich c'è, Dietrich c'è. E invece Michaela Baer...

AVV. RAFFAELLI - Presidente, non ha ancora chiamato Behrens, che ora dà per presente ed è presente qua.

PRESIDENTE - E' lì. Ecco perché non tornava il numero. Allora, signor Behrens, può venire? Sono tre, più uno quattro.

P.M. GIANNINO - Presidente, quindi quali sono i testi? Chiedo scusa, non abbiamo capito - sono il Pubblico Ministero - quali sono i testi non comparsi o non citati, perché ci è

sfuggito.

PRESIDENTE - Allora, ricominciamo.

P.M. GIANNINO - Grazie.

PRESIDENTE - Allora, l'ingegnere Behrens è presente ed è lì.

Thomas Häck, Markus Rom e Wolfram Dietrich sono presenti e gli dite che... gli spiegate che li chiamiamo... uno alla volta li chiameremo. E sono presenti. Poi, l'ingegner Piatek è impedito, era per oggi e ci dicono che risulta impedito. Ora acquisiremo la documentazione per valutarla. E Michaela Baer e Pawel Rainer...

AVV. RUGGERI LADERCHI - Sì, signor Presidente, erano stati...

AVV. FRANCINI - Che sono i due testi della General Electric, Presidente, che dovrebbero venire il giorno 20 di gennaio.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Non erano citati.

AVV. FRANCINI - E non erano citati per oggi.

PRESIDENTE - Erano...

AVV. RUGGERI LADERCHI - Quindi non è... oggi c'è il gruppo di quelli citati per il 26 ottobre. Presidente, ritengo poi che i testi di oggi riempiano abbondantemente l'udienza.

PRESIDENTE - Io perché mi ero segnato Baer... io l'avevo... io per il 16 dicembre avevo annotato, e allora avevo annotato male, perché il 16 dicembre io avevo annotato sia Rainer...

P.M. GIANNINO - Perché all'udienza...

PRESIDENTE - ...che Baer.

P.M. GIANNINO - Chiedo scusa, all'udienza del 26 ottobre, per la quale erano citati tutti i testi di oggi, a causa del rinvio del processo si era espressamente rinviato per tutti i testi del 26 ottobre all'udienza del 16 dicembre odierna.

(più voci fuori microfono)

P.M. GIANNINO - No, no, tutti i testi.

PRESIDENTE - No, no, io mi ero annotato...

(più voci fuori microfono)

P.M. GIANNINO - No, citati e non citati.

PRESIDENTE - Io ho un appunto, poi ci sono i verbali e non li ho rivisti, ma mi ero annotato che per oggi era prevista anche l'audizione di Baer e Rainer, perché...

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - No, però ascoltatevi, su questo fronte poi cerchiamo di chiarirci una volta per tutte, perché io capisco, però... capisco tutte le esigenze, ma non possiamo aspettare che tutti i testi arrivino a seconda delle loro necessità ed esigenze piuttosto che di quelle...

AVV. MAZZOLA - Presidente, non...

PRESIDENTE - ...del processo.

AVV. MAZZOLA - Scusi, Presidente, non è un'esigenza di G.E., è per riempire...

PRESIDENTE - No, esigenze dei testi, dei testi, non...

AVV. MAZZOLA - Non è un'esigenza dei testi, Presidente, era

per citare dei testimoni che riempissero le udienze e secondo la difesa i testimoni che oggi dobbiamo sentire riempiono l'udienza, per cui il 20 gennaio è stata scelta perché G.E. in questa udienza sarebbe risultata eccedente. Verifichiamo, poi se abbiamo sbagliato i conti ci scuseremo all'esito dell'udienza e la prossima volta citeremo più persone. Grazie.

PRESIDENTE - No, è sicuro che... no, tanto è chiaro che possiamo fare esame e controesame che durano anche cinque ore per ogni teste. No, il punto non è questo, è che da un punto di vista organizzativo e di collaborazione reciproca dobbiamo cercare di fare... no, ora va bene, oggi è così, tanto loro sono in Germania, non è che li mandiamo a prendere. Gli italiani li mandiamo a prendere, ma in Germania non possiamo e quindi... però non vorrei che si creasse questo meccanismo di...

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - No, no, tra noi, tra noi, cioè se facciamo che... a fine udienza facciamoci una ripetizione di quello che avverrà all'udienza successiva.

AVV. MAZZOLA - Sì. Scusi Presidente, ma se lei prende il verbale della scorsa udienza, personalmente mi sembra di ricordare di averle detto che il 20 gennaio c'erano i testi G.E.

PRESIDENTE - Di G.E.

AVV. MAZZOLA - Sì.

PRESIDENTE - Va bene. Allora, intanto abbiamo fatto già aspettare abbastanza il teste. Gli vogliamo accendere...
(più voci fuori microfono)

Viene introdotto in aula il Teste:

DEPOSIZIONE DEL TESTE - BEHRENS OLIVER

PRESIDENTE - Sì, gli passiamo la formula e poi andiamo a recuperare anche l'altra interprete. Avvocato Tori per l'Avvocato Giorgi, giusto? Tori, Avvocato Tori. Allora, gli diciamo se legge quella formula?

INTERPRETE STEFANINI - (Traduce).

TESTE BEHRENS - (Dà lettura della formula di rito in lingua tedesca).

PRESIDENTE - Ora gli diciamo se ci fornisce le sue generalità complete, per favore.

INTERPRETE STEFANINI - Dunque, mi chiamo Oliver Behrens, sono nato il 19 febbraio 1964 ad Amburgo, in Germania, vivo ad Amburgo, CAP 21077, e abito a Sudermannstrasse, 2.

PRESIDENTE - Bene. Allora, ricapitolando, gli diciamo che lui è un testimone e che qui ha assunto un impegno ed ha l'obbligo di dire la verità. Sì, sì, gli ricordiamo che ha l'obbligo di dire la verità.

INTERPRETE STEFANINI - (Traduce).

TESTE BEHRENS - *Ja*.

PRESIDENTE - Benissimo. E che quindi ora cominciano i difensori a formulargli delle domande e poi le altre

parti faranno altrettanto. Bene. Buongiorno Avvocato Paliero. Prego.

Difesa - Avvocato Paliero

AVV. PALIERO - Buongiorno, Avvocato Paliero. Chiedo l'autorizzazione a restare seduto.

PRESIDENTE - Resti pure seduto. Prego.

AVV. PALIERO - Grazie. Buongiorno, signor Behrens. Dove lavora?

PRESIDENTE - Avvocato, si avvicini al microfono.

AVV. PALIERO - Sì. Signor Behrens buongiorno. Dove lavora e da quando?

INTERPRETE STEFANINI - Lavoro presso la G.A.T.X. Germany dal 1989.

C.T. DIFESA BERTOLINO - '98.

INTERPRETE STEFANINI - '98. I numeri sono sempre...

AVV. PALIERO - Che funzioni svolge?

INTERPRETE STEFANINI - Sono responsabile della gestione progetti e costruzioni di carri e il mio compito è l'approvvigionamento di carri cisterna per la G.A.T.X. Europa.

AVV. PALIERO - Si occupa della costruzione di tutti i tipi di carri? E che tipo di carri in particolare la flotta G.A.T.X. contiene, diciamo? Qual è... da quale tipo di carri è formata essenzialmente la flotta di G.A.T.X.?

INTERPRETE STEFANINI - Allora, la G.A.T.X. Germany è una

società che si occupa di nolo di veicoli ferroviari e il nostro business, il nostro business principale sono i carri cisterna per il trasporto di merci pericolose. Oltre al nolo di carri cisterna abbiamo anche altri carri, per esempio per il trasporto di polveri.

AVV. PALIERO - Ecco, fra il trasporto di merci che lei ha definito "pericolose" è ricompreso il trasporto di GPL?

INTERPRETE STEFANINI - Esattamente. Il GPL è una sostanza... è una di quelle sostanze pericolose che trasportiamo con i nostri carri cisterna.

AVV. PALIERO - Qual è la sua formazione professionale?

INTERPRETE STEFANINI - Allora, ho fatto la maturità, poi ho fatto un apprendistato nel settore commerciale per tre anni e poi ho iniziato uno studio, un corso di studio di laurea tecnico come ingegnere per la costruzione di veicoli.

AVV. PALIERO - Ha competenze specifiche in materia ferroviaria?

INTERPRETE STEFANINI - Allora, una parte dello studio, del corso di laurea prevedeva anche, nell'ambito dello studio dei veicoli commerciali, anche i veicoli ferroviari. Dopo lo studio ho lavorato per la Deutsche Bahn e sono stato lì direttore di un'officina di locomotive.

C.T. DIFESA BERTOLINO - Per cinque anni

INTERPRETE STEFANINI - Per cinque anni. Poi nel '98 ho cambiato e sono andato alla G.A.T.X., che allora si

chiamava ancora K.V.G. Fin da subito quindi mi sono occupato... cioè, ho assunto la responsabilità per i veicoli... per l'approvvigionamento di nuovi veicoli per la G.A.T.X., quindi mi sono occupato di questo diciamo dal '93 come veicoli a livello tecnico, e poi dal '98 in particolare dei carri cisterna.

AVV. PALIERO - Veniamo all'occupazione attuale. Di che cosa si occupa e come è organizzato il reparto nuove costruzioni di cui lei è responsabile?

INTERPRETE STEFANINI - (Traduce).

C.T. DIFESA BERTOLINO - La domanda non è completa, manca "di che cosa si occupa", non è stato tradotto.

INTERPRETE STEFANINI - Come già dicevo, appunto lavoro presso la G.A.T.X. nel reparto gestione progetti e costruzione. Allora, i compiti del mio team riguardano l'approvvigionamento di mezzi nuovi per la G.A.T.X. Europa.

AVV. PALIERO - Concentriamoci proprio sulla costruzione dei carri, o il reperimento della costruzione dei carri. Voi vi occupate anche della progettazione del carro, cioè iniziate a occuparvene a partire dalla progettazione del carro stesso?

INTERPRETE STEFANINI - No, nel senso che G.A.T.X. non è una società che si occupa di costruzione di carri, nel senso... scusate, di progettazione di carri, perché si occupa essenzialmente di noleggio. Però, come dice la

parola stessa, io lavoro nel reparto di gestione progetti, dove appunto vengono elaborati i progetti per la costruzione di nuovi carri... di nuovi veicoli, scusate.

PRESIDENTE - Quindi - solo questo chiarimento - quindi si occupa di progettazione e non di costruzione di carri. Ho capito bene? Abbiamo capito bene?

AVV. PALIERO - Forse lo chiariamo adesso.

PRESIDENTE - Chiariamo questo aspetto, se si occupa di progettazione e costruzione o dell'una o dell'altra.

INTERPRETE STEFANINI - No, come dicevo, nell'ambito dei progetti che curiamo collaboriamo con un ufficio di ingegneri, di progettazione, che curano appunto per noi la progettazione.

PRESIDENTE - Quindi non se ne occupa di progettazione.

AVV. PALIERO - Sì, se ne occupa diciamo...

INTERPRETE STEFANINI - Non direttamente con la progettazione.

AVV. PALIERO - Quindi, se ho ben capito, il suo ufficio si occupa di ordinare, commissionare a officine esterne la costruzione dei carri? Cominciamo a tradurre questo.

INTERPRETE STEFANINI - Esattamente. Lavoriamo, collaboriamo con uffici di ingegneri che sono specializzati nella progettazione di carri ferroviari. Questi ingegneri... questo ufficio di ingegneri progetta i veicoli secondo le nostre indicazioni.

PRESIDENTE - Va bene.

INTERPRETE STEFANINI - Cioè, ci sono determinati parametri da rispettare che poi sono anche quelli che eventualmente ha richiesto il cliente.

PRESIDENTE - Facciamo un passo avanti.

AVV. PALIERO - Sì. Quindi, no, per riassumere, voi seguite personalmente, collaborando con queste strutture esterne di progettazione e di costruzione, sia la progettazione che poi successivamente la costruzione. E' corretto?

TESTE BEHRENS - *Ja, richtig.*

AVV. PALIERO - Ecco, nella progettazione - partiamo quindi dal primo momento della progettazione - stabilite voi autonomamente i requisiti per la progettazione dei carri?

P.M. GIANNINO - Presidente, c'è opposizione a questa... abbiamo aspettato un po'; il tema ci sembra del tutto fuori luogo sulla progettazione e costruzione e ci opponiamo al tema, chiaramente. L'approvvigionamento di carri per G.A.T.X. mi sembra completamente fuori dall'oggetto del processo.

PRESIDENTE - Avvocato...

AVV. PALIERO - Presidente, se devo replicare...

PRESIDENTE - No, sulla rilevanza della domanda.

AVV. PALIERO - Sì. La domanda... è ammessa la domanda?

PRESIDENTE - Prego.

AVV. PALIERO - Appunto, allora ribadisco se nella...

PRESIDENTE - No, Avvocato, Avvocato, volevo capire quale è la rilevanza di questo profilo...

AVV. PALIERO - Sì, appunto, stavo spiegando che in questo processo ampiamente si è discusso proprio sulle strutture e sulle caratteristiche dei carri ed è assolutamente fondamentale approfondire proprio (sovrapposizione di voci)...

PRESIDENTE - Prego, prego, procediamo, procediamo (sovrapposizione di voci).

AVV. PALIERO - Quindi la mia domanda è se stabilite voi i requisiti della progettazione dei carri autonomamente o seguite prevalentemente degli standard normativi previsti in particolare, nello specifico, per i carri per il trasporto di gas GPL, perché è di questo che vogliamo sapere.

INTERPRETE STEFANINI - Sì, esatto. Noi praticamente stabiliamo in maniera generale i parametri da seguire, quindi la capacità, la grandezza del carro, la capacità in metri cubi e...

C.T. DIFESA BERTOLINO - Le valvole e le attrezzature.

INTERPRETE STEFANINI - ...le valvole e le attrezzature che sono previste per il carro in questione. Naturalmente indichiamo in maniera specifica quali sostanze debbano essere poi trasportate con il mezzo in questione e da questi parametri, per esempio i documenti UIC, oppure i calcoli previsti a norma di legge, deriva la base che viene presa poi per la progettazione del carro in questione, in modo che tutti i risultati che ne derivano

poi siano basati su degli standard.

AVV. PALIERO - E questi standard sono quelli fissati da leggi a livello normativo, in particolare dalle RID?

INTERPRETE STEFANINI - Sì, naturalmente ci sono diversi tipi di normative; ci sono da una parte le normative che riguardano la cisterna.

TESTE BEHRENS - (Risponde in lingua tedesca).

INTERPRETE STEFANINI - LID?

C.T. DIFESA BERTOLINO - RID.

INTERPRETE STEFANINI - Ah, scusi. Sì, ci sono dei parametri che riguardano la pressione, per esempio, oppure parametri legati direttamente alle RID. E poi per l'intero carro vi sono naturalmente delle normative, normative ferroviarie, che riguardano l'intero carro e che devono essere rispettate.

AVV. PALIERO - A proposito di questi standard costruttivi normati, normati attraverso questi standard normativi per le cisterne di trasporto gas, concentrandoci su due aspetti: il problema della pressione interna e dei materiali. Quali sono gli standard seguiti per questi aspetti?

INTERPRETE STEFANINI - Allora, dal punto di vista della pressione interna questa è regolata da una normativa che riguarda solamente la pressione interna che si può sviluppare all'interno di un carro che trasporta un certo tipo di sostanza. Specificatamente per il GPL parliamo

delle RID, che regolano appunto questo tema, gas compresso. E nelle RID, appunto, per ogni tipo di gas sono indicati determinati calcoli di valori di pressione da rispettare per le cisterne. Poi il RID dà anche delle indicazioni tecniche ben precise sul tipo di materiale da utilizzare per la costruzione della cisterna e qui vengono indicati in particolar modo i valori di soglia per la resistenza a trazione, per l'allungamento residuo a rottura e per la resilienza, con l'obiettivo di rendere la cisterna sempre sicura in ogni condizione di lavoro, con particolare interesse nei confronti della resistenza alla trazione e...

C.T. DIFESA BERTOLINO - All'elasticità.

INTERPRETE STEFANINI - ...e all'elasticità del materiale, esatto.

PRESIDENTE - Avvocato, mi pare di capire, insomma...

AVV. PALIERO - (sovrapposizione di voci)

PRESIDENTE - ...che questa deposizione tende a dimostrare che il carro cisterna era realizzato a regola d'arte.

AVV. PALIERO - Sì, infatti...

PRESIDENTE - Questo dato, mi pare di capire...

AVV. PALIERO - Sì, infatti volevo completare questo discorso con questa domanda in particolare, poi passerei all'attività successiva.

PRESIDENTE - Sì.

AVV. PALIERO - Queste regole che lei ci ha descritto,

costruttive che lei ci ha descritto, tengono conto anche della possibilità di incidenti che coinvolgano la cisterna, cioè di urti che la riguardino?

INTERPRETE STEFANINI - Dunque, le RID sono... cioè, l'obbiettivo delle RID è tra le altre cose anche garantire la sicurezza della cisterna anche in caso di incidenti, cioè garantire la tenuta della cisterna in caso di incidenti. Questo è il motivo per cui sono definiti determinati valori di soglia, in modo che la cisterna in caso di incidente si possa deformare ma non squarciare.

AVV. PALIERO - Torniamo alla vostra attività diretta di controllo di queste modalità di costruzioni. Successivamente, come dire, alla committenza della progettazione a questi studi specialistici esterni, il vostro reparto controlla che la progettazione stessa sia conforme alle indicazioni date e al quadro normativo?

INTERPRETE STEFANINI - Ci sono diverse istituzioni che controllano e monitorano la costruzione.

C.T. DIFESA BERTOLINO - Diverse "istanze" direi, più che "istituzioni".

PRESIDENTE - Diverse "istanze", nel senso di gradi?

AVV. PALIERO - Diversi... sì, soggetti.

PRESIDENTE - Diversi gradi. Va bene. Va bene, livelli, gradi.

INTERPRETE STEFANINI - Livelli. Organizzazione, sì, diversi organi.

PRESIDENTE - Va bene, quindi è più preciso istanza, è un'istanza (sovrapposizione di voci).

INTERPRETE STEFANINI - Prima di tutto l'intera progettazione, quindi tutti i calcoli legati alla progettazione vengono inviati ad un'autorità che si occupa di esaminare.

AVV. PALIERO - I diversi...

INTERPRETE STEFANINI - Poi, pensato un modello, quindi un primo campione della cisterna, questo viene esaminato in base alle regole tecniche durante la sua costruzione e anche monitorato da un ente, come può essere a esempio il TÜV. Per esempio, nell'ambito di questo controllo vengono... viene fatto... come si chiama... un controllo radiografico di tutte le saldature. Poi si fanno le prove di tiro sui materiali, prove di resilienza delle saldature e dei materiali; poi alla fine, quando la cisterna è pronta, viene eseguito un test di pressione, in base ai valori di pressione definiti, e poi realizziamo noi, come proprietari, come clienti, o committenti, un controllo visivo della cisterna, un'ispezione della cisterna.

AVV. PALIERO - Quindi, se ben capisco, tutta questa serie di controlli, prima sulla progettazione poi sul prototipo di carro eseguito, vengono fatti dopo una prima vostra verifica da autorità esterne competenti.

INTERPRETE STEFANINI - Sì, ci sono enti certificatori autorizzati che si occupano di fare questi controlli.

AVV. PALIERO - Ecco, qual è l'ente in particolare che è competente a fare questi controlli sul carro?

INTERPRETE STEFANINI - Allora, l'omologazione della cisterna viene realizzata dall'EBA, che è l'autorità ferroviaria tedesca, mentre il controllo sulla costruzione durante la realizzazione del carro in questione viene realizzato da istituti, quali possono essere il TÜV o il TDT; si tratta comunque di istituti accreditati a farlo.

AVV. PALIERO - Ecco, l'EBA fa verifiche anche sull'officina che costruisce il carro, cioè sull'idoneità dell'officina che costruirà questo carro prototipo?

INTERPRETE STEFANINI - Allora, l'EBA viene nel momento in cui è pronto il primo modello, quindi per visionare in officina il primo prototipo di carro che è stato costruito. Durante questo audit il perito, l'esperto in questione controlla sostanzialmente due aspetti. Prima di tutto controlla il veicolo, quindi quello che vede fisicamente e la compatibilità dello stesso nei confronti della documentazione, quindi disegni e calcoli. Poi, in secondo luogo, viene esaminata l'officina stessa dove viene realizzato il carro, quindi si verifica sostanzialmente se l'officina dove avviene la costruzione disponga delle competenze necessarie per fare il suo lavoro in maniera competente e giusta, insomma, a regola d'arte, ecco, se tutti i processi che utilizza l'officina seguono determinate normative per fare il lavoro a regola

d'arte.

AVV. PALIERO - Ecco, dopo l'omologazione del prototipo, del primo carro del tipo individuato, come segue, quali sono i controlli o la documentazione poi che l'EBA deve verificare successivamente?

P.M. GIANNINO - Presidente, c'è opposizione per lo stesso motivo di quella precedente. Siamo su un tema del tutto irrilevante in relazione alle contestazioni. Nulla è contestato sull'omologazione, quindi...

PRESIDENTE - Omologazione dei carri. Il Pubblico Ministero dice che da questo punto di vista non c'è contestazione, con riferimento...

AVV. PALIERO - Ma a lungo...

PRESIDENTE - ...alle modalità di realizzazione...

AVV. PALIERO - Sì, ma a lungo... mi pare di ricordare che a lungo il consulente Toni abbia proprio disquisito sull'assenza o sulla scarsità di controlli relativi proprio agli elementi strutturali del carro, per cui riterrei pertinente...

P.M. GIANNINO - Non è... non è così.

PRESIDENTE - Va bene.

AVV. PALIERO - ...questo chiarimento.

PRESIDENTE - Va bene, va bene, però proseguiamo.

P.M. AMODEO - (voce fuori microfono) elementi di perplessità sulla costruzione del carro, ma la domanda che ha fatto l'Avvocato Paliero, se non ho capito male...

PRESIDENTE - Sull'omologazione.

P.M. AMODEO - ...è sui documenti, no, sull'aspetto documentale.

AVV. PALIERO - No, no, no...

PRESIDENTE - Sulla verifica documentale.

AVV. PALIERO - No, allora forse mi sono espresso male.

PRESIDENTE - Va bene, va bene, va bene.

P.M. AMODEO - I documenti stanno là, voglio dire, perché...

PRESIDENTE - No, no, benissimo. La domanda... prego Avvocato, la domanda è ammessa.

AVV. PALIERO - Sì, volevo sapere appunto che tipo di verifiche e di controlli vengono fatti, una volta autorizzato il prototipo, sui carri successivi. Ecco, questo era il concetto.

INTERPRETE STEFANINI - Che controlli vengono fatti sui carri successivi?

AVV. PALIERO - Sì, una volta...

INTERPRETE STEFANINI - Scusate (voce fuori microfono)...

AVV. PALIERO - Sì, sì, sì. Quali sono... appunto qual è la competenza dell'EBA... possiamo riformularla in questi termini: qual è la competenza dell'EBA sui controlli relativi alla produzione dei carri successivi al prototipo?

PRESIDENTE - Su questo... su questo forse potremmo soprassedere, piuttosto che chiederlo al teste potremmo fare...

AVV. PALIERO - Naturalmente possiamo ritornare...

PRESIDENTE - ...fare una lettura attenta delle norme e...

AVV. PALIERO - Ecco, no, ma infatti... quindi semplicemente e conclusivamente lei ci può confermare che viene fatta una verifica da parte dell'ente competente sull'insieme, in concreto sull'insieme degli elementi progettuali e costruttivi del carro stesso? Questo era il punto di arrivo di questo tipo di domande.

INTERPRETE STEFANINI - Allora, il primo carro, quindi il primo campione, viene direttamente prelevato dall'EBA e poi per i successivi che vengono prodotti ci sono altre... altri requisiti.

C.T. DIFESA BERTOLINO - No, non è "prelevato". Diceva: il primo prototipo, come abbiamo detto, viene omologato e collaudato direttamente e fisicamente dall'EBA. Dal carro 2 al carro X, quindi con la produzione in serie, ci sono altre normative, altre prescrizioni.

AVV. PALIERO - Ecco, su questo secondo aspetto...

PRESIDENTE - Vi torna? Vi torna? Sì. E' quello che aveva detto lei, sostanzialmente. Va bene.

AVV. PALIERO - Sì, su questo ulteriore passaggio tornerà verosimilmente il mio collega. Io vorrei - sono in conclusione - volevo solo fare due domande conclusive. In definitiva tutte queste verifiche, essenzialmente condotte dall'EBA sulla struttura fisica del carro, cosa mirano a garantire? Che tipo di conseguenze tendono ad

evitare?

INTERPRETE STEFANINI - Fondamentalmente tutto questo mira a garantire che tutti i mezzi siano costruiti nella stessa maniera, che tutti i mezzi siano uguali.

C.T. DIFESA BERTOLINO - Anche in termini di sicurezza, diceva "uguali in termini di sicurezza".

AVV. PALIERO - Ecco, quando lei indica appunto il profilo della sicurezza, che tipo di eventi tendono ad evitare?

INTERPRETE STEFANINI - Naturalmente innanzitutto i requisiti che comunque sono standard e poi si vuole garantire che a livello progettuale in caso di incidente il carro non sia compromesso, non risulti compromesso.

AVV. PALIERO - E cioè in pratica che vi sia fuoriuscita di materiale dal carro stesso? E' questo l'obiettivo di sicurezza che indicava?

P.M. GIANNINO - Presidente, sarebbe un po' suggestiva oltre che irrilevante.

PRESIDENTE - E' suggestiva sicuramente la domanda così posta. Sull'irrilevanza possiamo non essere d'accordo.

AVV. PALIERO - Sull'irrilevanza forse avrei qualche dubbio. Mi rendo conto, la riformulo quanto alla suggestività. Lei... l'esigenza di sicurezza primaria rispetto a questi carri in caso, come lei ricordava, di urto o di incidente, qual è? In che cosa si sostanzia?

PRESIDENTE - Però forse ha già risposto quando ha fatto riferimento alle modalità di costruire, in modo che possa

deformarsi ma non squarciarsi, è questo il succo.

AVV. PALIERO - Sì. E quindi...

PRESIDENTE - E' già una risposta.

AVV. PALIERO - ...se può confermare che... per evitare appunto la fuoriuscita della sostanza contenuta, ecco, questa è la precisazione.

PRESIDENTE - Quindi come... gliela riformuli, gliela riformuli.

AVV. PALIERO - Sì, ecco, appunto se tra gli eventi che si vogliono impedire attraverso questi controlli vi è quello derivante dalla fuoriuscita del materiale contenuto nella cisterna.

INTERPRETE STEFANINI - Allora, l'obiettivo principale che riguarda tutti questi requisiti di sicurezza e tutte queste definizioni relative al materiale riguarda sempre primariamente che la cisterna rimanga a tenuta. Quindi il principio base di tutte queste normative è che in caso di incidente vi possa essere eventualmente una deformazione, ma assolutamente non uno squarcio.

PRESIDENTE - Va bene.

AVV. PALIERO - Ultimissima domanda per quanto mi riguarda. Sulla base della sua esperienza, a parte quello di cui è processo, le risultano altri incidenti in cui le cisterne si siano forate? Cisterne GPL, ovviamente.

INTERPRETE STEFANINI - No.

PRESIDENTE - No. Bene, grazie Avvocato. Avvocato Ruggeri.

Difesa - Avvocato Ruggeri Laderchi

AVV. RUGGERI LADERCHI - Allora, smetto di sostituire il collega Labruna.

PRESIDENTE - L'Avvocato Labruna è presente. Già fatto. Mi scusi, Avvocato Ruggeri. Allora, preso atto del fatto che non sostituisco più il collega Labruna, faccio alcune domande di dettaglio su alcuni aspetti specifici relativi a questo carro che vediamo e ad alcuni aspetti più di tecnica ferroviaria, di nuovo trattati ampiamente dal consulente del Pubblico Ministero, professor Toni. Quindi, non so se potete tradurre, signor Behrens, le farò alcune domande non più in generale ma relativamente al carro che lei vede di fronte a lei, ossia il carro 338078182106, il primo carro del convoglio di cui è processo.

INTERPRETE CELLERINI - Okay.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Lei ci sa dire che tipo di carro era e a quale serie apparteneva?

INTERPRETE CELLERINI - Certo. E' un carro cisterna da 110 metri cubi per GPL, quindi è, diciamo, lo standard europeo per trasporto gas compresso.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Grazie. Ci sa dire da chi è stato progettato e da chi è stato costruito sotto la supervisione del suo dipartimento?

INTERPRETE CELLERINI - Progettazione, studio di ingegneria che

si chiama Tecom. Quanto alla cisterna, è stata progettata da un'azienda che si trova al sud della... scusi, costruita da un'azienda che si trova al sud della Polonia, l'azienda Chemet, mentre la sottostruttura, il telaio, è stato costruito dalla DEC, che oggi si chiama WSO. E proprio nella DEC-WSO è stato costruito il carro, il carro cisterna, ed è stato messo a punto.

C.T. DIFESA BERTOLINO - E' stato assemblato il carro.

INTERPRETE CELLERINI - Assemblato, sì.

C.T. DIFESA BERTOLINO - (sovrapposizione di voci) servizio.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Si tratta della Wagon Service Ostróda, ossia della società vostra controllata che costruisce carri?

INTERPRETE CELLERINI - Sì, corretto.

AVV. RUGGERI LADERCHI - E il progetto che ci ha detto è stato preparato dallo studio Tecom da quale autorità è stato approvato, o a quale normativa rispondeva?

INTERPRETE CELLERINI - Si tratta... allora, si tratta dell'EBA, quindi l'autorità ferroviaria tedesca.

AVV. RUGGERI LADERCHI - E quindi rispondeva agli standard di costruzione e alle regole della legislazione tedesca?

PRESIDENTE - L'abbiamo già detto.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Allora...

PRESIDENTE - No, no, prego, prego, non volevo interrompere.

AVV. RUGGERI LADERCHI - No, no, ma guardi, se l'abbiamo già detto ho perso la risposta, mi scusi. E ci sa dire quando

l'EBA ha approvato questo progetto e questo prototipo con le modalità che ha già illustrato?

INTERPRETE CELLERINI - Allora, l'omologazione base per questo tipo di carro è del 2002. Il carro in questione è stato omologato nel 2004.

C.T. DIFESA BERTOLINO - E' stato costruito nel 2004.

INTERPRETE CELLERINI - Costruito nel 2004.

AVV. RUGGERI LADERCHI - E oltre al controllo dell'EBA sul prototipo, vi sono dei controlli specifici che sono stati fatti su questo carro dagli auditor indipendenti di cui parlava con il professor Paliero?

INTERPRETE CELLERINI - Cioè, per questo specifico oppure per il prototipo?

AVV. RUGGERI LADERCHI - Per questo specifico.

INTERPRETE CELLERINI - Allora... allora, il controllo della cisterna è stato fatto dal TÜV TT, poi c'è stato un controllo finale a Ostróda su tutto il vagone e su anche il prototipo.

C.T. DIFESA BERTOLINO - Se posso completare, perché non è corretto. Allora, la cisterna è stata omologata, come dicevo, dal TÜV e da T&T. Il collaudo finale a carro assemblato è avvenuto ad Ostróda sulla base dei processi specificati nell'omologazione del prototipo.

INTERPRETE CELLERINI - Confermo.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Quindi ad esito... allora, forse facciamo due passi... quindi lei ci conferma che su

questa cisterna sono state controllate a raggi X ciascuna saldatura, sono stati presi i test campione di cui ci parlava prima, su questa cisterna specifica, come ha descritto?

P.M. GIANNINO - Presidente, c'è opposizione, opposizione, opposizione. La cisterna non si è rotta da sola, ribadiamo, i controlli (sovrapposizione di voci)...

PRESIDENTE - Però su questo...

P.M. GIANNINO - C'è opposizione a questo tipo di domande.

PRESIDENTE - Lei ovviamente fa un salto logico ulteriore, ma è comprensibile (audio insufficiente - parole incomprensibili) partire da momenti antecedenti.

AVV. RUGGERI LADERCHI - E' stato detto in questa aula che questo controllo...

PRESIDENTE - La domanda...

AVV. RUGGERI LADERCHI - ...che questo carro è stato controllato solo su carta.

PRESIDENTE - E' ammessa la domanda, Avvocato. Avvocato, andiamo avanti. Quindi ripetiamo la domanda in maniera meno... più (sovrapposizione di voci).

AVV. RUGGERI LADERCHI - La domanda... quindi in primo luogo ci conferma che i controlli che lei ha descritto, raggi X, presa di campioni, eccetera, eccetera, è stata fatta specificatamente su questa cisterna da TÜV?

INTERPRETE CELLERINI - Allora, sì, dal TÜV polacco, o quindi dal TDT. E... cioè, non c'è altra via, è così e il TÜV

deve fare questo.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Benissimo. Questa... poi ci aveva indicato che viene fatta una dichiarazione di conformità, come per le automobili, alla fine del controllo finale sul carro concreto, ad Ostróda. Quello che le vorrei chiedere è se questa dichiarazione di conformità ha anche una base documentale, se c'è un dossier relativo allo specifico carro dei controlli che sono stati fatti.

INTERPRETE CELLERINI - Certamente che esistono. Allora, la dichiarazione di conformità per questo carro è stata conferita dal sistema di management di qualità e dal sistema di misurazione qualità, e si basa su tutti i fogli di misurazione che vengono normalmente messi agli atti, sulla base dei quali poi viene emessa la dichiarazione di conformità.

AVV. RUGGERI LADERCHI - E questi documenti non riguardano solo la cisterna, riguardano anche la parte ferroviaria ovviamente, l'interezza del carro.

INTERPRETE CELLERINI - Allora, esistono sì documenti parziali per cisterna, sottostruttura, assili, carrello, sala(?), eccetera, eccetera, ma questa documentazione... questo documento finale è per tutto il carro.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Ho delle domande specifiche che le farò relativamente a questi documenti, ma forse prima di entrare nello specifico dei documenti le vorrei chiedere qualche chiarimento su un tema che è stato a lungo

trattato in questo processo. Le risulta che la documentazione ufficiale relativa a questo carro comprendesse l'utilizzo di alcune parti revisionate?

PRESIDENTE - Può ripetere la domanda, Avvocato? "Le risulta"....?

AVV. RUGGERI LADERCHI - Le risulta che da questo dossier di autorizzazione di cui lei ci ha parlato risultasse l'utilizzo di parti revisionate nel carro che vediamo?

INTERPRETE CELLERINI - Sì, si tratta di una serie di vagoni in cui si utilizzava... in cui si utilizzavano carrelli e sale montate revisionate.

C.T. DIFESA BERTOLINO - Se posso integrare: si tratta di una serie di carri per i quali...

PRESIDENTE - Può parlare al microfono?

C.T. DIFESA BERTOLINO - Non va?

PRESIDENTE - Più vicino al microfono.

C.T. DIFESA BERTOLINO - Ah, scusi. Allora, si tratta di una serie di carri la cui omologazione del primo campione, del prototipo, prevedeva l'utilizzo di carrelli e sale montate revisionate.

PRESIDENTE - Lo ripetiamo?

INTERPRETE CELLERINI - Il prototipo...

PRESIDENTE - Un po' più... lei parla velocissima (sovrapposizione di voci)...

INTERPRETE CELLERINI - Non ho sentito il prototipo.

PRESIDENTE - Allora...

AVV. RUGGERI LADERCHI - Allora guardi, rifaccio la domanda, glielo richiedo.

C.T. DIFESA BERTOLINO - Lo ripeto. Allora...

PRESIDENTE - Rifacciamo la domanda, rifacciamo la domanda allora.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Ci può confermare che l'utilizzo di parti revisionate, nella specie carrelli e sale montate, non è sono nel carro in questione ma anche nel prototipo visionato e autorizzato dall'EBA?

INTERPRETE CELLERINI - Sì, confermo.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Continuiamo a fare chiarezza. Torniamo al carro specifico. In questo carro quindi la cisterna era nuova o revisionata?

INTERPRETE CELLERINI - La cisterna era, seconde le parole del teste, nuova di zecca, i carrelli. Mentre le sale montate erano le uniche parti revisionate.

AVV. RUGGERI LADERCHI - E quindi il carro stesso, la struttura... la sottostruttura ferroviaria era anch'essa nuova?

INTERPRETE CELLERINI - Anche nuova.

AVV. RUGGERI LADERCHI - E lei ci ha spiegato che il prototipo anche conteneva carrelli e sale montate revisionate. Ma ci sarebbe stata una differenza se il prototipo conteneva parti nuove? Sarebbe stato comunque possibile utilizzare parti revisionate?

PRESIDENTE - Si è capita?

INTERPRETE CELLERINI - Vediamo.

AVV. RUGGERI LADERCHI - La posso ripetere.

PRESIDENTE - Ripetiamola, ripetiamola, ripetiamola.

INTERPRETE CELLERINI - Sì, ripeta.

PRESIDENTE - Più semplice

AVV. RUGGERI LADERCHI - Qualora il prototipo autorizzato dall'EBA, a differenza del nostro caso, avesse avuto sale montate e carrelli nuovi, sarebbe stato possibile utilizzare sale montate e carrelli revisionati in un carro della serie?

INTERPRETE CELLERINI - Certo che sarebbe stato possibile. Il motivo è che se si utilizzano... allora, che se si ricondizionano e si revisionano carrelli e sale montate già utilizzati, secondo norma di legge questi sono... valgono come nuovi.

AVV. RUGGERI LADERCHI - E come avete modo di verificare in concreto che le parti revisionate, ossia i carrelli e le sale montate di questo carro, fossero state revisionate a regola d'arte e quindi fossero equivalenti a dei pezzi nuovi?

INTERPRETE CELLERINI - La documentazione della revisione è parte integrante degli atti per la costruzione... della costruzione del carro.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Quindi nel dossier che le autorità potevano controllare vi sono dei documenti relativi all'utilizzo dei carrelli che sono stati concretamente

utilizzati?

INTERPRETE CELLERINI - Sì.

AVV. RUGGERI LADERCHI - E ci sa dire quale tipo di carrelli erano presenti su questa serie di carri e su questo carro in particolare?

INTERPRETE CELLERINI - Allora, i carrelli utilizzati per questo carro erano quelli UICY25CS o CSM.

C.T. DIFESA BERTOLINO - Ha detto anche "standard".

INTERPRETE CELLERINI - Sì, standard.

AVV. RUGGERI LADERCHI - E questo tipo di carrello è stato progettato da voi o da uno studio di ingegneria per vostro conto o progettato da qualcun altro?

INTERPRETE CELLERINI - No, il progetto non è nostro, non è del nostro studio di ingegneria ma è uno standard UIC che da anni ha pubblicato il progetto, cioè il progetto costruttivo. Cioè, è il carrello standard per il trasporto merci, per i carri merci.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Mostro... per il verbale indico di cosa si tratta: è una fotografia, si tratta di una slide che fa parte delle slide proiettate dal professor Toni in udienza. Si tratta della figura numero 3.2.B. Fa parte della presentazione del professor Toni ed è un dettaglio del carrello. Si tratta di un parasala. La mia domanda è se le risulta che fosse possibile utilizzare un parasala di tipo Y27 su un carrello di tipo Y25.

INTERPRETE CELLERINI - Avvocato Ruggeri, parasala numero?

Scusi, me lo sono perso.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Un parasala di un carrello, o per carrelli tipo Y27 su carrelli di tipo Y25.

INTERPRETE CELLERINI - Allora, i carrelli Y27 e Y25 si differenziano marginalmente, quindi per pochi dettagli, ma per quanto riguarda il parasala e l'alloggiamento - prego di integrare se non è corretto - del parasala sono identici, quindi è la serie Y secondo UIC, quindi quella Y identifica la serie secondo UIC e quindi quei carrelli sono praticamente identici.

AVV. RUGGERI LADERCHI - E questo parasala è stato assemblato sul carrello ad Ostróda o faceva parte del carrello dall'origine?

INTERPRETE CELLERINI - Allora, è stato assemblato... allora, questo parasala è stato assemblato dal costruttore originario a Ostróda. Noi non costruiamo questo tipo di parti.

AVV. RUGGERI LADERCHI - E questo tipo di parti ha fatto oggetto di verifica e misurazioni in sede di costruzione ad Ostróda del carro?

INTERPRETE CELLERINI - Allora, il carrello è stato oggetto di una manutenzione completa a Ostróda, di cui fa parte anche la misurazione di punti di misurazione principali.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Signor Presidente, forse a questo punto, con il permesso del Tribunale, io vorrei mostrare al teste dei documenti che sono già nel fascicolo del

Pubblico Ministero, che sono i documenti del fascicolo di autorizzazione del carro. Ne ho la versione tedesca, che potrei mostrare al teste oltre a proiettarli, e la versione italiana, che evidentemente posso dare a voi per facilità. Sono tutti documenti agli atti, quindi possiamo dare il riferimento delle pagine: sono dalla pagina 50122 e seguenti del fascicolo del Pubblico Ministero e chiederei rapidamente al teste di...

PRESIDENTE - Facciamo prima consultare... facciamo prima consultare anche alle parti la documentazione interessata.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Si tratta...

PRESIDENTE - No, no, li dia...

AVV. RUGGERI LADERCHI - Ritengo... ritengo si tratti di documenti tra l'altro già parte...

PRESIDENTE - Inseriti nel fascicolo del Pubblico Ministero.

AVV. RUGGERI LADERCHI - A parte il Pubblico Ministero, credo anche fossero negli allegati del...

PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci)

AVV. RUGGERI LADERCHI - ...dell'ispettore Laurino e delle rogatorie, quindi sono già agli atti del dibattimento.

PRESIDENTE - E lei intende... intende esibirli con quale finalità?

AVV. RUGGERI LADERCHI - Di farci... fare alcune... dare alcune spiegazioni e spiegare che appunto tutte queste cose che lui ci ha spiegato sulla base delle sue indicazioni,

indicarci qual è il documento che rappresenta questi vari elementi.

PRESIDENTE - Cioè, il riferimento documentale rispetto a tutto quanto...

AVV. RUGGERI LADERCHI - In riferimento a tutto quanto ha detto. Credo che sia... credo che possa essere relativamente rapido e sia utile, cioè...

PRESIDENTE - C'è l'Avvocato... va beh, ormai avete ostruito... interrotto ogni rapporto con le parti. Grazie, Avvocato.

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - Allora Avvocato, se non si è fatto male (sovrapposizione di voci)...

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - Avvocato Carboni, lei è arrivato. Sostituisce i colleghi?

AVV. CARBONI - Solo l'Avvocato Maffei.

PRESIDENTE - Ah, perché c'era l'Avvocato Carloni che sostituiva anche l'Avvocato Marzaduri. Di Bugno, mi scusi, che sostituiva l'Avvocato Carloni e anche l'Avvocato... lei non c'entra niente.

AVV. CARBONI - Solo l'Avvocato Maffei.

PRESIDENTE - Solo l'Avvocato Maffei. Allora...

AVV. RUGGERI LADERCHI - Signor Presidente, credo che ci siamo dal punto di vista tecnico. Mi scuso per questo incidente (sovrapposizione di voci)...

PRESIDENTE - No (sovrapposizione di voci)...

AVV. RUGGERI LADERCHI - ...in mezzo ci sono altri ostacoli che mi hanno... mi hanno sorpreso, per così dire. Quindi partirei con il documento 50122 e chiederei al teste se ci può indicare di che cosa si tratta.

INTERPRETE CELLERINI - Si tratta del protocollo del collaudo del TDT, quindi abbiamo detto il TÜV polacco, e riguarda appunto le ispezioni fatte alla cisterna.

C.T. DIFESA BERTOLINO - Riguarda il primo controllo effettuato sulla cisterna.

INTERPRETE CELLERINI - Okay.

PRESIDENTE - Primo controllo fatto sulla cisterna. Va bene??

INTERPRETE CELLERINI - Sì.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Una precisazione. Quindi su questa cisterna in concreto, non sul prototipo.

INTERPRETE CELLERINI - Di quello qui, cioè è il... allora, lo si riconosce che è specifico perché c'è anche il numero del...

PRESIDENTE - Il numero in alto a destra.

INTERPRETE CELLERINI - Sì, in alto a destra.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Benissimo. La ringrazio. Forse, ingegnere, se per il Tribunale e per lei va bene, se piuttosto che o le do i numeri di pagina, se lei sfogliando il documento che ha, che il Tribunale ha e che noi possiamo sfogliare a video, ci dice... per i vari numeri di pagina ci dice direttamente lei di che cosa si

tratta e in caso le chiedo io dei chiarimenti.

PRESIDENTE - Tutti? Tutti?

AVV. RUGGERI LADERCHI - Ma andiamo veloci penso, Presidente. Sono dei documenti molto importanti, perché... sennò continuiamo in questo modo e cerco di fare io il più velocemente possibile.

PRESIDENTE - Come procediamo?

AVV. RUGGERI LADERCHI - Se chiediamo all'ingegnere...

INTERPRETE CELLERINI - Dottor Boragine, io non traduco finché non sento una risposta da parte vostra, quindi a noi va bene procedere in qualsiasi maniera, deve essere la cosa migliore per voi.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Forse se chiediamo all'ingegnere se ci può illustrare rapidamente lui girando le pagine cosa sono i vari documenti.

PRESIDENTE - No, siccome sono tutti... va beh, allora chiediamogli se sfogliando rapidamente le varie pagine del plico qui prodotto, se ci dà indicazioni su di che cosa. Vediamo un po'... questo per accelerare i tempi, comunque.

INTERPRETE CELLERINI - Lo facciamo qui, scorrendo le pagine qui in questo documento proiettato, oppure le guardo io?

PRESIDENTE - No, scorrere le deve fare scorrere per forza l'Avvocato Ruggeri, e poi volta per volta... Avvocato, dica lei, perché sennò... cioè, io direi però facciamo una cosa, Avvocato...

AVV. RUGGERI LADERCHI - Facciamo... guardi, Presidente...

PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci)

AVV. RUGGERI LADERCHI - Presidente, andiamo rapidamente (sovrapposizione di voci)...

PRESIDENTE - No, ma guardiamo quelli che rilevano, non tutti.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Sì, ma sono... ci è stato detto che questo carro è stato approvato su carta. Mi sembra un tema di prova (sovrapposizione di voci)...

PRESIDENTE - No, no, ma dico, i documenti rilevanti...

AVV. RUGGERI LADERCHI - ...per cui entriamo nella sostanza della nostra difesa, credo che sia un tema rilevante contrastare queste affermazioni che i controlli erano all'acqua di rosa.

PRESIDENTE - Stavo dicendo proprio (audio insufficiente - parole incomprensibili) cioè individui le pagine più significative.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Allora, ingegnere, andiamo alla pagina 50125, tre pagine dopo.

PRESIDENTE - Perfetto.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Ci può dire di che cosa...

INTERPRETE CELLERINI - Questa è la dichiarazione di conformità del costruttore per la cisterna e qui si dice che la cisterna è stata costruita secondo la documentazione e che è conforme a tutti gli standard.

AVV. RUGGERI LADERCHI - E la pagina successiva, 50126, ci può indicare che cosa rappresenta questa tabella dettagliata?

INTERPRETE CELLERINI - E' la certificazione dei materiali per la costruzione della cisterna.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Passo poi alla pagina 50129. Ci può indicare di che cosa si tratta?

INTERPRETE CELLERINI - Allora, la panoramica del carro, cioè la visione generale del carro da parte della nostra officina di DEC. Vi ho riassunto di tutte le componenti principali che sono state utilizzate per l'assemblaggio di questo carro. Qui trovate, scusate, il codice della produzione, il codice relativo alla cisterna, numeri relativi al carrello 1 e 2, le sale montate utilizzate nel carro nuovo, punto 7, componenti del sistema di frenaggio.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Ingegnere, per non attardarci troppo, quello che mi interessa è la pagina successiva, la 50130. Si tratta delle misurazioni dei carrelli?

INTERPRETE CELLERINI - No, riguardano le misurazioni della sottostruttura. Per vedere i carrelli si va alla 50132 e 133. Qui troviamo a disegno e anche come nomenclatura tutti i punti di misurazione...

PRESIDENTE - Un attimo, un attimo solo. Avvocato, Avvocato Ruggeri, qui i numeri che lei richiama non sono riportati.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Sono nella versione tedesca. Quella è la produzione italiana.

PRESIDENTE - Sì.

AVV. RUGGERI LADERCHI - La versione tedesca la state vedendo a video.

PRESIDENTE - Sì, dicevo, ma ha cambiato anche pagina quindi?

AVV. RUGGERI LADERCHI - Nel fascicolo del Pubblico Ministero hanno dato una numerazione diversa alla versione italiana rispetto alla versione tedesca. La versione tedesca l'avete a video. Poi possiamo depositare entrambe e se il Tribunale lo desidera possiamo fare una versione in cui...

PRESIDENTE - No (sovrapposizione di voci)...

AVV. RUGGERI LADERCHI - ...piuttosto che averle nell'ordine che sono nel fascicolo del Pubblico Ministero possiamo attaccare a ogni pagina tedesca la pagina corrispondente italiana, se questo può facilitare il Tribunale. Purtroppo quello è il modo in cui erano nel fascicolo.

PRESIDENTE - Sì, ora noi abbiamo... ora abbiamo difficoltà a ritrovarle una per una.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Comunque, allora guardi, forse ingegnere, se lei ci può semplicemente - e forse acceleriamo - far vedere quali sono le pagine relative all'utilizzo dei carrelli revisionati e le pagine relative all'utilizzo di sale revisionate, così poi possiamo concludere questa parte dell'esame, visto che diventa un po' difficile seguire.

INTERPRETE CELLERINI - Allora, per i carrelli versione tedesca 50139 fino a 50142. Lì ci sono i fogli di misurazione dei

carrelli. Da 139 a 142.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Poi io avrei una domanda sulle pagine 50167 e seguenti. Lei ha spiegato al professor Paliero e al Tribunale in generale i test che si fanno per verificare la capacità della cisterna di resistere agli impatti, le caratteristiche del metallo per resistere agli impatti. Ci può confermare e ci può spiegare che cosa i documenti che le ho citato e se sono questi i test fatti in concreto sulla capacità di questa cisterna di resistere agli impatti?

INTERPRETE CELLERINI - Allora, scusate... allora, qui, 50167, abbiamo i test per la resistenza a trazione e si tratta di test per ogni cisterna specifica. 68, abbiamo le prove... scusate, allora, siamo partiti con 167. Ora, 68, resilienza. Qui la minima temperatura di esercizio è indicata: meno 40 gradi. Poi, 50169 fino a 72, abbiamo i risultati dei raggi X. Per ogni cisterna vengono fatti gli esami a raggi X per tutti i punti di suturazione, di saldatura. Allora, 173-176 abbiamo gli esami sulla superficie, se ho capito bene, sulla fessurazione, sull'impossibilità di fessurazione e di strappo della superficie, ecco. Se volete integrare è meglio.

C.T. DIFESA BERTOLINO - Sì. Sono riportati appunto gli esami effettuati sulla superficie delle lamiere della cisterna per individuare eventuali crepe o fessurazioni.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Io forse passerei a dei temi di

portata generale. La ringraziamo molto per questi chiarimenti sulla documentazione e con l'autorizzazione del Tribunale andrei a depositare questi documenti, che sono già agli atti del Tribunale, però per facilità, con la versione tedesca e la versione italiana (sovrapposizione di voci)...

PRESIDENTE - Anche con la corrispondenza.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Con la corrispondenza con il verbale. Appena si renderà disponibile il verbale facciamo una piccola tabella dicendo "questo è il documento di cui alla pagina x del verbale" e ve lo diamo in versione italiana...

PRESIDENTE - Finiamo... finiamo l'esame perché siamo davvero in ritardo.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Ecco, sì, senta, tornando sulla circostanza che lei... ora abbiamo visto da questi documenti che l'utilizzo di parti revisionate, di parti di ricambio revisionate, era previsto sia dal prototipo che nel carro specifico. Le vorrei fare qualche domanda più in generale su questa pratica. Questa... vi era una vita utile massima per queste parti, carrelli o sale montate, stabilita nella normativa (parole incomprensibili)?

INTERPRETE CELLERINI - No, non vi è una durata massima di vita definita negli standard per queste parti.

AVV. RUGGERI LADERCHI - E parliamo adesso più in generale

della serie di nuove costruzioni a cui appartiene questo carro. Ci può dire quanti carri di questo tipo avete costruito presso la vostra officina?

INTERPRETE CELLERINI - Di questa serie specifica... allora, ne abbiamo costruiti 2.300 in tutto di questa serie e di questo tipo 200.

C.T. DIFESA BERTOLINO - Allora, se posso integrare: di questa serie ne abbiamo costruiti 200. Dal 2000 circa di carri per il trasporto gas ne abbiamo costruiti 2.300.

INTERPRETE CELLERINI - Sì.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Quindi più o meno quanti carri all'anno costruite presso la vostra officina di Ostróda?

INTERPRETE CELLERINI - Circa 300 veicoli l'anno ad Ostróda. Certamente tutto dipende anche dalle richieste del mercato. Abbiamo avuto anni in cui ne abbiamo costruiti meno.

AVV. RUGGERI LADERCHI - E quindi tutti questi carri che costruite ad Ostróda sono destinati alla vostra flotta?

INTERPRETE CELLERINI - Alla fine noi li costruiamo tutti per la G.A.T.X. Nel 2005 un paio di questi carri sono stati anche venduti, però alla fine vengono costruiti tutti per la G.A.T.X.

AVV. RUGGERI LADERCHI - E oltre ai carri che costruite voi fate costruire carri anche da officine terze, quindi avete più fonti di fornitura?

INTERPRETE CELLERINI - Allora, acquistiamo altri tipi di carri

da altri fornitori, soprattutto da un fornitore in... per esempio da un fornitore in Romania che è l'azienda Astra Rail, ma lì non acquistiamo carri cisterna per il gas, ma carri cisterna per esempio per la benzina o altre cose del genere.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Quindi acquistate diverse centinaia di carri, tra quelli prodotti dalla vostra officina e quelli prodotti da terzi ogni anno. Ci può dire questo numero di carri acquisiti come si confronta col numero di carri nella vostra flotta? Ci può dire quanti carri ci sono nella vostra flotta? Vorrei avere un'indicazione dall'ingegnere sul numero totale di carri della flotta, visto che ci ha appena detto che ne comprano diverse centinaia all'anno.

INTERPRETE CELLERINI - Allora, tutti insieme per la G.A.T.X. Germany abbiamo circa 23.000 carri merci.

AVV. RUGGERI LADERCHI - E si tratta per l'essenziale di carri cisterna?

INTERPRETE CELLERINI - Soprattutto carri cisterna, perché questo è il nostro settore principe.

AVV. RUGGERI LADERCHI - E ci può dire come... diciamo, qual è l'età media della... come l'età media della vostra flotta si compara a quella diciamo degli altri operatori? Ci può dare delle indicazioni sull'età della vostra flotta e in generale della flotta merci in Europa?

INTERPRETE CELLERINI - Allora, sì, G.A.T.X. ha una flotta

abbastanza giovane perché ha iniziato solo alla fine degli anni Novanta a costruire carri importanti.

C.T. DIFESA BERTOLINO - Carri nuovi.

INTERPRETE CELLERINI - Carri nuovi. Okay. Non so bene la cifra, ma diciamo l'età media della nostra flotta si posiziona al di sotto di vent'anni. La flotta per il trasporto gas, per i carri trasporto gas è ancora più moderna e l'età media si colloca sui tredici anni. Diciamo, se confrontati con il mercato europeo in generale abbiamo una flotta molto moderna. Non conosco le cifre esatte, però diciamo, dall'ultimo registro della V.P.I... non ho sentito la parte finale della domanda... ma la V.P.I. ha pubblicato l'ultimo rapporto annuo per quanto riguarda l'età media dei veicoli dei detentori carri merce e da lì si vede che più del cinquanta per cento dei carri sono molto più vecchi dei nostri, più di vent'anni.

AVV. RUGGERI LADERCHI - E da questi dati statistici lei ha anche delle indicazioni sull'età media delle sale montate sui carri della flotta tedesca? Lei può fare delle differenze a partire da queste statistiche?

P.M. AMODEO - Presidente, mi oppongo...|

PRESIDENTE - E' una valutazione. L'opposizione è accolta.

P.M. AMODEO - Poi tra l'altro l'età media, voglio dire...

PRESIDENTE - E' accolta.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Allora riformulo la domanda. Non è una

valutazione, è un dato di fatto. Lei conosce l'età media delle sale del parco carri tedesco?

P.M. AMODEO - Ma la conosciamo l'età della sala del carro dell'incidente, Presidente. Non stiamo facendo un processo al tipo di possesso di sale che abbia la G.A.T.X.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Signor Presidente, noi abbiamo sentito degli esperti, dei consulenti del Pubblico Ministero e degli ufficiali di Polizia Giudiziaria parlare di "sale vecchie" e "sale nuove", dando (sovrapposizione di voci)...

PRESIDENTE - Va bene, prosegua... riformuli la domanda.

AVV. RUGGERI LADERCHI - ...cosa sia vecchio o cosa sia nuovo, mi sembra...

PRESIDENTE - Riformuli la domanda.

AVV. RUGGERI LADERCHI - La mia domanda è se il teste è a conoscenza dell'età delle sale montate della flotta merci tedesca e se ha informazioni in questo... se lui ha delle informazioni relative all'età delle sale montate della flotta merci tedesca, se ce le può dare.

P.M. AMODEO - Presidente, mi oppongo ancora. E' irrilevante, mi sembra del tutto irrilevante.

PRESIDENTE - L'abbiamo ammessa, per quanto... prego, per quanto generica, appunto.

INTERPRETE CELLERINI - No.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Va bene. Vorrei passare a delle

domande ulteriori e specifiche, perché in realtà noi sappiamo che la sala 98331 di cui si è parlato non è la sala che risultava dal documento che lei ci ha indicato originariamente, ma proveniva da un altro carro. Quindi vorrei chiederle se lei sapeva da quale carro proveniva la sala 98331 montata sul carro di cui è processo.

INTERPRETE CELLERINI - Allora, la sala in oggetto veniva da un carro per trasporto olio minerale ed è stata mantenuta, ricondizionata, in Jungenthal.

AVV. RUGGERI LADERCHI - E il carro... questo carro per il trasporto oli minerali, ossia il carro 33817853613-6, chi ne era il detentore?

INTERPRETE CELLERINI - Allora, questo carro è stato acquistato nel 2006 dalla KVG Austria da un'azienda che si chiama Delta Oil.

AVV. RUGGERI LADERCHI - E lei ha avuto accesso alla documentazione relativa a questo carro?

INTERPRETE CELLERINI - (Traduce).

AVV. RUGGERI LADERCHI - E lei sa quando...

INTERPRETE CELLERINI - Scusate. I documenti base di questo carro sì, li conosco.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Lei sa quando è stato costruito e dove?

INTERPRETE CELLERINI - Allora, è stato costruito dall'azienda Josef Meyer Rheinfelden nel 1974, se mi ricordo bene.

AVV. RUGGERI LADERCHI - La Delta Oil è una società... è una

società austriaca, era un detentore austriaco?

P.M. GIANNINO - Presidente, ci sarebbe opposizione. Siamo su un tema tra l'altro neanche capitolato. Qui si parlava di gestione della qualità... qui siamo su un singolo carro, è una circostanza fuori anche dai capitoli, quindi...

AVV. RUGGERI LADERCHI - Guardi, credo che la... non so di nuovo per quante ore abbiamo sentito parlare della sala 98331.

PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci)

P.M. GIANNINO - Ho capito, era indicato però...

AVV. RUGGERI LADERCHI - Io sto cercando di stabilire delle circostanze relative alla sala 98331 che è stata montata (sovrapposizione di voci)...

P.M. GIANNINO - Ho capito, però non è nel capitolato.

PRESIDENTE - Pubblico Ministero...

P.M. GIANNINO - Tra l'altro i capitoli erano "come soggetto responsabile di G.A.T.X. Rail Germany" - Germany, che con la proprietà della sala non ha niente a che vedere.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Ci ha appena detto che è stata montata presso Jungenthal. Se io guardo il capitolo c'è scritto "sui controlli di qualità e sicurezza in G.A.T.X. Rail Germany, Jungenthal"...

PRESIDENTE - Germany e Jungenthal.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Sì.

PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci)

AVV. RUGGERI LADERCHI - Quindi questo è relativo alla sala...

guardi, Presidente, arrivo subito al punto.

P.M. GIANNINO - Sui controlli... sui controlli di qualità. Qui parliamo di costruzione della sala, di proprietà della sala. Che c'entra con i controlli di qualità?

PRESIDENTE - E sicurezza.

P.M. GIANNINO - Appunto...

AVV. RUGGERI LADERCHI - Sui controlli (sovrapposizione di voci)...

P.M. - Ma qui siamo all'origine, alla genesi della sala e dei carri su cui era montata quella sala. Siamo fuori dal capitolo.

PRESIDENTE - Arriviamo al punto, Avvocato. Va bene, arriviamo al punto.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Arriviamo al punto perché mi sembra che il tema della tracciabilità della sala sia stato...

P.M. GIANNINO - Appunto.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Non sia un tema nuovo e sia un tema che lei ha ritenuto molto rilevante.

P.M. GIANNINO - Sì, ma non è capitato qui.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Mi sembra che sia un tema di sicurezza. Se il Pubblico Ministero oggi è dell'opinione che la tracciabilità della sala non sia rilevante per la sicurezza ne prendiamo atto e siamo molto felici di questo fatto.

PRESIDENTE - Possiamo...

AVV. RUGGERI LADERCHI - Le vorrei chiedere: questa sala,

essendo di un detentore austriaco, questo carro le risulta che sia stato immatricolato presso la O.B.B.?

INTERPRETE CELLERINI - (Traduce). Allora...

AVV. RUGGERI LADERCHI - Ecco, signor Presidente...

INTERPRETE CELLERINI - No, scusate, aspettate la traduzione.

E' stato... allora, è stato fatto da Delta Oil e Delta Oil l'ha fatto immatricolare dalle O.B.B. nell'82.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Signor Presidente, con l'autorizzazione del Tribunale io mostrerei al teste - ne ho la versione sia tedesca che italiana - nello stesso ordine due documenti a cui il teste si è appena riferito, ossia il contratto di immatricolazione del carro, e quindi della sala montata su di esso, presso le ferrovie austriache O.B.B., e il contratto di acquisto del carro, e quindi di nuovo che dimostra come la sala è pervenuta nella flotta G.A.T.X. Quindi siamo sul tema della tracciabilità, siamo in pieno sul tema della sicurezza e della tracciabilità (sovrapposizione di voci)...

PRESIDENTE - Ma sono (sovrapposizione di voci)...

P.M. GIANNINO - Però, Presidente, c'è opposizione. Sul tema della tracciabilità, che è un tema ben specifico, sono stati sentiti altri testi, sentiti altri testi. Questa è una circostanza assolutamente a sorpresa, se vogliamo, per questo teste, che non è per nulla indicato con riguardo alla tracciabilità dell'assile. Si parla di controlli di qualità, di costruzione; non c'entra nulla

con le domande...

AVV. RUGGERI LADERCHI - Le verifiche di sicurezza (sovrapposizione di voci)...

PRESIDENTE - Di sicurezza, indirettamente anche di sicurezza, quindi collegate. Dicevo, ma il senso di esibirli al teste qual è?

AVV. RUGGERI LADERCHI - Questi documenti... il teste così ci può confermare che si tratta dei documenti ai quali si è riferito, così, con l'autorizzazione...

PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci)

AVV. RUGGERI LADERCHI - ...del Tribunale li possiamo produrre.

PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci)

AVV. RUGGERI LADERCHI - Questi documenti... quando ci viene detto "non c'è la tracciabilità della sala, non sappiamo (parola incomprensibile) sulla sala, i signori di Jungenthal non hanno controllato la sala", mi risulta che tutti questi dati sono in possesso, non sono stati acquisiti in rogatoria, sono dei documenti...

PRESIDENTE - Ma c'è... mi perdoni, Avvocato, ma c'è contestazione sulla genuinità del documento?

AVV. RUGGERI LADERCHI - Questo non lo so.

PRESIDENTE - E allora facciamoli vedere alle parti e ne chiede l'acquisizione.

P.M. AMODEO - Presidente, chiedo scusa, io rifarò, fino a quando avrò un briciolo di respiro nei miei polmoni, la questione...

AVV. MAZZOLA - Non si sente.

P.M. AMODEO - Rifarò fino a quando sarò in vita la questione sulla non acquisibilità al fascicolo del dibattimento, e sulla non utilizzabilità di documenti... li possiamo chiamare "documenti" centomila volte, ma di provenienza estera, quindi sicuramente di provenienza estera, che possono essere acquisiti solamente in via rogatoriale, come la Cassazione, sebbene in poche sentenze, ha chiaramente enunciato.

PRESIDENTE - D'accordo.

P.M. AMODEO - Ora, io questa questione l'ho fatta tante volte.

PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci)

P.M. AMODEO - La ripeto ancora oggi. Se mi viene respinta, ma sta di fatto che la Cassazione...

PRESIDENTE - No, Pubblico Ministero, Pubblico Ministero, se viene respinta viene respinta... se viene respinta viene respinta, se viene accolta viene accolta, mi pare che sia quello il dato. No, volevamo capire una cosa, ma si tratta quindi di atti nuovi? Questi documenti sono nuovi?

AVV. RUGGERI LADERCHI - Si tratta dei documenti che il teste...

PRESIDENTE - Non inseriti già nel nostro fascicolo?

AVV. RUGGERI LADERCHI - Perché il teste ha detto...

PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci)

AVV. RUGGERI LADERCHI - ..."ho guardato il fascicolo del carro e ci sono questi documenti", da cui ci ha detto queste

cose. E io vorrei mostrare e tradurre i documenti.

PRESIDENTE - Allora ce li faccia... ce li faccia prima vedere.

P.M. GIANNINO - Sarebbe interessante anche sapere dove erano, chi ne aveva la disponibilità, da dove sono usciti, come mai per sei anni nessuno ne sapeva niente e oggi arrivano questi documenti.

P.M. AMODEO - E' per questo che la Cassazione ha stabilito nel modo da me evidenziato, Presidente. Se poi non vogliamo tenerne conto, è un altro paio di maniche.

P.M. GIANNINO - Se hanno data certa.

AVV. RAFFAELLI - Ma, Presidente, ma su queste reiterate osservazioni del Pubblico Ministero, le riteniamo irrilevanti o viene data la parola per replicare? Perché qua si sta citando la Cassazione - e non è la prima volta che viene fatto - assolutamente a sproposito, per cui, voglio dire, se...

PRESIDENTE - Se vuole replicare può replicare.

AVV. RAFFAELLI - Allora...

PRESIDENTE - Visto che il Pubblico Ministero ha preso la parola, la prende anche lei.

AVV. RAFFAELLI - Allora, il concetto...

PRESIDENTE - Eravamo in una fase processuale diversa, stavamo per valutare di cosa si trattasse, ma siamo stati anticipati. Prego.

AVV. RAFFAELLI - Permesso che la sentenza della Cassazione che viene citata da parte del Pubblico Ministero non dice

assolutamente quello che il Pubblico Ministero vorrebbe far passare come concetto. Ma ammesso anche che dicesse qualcosa di simile a quello che dice il Pubblico Ministero, quello che dice è che i documenti non possono entrare nel fascicolo del dibattimento senza che vi sia un controllo della loro autenticità e dell'affidabilità della loro provenienza. Nel momento in cui però i documenti vengono sottoposti a riconoscimento da parte di un teste, è evidente che tutta l'obiezione per cui valgono solamente i documenti stranieri acquisiti in rogatoria è completamente destituita di qualsiasi fondamento, perché a questo punto c'è un teste, che può essere controesaminato - e così replico anche all'obiezione del dottor Giannino, per cui sarà il teste che potrà rispondere da dove vengono, da dove non vengono, chi glieli ha chiesti e chi non glieli ha chiesti - perché altrimenti siamo nelle mani della insufficiente attività investigativa compiuta all'estero dagli ufficiali di Polizia Giudiziaria, che evidentemente non sapevano che cosa chiedere. E a questo punto non possiamo difenderci nel processo perché la Polizia Giudiziaria quando se ne è andata all'estero non sapeva che cosa chiedere e faceva solamente domande parziali. Allora il diritto di difesa deve essere garantito.

PRESIDENTE - Va bene.

P.M. AMODEO - Presidente, chiedo scusa...

PRESIDENTE - E' stato chiarissimo, è stato chiarissimo.

P.M. AMODEO - Presidente, mi perdoni, una sola cosa. L'autenticità, lo dico senza spirito polemico, l'autenticità è attestata dall'autorità rogata, cioè è un rapporto tra autorità giudiziarie terze, ecco perché la Cassazione si è pronunciata in questo senso. Non è...

AVV. RAFFAELLI - Non in via esclusiva.

PRESIDENTE - No, no...

P.M. AMODEO - Avvocato, io non l'ho interrotta, mi faccia la cortesia. Allora, l'autenticità non può essere stabilita dal teste. E' stabilita dall'autorità giudiziaria rogata, in base agli accordi di diritto internazionale, tra l'altro richiamati anche nel Codice di Procedura Penale. E' una cosa semplicissima.

PRESIDENTE - La cosa che diceva la difesa però era un po' diversa. Ha detto (sovrapposizione di voci)...

P.M. GIANNINO - Volevo... volevo proprio interloquire su questo. Non è vero che la Polizia Giudiziaria non sapeva cosa chiedere. Sono stati chiesti i documenti e la proprietaria del carro fino all'altro ieri ci ha detto che non esistono dati di quell'assile prima del 2002-2006. La G.A.T.X. ci ha risposto più volte, con documenti ufficiali...

PRESIDENTE - Va bene, Pubblico Ministero...

P.M. GIANNINO - ...rogatoriali, che non sapevano nulla di quell'assile fino al 2002-2006. Non è che la Polizia

Giudiziaria non sapeva cosa chiedere.

PRESIDENTE - No, no...

P.M. GIANNINO - Ha chiesto e non gli è stato dato.

PRESIDENTE - Ma siamo... non siamo ancora alla discussione.

Non siamo ancora alla discussione. Allora...

P.M. AMODEO - Presidente, l'ha chiesta l'autorità rogata, è l'autorità rogata che fa le richieste.

PRESIDENTE - Pubblico Ministero...

P.M. AMODEO - Noi chiediamo all'autorità giudiziaria di un altro Paese, anche nel caso di rogatoria cosiddetta "concelebrata".

PRESIDENTE - Benissimo, benissimo.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Signor Presidente, io non voglio entrare nelle questioni di diritto, ma mi sembra che il teste ha appena detto... gli abbiamo chiesto: "Quali erano le sale montate su questo carro"? Ce l'ha spiegato ci ha mostrato dei documenti. "Poi una sala è stata sostituita"? Ci ha detto: "Sì, è stata sostituita a Jungenthal". "Sa da dove veniva la sala"? "Sì sono andato a vedere il fascicolo del carro e so che viene da un carro austriaco costruito lì, eccetera, eccetera". Volevo avere la conferma dal teste che questi sono i documenti sulla base dei quali... i documenti disponibili presso la società. E poi dovremo vedere il testo delle rogatorie sul tema sollevato dal dottor Giannino. Se questi sono i documenti che lui ha consultato e che confermano quanto

lui ci ha detto. E' il teste che si è riferito a questi documenti, anche mentre parlava li guardava e io li vorrei produrre.

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - Allora, mentre... se volete continuate a dirvi e a scambiarvi opinioni, noi ci ritiriamo per qualche minuto.

(Viene sospeso il procedimento alle ore 12:18)

(Viene ripreso il procedimento alle ore 12:28)

PRESIDENTE - Vogliamo riprendere con l'esame e autorizzando l'Avvocato Ruggeri ad esibire il documento al proprio teste. Prego.

AVV. RUGGERI LADERCHI - (voce fuori microfono)

PRESIDENTE - Sì. Chiediamogli di cosa si tratta, Avvocato Ruggeri. Prego. E' il documento che stiamo guardando anche sullo schermo, giusto?

AVV. RUGGERI LADERCHI - Sì, esattamente. La mia domanda quindi al teste... lui si è riferito a dei documenti, gli chiedo conferma se questo è il contratto di immatricolazione del carro.

INTERPRETE STEFANINI - Sì, si tratta del contratto di immatricolazione rilasciato dalle O.B.B. per questo specifico carro.

AVV. RUGGERI LADERCHI - E poi passerei al documento

successivo, che è anche nel fascicolo, che mostriamo a schermo. Questo ci può confermare di quale documento si tratta?

INTERPRETE STEFANINI - Si tratta del contratto di acquisto tra la Delta Oil e la G.A.T.X. Austria per un totale di settantuno carri cisterna, fra cui vi è anche il carro di cui stiamo parlando.

AVV. RUGGERI LADERCHI - La ringrazio. Non ho altre domande su questi documenti e ne chiedo l'acquisizione.

PRESIDENTE - Allora...

AVV. RUGGERI LADERCHI - Ho qualche domanda ulteriore su altri temi.

PRESIDENTE - Ah, no...

AVV. RUGGERI LADERCHI - ...ma mi avvio verso la fine.

PRESIDENTE - Direi di sì, Avvocato.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Ecco, le volevo chiedere: questo carro quindi è stato immatricolato presso le O.B.B. Ci può dire secondo quali regole doveva essere mantenuto?

P.M. AMODEO - Presidente, mi oppongo, è una domanda di tipo normativo.

PRESIDENTE - E' vero.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Allora le chiedo...

PRESIDENTE - (voce fuori microfono)

AVV. RUGGERI LADERCHI - Riformulo la domanda.

PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci)

AVV. RUGGERI LADERCHI - Le chiedo con regole è stato mantenuto

questo carro, per quanto le consta.

INTERPRETE STEFANINI - Si tratta delle regole valide presso le O.B.B., regole di manutenzione valide presso le O.B.B.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Io ora ho qualche domanda su un tema specifico legato alle sale montate e le vorrei chiedere in particolare se lei è al corrente dell'utilizzo della vernice di tipo EPOSIST sulle sale montate.

P.M. GIANNINO - No, Presidente, proprio no, siamo proprio su un altro sistema galattico proprio.

PRESIDENTE - L'opposizione, anche se, come dire, formalizzata e formulata malissimo, però è accolta.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Signor Presidente...

PRESIDENTE - Il sistema galattico (sovrapposizione di voci)...

AVV. RUGGERI LADERCHI - Mi permetta di riformulare la domanda. Magari illustro al Tribunale: questo fa parte della costruzione dei nuovi carri; le sale montate hanno una protezione antiruggine; io ho delle domande relative all'utilizzo della protezione antiruggine in sede di costruzione e manutenzione. E mi sembra di no, a meno che il Pubblico Ministero non voglia dirci, dopo averci spiegato (sovrapposizione di voci)...

PRESIDENTE - No, no, parli col Tribunale, parli con il Tribunale, Avvocato Ruggeri, altrimenti...

AVV. RUGGERI LADERCHI - Mi scusi. Credo che sia un tema molto rilevante, abbiamo sentito molto parlare della protezione delle sale attraverso delle pitturazioni con diversi tipi

di pittura e io voglio acquisire alcuni elementi sull'utilizzo delle pitture da parte della G.A.T.X., di cui l'ingegnere ci ha spiegato che è responsabile della costruzione dei carri e quindi anche del montaggio e costruzione delle sale montate e della loro protezione antiruggine. Mi sembra che sia un tema assolutamente sia nel capitolo di prova, sia appunto - a meno che non sia stato in un altro processo - rilevante per il processo.

PRESIDENTE - La riformuli la domanda, allora.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Allora, le vorrei...

PRESIDENTE - In modo diverso.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Le vorrei chiedere se nei carri di nuova costruzione e in sede di manutenzione utilizzate la vernice EPOSIST.

P.M. GIANNINO - Presidente, c'è opposizione. Il capitolo vernice è un tema ben specifico capitolato da molti, proprio perché è un tema a sé stante. Non è capitolato per questo testimone. Nel concetto "costruzione carri" ci possiamo far rientrare tutto...

PRESIDENTE - E' vero.

P.M. GIANNINO - ...ma proprio tutto, anche la paternità e maternità di chi ha costruito quei carri...

PRESIDENTE - E' vero, è vero.

P.M. GIANNINO - ...cioè tutto. Non è possibile.

PRESIDENTE - E' vero, è vero, è vero. La domanda (sovrapposizione di voci)...

P.M. GIANNINO - Ma appunto, il capitolo sul punto è generico e non consente questo nuovo tema di domanda. Il capitolo è generico sul punto.

PRESIDENTE - Abbiamo... l'abbiamo ammessa la domanda. Prego, Avvocato, facciamo rispondere.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Ecco, la mia domanda è molto semplice. Utilizzate questa vernice sui carri di nuova costruzione e in sede di manutenzione?

INTERPRETE STEFANINI - Scusate, la vernice EPOSIST?

AVV. RUGGERI LADERCHI - La vernice epossidica EPOSIST.

INTERPRETE STEFANINI - Allora, EPOSIST è un tipo di vernice di rivestimento utilizzata sugli assili dal 2007 e che è entrato come nostro standard dal 2009.

AVV. RUGGERI LADERCHI - E quando avete iniziato ad usarla su base sperimentale?

INTERPRETE STEFANINI - Nel 2008.

AVV. RUGGERI LADERCHI - E prima quale vernice utilizzavate per i vostri carri di nuova costruzione o manutenzione?

INTERPRETE STEFANINI - La vernice SEB9305.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Si tratta della vernice termosensibile utilizzata anche per le ruote?

INTERPRETE CELLERINI - Esatto.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Le posso chiedere di quale colore è la vernice che utilizzate per i carri G.A.T.X.? Della EPOSIST, della vernice EPOSIST.

INTERPRETE STEFANINI - Allora, per la SEB9305 si tratta di un

colore nero, mentre per la EPOSIST si tratta di un RAL5011.

C.T. DIFESA BERTOLINO - Ha detto blu.

PRESIDENTE - Sì?

C.T. DIFESA BERTOLINO - Ha detto blu.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Blu RAL 5011.

C.T. DIFESA BERTOLINO - Blu RAL 5011.

PRESIDENTE - Nero e blu RAL5011.

INTERPRETE CELLERINI - Questo per riconoscere velocemente, in maniera visiva, quale colore veniva utilizzato sulle sale montate.

C.T. DIFESA BERTOLINO - Quale vernice.

INTERPRETE CELLERINI - Quale vernice veniva utilizzata sulle sale montate.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Quindi l'utilizzo della vernice blu era per distinguere le sale che avevano questo nuovo tipo di protezione e questo nuovo tipo di trattamento previsto dal manuale V.P.I.?

P.M. GIANNINO - C'è opposizione, è suggestiva in questa formulazione.

PRESIDENTE - E' suggestiva.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Posso chiedere...

PRESIDENTE - Riformuli...

AVV. RUGGERI LADERCHI - ...perché dovevate distinguere le sale blu dalle sale nere?

INTERPRETE STEFANINI - Sì, per vedere quale colore veniva

utilizzato.

C.T. DIFESA BERTOLINO - Quale vernice.

PRESIDENTE - Vernice. Quale vernice.

AVV. RUGGERI LADERCHI - E permetteva anche di distinguere quale trattamento sottostante era stato fatto all'assile?

INTERPRETE STEFANINI - Allora, indirettamente, perché per la sala montata era stata fatta secondo IS2, secondo il livello di manutenzione IS2, e questa prevede una sabbiatura, una sorta di... questo prevede appunto una sabbiatura completa.

AVV. RUGGERI LADERCHI - E lei è al corrente... diciamo, l'utilizzo delle vernici, o delle pitture, semplicemente, per la protezione degli assili è obbligatorio in Europa? Insomma, ci sa dire se è obbligatorio utilizzare dei trattamenti per la protezione?

PRESIDENTE - Avvocato, questa domanda non è ammessa. E' una valutazione (sovrapposizione di voci)...

AVV. RUGGERI LADERCHI - (sovrapposizione di voci)

PRESIDENTE - ...normativa.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Le chiedo: lei è al corrente... nella vostra flotta ci sono assili senza protezione tramite vernici?

INTERPRETE STEFANINI - No, non ci sono.

PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci) speravamo anche noi...

AVV. RUGGERI LADERCHI - Ma le risulta che ci siano, che esistano degli assili non protetti?

P.M. GIANNINO - Presidente, ha già detto di no.

PRESIDENTE - Ha detto di no, ha già risposto, ha già risposto.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Le vorrei chiedere infine: l'utilizzo di questa vernice, prima in via sperimentale e poi in via definitiva, in seno alla G.A.T.X. come è stato imposto? Attraverso delle istruzioni di servizio? Qual è il mezzo attraverso il quale avete disposto l'utilizzazione di un particolare tipo di vernice?

INTERPRETE STEFANINI - Allora, all'inizio della fase (audio insufficiente - parole incomprensibili) c'è quello che si definisce una istruzione tecnica, che è uscita nel 2008, e allora ci siamo limitati alla ditta Jungenthal e abbiamo imposto che le sale montate che venivano... per cui veniva fatta la manutenzione secondo IS2 presso la Jungenthal dovessero essere verniciate con questa vernice. E dopo l'introduzione diciamo con successo di questa vernice, nel 2009, questa è diventata la vernice standard per la G.A.T.X.

AVV. RUGGERI LADERCHI - E queste Techniche (parole in lingua tedesca - incomprensibili), queste TFA, da chi vengono emanate? Da quale ufficio vengono emanate?

P.M. GIANNINO - Presidente, c'è opposizione a queste domande. Ora siamo arrivati al tema della manutenzione anche. Io non so... siamo alla manutenzione. Invito a rileggere il capitolo, mi sembra che neanche questo ci sia.

PRESIDENTE - Qual era la domanda, Avvocato?

AVV. RUGGERI LADERCHI - La mia domanda era relativa all'emanazione di queste misure che io credevo che fossero rilevanti per la sicurezza dei carri, tema che è nel capitolato, ma preso atto dell'opposizione...

PRESIDENTE - Le misure di cosa? Quali misure?

AVV. RUGGERI LADERCHI - Le misure relative alle istruzioni tecniche relative all'utilizzo delle vernici. Comunque posso...

PRESIDENTE - Però stiamo ampliando... stiamo ampliando eccessivamente il tema della sicurezza.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Signor Presidente...

PRESIDENTE - Quindi davvero rischiamo di non finirlo più questo esame.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Signor Presidente, per me era utile sapere... il teste tra l'altro aveva risposto molto rapidamente che erano... quindi gli posso chiedere semplicemente conferma della circostanza che fossero state emanate dalla società G.A.T.X. Rail Germany, presso la quale lavora, queste istruzioni. Ma se voi... a me sembra un tema rilevante.

PRESIDENTE - Prego, prego.

AVV. RUGGERI LADERCHI - E con questo chiudo le mie domande.

PRESIDENTE - Va bene, questa... se erano state emanate... prego.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Ecco, ci può confermare quindi che le TFA in questione sono state emanate da G.A.T.X. Amburgo?

INTERPRETE STEFANINI - Esatto.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Non ho altre domande, signor
Presidente.

PRESIDENTE - Allora, chi ha domande ancora in esame? Non ci
sono altre domande in esame? Allora la parola al Pubblico
Ministero per il controesame.

Pubblico Ministero

P.M. AMODEO - Grazie, Presidente

PRESIDENTE - Ovviamente il Tribunale, sulla richiesta di
acquisizione avanzata dall'Avvocato Ruggeri con
riferimento al documento esibito...

P.M. AMODEO - Vorremmo innanzitutto esaminarlo, Presidente. Io
mentre faccio qualche domanda il collega lo esamina.

PRESIDENTE - Vi siete opposti, no? E non lo avete... non lo
avete visionato?

P.M. AMODEO - No.

PRESIDENTE - In italiano non lo avete visto, in italiano.

P.M. AMODEO - E' in tedesco, Presidente.

PRESIDENTE - Facciamolo vedere un attimo.

P.M. AMODEO - Va bene che c'è Dirk che è bravissimo, ma...

PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci)

AVV. RUGGERI LADERCHI - Presidente, per facilitare l'esame
sottolineo, per come avete avuto tutti modo di vedere, il
contratto di acquisto, una delle due firme è da parte di
uno degli imputati, quindi credo che questa sia una

circostanza risolutiva.

PRESIDENTE - E' a firma dell'imputato addirittura.

(più voci fuori microfono)

P.M. AMODEO - Posso cominciare, Presidente?

PRESIDENTE - No, volevo... volevamo chiudere il capitolo del documento, perché sennò si lascia in sospeso l'ordinanza. Prima di acquisirlo lo facciamo vedere al collega...

P.M. AMODEO - No, no, resta ferma la mia opposizione.

PRESIDENTE - Ah, bene. Allora... allora prendiamo atto...

P.M. AMODEO - Comunque lo stiamo guardando, ma resta ferma l'opposizione.

PRESIDENTE - Quindi potete anche non guardarlo. Comunque il provvedimento di acquisizione del Tribunale è limitato al fatto che allo stato il documento è stato sottoposto al teste e quindi come tale viene acquisito. Allora, Pubblico Ministero, dottor Amodeo, può partire se vuole.

P.M. AMODEO - Sì, grazie. Buongiorno, ingegnere.

TESTE BEHRENS - Buongiorno.

P.M. AMODEO - Senta, lei a domanda dell'Avvocato Paliero ha precisato che dal 1998 lavorava... posso essere poco preciso, mi scuserà, ma il succo dovrebbe essere questo, ha lavorato nel reparto gestione progetti e costruzioni per l'approvvigionamento di mezzi nuovi.

PRESIDENTE - Se traduciamo, per favore.

P.M. AMODEO - Io la faccio frazionata la domanda.

PRESIDENTE - Sì, sì, fa bene.

INTERPRETE STEFANINI - Sì.

P.M. AMODEO - Sì.

INTERPRETE STEFANINI - Giusto.

P.M. AMODEO - Senta, vorrebbe precisare, diciamo, in maniera chiara, almeno chiara per me e definitiva, cosa si intende in G.A.T.X. per "mezzi nuovi"?

INTERPRETE STEFANINI - Allora, alla fine degli anni Novanta tutti i carri di proprietà della G.A.T.X. erano noleggiati e potevamo rispondere alle richieste dei clienti che chiedevano di noleggiare dei carri soltanto attraverso la costruzione di nuovi carri, perché, come vi ho già detto, il nostro business principale è il nolo di carri e per questo appunto è essenziale disporre di scorte a sufficienza per poter rispondere alle richieste dei clienti.

P.M. AMODEO - Sì. Chiedo scusa, carri integralmente nuovi?

INTERPRETE STEFANINI - Sia che... cioè, sia l'uno che l'altro. Sì, dicevo, sia l'uno che l'altro, quindi sia carri completamente nuovi, quindi composti da parti nuove, però all'inizio degli anni 2000 è abbastanza usuale la costruzione di carri nuovi utilizzando parti... parti usate, nello specifico carrelli e sale.

P.M. AMODEO - Sì. Chiedo scusa, ma come è possibile considerare nuova un'apparecchiatura di cui la parte superiore è stata costruita diciamo quest'anno, in questo caso nel 2004, e la parte inferiore trent'anni prima? Lei

acquisterebbe una BMW nuova con il...

PRESIDENTE - No, così...

P.M. AMODEO - ... (sovrapposizione di voci) di trent'anni precedenti?

AVV. RUGGERI LADERCHI - Signor Presidente...

PRESIDENTE - Pubblico Ministero, faccia la domanda...

P.M. AMODEO - Va beh, la seconda parte può anche non passare. La prima parte chiedo che passi, Presidente.

AVV. RUGGERI LADERCHI - No, però...

PRESIDENTE - Quindi la può riformulare, per favore?

AVV. RUGGERI LADERCHI - Nella premessa c'è una (voce fuori microfono)...

P.M. AMODEO - La prima parte della domanda è questa: come è possibile considerare nuovi, perché la parole hanno un significato, Presidente - quindi la seconda parte poteva sembrare un'esagerazione ma corrisponde a un dato di fatto vero, poi dopo farò la domanda - come è possibile considerare nuova sia una cosa che è completamente nuova, sia una cosa che per metà è nuova e per metà è vecchia di almeno trent'anni? Ecco, mi chiedo come è possibile tutto questo.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Signor Presidente, se posso illustrare la mia opposizione, nella premessa, sia in questo riassunto sia nella premessa precedente, il signor Pubblico Ministero ha indicato che questo carro sarebbe stato per metà nuovo e per metà vecchio, e ha detto

"tutta la parte" (sovrapposizione di voci) era vecchio.

P.M. AMODEO - L'ha detto il teste questo.

AVV. RUGGERI LADERCHI - No, il teste prima ha detto che la sottostruttura ferroviaria era nuova. Ho fatto una domanda specifica: "Ci conferma che la sottostruttura ferroviaria era nuova"? Può essere controllato a verbale. Lui ha detto: "Sì, la sottostruttura ferroviaria era nuova; solo alcune parti di ricambio, carrelli e sale, erano revisionati". Quindi la premessa che la sottostruttura fosse vecchia ritengo sia nociva perché...

P.M. AMODEO - No...

AVV. RUGGERI LADERCHI - ...il teste l'ha già smentita.

PRESIDENTE - Sì, sì, sì, ma (sovrapposizione di voci)...

AVV. RUGGERI LADERCHI - Con quei documenti, che sarà sembrato noioso, ma c'era una ragione per cui mostravamo quei documenti, perché dimostrano che la sottostruttura è nuova.

PRESIDENTE - Facciamoci spiegare perché anche... devo dire che anche noi avevamo invece percepito questa... come il Pubblico Ministero, questa distonia, chiamiamola così. Allora, vogliamo tradurre la domanda del Pubblico Ministero? Come è possibile... insomma, quale criterio viene utilizzato per dire che...

INTERPRETE STEFANINI - Nuovo, la parola in oggetto è nuovo.

PRESIDENTE - Nuovo. Se c'è stata una revisione di una parte?

INTERPRETE STEFANINI - No, allora vorrei che mi ripetesse la

domanda.

PRESIDENTE - Pubblico Ministero.

P.M. AMODEO - Allora...

PRESIDENTE - Togliamo "come è possibile" (sovrapposizione di voci)...

P.M. AMODEO - Come è possibile considerare nuovo un carro che ha tutti i pezzi nuovi e contemporaneamente considerare nuovo un carro che ha alcuni pezzi nuovi ed altri - tra l'altro rilevantissimi, come i carrelli e le sale - che hanno almeno una vecchiaia di trent'anni? Ecco, come è possibile dire che nuovi sono quelli e nuovi sono quegli altri? E' chiaro adesso?

AVV. FRANCINI - Però scusate, ci sembra che tutto considerato sia una valutazione. Questo è un testimone. Se gli facciamo una domanda puntuale (sovrapposizione di voci)...

PRESIDENTE - E' ammessa la domanda, Avvocato, perché...

AVV. FRANCINI - (sovrapposizione di voci)

PRESIDENTE - No, no, capisco il suo rilievo, perfetto, però il senso anche della domanda... così vediamo se ci chiarisce questo... per chiarire questo passaggio.

AVV. FRANCINI - Presidente, lei... io capisco la sua posizione, però questo è un tedesco, gli viene tradotto, dobbiamo stare attenti ai percorsi semantici (sovrapposizione di voci)...

PRESIDENTE - E' vero, è vero, infatti...

AVV. FRANCINI - Ci conceda questo passaggio.

PRESIDENTE - Assolutamente sì.

AVV. FRANCINI - Poi ne faccia l'uso che vuole. Grazie.

PRESIDENTE - Assolutamente sì. Allora, nella traduzione cerchiamo di far capire al teste che vogliamo capire come si fa ad equiparare, ad equiparare queste due situazioni che sembrano diverse, anche come sono state descritte.

INTERPRETE STEFANINI - Allora, da una parte bisogna dire che quando è stata fatta questa nuova costruzione allora si prendevano come riferimento le regole della tecnica allora in vigore. Se io prendo ad esempio adesso la cisterna e la sottostruttura, una sottostruttura vecchia di trent'anni non sarebbe stata in grado di soddisfare i requisiti per questo tipo di carro. Però i carrelli allora valevano come ancora idonei secondo le regole della tecnica vigenti, secondo lo stato dell'arte, e questo vale anche per le sale montate. Quindi questo significa che non c'è differenza se avessi preso un carrello costruito nuovo, non ci sarebbe stata nessuna differenza in termini di dettagli rispetto ad un altro carrello, e questo vale anche per le sale montate che si possono considerare come identiche. In questa maniera questi componenti assumono il valore di nuovo e quindi vengono autorizzati ai fini dell'omologazione. Poi, per quanto riguarda la manutenzione di questi carri, si utilizzano... anche qui si utilizzano parti... cioè

scusate, componenti vecchi per la manutenzione di questi carri...

PRESIDENTE - Come? Usate...

INTERPRETE STEFANINI - Ecco, sì, parti vecchie revisionate.

P.M. AMODEO - Presidente (sovrapposizione di voci)...

INTERPRETE STEFANINI - Quindi anche se noi avessimo consegnato un carro con delle sale montate nuove, come carro nuovo, si potrebbe montare nell'ambito di una manutenzione una sala montata usata. Questa è una procedura standard comune nelle ferrovie.

PRESIDENTE - Pubblico Ministero.

P.M. AMODEO - Sì. Confesso che continuo a non capire, ma è una considerazione mia. Lei - ecco, questa è la domanda - ha detto che sostanzialmente sono equiparati, se non ho capito male, pezzi nuovi e pezzi vecchi per certi dettagli di un carro. Ecco, ma i carrelli e le sale, organi su cui il carro cammina, sono le gambe del carro, sono dettagli?

INTERPRETE STEFANINI - (Traduce).

AVV. RUGGERI LADERCHI - Signor Presidente, mi scusi, c'è un'opposizione. Il teste non ha detto che sono dei dettagli, il teste ha utilizzato la parola "dettagli" nella versione tedesca era chiarissimo, in quella italiana forse era un pochino meno chiara, senza proprio... era per dire: in tutti i loro dettagli i carrelli e le sale erano identici a quelli in vigore

all'epoca, quindi essendo identici potevano essere utilizzati. Non ha detto "utilizzavamo parti vecchie per dei dettagli", ha detto "utilizzavamo parti"... non ha detto "vecchie", ha detto "revisionate", "utilizzavamo parti revisionate nella misura in cui fossero conformi in tutti i loro dettagli con gli standard applicabili all'epoca della costruzione". Quindi (sovrapposizione di voci)...

PRESIDENTE - Ecco (sovrapposizione di voci)...

P.M. AMODEO - La domanda non resta...

PRESIDENTE - No, no...

P.M. AMODEO - ...non resta lesa, Presidente, perché il senso...

PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci)... Avvocato... Pubblico Ministero, è rigettata l'opposizione, abbiamo bisogno di chiarezza anche noi, quindi facciamo rispondere, gli dica di rispondere. Se ce lo chiarisce questo senso del dettaglio. Però la domanda era quella del Pubblico Ministero, quella che abbiamo tradotto. Prego.

INTERPRETE STEFANINI - La domanda è se parliamo di una equiparazione di dettaglio? No, non ho capito la (sovrapposizione di voci)...

PRESIDENTE - No, nulla, nulla...

P.M. AMODEO - Allora...

PRESIDENTE - Lei ha già tradotto. Lei ha già tradotto, vero? Ecco, ora gli dica di rispondere.

INTERPRETE STEFANINI - Appunto, devo ripetere la domanda.

P.M. AMODEO - La domanda è se i carrelli e le sale, lo ripeto ancora una volta, che sono gli oggetti su cui il carro cammina, possono essere considerati dettagli tecnici oppure no di un carro.

AVV. RAFFAELLI - Giudice, però mi perdoni, forse qua c'è un problema di chiarire che cosa è il "dettaglio" nella traduzione, nella lingua tedesca.

PRESIDENTE - Però...

P.M. AMODEO - Presidente, è la seconda volta che non si permette di fare una domanda.

PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci)

AVV. RAFFAELLI - Io non voglio insegnare le domande al Pubblico Ministero, non mi permetto, ma forse bisognerebbe chiedergli che cosa lei intende per dettaglio e poi se questi lo sono.

P.M. AMODEO - Ma la domanda è mia.

PRESIDENTE - Ma possiamo consentire...

P.M. AMODEO - La domanda è mia, è stata ammessa o non era ammessa, Avvocato?

PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci) Pubblico Ministero, questo... questa volta ha ragione, cioè la domanda la formula il Pubblico Ministero come ritiene. Vuole sapere se sono i dettagli e quindi la domanda è ammessa. Sentiamo la risposta.

INTERPRETE STEFANINI - Dal punto di vista tecnico e di valore

rispetto al nuovo questi componenti si possono considerare come uguali. Questo intendeva con "dettaglio".

P.M. AMODEO - Posso andare avanti, Presidente?

PRESIDENTE - Deve.

P.M. AMODEO - Sì. Allora, questa, diciamo così, equiparazione tra cose nuove e cose vecchie, chi l'ha stabilita? La G.A.T.X.? L'U.I.C.? L'Unione Internazionale delle Ferrovie? L'ONU? L'OTIF? Chi l'ha stabilita?

INTERPRETE STEFANINI - Lo prescrive la normativa, è prescritto quindi dalla normativa. Dal punto di vista normativo non vi è differenza tra l'uso di un componente nuovo e un componente vecchio, perché comunque nell'ambito della manutenzione...

(più voci fuori microfono)

INTERPRETE STEFANINI - Scusate, sì, di un carrello, perché comunque nell'ambito della manutenzione...

(più voci fuori microfono)

TESTE BEHRENS - (Risponde in lingua tedesca).

P.M. AMODEO - Io non ho fatto nessun'altra domanda.

C.T. DIFESA BERTOLINO - Se posso completare l'esposizione del teste. Diceva: è specificato chiaramente nel regolamento che non c'è nessuna differenza a livello di utilizzo tra un carrello nuovo e un carrello - tra virgolette - vecchio o revisionato, perché se tu installi, monti un carrello nuovo su un carro, quel carrello nuovo deve

essere mantenuto esattamente dopo lo stesso intervallo di tempo a cui soggiace un carrello completamente revisionato. Lo stesso dicasi per la sala montata.

INTERPRETE STEFANINI - Sì.

PRESIDENTE - Le torna?

INTERPRETE STEFANINI - Era questa la parte che mi mancava, sì.

P.M. AMODEO - Se potesse precisare di quale regolamento si tratta, perché... quale norma? Io ho detto...

PRESIDENTE - Prego.

P.M. AMODEO - Magari normata a livello internazionale, non lo so.

INTERPRETE STEFANINI - Attualmente parliamo della normativa V.P.I. per la manutenzione.

P.M. AMODEO - Può precisare in quale parte... in quale parte della V.P.I. si ritroverebbe questa disposizione, questa equiparazione tra vecchio e nuovo?

INTERPRETE STEFANINI - Allora, bisogna vederla al contrario, nel senso che nelle V.P.I. non si parla di equiparazione, ma non si parla neanche di differenze.

P.M. AMODEO - Prendiamo atto della precisazione, fondamentale a mio giudizio, e andiamo avanti. Allora...

PRESIDENTE - Ecco, se lo dice da solo, Pubblico Ministero.

P.M. AMODEO - No, no...

PRESIDENTE - No.

P.M. AMODEO - Lo so, Presidente, ma se compariamo gli spazi, io tra poco ho finito, ecco.

PRESIDENTE - Prego, prego.

P.M. AMODEO - Allora, lei prima ha detto, non ricordo se a domanda dell'Avvocato Paliero o di Ruggeri Laderchi, ha detto che, in buona sostanza, la procedura dei controlli mira a garantire che tutti i carri di una serie siano assolutamente conformi al prototipo. E' giusto?

INTERPRETE STEFANINI - Sì.

P.M. AMODEO - Sì. Bene. La domanda che io le faccio è questa: il carro dell'incidente... io non ho la memoria dell'Avvocato Laderchi e vi leggo il numero, 338078182106, apparteneva ad una serie di carri che doveva essere conforme alla testa di serie. Ebbene, tutti i carri di questa serie avevano carrelli e sale del 1973 e cisterna del 2004? Carrelli e sale tutti del '73?

INTERPRETE STEFANINI - No, certamente no. Nell'omologazione del modello rilasciato dall'EBA, prima per la cisterna...

C.T. DIFESA BERTOLINO - Si fa riferimento in primo luogo alla cisterna.

INTERPRETE STEFANINI - Sì. Quindi l'omologazione del prototipo permette la costruzione di recipienti, di cisterne, per altri mezzi.

P.M. AMODEO - No, Presidente, la domanda...

INTERPRETE STEFANINI - Mentre l'omologazione del prototipo per la cisterna ha normalmente una validità di dieci anni. Questo significa che in base a questa omologazione è permesso costruire cisterne di quel tipo per dieci anni.

Mentre per il carro stesso l'omologazione del prototipo è rilasciata dall'EBA, dove è definito l'utilizzo di determinati componenti. Quindi nella omologazione prototipo di questo specifico carro sta scritto che... sotto il punto sale montate, tipologia 005, oppure compatibili. E questo naturalmente ci dà la possibilità di utilizzare sale montate... anche sale montate di tipologia diversa dalla 005, che però siano tecnicamente compatibili. La compatibilità viene a sua volta definita nei documenti della UIC, per esempio per questa sala montata l'asse tipo A, e quindi le autorità in questo senso danno la possibilità di utilizzare diverse tipologie di sale montate usate durante la costruzione di un nuovo carro, per la costruzione di un nuovo carro. Lo stesso regolamento vale anche per i carrelli. Lì vi è scritto, nella regolamentazione Y25-CS/CSM, e in questo senso si ha la libertà di utilizzare carrelli di tipologie diverse e di fornitori diversi.

C.T. DIFESA BERTOLINO - No, no, no, non di tipologie diverse.

INTERPRETE STEFANINI - Scusate.

C.T. DIFESA BERTOLINO - Della stessa tipologia ma di anni o di produttori diversi.

INTERPRETE STEFANINI - Sì, sì. E i criteri che riguardano i carrelli di tipo Y25- CS/CSM sono definiti nei documenti UIC.

P.M. AMODEO - Quindi non è un'identità di fatto, è un'identità

ritenuta dalla G.A.T.X., perché se posso usare pezzi...
la domanda...

(più voci fuori microfono)

P.M. AMODEO - Perché? Allora, la domanda...

(più voci fuori microfono)

P.M. AMODEO - Ma sì, sì, non voglio fare discussioni con la difesa, le faremo dopo magari. Allora, la domanda è questa: l'identità del fatto non tocca l'anno per esempio di costruzione di carrelli e sale, è indifferente? Cioè, l'identità rispetto al prototipo è un'identità - come dire - esposta nella maniera in cui l'ha esposta l'ingegnere? Prendiamo atto che è questa la risposta?

PRESIDENTE - E' un commento, più che altro, Pubblico Ministero.

P.M. AMODEO - Sì, no, Presidente, mi perdoni, è un commento amaro. Allora, io passo avanti e veramente sto per finire. Dunque, lei prima ha parlato del RID. Lei sa, vero, l'organismo che emana il RID chi è. E' così?

AVV. RUGGERI LADERCHI - (voce fuori microfono)

PRESIDENTE - Avvocato...

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - Pubblico Ministero, Pubblico Ministero...

AVV. RUGGERI LADERCHI - C'è un'opposizione.

PRESIDENTE - Facciamo la domanda.

P.M. AMODEO - Sì, no, è importante perché? Perché il teste ha detto che il RID in qualche maniera, diciamo così, era

studiato unicamente... cioè, era studiato anche... le norme sullo spessore delle cisterne erano studiate anche, se non ho capito male quello che ha detto il teste, erano studiate anche per il crash test. E' così? Lui crede che le specifiche che il RID detta per la costruzione delle cisterne, queste specifiche siano ispirate anche alla difesa da crash test, la difesa da impatto contro organi solidi infissi nel terreno esterni?

AVV. RUGGERI LADERCHI - Signor Presidente, mi scusi, c'è un'opposizione, la domanda è relativa alla normativa, il RID, che fa parte della normativa (sovrapposizione di voci)...

P.M. AMODEO - No, però si è pronunciato, si è pronunciato...

PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci) è una dichiarazione che ha fatto il teste.

P.M. AMODEO - Ha fatto la dichiarazione.

PRESIDENTE - E' ammessa, è ammessa la domanda, è una dichiarazione che ha fatto il teste.

P.M. AMODEO - Per questo gli ho chiesto se sapeva...

PRESIDENTE - Possiamo...

P.M. AMODEO - ...chi ha emanato il RID, Presidente.

PRESIDENTE - Possiamo tradurre, possiamo tradurre.

INTERPRETE STEFANINI - Scusi, la domanda è se le RID si riferiscono... che si riferiscono alla costruzione dei carri si ispirino anche alla difesa (sovrapposizione di voci) crash...

P.M. AMODEO - Allora, se le norme... se le norme... se posso fare la domanda io, sennò la fa qualcun altro al posto mio, voglio dire. Allora, se le norme tecniche che il RID indica in criteri di costruzione delle cisterne per il trasporto di merci pericolose sono studiate, oltre che per resistere alle pressioni interne, se queste norme sono studiate anche ai fini del crash teste.

AVV. PALIERO - Solo una precisazione.

PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci)

AVV. PALIERO - Solo una precisazione, signor Presidente. Il teste non ha mai parlato di crash test (sovrapposizione di voci)...

P.M. AMODEO - All'impatto con...

AVV. PALIERO - No, per evitare confusioni linguistiche.

PRESIDENTE - Diciamo che...

AVV. PALIERO - (sovrapposizione di voci)

PRESIDENTE - ...l'obiezione è accolta.

AVV. PALIERO - (sovrapposizione di voci)

PRESIDENTE - L'obiezione è accolta in parte. Pubblico Ministero, l'aveva formulata meglio all'inizio.

P.M. AMODEO - Sì, allora se le norme...

PRESIDENTE - Non può chiedere (sovrapposizione di voci)...

P.M. AMODEO - Le norme di sicurezza che il RID impone per la costruzione delle cisterne sono mirate anche...

PRESIDENTE - Ha detto "mirate" (sovrapposizione di voci)...

P.M. AMODEO - ...se sì o no, se sono mirate anche a difendere

la cisterna dagli urti esterni...

PRESIDENTE - E' quello che ha detto il teste.

P.M. AMODEO - ...contro ostacoli fisici esterni.

PRESIDENTE - E' un'espressione che ha utilizzato testualmente il teste, che sono "mirate a". Prego.

INTERPRETE STEFANINI - (Traduce).

C.T. DIFESA BERTOLINO - Ha tradotto "carro", ha tradotto "carro". E' cisterna, si parla di cisterna.

INTERPRETE STEFANINI - Sì, anche perché il RID comunque riguarda soltanto le cisterne.

PRESIDENTE - Facciamo... voglio sentire la risposta. Prego.

INTERPRETE STEFANINI - Allora, l'imperativo principale del RID, come ho detto anche prima, è che la cisterna rimanga sempre a tenuta stagna. Senza entrare adesso troppo in dettagli tecnici... allora, senza entrare appunto troppo nel dettaglio, il RID ridefinisce dei valori di soglia per la resistenza a trazione e per l'allungamento residuo a rottura. Inoltre sempre il RID prescrive, per le cisterne trasporto gas, delle prove di resilienza e definisce, nell'ambito di queste prove, determinati valori energetici da considerare di esercizio per queste prove. E il tutto messo assieme ha l'unico scopo comune di mantenere la progettazione possibilmente elastica... di mantenere la struttura possibilmente elastica anche nell'ambito dei cordoni di saldatura, dove quindi ci sono delle resistenze a trazione molto alte. Se vengono

rispettate tutte queste condizioni, l'obiettivo che si vuole raggiungere con l'adempimento di tutte queste condizioni è che nel caso di un incidente, ad esempio, un caso classico di incidente ferroviario, dove si ribalta il carro, allora, si vuole che la cisterna possa deformarsi, quindi che ne risulti un rigonfiamento, un rigonfiamento, però là dove si verifica questa deformazione che non si verificano squarci e perdite, che non si verificano perdite. Questo è il principio di base che guida le RID.

PRESIDENTE - Bene.

P.M. GIANNINO - Posso?

PRESIDENTE - Pubblico Ministero.

P.M. GIANNINO - Volevo capire se lei mi sta parlando di principi di base o se è una normativa con parametri concreti di riferimento per la tenuta della cisterna in caso di impatto.

INTERPRETE STEFANINI - Allora, il RID non definisce scenari da incidenti, cioè esempi.

P.M. GIANNINO - Quindi la sua considerazione che la costruzione per rispondere al RID deve garantire un'imbozzatura e non uno squarcio in caso di incidente, è una sua considerazione?

INTERPRETE STEFANINI - Non è una mia interpretazione. Si tratta del principio di base che guida la RID. Quindi nell'elaborazione di questo quadro normativo, del RID,

ogni due anni viene organizzato un meeting in cui partecipano esperti da tutto il mondo che, prendendo in considerazione incidenti che si sono verificati, apportano un adeguamento, un aggiornamento a questo quadro normativo. Forse bisognerebbe un attimo considerare il punto di partenza del RID.

PRESIDENTE - Ecco, dice... va bene così, va bene così. Io direi poi ce l'andiamo a guardare e riguardare per capire.

P.M. GIANNINO - E in questi aggiornamenti, passaggi, aggiornamenti di cui lei ci parla, è stato definito crash test nella precedente domanda, ma lei di deformazione qua ci ha parlato, quale tipo di urto viene preso in considerazione dal RID per ritenere conforme una cisterna? A quale velocità, con quali corpi e di quali forme?

INTERPRETE STEFANINI - Scusi, scusi, non ho capito la domanda, perché non (sovrapposizione di voci)...

P.M. GIANNINO - Nel RID... nel RID qual è il passaggio di riferimento, qual è lo scenario incidentale di riferimento e quindi quale urto viene preso in considerazione dal RID per poter ritenere che una cisterna è conforme e quindi sicura in caso di incidente? Quale tipo di urto viene preso in considerazione dal RID?

INTERPRETE STEFANINI - Come ho detto, non vengono definiti nel RID scenari di incidenti.

P.M. GIANNINO - Quindi neanche un urto ipotetico a velocità individuata nel RID?

INTERPRETE STEFANINI - Non nel RID, no.

P.M. GIANNINO - Quindi non vengono presi in considerazione corpi di nessun tipo che possano impattare contro la cisterna?

PRESIDENTE - Mi sembra che abbia già risposto. Mi sembra abbia già risposto.

P.M. GIANNINO - Ora sì, ma aveva detto tutto il contrario fino a poco fa.

PRESIDENTE - Va bene, va bene, va bene così.

P.M. AMODEO - Presidente, io non ho finito ancora.

PRESIDENTE - Non ha finito ancora.

P.M. AMODEO - No, Presidente.

PRESIDENTE - Prego.

P.M. AMODEO - Chiedo perdono a tutti, lo so, ma in fondo tutti lavoriamo. Allora, sì, chiedo scusa, lei mi conferma che la G.A.T.X. Germany, e comunque le società G.A.T.X. che operano in Europa, sono... adesso non conosco i rapporti sociali precisi, ma sono comunque filiali di una società molto più grande e molto più antica che è la G.A.T.X. americana?

AVV. RUGGERI LADERCHI - Signor Presidente, c'è opposizione, è totalmente al di fuori del tema (sovrapposizione di voci)...

PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci)...

P.M. AMODEO - La domanda non è peregrina, Presidente, perché è preparatoria di quella successiva.

PRESIDENTE - Facciamo quella successiva.

P.M. AMODEO - Io voglio sapere se lui sa che esiste una G.A.T.X. negli Stati Uniti. Tutto qua.

PRESIDENTE - La prima domanda non era ammessa, la prima parte.

P.M. AMODEO - Deve tradurre.

PRESIDENTE - Non è stato oggetto d'esame, la domanda...

P.M. AMODEO - La domanda è questa.

PRESIDENTE - ...la prima parte. Qual è... qual è la seconda domanda?

P.M. AMODEO - Eh, Presidente, però la seconda domanda finisce che poi mette tutti sul chi va là. Io voglio sapere se la domanda è ammessa oppure no.

PRESIDENTE - La prima no. La seconda qual era?

P.M. AMODEO - ...

PRESIDENTE - La seconda è se sa che esiste una G.A.T.X. negli Stati Uniti. Tutto qua.

PRESIDENTE - Va beh...

P.M. AMODEO - Che è la proprietaria della...

PRESIDENTE - Non è...

P.M. AMODEO - Va beh.

PRESIDENTE - ...non mi sembrava (audio insufficiente - parola incomprensibile) oggetto di esame, oggetto di...

AVV. PALIERO - (sovrapposizione di voci) per mera irrilevanza e per assoluta...

PRESIDENTE - No, ma non ci sembrava oggetto di esame.

AVV. PALIERO - ...non pertinenza col tema.

PRESIDENTE - Sì, sì. Non è ammessa.

P.M. AMODEO - Bene. Allora, lei mi conferma che sono molti anni che si occupa di progettazione di carri cisterna per il trasporto di merci pericolose. E' così?

INTERPRETE STEFANINI - Io non mi occupo di progettazione di carri cisterna.

PRESIDENTE - Insomma, ha fatto una precisazione iniziale...

P.M. AMODEO - Va bene, magari ci riportiamo...

PRESIDENTE - ...sul fatto che...

P.M. AMODEO - Magari ci riportiamo perché abbiamo sentito tutti. Senta, su domanda dell'Avvocato Laderchi, mi pare, lei ha detto che non le risultano altri casi di rottura della cisterna. E' così?

INTERPRETE STEFANINI - Sì. La domanda era relativa se conoscessi scenari simili relativi a carri per il trasporto di gas che si siano squarciati e no, la risposta è no, non ne conosco altri.

P.M. AMODEO - Allora la mia domanda è questa: lei - e quando arriviamo agli Stati Uniti e comunque all'America del Nord, Presidente - lei sa che un incidente analogo è successo a Meldrim, in Georgia, nel 1959?

INTERPRETE STEFANINI - No.

P.M. AMODEO - La G.A.T.X. è americana, Presidente. Lei sa che un incidente analogo è successo nei pressi della città di

Glendora, Mississippi, nel 1969...

AVV. FRANCINI - Però...

P.M. AMODEO - Posso fare la domanda oppure no? Si occupa di cisterne e della G.A.T.X...

PRESIDENTE - No, no, ma nessuno ha detto nulla. Lei...

P.M. AMODEO - Mi perdoni, sì.

PRESIDENTE - Allora, le risulta che c'è stato un altro incidente nel 1969?

P.M. AMODEO - Glendora, Mississippi, 1969.

AVV. FRANCINI - Però c'è opposizione.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Signor Presidente, mi scusi.

PRESIDENTE - Un attimo.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Mi scusi, c'è un'opposizione. Il tema è totalmente irrilevante. Sappiamo tutti ed è stato spiegato che...

PRESIDENTE - Va beh, però...

AVV. RUGGERI LADERCHI - ...le cisterne sono costruite secondo la normativa europea. Negli Stati Uniti vige una normativa degli scartamenti (sovrapposizione di voci)...

P.M. AMODEO - Parliamo di incidenti.

PRESIDENTE - Ma non è...

P.M. AMODEO - Di incidenti.

AVV. RUGGERI LADERCHI - ...velocità, totalmente diversa.

P.M. AMODEO - Incidenti per foratura.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Quindi è completamente irrilevante.

PRESIDENTE - Questa obiezione è respinta. Avvocato Francini.

AVV. FRANCINI - Credo che nell'ambito di una domanda rivolta ad un testimone l'espressione "analogia", che ha naturalmente un contenuto valutativo, dovrebbe essere esplicitata dando conto delle caratteristiche che possono permettere di qualificare i due incidenti come analoghi, perché sennò l'analogia del Pubblico Ministero filtra in un'analogia del testimone che noi non conosceremo mai. In tutto ciò si inserisce la traduzione dal tedesco, quindi chiederei una maggiore...

PRESIDENTE - Grazie.

AVV. FRANCINI - ...diciamo tassatività. Grazie.

PRESIDENTE - Grazie. Questa non è un'obiezione, quindi...

P.M. AMODEO - Posso modificare la domanda?

PRESIDENTE - No, ma lei ha chiesto "se lei sa"...

P.M. AMODEO - Sì.

PRESIDENTE - ..."che c'è stato un incidente"...?

P.M. AMODEO - Esatto.

PRESIDENTE - Sull'"analogo" vuole chiarire lei? Vuole dire qualcosa?

P.M. AMODEO - Se c'è stato un incidente con fuoriuscita di sostanze pericolose, diciamo così...

PRESIDENTE - Eh, benissimo.

P.M. AMODEO - ...da lesione della cisterna, non saprei cos'altro dire.

PRESIDENTE - Oltretutto ha già risposto a quella precedente.

P.M. AMODEO - Eh, sì, esatto. A Glendora, in Mississippi,

1969.

PRESIDENTE - Prego.

TESTE BEHRENS - (Risponde in lingua tedesca).

PRESIDENTE - Va bene.

P.M. AMODEO - Cosa ha detto?

INTERPRETE STEFANINI - Posso dire soltanto che...

P.M. AMODEO - Presidente, mi compiaccio, lei conosce il tedesco, complimenti Presidente.

PRESIDENTE - No, volevo...

INTERPRETE STEFANINI - Allora, questo incidente... non conosco gli incidenti avvenuti in America, però vorrei dire che per quanto riguarda le cisterne, una cisterna costruita negli anni Cinquanta o Sessanta sicuramente sarà stata diversa sia dal punto di vista della normativa, della normativa di base, sia dal punto di vista dei materiali utilizzati e quindi per questo non comparabili.

P.M. AMODEO - Va bene. Allora atualizziamo la cronaca. Le faccio una sola domanda e la finiamo, la finiamo con questa domanda, poi ce ne sta un'altra finale e basta. Lei conosce gli incidenti successi a Laurel, Mississippi, nel 1969, a Crescent City, Illinois, nel 1970, a Huston, Texas, nel 1971, a East St. Louis, Illinois, nel '72, a Mississauga, Canada, nel 1975 e in anni molto più recenti ad Amsteg Silenen, Svizzera, a Losanna, in Svizzera, a Stein Sackingen in Svizzera, a Zurigo e a Foltern, Svizzera? Questi sono tutti... diciamo, risalgono a non

più di dieci anni fa quelli...

PRESIDENTE - Quindi se conosce, se sa di questi incidenti.

AVV. FRANCINI - No, però Presidente...

P.M. AMODEO - Se conosce questi incidenti tutti dovuti allo sversamento e a rottura.

AVV. FRANCINI - No, scusate, noi ci opponiamo a questa domanda.

P.M. AMODEO - Se non lo sa non lo sa. Ho chiesto, voglio dire...

PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci)

AVV. FRANCINI - No, ma non è questione se lo sa o non lo sa, perché...

AVV. PALIERO - Presidente, è una domanda talmente generica che (sovrapposizione di voci)...

AVV. FRANCINI - C'è un problema di rilevanza.

AVV. PALIERO - ...una domanda.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Se ci può indicare poi di quale... degli incidenti in Svizzera se ci potesse dare la data e di quale incidente si tratta, perché a noi...

PRESIDENTE - Sentiamo... sentiamo se è in grado di rispondere il teste.

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - Sì, qualche... insomma, accenniamo a qualcuno degli incidenti. Immagino la risposta (sovrapposizione di voci)...

AVV. FRANCINI - Sì, ma...

INTERPRETE STEFANINI - (Traduce).

AVV. FRANCONI - Presidente, mi perdoni, io avevo formulato...

(più voci fuori microfono)

INTERPRETE STEFANINI - Vorrebbe sapere qual è il tratto che
accumuna questi incidenti, il teste.

PRESIDENTE - Però prima gli dica se li conosce e poi...

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - No, va bene, se li conosce, se ha notizia.

INTERPRETE STEFANINI - No, ecco perché chiedo. Non li conosco.

P.M. AMODEO - A me sta bene così, Presidente. Passo alla
domanda successiva. A domanda...

AVV. RUGGERI LADERCHI - No, mi scusi signor Presidente, io
chiederei che a verbale vengano tradotti in italiano gli
incidenti che sono stati citati dalle interpreti, perché
il Pubblico Ministero ha citato a velocità della luce una
serie grandissima di incidenti e solo alcuni di questi
nomi sono stati menzionati nella domanda. E quindi per
noi è importante che a verbale risulti quali sono gli
incidenti rispetto ai quali vale la risposta che è stata
data.

PRESIDENTE - Allora...

P.M. AMODEO - I primi sei sono stati oggetto di un avviso di
deposito del 18 marzo 2015.

PRESIDENTE - No, no... e quella è un'altra questione ancora.

P.M. AMODEO - Ah, va bene.

PRESIDENTE - Allora, ce la facciamo a tradurre per favore

dalla domanda del Pubblico Ministero i vari casi citati, così rimangono...?

INTERPRETE STEFANINI - Quelli che ho segnato... tranne Amsteg forse li ho detti tutti.

PRESIDENTE - Allora, il Tribunale chiede alle interpreti di tradurre (sovrapposizione di voci)...

INTERPRETE CELLERINI - Sono stati... sono stati tutti tradotti, tranne il punto in cui la collega è stata interrotta...

PRESIDENTE - Benissimo. Riprendiamo da là.

INTERPRETE CELLERINI - ...ovvero Amsteg.

PRESIDENTE - Riprendiamo.

INTERPRETE CELLERINI - Allora, sì, si ritraducono, si ridicono, non c'è problema, però magari cerchiamo di non interrompere.

PRESIDENTE - Benissimo. Siamo d'accordo.

INTERPRETE STEFANINI - L'incidente di...

AVV. FRANCINI - Credo fosse per me. Allora la questione la faccio prima, così non interrompo nessuno, se non dispiace al Tribunale.

PRESIDENTE - Quale è la questione?

AVV. FRANCINI - La questione, Presidente, è la seguente. E' evidente che queste domande tendono a screditare la credibilità del nostro testimone, posto che lui viene accreditato nella lista testi e poi nelle domande che gli vengono poste su temi di prova addirittura prettamente

tecnico, anche se su questi riferisce come testimone, poi gli si fanno domande sulle quali si argomenterà, non credo che ci voglia... diciamo, basto io come avvocato per capire che è questo il percorso, ma se non si deducono le ragioni per le quali questi incidenti risultano rilevanti rispetto al tema probatorio sottoposto al testimone in esame, il controesame diventa ovviamente e inutilmente pericolosamente nocivo. Allora, la domanda è ammissibile nei limiti in cui il Tribunale valuterà, ma noi sollecitiamo questa considerazione ove si dia conto e si dettagli in termini tassativi il contenuto delle singole circostanze relative ad ogni singolo incidente, altrimenti è assolutamente generica e come tale irrilevante. Chiedo che il Tribunale si pronunci su questo aspetto. Grazie.

PRESIDENTE - Sì...

P.M. GIANNINO - Se serve per chiarire ed escludere la nocività...

PRESIDENTE - No, non siete... no, non siete stati interpellati (voce fuori microfono)... Allora, la domanda era ammessa, rigettiamo l'eccezione. Vogliamo fare l'elenco completo, per cortesia?

INTERPRETE STEFANINI - Il Pubblico Ministero integrerà se ne dimentico qualcheduno. Io avevo segnato... in tedesco glielo dico... Laurel, Mississippi, 1969; Crescent City, Illinois, 1970; Huston, Texas, 1971; St. Louis, 1972;

Mississauga, Canada, 1975; Amsteg, Svizzera e Losanna, Svizzera (parole incomprensibili) e Zurigo. Quello di Zurigo di quando era?

PRESIDENTE - Ma non li conosce, quindi? Ribadisce la risposta che non li conosce questi?

INTERPRETE STEFANINI - No, nel dettaglio no.

PRESIDENTE - No. Nel dettaglio no.

INTERPRETE STEFANINI - Non li conosce, no.

PRESIDENTE - Il Pubblico Ministero vuole concludere?

P.M. AMODEO - Sì.

PRESIDENTE - O ha concluso?

P.M. AMODEO - Un'ultima domanda e veramente la smetto. Senta, lei a domanda della difesa sull'argomento delle vernici, per intenderci, la domanda era più o meno questa: "Lei è al corrente se vi sono assili senza protezione nella vostra flotta"? Ed è una flotta imponente, Presidente. Allora, lei ha risposto: "No, non vi sono assili senza protezione". E' così?

INTERPRETE STEFANINI - Sì, perché facciamo i rivestimenti su tutti i nostri assili.

P.M. AMODEO - Sì, ma chiedo scusa, lei li ha esaminati tutti per poter dire... per poter essere certo che tutti sono senza protezione? Lei li ha guardati tutti? Che tutti ce l'hanno la protezione, chiedo scusa, lei li ha guardati tutti per potere affermare questo?

INTERPRETE STEFANINI - Naturalmente non io personalmente, però

naturalmente prima che questi assili vengano montati viene verificato lo stato del rivestimento e se non ci fosse il rivestimento questi assili non verrebbero montati sul carro. Se poi da qualche parte sia presente un assile privo di rivestimento, non lo so.

P.M. AMODEO - Non ho altre domande, Presidente.

PRESIDENTE - Però diteci se poi vi continuate ad alternare, perché pure noi... questo è l'ultimo passaggio oppure dopo riprende?

P.M. AMODEO - No, Presidente.

PRESIDENTE - No.

P.M. AMODEO - (voce fuori microfono)

PRESIDENTE - No, dico, dopo lei ha finito?

P.M. GIANNINO - Sì, è l'ultimo... è l'ultimo passaggio.

PRESIDENTE - Dottor Amodeo, lei ha finito.

P.M. GIANNINO - E' l'ultimo passaggio.

PRESIDENTE - Benissimo. Prego.

P.M. GIANNINO - In riferimento alle parti dei carrelli, telai e sale montate usate equiparabili al nuovo, è in grado di riferirci quale tipo di esame è necessario per poterli equiparare al nuovo?

INTERPRETE STEFANINI - Come ho detto, l'area di esame, cioè quello che riguarda l'esame delle sale montate e dei carrelli viene definito nel quadro normativo della manutenzione e qui viene anche definito in quali cicli debbano essere eseguiti questi esami. Questi cicli non si

differenziano tra sale montate e carrelli nuovi e usati. Quello che conta qui è il giorno della messa in servizio e poi in base al quadro normativo vengono eseguite delle revisioni in base a un aspetto temporale o chilometrico.

P.M. GIANNINO - Senta, quindi il rispetto di questi cicli è importante per assimilare l'usato al nuovo, la prova dell'avvenuto rispetto dei cicli?

INTERPRETE STEFANINI - Sì, per poter equiparare le due cose sì.

P.M. GIANNINO - Non ho altre domande.

PRESIDENTE - Allora, se non ci sono altre domande in controparte, diamo la parola ai Difensori.

Parte Civile - Avvocato Dalle Luche

AVV. DALLE LUCHE - Presidente, scusi, avrei alcune domande.

PRESIDENTE - Prego.

AVV. DALLE LUCHE - Mi scusi, ero un attimo...

PRESIDENTE - No, no...

AVV. DALLE LUCHE - Volevo sapere questo: se è in grado di dire quale vernice è stata applicata sugli assili 98331 e il suo gemello.

AVV. MAZZOLA - Scusi, possiamo solo dire al teste che è un Avvocato di Parte Civile?

AVV. DALLE LUCHE - Sì, Avvocato Dalle Luche... sì, ha ragione, mi scusi. Avvocato Dalle Luche per la Parte Civile.

INTERPRETE STEFANINI - La EPOSIST 2001.

AVV. DALLE LUCHE - Quindi, per intenderci...

INTERPRETE STEFANINI - Con il RAL 5011.

AVV. DALLE LUCHE - Banalmente quindi la vernice blu, per farmi capire?

INTERPRETE STEFANINI - Esatto.

AVV. DALLE LUCHE - Eventuali vernici di colore diverso quindi lei esclude che siano state - di colore nero, per intenderci - applicate sugli assili in questione?

INTERPRETE STEFANINI - Sì. La sala montata è verniciata con l'EPOSIST 2001 e quindi di colore blu.

AVV. DALLE LUCHE - Quindi, siccome risulta che la sala 98331 era colorata...

PRESIDENTE - Avvocato, Avvocato, già come è partito la domanda è nociva.

AVV. DALLE LUCHE - Allora...

PRESIDENTE - Chieda quello che deve chiedere.

AVV. DALLE LUCHE - Va bene. All'epoca quindi le sale venivano verniciate, ci ha detto, con la vernice blu. Era stato già quindi abbandonato l'utilizzo della vernice nera? Allora, io utilizzo i colori per semplicità, con riferimento ai colori.

PRESIDENTE - All'epoca....

AVV. DALLE LUCHE - All'epoca naturalmente... prima dell'incidente di Viareggio, quindi nell'anno 2009.

PRESIDENTE - C'è un'opposizione?

AVV. RUGGERI LADERCHI - Cioè, signor Presidente, c'è

un'opposizione, non capiamo il riferimento al 2009. Questo carro è stato mantenuto nel 2008, è stato costruito nel 2002. Cioè, mi sembra che la domanda (sovrapposizione di voci)...

PRESIDENTE - In questo senso l'obiezione... l'obiezione...

AVV. DALLE LUCHE - Allora nel 2008.

PRESIDENTE - ...coglie nel segno. Quindi nel 2008?

AVV. DALLE LUCHE - Sì, 2008.

PRESIDENTE - 2008.

INTERPRETE STEFANINI - Sì, è quello che spiegavo prima più dettagliatamente. Nel 2008 abbiamo rilasciato una TFA. Si trattava di una fase di test in cui le sale montate venivano revisionate presso la Jungenthal e qui nell'ambito di una manutenzione IS2 è stata poi utilizzata la nuova vernice EPOSIST 2001. E qui doveva essere... in questa fase sperimentale doveva essere utilizzata questa nuova vernice EPOSIST 2001. Per questo questa sala montata è stata verniciata con la vernice EPOSIST RAL 5011.

AVV. DALLE LUCHE - Entrambe le sale gemelle ovviamente venivano verniciate con la stessa vernice?

INTERPRETE STEFANINI - Per quanto ne so sì, ma non posso rispondere esattamente perché non so con esattezza quando sia avvenuta la manutenzione della sala gemella.

AVV. DALLE LUCHE - Senta, un'altra domanda semplicissima. Volevo sapere se lei conosce il documento dell'ERA del

maggio 2009.

INTERPRETE STEFANINI - Quale documento?

AVV. DALLE LUCHE - Quello dove si affrontano le misure da... quello che riguarda il detettore di svio, ma si affrontano le misure eventuali da adottare per il problema di un deragliamenti di un carro cisterna che trasporta merci pericolose.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Signor Presidente...

AVV. DALLE LUCHE - Gli chiedo se lo conosce.

AVV. RUGGERI LADERCHI - C'è un'opposizione. Non è mai stato oggetto dell'esame, non ci sono riferimenti al documento. Se l'Avvocato ha una copia del documento in tedesco da mostrare al teste...

PRESIDENTE - L'obiezione è accolta, con riferimento...

AVV. DALLE LUCHE - (sovrapposizione di voci)

PRESIDENTE - L'obiezione è accolta.

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

PRESIDENTE - Riesame, Avvocato Ruggeri?

AVV. RUGGERI LADERCHI - Signor Presidente, posso chiedere un minuto per andare in bagno prima del riesame?

P.M. GIANNINO - C'è opposizione.

PRESIDENTE - La aspettiamo, la aspettiamo, vada vada. Possiamo dire al teste che l'Avvocato va in bagno, per cortesia? Perché così capisce perché sorridiamo, sennò resta stupito.

INTERPRETE STEFANINI - (Traduce).

PRESIDENTE - Sennò si chiede giustamente... Chiedevo, gli altri tre... ci sono giù altri tre testi, per il pomeriggio abbiamo gli altri tre testi.

AVV. FRANCINI - Sì.

PRESIDENTE - Ci sono dei profili di evidente sovrapposizione di circostanze per alcuni dei testi, per altri profili invece sono diversi.

AVV. FRANCINI - Ma noi...

PRESIDENTE - Avete già in mente una...

AVV. FRANCINI - ...noi abbiamo strutturato le nostre domande, che ovviamente abbiamo preparato, in modo da non sovrapporli, anche se possono sembrare sovrapponibili i capitoli, però per i ruoli che questi signori rivestono e per come noi abbiamo strutturato le domande non dovrebbe generarsi questa situazione, signor Presidente. Per cui non credo che ciò si verificherà. Anche ovviamente noi abbiamo fatto in modo che le nostre domande non generino questo tipo di problema.

PRESIDENTE - Benissimo.

AVV. FRANCINI - L'unica... l'unica cosa prima di riprendere. E' un po' freddo, magari poi si fa una sosta, perché stiamo veramente... non so voi come siete...

PRESIDENTE - Sì, appena finito il riesame si sospende.

AVV. FRANCINI - Ah, grazie, perché qui c'è veramente un freddo...

PRESIDENTE - C'è freddo. Possiamo alzare... possiamo alzare il

riscaldamento, per favore? Allora, Avvocato Ruggeri, siamo pronti.

Difesa - Avvocato Ruggeri Laderchi

AVV. RUGGERI LADERCHI - Ringrazio e mi scuso ancora con il Tribunale e con il teste.

PRESIDENTE - Prego.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Alcune domande veramente di chiarimento rispetto ai temi sollevati dai signori Pubblici Ministeri. Ci conferma se la sottostruttura del carro, ossia il carro vero e proprio, lo vediamo lì, quindi lasciando da parte la cisterna e le parti di ricambio, carrelli e sale, fosse nuova o revisionata?

INTERPRETE STEFANINI - Si tratta di una componente nuova.

AVV. RUGGERI LADERCHI - E lei a risposta di una delle domande del Pubblico Ministero ha specificato che oggi determinate esigenze sono stabilite dal manuale V.P.I. Però sappiamo che questo carro... il progetto è del 2002. Quindi ci può dire le esigenze costruttive e le normative applicabili nel 2002 quali erano?

P.M. GIANNINO - C'è opposizione sul tema normativo.

PRESIDENTE - Sì, l'opposizione è accolta.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Ci può indicare se questo carro è stato... la riformulo, signor Presidente, è esattamente la stessa domanda che ha fatto il signor Pubblico Ministero chiedendo qual è la normativa, e lui ha

risposto "oggi è V.P.I.". Io sto chiedendo all'epoca qual era la normativa di riferimento, che è relativamente... ovviamente è relativa all'uso delle parti revisionate. Quindi mi sembra esattamente la stessa domanda. Semplicemente la risposta era monca perché ha detto "oggi è V.P.I." e io voglio sapere all'epoca qual era la normativa applicabile.

PRESIDENTE - Quindi solo in termini così, generici.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Chiedo al teste esattamente la stessa domanda del Pubblico Ministero. Vorrei sapere però una risposta completa. Qual era la normativa? Lui ci ha detto "oggi è V.P.I.", che permette tutto quel tema che ha coperto in risposta al signor Pubblico Ministero. Io vorrei capire, visto che ha detto "oggi" e noi sappiamo che nel 2002 il manuale V.P.I. non esisteva, vorrei sapere qual era la normativa dell'epoca.

PRESIDENTE - All'epoca. All'epoca qual era la normativa applicata?

AVV. RUGGERI LADERCHI - Qual era la normativa sulla base della quale è stato costruito questo carro?

INTERPRETE STEFANINI - (voce fuori microfono)

AVV. RUGGERI LADERCHI - 2002, è del 2002 (sovrapposizione di voci)...

INTERPRETE STEFANINI - Per la revisione o per la costruzione?

AVV. RUGGERI LADERCHI - Per entrambe le cose.

INTERPRETE STEFANINI - Allora, allora valeva il contratto di

immatricolazione fatto con la DB, con la Deutsche Bahn.

C.T. DIFESA BERTOLINO - Perché si trattava di un carro registrato presso la D.B.

INTERPRETE STEFANINI - Sì, sì. E che rappresentava anche il quadro normativo per la manutenzione della Deutsche Bahn.

AVV. RUGGERI LADERCHI - E per la costruzione?

INTERPRETE STEFANINI - Allora, la cisterna era stata omologata in base alla normativa tedesca del Ministero delle Ferrovie... no, dell'EBA, scusate, dell'EBA, dell'EBA. E poi...

AVV. RUGGERI LADERCHI - Lei ci conferma che l'EBA quindi ha approvato sia il progetto che il prototipo di questo carro?

INTERPRETE STEFANINI - Per questo tipo di carro occorrono due tipi di autorizzazione.

PRESIDENTE - No, basta un sì, perché ha già risposto a queste domande, Avvocato.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Ma il Pubblico Ministero l'aveva (sovrapposizione di voci)...

PRESIDENTE - No, ma è chiara la risposta.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Allora se ci può confermare, senza andare nei dettagli, che questo... sia il progetto che il prototipo hanno fatto oggetto di approvazione da parte dell'EBA.

PRESIDENTE - Anche questa, Avvocato... anche questa domanda non è ammessa perché è stata oggetto di una specifica

domanda con una specifica risposta.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Allora chiedo se il progetto... se il prototipo che l'EBA ha visionato, e lei ci ha spiegato che in fase di costruzione... che a costruzione finita conteneva dei carrelli o delle sale montate revisionate... il prototipo oggetto di controllo dell'EBA conteneva parti revisionate?

INTERPRETE STEFANINI - Sì.

PRESIDENTE - Sì.

AVV. RUGGERI LADERCHI - E l'ha omologato, quindi il prototipo che ha fatto oggetto di visita sia in fase di costruzione che alla fine...

PRESIDENTE - No, Avvocato...

AVV. RUGGERI LADERCHI - ...è stato approvato...

PRESIDENTE - Avvocato...

AVV. RUGGERI LADERCHI - ...dall'EBA anche con le parti revisionate?

PRESIDENTE - Avvocato, non è ammessa la domanda, perché lei sta ripetendo domande fatte in sede di esame.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Ma il Pubblico Ministero nella sua (sovrapposizione di voci)...

PRESIDENTE - Questo è il riesame, questo è il riesame.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Vorrei chiedere un'altra informazione. La WSO, all'epoca DEC, l'officina di costruzione, era approvata dall'EBA?

INTERPRETE STEFANINI - La WSO, che era la...

C.T. DIFESA BERTOLINO - (voce fuori microfono)

INTERPRETE STEFANINI - Scusatemi.

PRESIDENTE - Sì, siamo stanchi, ora abbiamo finito, abbiamo quasi finito.

INTERPRETE STEFANINI - Sì, è omologata da EBA, sì.

AVV. RUGGERI LADERCHI - E anche dalla Deutsche Bahn?

INTERPRETE STEFANINI - Per la manutenzione anche dalla Deutsche Bahn, sì.

AVV. RUGGERI LADERCHI - E passando agli aspetti relativi al RID, che hanno fatto oggetto di ampio esame dal Pubblico Ministero, il RID stabilisce in concreto le esigenze relative alla resilienza e la flessibilità del metallo, ossia tutti quei criteri che, come ci spiegava, devono far sì che la cisterna si abbozzi e non si buchi?

P.M. GIANNINO - Presidente, c'è opposizione, ha risposto più che chiaramente sul punto.

PRESIDENTE - Opposizione... opposizione accolta. Anche questo è stato... ha risposto (sovrapposizione di voci)...

AVV. RUGGERI LADERCHI - No, al Pubblico Ministero è stato... il Pubblico Ministero ha chiesto se c'erano i crash test...

PRESIDENTE - Avvocato, però...

AVV. RUGGERI LADERCHI - Signor Presidente, riformulo la domanda. Vorrei chiedere se i test svolti in concreto su questa cisterna e sui campioni erano relativi anche alla conformità del metallo, ai criteri di resilienza

stabiliti dal RID.

INTERPRETE STEFANINI - Sì, l'abbiamo visto prima nei documenti che abbiamo mostrato. Sono stati eseguiti anche su questa cisterna questi test.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Lei ci sa indicare quanti carri merci con sala di portata di 20 tonnellate o ulteriori ci siano in Germania?

INTERPRETE STEFANINI - Allora, come ho detto prima, vi è un report annuale della V.P.I. dove sono indicati questi numeri, fra cui la quantità di carri merci con una portata per le sale montate di 20 tonnellate, e siamo nell'ordine di 44.500 unità su un totale di 109.000 mezzi. Naturalmente oltre il trenta per cento riguarda questa tipologia e sono carri che sono molto più vecchi di vent'anni, ma che tipo di veicoli siano non lo so.

AVV. RUGGERI LADERCHI - E lei sa qual è l'età di queste sale da 20 tonnellate?

INTERPRETE STEFANINI - Direi che sono state costruite fino all'inizio degli anni Ottanta e quindi avranno più di trent'anni.

AVV. RUGGERI LADERCHI - E questo utilizzo è legittimo, è legale in Germania?

PRESIDENTE - E' consentito?

AVV. RUGGERI LADERCHI - E' consentito?

INTERPRETE STEFANINI - Sì, certo.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Senta, per arrivare alla fine alla

questione... alle domande che le sono state fatte sul tema delle pitturazioni, ci sono carri nella vostra flotta che sono stati immatricolati presso le ferrovie nazionali belghe, la SNCB, o che siano mantenuti comunque secondo il manuale della SNCB?

INTERPRETE STEFANINI - No.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Grazie, non ho altre domande.

PRESIDENTE - Grazie a lei. Allora, ci aggiorniamo... cerchiamo di essere puntuali, per cortesia.

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - Quarantacinque minuti. Anzi no, facciamo cinquanta, di modo che alle tre siamo tutti qui e cominciamo puntuali. Grazie, a dopo.

(Viene sospeso il procedimento alle ore 14:04)

(Viene ripreso il procedimento alle ore 15:12)

PRESIDENTE - Allora, Avvocato Mazzola tocca a lei.

Viene introdotto in aula il Teste:

DEPOSIZIONE DEL TESTE – HÄCK THOMAS
--

PRESIDENTE - Almeno la formula del giuramento, cominciamo.

Allora, possiamo portare la formula del giuramento? Buonasera. Allora, se può dirgli di leggere quella formula e poi di darci le generalità complete.

TESTE HÄCK - Okay. (Dà lettura della formula di rito in lingua

tedesca).

PRESIDENTE - Le generalità complete?

INTERPRETE CELLERINI - Si chiama Thomas Häck, è nato il 06/05/1975 a Mödling, in Austria; residente in 2345 Brunn am Gebirge, Hyrtlstrasse 24.

PRESIDENTE - Bene. Allora, gli dica che l'Avvocato comincerà a fargli delle domande e poi anche gli altri faranno altre domande.

TESTE HÄCK - Okay.

PRESIDENTE - Prego, Avvocato Mazzola.

Difesa - Avvocato Mazzola

AVV. MAZZOLA - Buonasera. Volevo sapere, signor Häck, dove lavora e da quando.

INTERPRETE CELLERINI - Lavoro per la G.A.T.X. dal 2002.

AVV. MAZZOLA - La G.A.T.X. quale?

INTERPRETE CELLERINI - Allora, G.A.T.X. Rail Austria a Vienna.

AVV. MAZZOLA - Perfetto. Quali funzioni? Che lavoro svolge al momento?

INTERPRETE CELLERINI - Sono tecnico per la G.A.T.X. nel team workshop management.

AVV. MAZZOLA - E nel 2008 che ruolo ricopriva?

INTERPRETE CELLERINI - Stesso ruolo, quindi nel workshop management team, che è quello - ha integrato in tedesco - che fa la supervisione alle officine.

AVV. MAZZOLA - Ci ha parlato di workshop management team. Come

si chiamava questo servizio nel 2008?

INTERPRETE CELLERINI - Si chiamava M.M.T. e non W.M.T., quindi Maintenance Management Team.

AVV. MAZZOLA - Questo solo per precisare che se usiamo M.M.T. o W.M.T. ci riferiamo allo stesso servizio, che si chiamava diversamente nel tempo.

INTERPRETE CELLERINI - Capito. Dice che le funzioni comunque sono in principio analoghe.

AVV. MAZZOLA - All'interno di G.A.T.X. Austria a chi riporta e a chi riportava nel 2008?

INTERPRETE CELLERINI - Al signor Roman Mayer. Ho pronunciato correttamente?

AVV. MAZZOLA - Sì.

C.T. DIFESA BERTOLINO - Non ha... non ha specificato però "oggi". Chiedeva a chi riporta e a chi riportava.

INTERPRETE CELLERINI - No, scusate, io ho sentito nel 2008.

AVV. MAZZOLA - E oggi. E' uguale. Comunque nel 2008 riportava a Mayer.

PRESIDENTE - Nel 2008...

AVV. MAZZOLA - E oggi a chi riporta?

INTERPRETE CELLERINI - Sempre la stessa persona.

AVV. MAZZOLA - Roman Mayer.

INTERPRETE CELLERINI - Roman Mayer.

AVV. MAZZOLA - Sempre 2008, quante persone facevano parte di questo team di supervisione?

INTERPRETE CELLERINI - Allora, nel 2008 c'erano cinque persone

che riportavano a Roman Mayer, del nostro team, più due altre persone del dipartimento materiali, così ho capito.

C.T. DIFESA BERTOLINO - Gestione materiali, sì.

INTERPRETE CELLERINI - Va bene.

AVV. MAZZOLA - Ecco, sempre riferito al 2008, in che cosa consisteva l'attività di supervisione delle officine svolta dal workshop management team?

INTERPRETE CELLERINI - Allora, facevamo attività, partendo da Vienna, quindi nel nostro ufficio a Vienna, quindi servizi interni, e poi attività esterne, quindi nelle officine stesse.

C.T. DIFESA BERTOLINO - Come servizio esterno.

AVV. MAZZOLA - Iniziamo dal servizio interno. Se ci può spiegare in che cosa... quali attività rientravano... oppure in quali attività si esplicava il servizio interno.

INTERPRETE CELLERINI - Allora, per quanto riguardava il lavoro interno, elaboravamo quello che era il paper work, quindi tutte quelle che erano le documentazioni, quindi... non lo so, ha fatto alcuni esempi: preventivi, fatture, ricezioni. Poi per telefono o per e-mail ci occupavamo di dare risposta alle questioni tecniche che ci venivano poste.

C.T. DIFESA BERTOLINO - Se posso integrare: tra le attività del servizio interno era prevista la gestione di tutti gli incartamenti provenienti dalle officine, questo a

trecentosessanta gradi, tra cui - a titolo esemplificativo - tutta la documentazione e le notifiche in ingresso, i preventivi, i documenti da inviare, quindi in uscita, le fatture, e più i chiarimenti tecnici, come si diceva, al telefono o via mail.

INTERPRETE CELLERINI - Okay.

AVV. MAZZOLA - Due risposte differenti. Possiamo...

PRESIDENTE - No, no, non sono...

INTERPRETE CELLERINI - No, non mi sembrano due risposte differenti.

PRESIDENTE - No, no, no.

AVV. MAZZOLA - Provo... provo a precisare. Allora, rispetto al servizio interno avete parlato di gestione di documentazioni che arrivano dalle officine. Mi può spiegare un po' più nel dettaglio - la pregherei però di dare risposte più corte, magari le spezzetta - in che cosa consiste l'attività di gestione dei documenti che vengono dalle officine?

INTERPRETE CELLERINI - Allora, quando un... quando un carro entra in officina noi riceviamo dall'officina un documento che certifica l'ingresso del carro, quindi una comunicazione di ingresso. Poi, dopo che il carro è stato preso in consegna dall'officina, noi dall'officina riceviamo un preventivo costi. Durante le operazioni dell'officina possono arrivarci delle domande, che noi dobbiamo rispondere. Quando poi vengono approntate tutte

le operazioni al carro noi riceviamo il cartaceo tecnico, la documentazione tecnica. Poi, quando il carro lascia l'officina riceviamo una comunicazione dispositiva di uscita. E poi da ultimo una fattura per il pagamento di quanto è stato fatto, della prestazione che è stata approntata in officina.

AVV. MAZZOLA - Okay. Rispetto al... lei ha detto che ricevete un preventivo dei costi dall'officina. Voi questo preventivo, voi come ufficio M.M.T., lo verificate e se sì sotto quali profili?

INTERPRETE CELLERINI - Allora, questo preventivo costi viene prima controllato dal punto di vista tecnico e poi da quello commerciale. Allora, dal punto di vista tecnico noi controlliamo se le lavorazioni... se quanto richiesto da noi viene portato avanti e inserito. In questo noi ci facciamo supportare dal nostro sistema informatico, che noi abbiamo e che contiene i dati rilevanti del carro, per esempio i dati relativi alle revisioni. Poi noi constatiamo se i lavori che vengono messi in programma rispecchiano il nostro TFA, oppure se altri lavori vengono portati avanti secondo V.P.I. e se questi rispecchiano appunto le V.P.I. Cioè, quindi tutto è inserito in preventivo. Dal punto di vista commerciale noi invece controlliamo le tempistiche e se i costi sono in linea con quello che noi abbiamo stabilito insieme all'officina stessa. Quindi periodicamente noi

concordiamo i prezzi con le officine e io quindi non li devo tutte le volte rinegoziare.

C.T. DIFESA BERTOLINO - Sì, il verbo era "ricontrollare" non "rinegoziare".

AVV. MAZZOLA - Lei prima ha parlato del fatto che siete supportati da un sistema tecnico informatico. Se mi può dire il nome, come si chiamava nel 2008?

INTERPRETE CELLERINI - Allora, lì abbiamo utilizzato il nostro sistema informatico Twist.

AVV. MAZZOLA - C'era... sempre rispetto al servizio interno, avevate anche... lei ha parlato di un controllo... di una comunicazione di disposizioni in uscita. Cioè, che controllo sulla... se lo facevate sull'esecuzione dei lavori?

INTERPRETE CELLERINI - In uscita, quindi... scusi Avvocato, lei sta parlando del... cioè, si è parlato dei controlli interni; si parla anche di un'attività verso l'esterno.

AVV. MAZZOLA - No. Siamo...

INTERPRETE CELLERINI - Sta intendendo quella?

AVV. MAZZOLA - No, no.

INTERPRETE CELLERINI - Ecco.

AVV. MAZZOLA - Siamo al controllo interno.

INTERPRETE CELLERINI - Sì.

AVV. MAZZOLA - Lui ha parlato di una comunicazione che viene dall'officina.

INTERPRETE CELLERINI - Okay.

AVV. MAZZOLA - Diciamo, quando il carro è pronto per uscire.

INTERPRETE CELLERINI - .

AVV. MAZZOLA - La domanda è: sempre nell'ambito dell'attività di controllo interno, rispetto a questa comunicazione loro eseguono dei controlli e se sì quali?

INTERPRETE CELLERINI - (Traduce).

C.T. DIFESA BERTOLINO - Ha specificato "come servizio interno", se può essere tradotto.

INTERPRETE CELLERINI - Si parla appunto qui delle comunicazioni... cioè, della documentazione tecnica in uscita?

AVV. MAZZOLA - Sì, del momento nel quale i lavori dall'officina sono stati eseguiti e c'è questa comunicazione di avvenuta esecuzione dei lavori.

INTERPRETE CELLERINI - Allora, in questa documentazione tecnica di uscita noi controlliamo diciamo la nostra documentazione, tipo dati della revisione, dati sulla revisione, si controlla la loro correttezza, oppure valori di misurazione sulle schede tecniche di misurazione.

AVV. MAZZOLA - Okay. E verificate diciamo questi lavori e la correttezza dei lavori... e che cosa succede dopo, sempre come servizio interno?

INTERPRETE CELLERINI - Allora, quando noi verificiamo che tutti questi documenti sono corretti diamo anche il via, quindi la delibera al carro ad uscire dall'officina.

AVV. MAZZOLA - Quindi verificate... scusi, se possiamo fare un esempio, verificate l'avvenuta esecuzione dei lavori di manutenzione richiesti rispetto al preventivo inviato, rispetto a quali categorie di norme e di procedure?

INTERPRETE CELLERINI - Noi... allora, noi controlliamo la correttezza dei dati trasmessi sulla base dell'offerta a noi proposta e della rispondenza alle nostre regolamentazioni, che sono T.F.A. e V.P.I. fra questi...

AVV. MAZZOLA - Okay. L'ultima cosa che ci ha detto, voi ricevevate anche la fattura per il pagamento.

INTERPRETE CELLERINI - Allora, la fattura viene data... viene inviata al workshop management team che ha richiesto i lavori. Solo questo può dire se effettivamente la fattura è corretta.

AVV. MAZZOLA - Okay. Adesso vorrei far vedere al teste... la proietto sullo schermo. Abbiamo nella parte sinistra la versione in tedesco e nella parte destra la versione in italiano. Però volevo chiedere se posso anche fisicamente farla vedere al teste. E' un documento acquisito in sede di rogatoria ed è una fattura Jungenthal.

INTERPRETE CELLERINI - Sì, confermo, è una fattura Jungenthal.

AVV. MAZZOLA - Ecco, rispetto a questa fattura se può spiegarmi i due timbri, rispetto... i due timbri che ci sono in alto, uno a sinistra, 08 dicembre 2008, e l'altro, che me lo fanno vedere in tedesco e quindi... 10 dicembre 2008.

INTERPRETE CELLERINI - Allora, questa è una fattura della ditta Jungenthal verso la G.A.T.X. Austria, che è stata qui probabilmente inviata a G.A.T.X. Rail Germany ad Amburgo...

C.T. DIFESA BERTOLINO - Non "probabilmente", "chiaramente".

INTERPRETE CELLERINI - Sì, confermo.

AVV. MAZZOLA - Non "probabilmente" ma "chiaramente".

PRESIDENTE - Chiaramente inviata ad Amburgo.

INTERPRETE CELLERINI - Quindi è arrivata l'08 dicembre 2008 ad Amburgo e poi è stata inoltrata a Vienna per essere esaminata... aspetti, scusi, confusione negli appunti... è stata esaminata e poi inviata a Vienna per il 10 dicembre 2008.

AVV. MAZZOLA - No, è chiaro al Tribunale che è stata esaminata ad Amburgo? Sì. Okay. Va bene.

INTERPRETE CELLERINI - Esaminata ad Amburgo e poi inviata a Vienna il 10 dicembre 2008.

AVV. MAZZOLA - Ecco. E' stata inviata a Vienna perché... come mai, dopo essere stata - se lei è in grado di vederlo leggendo questo documento - è stata poi inviata a Vienna? E' stata esaminata ad Amburgo...

INTERPRETE CELLERINI - Allora, questa... allora, è stata inviata ad Amburgo e questo rispecchia le nostre procedure interne perché la Jungenthal è un'officina tedesca.

C.T. DIFESA BERTOLINO - Corretto. Lo si vede dal timbro di

ricezione che è stata inviata ad Amburgo. Volevo integrare.

INTERPRETE CELLERINI - Cioè, perché Jungenthal è un'officina tedesca, quindi secondo la procedura interna...

PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci)

INTERPRETE CELLERINI - ...l'ha inviata ad Amburgo. Quindi un'officina tedesca viene controllata da G.A.T.X. Germania.

AVV. MAZZOLA - E poi arriva a Vienna perché voi pagate questa fattura?

INTERPRETE CELLERINI - La fattura viene inviata per il pagamento a Vienna quando si tratta di... cioè, di cose fatturate a Vienna.

C.T. DIFESA BERTOLINO - Sì, quando si tratta di cose che deve pagare Vienna come proprietaria.

AVV. MAZZOLA - E voi sulla base di quale... perché pagate una fattura emessa da Jungenthal e controllata ad Amburgo? In base a quale principio pagate questa fattura?

INTERPRETE CELLERINI - Allora, il principio è che c'è una ripartizione fra le società di G.A.T.X. in Europa, quindi cose, situazioni che avvengono in Germania vengono controllate, monitorate dalla Germania, ma se si tratta di una proprietà austriaca, quindi il carro è di proprietà austriaca....

C.T. DIFESA BERTOLINO - O la sala.

INTERPRETE CELLERINI - O la sala è di proprietà austriaca, il

pagamento di questa fattura avviene attraverso il proprietario, ergo Austria.

AVV. MAZZOLA - Passiamo adesso al servizio esterno. In che cosa consisteva questo servizio esterno di cui lei - ci ha anticipato prima - si occupava?

INTERPRETE CELLERINI - Allora, nel servizio esterno... posso tradurre? Allora, nel servizio esterno, per esempio, le officine tedesche vengono monitorate o comunque supportate dalla nostra filiale in Germania, da G.A.T.X. Germania.

C.T. DIFESA BERTOLINO - Le officine tedesche vengono seguite dai funzionari esterni tedeschi.

AVV. MAZZOLA - No... sì, ma scusi, io volevo sapere del suo lavoro in Austria, cioè la sua attività di servizio esterno come supervisore delle officine svolta da lei nel 2008.

INTERPRETE CELLERINI - Allora, nel servizio esterno facciamo visita alle officine. Allora, quindi noi facciamo visita alle officine. In loco noi abbiamo una ripartizione dei compiti in due filoni: il primo riguarda gli uffici; qui noi estrapoliamo le domande tecniche, qui noi parliamo delle questioni tecniche, delle problematiche.

AVV. MAZZOLA - No, mi scusi...

INTERPRETE CELLERINI - Poi, per quanto riguarda la seconda parte, il secondo filone, in officina noi facciamo visita ai diversi stadi di lavorazione dei carri; qui, diciamo,

l'accento è posto sui controlli visivi per quanto riguarda il carro finito.

AVV. MAZZOLA - Allora, torniamo un secondo diciamo al lavoro esterno in ufficio. Se ci può specificare un po' meglio cosa sono queste... cioè, in che cosa consiste questa attività in officina e in ufficio come servizio esterno.

INTERPRETE CELLERINI - Quindi adesso stiamo parlando del servizio esterno nell'ufficio dell'officina. E' corretto?

AVV. MAZZOLA - Sì, grazie.

INTERPRETE CELLERINI - Vengono ad esempio spiegati i nostri TFA, se ci sono domande, se ci sono questioni riguardanti appunto i TFA, oppure se ci sono dei chiarimenti tecnici da fornire riguardo alla manutenzione di un carro che si trova in officina; allora, oppure si parla di questioni commerciali, per esempio le posizioni nei conteggi, oppure alcune lavorazioni straordinarie.

AVV. MAZZOLA - Perfetto. Grazie. Per quanto riguarda invece diciamo l'ispezione alla produzione, lei ha parlato di un esame visivo. Vorrei chiarire: esame visivo intende l'esame visivo ISO o intende un esame visivo normale, diverso diciamo, scusi?

INTERPRETE CELLERINI - Un esame visivo normale. Io non faccio la ISO. La ISO è una parte della revisione e viene fatta dall'officina.

AVV. MAZZOLA - Sì, la ringrazio. Per quanto riguarda l'ispezione alla produzione, verificate che cosa nel

concreto? Cioè, fate delle verifiche, delle ispezioni visive quando e in che termini di questa attività all'interno dell'officina?

INTERPRETE CELLERINI - Questa ispezione avviene a campione sulla base delle visite alle officine.

C.T. DIFESA BERTOLINO - No: nel corso della visita in officina.

INTERPRETE CELLERINI - Nel corso. E sono ispezioni e controlli che vanno oltre agli esami che fa l'officina sulla base del loro sistema di controllo qualità.

AVV. MAZZOLA - Qual è la finalità, lo scopo di queste visite... scusi, di queste verifiche a campione sui carri che voi fate?

INTERPRETE CELLERINI - Allora, lo scopo di questa ispezione visiva è trarre conclusioni sulla qualità della revisione. Allora, ad esempio viene controllato lo stato della lubrificazione e la coppia di certe viti, se sono serrate nella maniera corretta.

AVV. MAZZOLA - La finalità della verifica è una finalità sul carro o sull'officina?

INTERPRETE CELLERINI - La qualità dell'officina è lo scopo.

AVV. MAZZOLA - La qualità dell'officina rispetto a quale attività, a quale... a quale parametro?

INTERPRETE CELLERINI - Allora, qualità dell'officina che lavora sui nostri carri, sulla base per esempio dei TFA, se questi sono applicati correttamente, oppure se in

seguito a una revisione G40 è stato eseguito l'esame della timoneria.

AVV. MAZZOLA - Che tipo di controllo faceva sugli strumenti di misure, se li faceva?

INTERPRETE CELLERINI - Allora, io fino ad oggi non ho mai operato calibrazioni o controlli della strumentazione di misurazione. Allora, durante gli esami nelle officine, le visite nelle officine, vengono invece esaminate le targhette sulla strumentazione e vengono esaminate a campione per vederne la rispondenza.

C.T. DIFESA BERTOLINO - Per vedere ad esempio se è riportato il numero dello strumento di misura.

INTERPRETE CELLERINI - Sì.

AVV. MAZZOLA - Quindi è l'officina che controlla la calibrazione degli strumenti?

INTERPRETE CELLERINI - L'officina è responsabile per la calibrazione degli strumenti e l'officina deve avere un sistema adeguato implementato per fare ciò.

AVV. MAZZOLA - Lei ha parlato di una placchetta prima, di una etichetta. Chi è che appone questo sullo strumento, se lo sa?

INTERPRETE CELLERINI - Vengono apportate dall'ente certificatore.

AVV. MAZZOLA - Allora, il controllo a campione che voi facevate si concentrava su tutto il carro o solo su alcuni pezzi?

INTERPRETE CELLERINI - Per quanto riguarda i controlli a campione sul vagone, viene controllato tutto il vagone dal punto di vista visivo.

AVV. MAZZOLA - Lei ci ha detto che i controlli venivano fatti a campione. Perché questo controllo in officina non riguardava tutti i carri?

INTERPRETE CELLERINI - Allora, dico quello che ho capito, al limite chiedo integrazione. Allora, perché per la certificazione della qualità di una officina è responsabile l'officina stessa. Chiedo integrazione.

C.T. DIFESA BERTOLINO - Perché per i controlli della qualità è responsabile in primis l'officina stessa, dal momento che noi lavoriamo esclusivamente con officine autorizzate e quindi dispongono di un sistema di gestione della qualità, perché l'autorizzazione dell'officina implica una verifica di tale sistema di gestione della qualità.

INTERPRETE CELLERINI - Sì, corretto.

PRESIDENTE - Tutto questo ha detto? Ha detto tutto questo? Siamo sicuri?

AVV. MAZZOLA - Beh, se anche l'interprete...

INTERPRETE CELLERINI - No, confermo. Purtroppo a volte in tedesco...

PRESIDENTE - E' confermato.

INTERPRETE CELLERINI - E' confermato. Purtroppo a volte in tedesco una parole dice tre cose insieme.

PRESIDENTE - Va bene.

INTERPRETE CELLERINI - Si fidi.

PRESIDENTE - Assolutamente sì, assolutamente sì, era per...

AVV. MAZZOLA - Quando... scusi, quindi quando fate i controlli esterni in ufficio verificate anche il possesso da parte dell'officina di queste autorizzazioni?

INTERPRETE CELLERINI - Allora, noi controlliamo che l'officina possieda la certificazione V.P.I. emessa da noi... da noi richiesta, scusate. Però io non faccio il controllo separatamente del sistema di gestione qualità, perché questo è stato già controllato quando hanno avuto la certificazione V.P.I.

P.M. GIANNINO - Chiedo scusa, non ho capito se ha risposto che lo fanno o non lo fanno.

INTERPRETE CELLERINI - Non.

P.M. GIANNINO - Ah.

INTERPRETE CELLERINI - Cioè, non fanno il controllo sul sistema di gestione qualità, perché questo è stato già certificato quando hanno ricevuto la certificazione V.P.I.

AVV. MAZZOLA - Quindi...

AVV. DALLA CASA - Scusate, scusa collega, Presidente io mi devo allontanare. Sono l'Avvocato Dalla Casa, lascio come sostituto l'Avvocato Nicoletti.

PRESIDENTE - Buenasera.

AVV. PEDONESE - Stessa cosa, Avvocato Bagatti.

AVV. CARBONI - Idem.

AVV. PEDONESE - In sostituzione Avvocato Pedonese.

AVV. CARBONI - L'Avvocato Carboni, lascia l'avvocato Nicoletti come sostituto. Grazie. Scusate.

AVV. AGATAU - Presidente, volevo dire che io sostituisco sia l'Avvocato Fiorella che l'Avvocato Mittone.

PRESIDENTE - Che si sono allontanati.

AVV. AGATAU - Che si sono allontanati.

PRESIDENTE - Bene.

AVV. AGATAU - E anche l'Avvocato Masucci, ma era in sostituzione, quindi...

PRESIDENTE - Va bene.

AVV. MAZZOLA - Possiamo dirgli che...

PRESIDENTE - Possiamo... diciamo al teste che abbiamo interrotto perché si stanno allontanando alcuni Difensori.

AVV. MAZZOLA - Volevo riannodare. Quindi, se ho ben compreso, non verifica la qualità, la gestione della qualità, verifica la presenza di queste autorizzazioni che presuppongono che questa verifica sia stata fatta dall'ente che ha rilasciato l'autorizzazione?

INTERPRETE CELLERINI - Esattamente, esattamente. Noi ad esempio controlliamo la presenza della certificazione V.P.I.

AVV. MAZZOLA - Quindi voi, se ho ben compreso, non fate un ulteriore certificazione su quanto già certificato da V.P.I., è diverso il vostro controllo.

INTERPRETE CELLERINI - Allora, io non faccio... io non faccio certificazioni. La certificazione avviene tramite V.P.I. D.B., ad esempio. E poi quello che è stato già controllato durante questa certificazione io non lo devo ricontrollare di nuovo.

AVV. MAZZOLA - Okay. Senta, abbiamo parlato di certificazioni V.P.I. Fino al 2007 le certificazioni non erano V.P.I. Se ci può dire in questo interregno tra D.B. e V.P.I. che certificazioni controllavate o esistevano nelle officine di sua competenza.

INTERPRETE CELLERINI - Allora, prima le officine venivano certificate dall'azienda statale dei trasporti, quindi cioè dalle ferrovie statali tedesche e fino al 2007 queste certificazioni erano ancora in auge.

C.T. DIFESA BERTOLINO - Queste certificazioni erano valide anche oltre il 2007.

INTERPRETE CELLERINI - Sì, scusate, c'è un fischio in cuffia.

PRESIDENTE - Anche oltre il 2007.

AVV. MAZZOLA - Anche qui.

INTERPRETE CELLERINI - E poi successivamente le officine sono state certificate da V.P.I. D.B. e quindi in questo passaggio le certificazioni D.B. non sono scadute, loro sono rimaste fino alla loro scadenza originaria.

C.T. DIFESA BERTOLINO - Quindi in questo periodo transitorio le certificazioni D.B. non sono state revocate, ma sono rimaste in vigore fino alla scadenza originariamente

prevista.

INTERPRETE CELLERINI - *Repetita iuvant.*

PRESIDENTE - Va bene, mi sembra che il concetto... il concetto è quello.

AVV. MAZZOLA - Lei si riferisce alla situazione 2008 Germania o Austria?

INTERPRETE CELLERINI - Sia in Germania che in Austria.

AVV. MAZZOLA - Ma, che sia a sua conoscenza, i carri G.R.A. erano immatricolati dove?

INTERPRETE CELLERINI - Allora, la grande parte dei carri G.R.A. era immatricolata in Germania dalla D.B. e per la manutenzione di questi carri nelle officine c'era bisogno di un'autorizzazione della D.B.

AVV. MAZZOLA - Durante queste ispezioni in officina lei controllava anche le modalità di esecuzione dei controlli non distruttivi?

INTERPRETE CELLERINI - No, io non mi occupo dei controlli non distruttivi.

AVV. MAZZOLA - Perché?

INTERPRETE CELLERINI - Perché io non ho una preparazione, quindi una formazione come controllore o come monitoraggio per i controlli non distruttivi e la competenza dell'officina viene controllata attraverso l'audit in questo caso.

AVV. MAZZOLA - Sì. Volevo solo una precisazione rispetto alle autorizzazioni D.B. e V.P.I. di cui abbiamo detto prima.

Lei ha parlato di un periodo di transizione. Se mi può specificare quando inizia questo periodo di transizione.

INTERPRETE CELLERINI - Nel luglio 2007 i contratti di immatricolazione della D.B. sono stati fermati, revocati, ma le certificazioni delle officine sono rimaste valide e questo è stato concordato fra Deutsche Bahn e V.P.I.

PRESIDENTE - Abbiamo ripetuto... va beh.

AVV. MAZZOLA - Mh?

PRESIDENTE - Questo è chiaro, già l'abbiamo detto (sovrapposizione di voci)...

AVV. MAZZOLA - No, no, sto vedendo... perché ogni tanto mi guarda e non capisco se deve intervenire o meno.

C.T. DIFESA BERTOLINO - No, diceva solo: per quanto io sappia, è stato un accordo fra V.P.I. e D.B.

PRESIDENTE - Bene.

AVV. MAZZOLA - Lei ha mai ispezionato l'officina Jungenthal?

INTERPRETE CELLERINI - No, non l'ho fatta.

AVV. MAZZOLA - E c'è mai stato?

INTERPRETE CELLERINI - Sì, ci sono stato.

AVV. MAZZOLA - Per quale motivo?

INTERPRETE CELLERINI - Per delle formazioni interne alla G.A.T.X.

AVV. MAZZOLA - Il workshop management team di cui fa parte era responsabile per la supervisione di Jungenthal?

INTERPRETE CELLERINI - No, il workshop management team in Austria non era responsabile di Jungenthal.

AVV. MAZZOLA - Ecco, prima quando le ho fatto vedere la fattura della sala 98331 risultava che la stessa, di proprietà G.R.A., è stata revisionata in Germania. Come... sulla base di quali ragioni o di quali regole vi fidavate, oppure permettevate questo... avveniva questa manutenzione di sale presso un'officina in Germania e non in Austria? O meglio, scusi, facciamola più semplice, perché altrimenti non la traduce.

PRESIDENTE - Facciamola più semplice, sì.

AVV. MAZZOLA - Vedendo la fattura 98331 abbiamo visto che un assile G.R.A. Austria è stato revisionato in Germania. Come potevate verificare che l'officina tedesca avesse i requisiti necessari per una corretta manutenzione?

INTERPRETE CELLERINI - (Traduce).

C.T. DIFESA BERTOLINO - No, scusate, non è stata... allora, la traduzione è: per quale motivo la sala è stata fatta revisionare in Germania anziché in Austria? Invece la domanda era: come è possibile verificare che l'officina tedesca disponesse dei requisiti necessari per eseguire una corretta manutenzione su quella sala?

PRESIDENTE - La traduca.

C.T. DIFESA BERTOLINO - In tedesco?

PRESIDENTE - Sì, sì.

C.T. DIFESA BERTOLINO - Okay. (Traduce).

INTERPRETE STEFANINI - Allora, le omologazioni presso la Jungenthal non venivano controllate dall'Austria. Questo

perché la Jungenthal si trova in Germania e pertanto viene seguita dai colleghi tedeschi.

AVV. MAZZOLA - La domanda... riprovo.

PRESIDENTE - Va beh, questo però...

AVV. MAZZOLA - Eh, lo so. Riprovo a formularla. In Germania, che sia a sua conoscenza, la verifica e il controllo delle officine segue gli stessi criteri dell'Austria oppure no?

INTERPRETE STEFANINI - Dunque, i colleghi tedeschi hanno direttive similari, analoghe a quelle di noi in Austria, a quelle nostre in Austria.

AVV. MAZZOLA - Nel corso di...

PRESIDENTE - L'abbiamo detto prima, l'abbiamo detto.

AVV. MAZZOLA - ...di questo esame lei ha menzionato le TFA. Queste TFA sono uniche per tutto il gruppo G.A.T.X. o sono differenti per ogni società?

INTERPRETE STEFANINI - Sono unitarie per tutto il gruppo G.A.T.X. Europa e vengono deliberate in Germania per essere utilizzate in Europa.

AVV. MAZZOLA - Perfetto. Un altro tema. Nel caso in cui un'officina di vostra competenza chieda a G.A.T.X. Austria delle sale da mettere sotto un carro G.A.T.X. Austria, come si procede, come procedete ad individuare le sale richieste, le sale montate, scusi?

INTERPRETE STEFANINI - Parliamo adesso di un carro che si trova già presso un'officina in Austria o...?

AVV. MAZZOLA - Presso un'officina di vostra competenza.

INTERPRETE STEFANINI - Noi richiediamo al WMT, tramite la gestione dei materiali, delle sale montate adeguate.

C.T. DIFESA BERTOLINO - No. Noi del workshop management team chiediamo al reparto gestione materiali di reperire delle sale adeguate.

INTERPRETE STEFANINI - Sì, il workshop...

PRESIDENTE - Benissimo.

INTERPRETE STEFANINI - Avevo perso questo WMT, che è il workshop management team.

PRESIDENTE - Un po' di stanchezza, ora ci facciamo aiutare un po' di più anche dalla dottoressa, così la mettiamo alla prova. Prego, Avvocato Mazzola.

AVV. MAZZOLA - E come vengono... come si cercano, con quale sistema e con quali criteri si cercano queste sale?

INTERPRETE STEFANINI - Allora, i colleghi della gestione materiale possono individuare le sale montate supportati dal nostro sistema informatico.

AVV. MAZZOLA - Twist?

PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci)

INTERPRETE STEFANINI - Sì, si tratta di Twist.

AVV. MAZZOLA - E come... chi sono i tecnici che definiscono le specifiche tecniche delle sale da richiedere?

INTERPRETE STEFANINI - Allora, il tecnico dell'officina che ne fa richiesta, ossia il collaboratore interno del workshop management team, dà le indicazioni relative, per esempio

il diametro della sala, e questo... lui appunto trasmette queste informazioni ai colleghi della gestione materiali e i colleghi del reparto gestione materiali sulla base di questi parametri cercano di individuare la sala corrispondente.

AVV. MAZZOLA - Parliamo sempre del work management team Vienna?

INTERPRETE STEFANINI - Sì, parliamo di un'officina... parliamo di un'officina che viene seguita direttamente dall'Austria.

AVV. MAZZOLA - Sì. E i dati presenti in Twist, quindi i dati, i parametri rilevanti ai fini dell'individuazione di una sala presenti in Twist, da dove vengono ricavati, se lei è un grado di dirlo?

INTERPRETE STEFANINI - Arrivano dalle comunicazioni relative alle sale montate che riceviamo noi dalle officine.

AVV. MAZZOLA - E il documento è il - mi scuso della pronuncia - *mess blatt*?

INTERPRETE STEFANINI - Dopo una revisione vengono fatti dei fogli di misurazione sulle sale montate e anche questi dati vengono gestiti all'interno del sistema informatico.

AVV. MAZZOLA - La descrizione di questa procedura vale anche se le sale montate vengono richieste da Cima, dall'Officina Cima?

INTERPRETE STEFANINI - Se Cima ha fatto richiesta le sale montate vengono richieste sulla base dei parametri che

sono stati richiesti ai colleghi della gestione materiali.

C.T. DIFESA BERTOLINO - Allora, quando Cima fa una richiesta di sale, sulla base dei parametri indicati il reparto gestione materiali seleziona la sala corrispondente.

INTERPRETE STEFANINI - Sì.

AVV. MAZZOLA - Al momento grazie, non ho altre domande.

PRESIDENTE - Bene. Passiamo subito al controesame. Pubblico Ministero, se ci sono domande.

Pubblico Ministero

P.M. GIANNINO - No, nessuna domanda.

PRESIDENTE - Nessuna domanda. Vi vedo molto... Avvocato, non c'è nessuna domanda, abbiamo anche finito. Se non ci sono domande grazie. Allora, a chi passiamo?

AVV. FRANCINI - Passiamo al testimone Rom. Ci avviciniamo noi.

PRESIDENTE - Certo. Rom Markus. Rom.

(più voci fuori microfono)

Viene introdotto in aula il Teste:

DEPOSIZIONE DEL TESTE - ROM MARKUS

PRESIDENTE - Allora, abbiamo... con il consenso delle Parti procediamo nell'esame del teste e invertiamo i ruoli, invertiamo i ruoli, sarà la dottoressa che... la dottoressa traduce e i nostri interpreti... i nostri

interpreti, così come quello del Pubblico Ministero, fanno eventuali integrazioni, correzioni e verifiche. Va bene?

INTERPRETE STEFANINI - (Traduce).

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

PRESIDENTE - Le sue generalità complete?

INTERPRETE STEFANINI - Mi chiamo Markus Rom, nato il 1° gennaio 1961 a Vienna; abito a Vienna, 2514 Traiskirchen Franz Schubertgasse 29.

INTERVENTO DEL GIUDICE - Allora, prego, Avvocato Francini.

Difesa - Avvocato Francini

AVV. FRANCINI - Presidente, per venire... diciamo, per dare seguito a quella sua richiesta e alla precisazione in ordine ai capitoli di prova che parzialmente si sovrappongono, ho anticipato al Pubblico Ministero che, salvo... ora vediamo, però diciamo la parte delle domande che noi avremmo preparato per il signor Rom non si sovrapporrà, se non nella fase introduttiva, a quelle che già sono state rivolte al signor Häck.

PRESIDENTE - Benissimo.

AVV. FRANCINI - Quindi... no, lo dico per evitare opposizioni. Ecco, dateci il tempo di entrare...

PRESIDENTE - E' molto...

AVV. FRANCINI - ...nell'argomento (sovrapposizione di voci)...

PRESIDENTE - E' molto apprezzata la cosa.

AVV. FRANCINI - ...che non andremo a sovrapporci. Vorrei sapere, signor Rom, lei dove lavora e con quale funzione. Ah, dunque facciamo...

PRESIDENTE - Sì.

AVV. FRANCINI - Sì. Allora glielo diciamo. Tradurrà la signora a lei.

C.T. DIFESA BERTOLINO - (Traduce).

TESTE ROM - Okay.

C.T. DIFESA BERTOLINO - Lavoro per la G.A.T.X. Vienna dal 2005. All'epoca ho iniziato al servizio esterno nel reparto tecnico. All'epoca si chiamava M.M.T., Maintenance Management Team, che oggi si chiama W.M.T., Workshop Management Team. Dal 2010 sono passato al reparto commerciale e da allora sono CFR, Customer Service Representative.

INTERPRETE STEFANINI - Sì, io ho capito *innendienst*.

C.T. DIFESA BERTOLINO - Anch'io. E infatti l'ho detto: "All'epoca ho iniziato il servizio interno nel reparto tecnico, come M.M.T.".

INTERPRETE STEFANINI - Interno.

INTERPRETE CELLERINI - Noi avevamo capito esterno, comunque bene.

C.T. DIFESA BERTOLINO - Ah, magari ho sbagliato. Scusate.

PRESIDENTE - No, no... va beh, una piccola... una piccola vendetta.

AVV. FRANCINI - E' la riconvenzionale.

PRESIDENTE - Va bene.

INTERPRETE CELLERINI - No, non è vendetta.

AVV. FRANCINI - No, no (sovrapposizione di voci)...

PRESIDENTE - No (sovrapposizione di voci)...

INTERPRETE CELLERINI - Ci avete detto il controllo e si fa il controllo.

PRESIDENTE - No, ma io... era... va beh, non si capiva che scherzavo. Va bene. Allora, prego.

AVV. FRANCINI - Vorrei sapere se oltre a queste funzioni ha avuto altre funzioni nell'ambito della società G.A.T.X., cioè G.A.T.X. Austria, G.A.T.X. Austria.

C.T. DIFESA BERTOLINO - Sono stato responsabile anche della compilazione delle scadenze della revisione per G.A.T.X. Rail Austria.

AVV. FRANCINI - Volevo sapere se lei faceva parte del reparto... dunque, le premetto che alcune delle domande che le faccio tengono conto di quello che lei non ha sentito ma che il Tribunale ha sentito e che è stato riferito dal suo collega Häck, quindi... perché sennò...

PRESIDENTE - No, possiamo anche evitare di dirglielo.

AVV. FRANCINI - No, come presupposto.

PRESIDENTE - Non condizioniamolo.

AVV. FRANCINI - No, no, no, no.

PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci)

AVV. FRANCINI - Ma non credo che possa essere condizionato da questa premessa. Gli ho chiesto... ora gli vado... quello

che io gli vado a chiedere, se è coordinato da Mayer, che è la domanda che gli vado a fare, noi dobbiamo un po' riferirlo al Tribunale, sennò sembra (sovrapposizione di voci)...

PRESIDENTE - Certo, sì, sì, sì.

AVV. FRANCINI - Eh, tutto qua.

PRESIDENTE - Noi... il Tribunale (parole incomprensibili).
Qual è la domanda quindi?

AVV. FRANCINI - Se lui faceva parte del reparto coordinato da Mayer.

PRESIDENTE - Perfetto.

C.T. DIFESA BERTOLINO - Sì.

AVV. FRANCINI - Perfetto. Senta, passerei... dunque, lei sa che il processo che si sta svolgendo qua a Lucca è riferito ad una vicenda che è accaduta nel 2009. Quindi le chiederei di tornare indietro, rispondendo alle mie domande, a quel periodo lì. Lei ha detto che ha lavorato nel servizio interno dell'M.M.T., che oggi si chiama W.M.T. di G.A.T.X. Rail Austria. Glielo vogliamo intanto tradurre e poi...

C.T. DIFESA BERTOLINO - Sì, anche se l'episodio è del 2008, giusto?

AVV. FRANCINI - La revisione che è stata eseguita è del 2008. Il processo ha ad oggetto una vicenda del giugno 2009.

PRESIDENTE - Possiamo... ecco, possiamo andare alle domande? Prego.

AVV. FRANCINI - Mi scusi, Presidente?

PRESIDENTE - No, no, dico, andiamo alle domande.

AVV. FRANCINI - Sì, sì, sì.

PRESIDENTE - Allora...

AVV. FRANCINI - Diciamoglielo che il fatto... però che c'è questa circostanza. Allora, il suo collega quando ci ha spiegato le competenze del reparto M.M.T. di G.A.T.X. Rail Austria ha precisato che tra le attività che ci sono c'era anche quella della supervisione delle operazioni di manutenzione eseguite presso le officine convenzionate e le ispezioni presso le stesse officine.

PRESIDENTE - Avvocato, però mi perdoni, se lei premette alla domanda già la risposta...

AVV. FRANCINI - Sennò devo fare tutta un'introduzione. Se possiamo verificare che questo riguarda l'attività di quel...

PRESIDENTE - Sì, però senza dire che l'ha già detto il teste.

AVV. FRANCINI - Eh, però lo do come acquisito da me. Basta che poi non mi si dica che la domanda... la domanda contiene la risposta. Sennò io devo fare una lunga introduzione.

PRESIDENTE - Eh beh, certo che contiene la risposta.

AVV. FRANCINI - Eh, e allora...

PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci)

AVV. FRANCINI - Va beh, allora parto da lontano. Io avevo promesso che avrei cercato di stare un po' strettina.

PRESIDENTE - Ma quello lo... ma quello lo apprezziamo

moltissimo. Però non gli dica cosa ha detto già l'altro teste.

AVV. FRANCINI - Va bene. Allora, fra le competenze del reparto M.M.T. quali altre attività sono comprese? Per esempio, supervisioni delle operazioni di manutenzione eseguite presso le officine convenzionate e le ispezioni delle officine?

C.T. DIFESA BERTOLINO - Parliamo del servizio interno oppure in generale del workshop management team?

AVV. FRANCINI - Parliamo del servizio interno dell'M.M.T., oggi W.M.T.

C.T. DIFESA BERTOLINO - Le mie funzioni all'interno del servizio interno del workshop management team consistevano nel controllare i preventivi, nel caricare a sistema preventivi e documentazione tecnica, nel controllare ed elaborare le fatture.

AVV. FRANCINI - Perfetto. Invece in generale il servizio del... le funzioni dell'M.M.T., oggi W.M.T., riguardano la supervisione delle operazioni di manutenzione che vengono eseguite presso le officine convenzionate e le ispezioni delle stesse officine?

AVV. DALLE LUCHE - Presidente, c'è opposizione, è suggestiva, suggerisce già la risposta. Chieda quali sono le attività che svolge il...

PRESIDENTE - E' suggestiva, ma trattandosi di dati...

AVV. FRANCINI - Consegnati.

PRESIDENTE - ...ormai consegnati al processo da un po', vogliamo anche... prego, risponda pure.

C.T. DIFESA BERTOLINO - Questo era compito del funzionario esterno, quindi del collaboratore al servizio esterno. Io come servizio interno invece non mi occupavo di questo.

AVV. FRANCINI - Perfetto. Senta, volevo sapere un'altra cosa: quanti erano gli M.M.T., oggi W.M.T.? Ce n'era uno per ogni società del gruppo a livello europeo?

C.T. DIFESA BERTOLINO - Il gruppo a livello europeo era ed è tutt'oggi diviso in tre parti - Germania, Polonia, Austria - e per ciascuna di queste parti era ed è previsto un management... un M.M.T., oggi W.M.T., dedicato.

AVV. FRANCINI - Questo... ogni M.M.T., oggi W.M.T., si occupava di un certo numero di officine, oppure quale era diversamente la gestione? Ogni gruppo aveva un gruppo di officine?

C.T. DIFESA BERTOLINO - L'Europa era geograficamente suddivisa in tre parti e ogni management team era responsabile di una determinata area geografica che includeva un determinato numero di officine.

AVV. FRANCINI - Questo documento che appare nella slide lei lo conosce, intanto?

C.T. DIFESA BERTOLINO - Sì, conosco la cartina.

AVV. FRANCINI - Ecco. In questa cartina vi sono le... diciamo, le distribuzioni e le indicazioni. Per il Tribunale, si

tratta di un atto che nelle cose del signor Pubblico Ministero credo che compaia in bianco e nero, ma che sostanzialmente ormai tutti abbiamo conosciuto. Noi l'abbiamo portato nella versione a colori perché è di più facile comprensione.

PRESIDENTE - E già esibito all'ingegner Grunhagen?

AVV. FRANCINI - Che precisamente è già stato sottoposto... diciamo, è stato veicolato al Tribunale nell'esame del...

PRESIDENTE - Ingegnere...

AVV. FRANCINI - ...di Grunhagen, del primo testimone che abbiamo... del secondo testimone che abbiamo...

PRESIDENTE - Il secondo.

AVV. FRANCINI - ...ascoltato. Allora... lui ha già risposto, vero?

C.T. DIFESA BERTOLINO - Devo tradurre la premessa?

AVV. FRANCINI - No, no, era la preci... ecco, però diciamogli che ho precisato che il Tribunale ce l'ha già, perché sennò probabilmente non capisce. Allora, questo... questo documento... diciamo, come si articolano le competenze dei diversi M.M.T a livello europeo? Questo documento è utile per comprenderlo?

C.T. DIFESA BERTOLINO - Sì, è un documento utile. Fra l'altro fa parte del manuale di gestione della qualità ed è stato utilizzato appunto per definire le competenze e le responsabilità dei diversi W.M.T.

AVV. FRANCINI - E mi perdoni, non vorrei non averlo compreso

correttamente, lei ha detto che sta, questo documento, nel manuale di qualità. Anche nel manuale di qualità in vigore ai tempi di quei fatti che le abbiamo detto, 2008 e 2009, od era un documento diverso?

C.T. DIFESA BERTOLINO - Allora, questa era la situazione al 2008. Oggi la situazione è leggermente diversa, perché anche il manuale di gestione della qualità non è più rilevante, ci sono altre normative, altre direttive che sono di rilevanza maggiore.

AVV. FRANCINI - Perfetto. Il manuale di qualità al quale lei ha fatto riferimento, al quale hanno fatto riferimento anche altri testimoni e dal quale è estratto, o nel quale è contenuto questo documento, era a disposizione dei dipendenti?

C.T. DIFESA BERTOLINO - Il manuale della qualità era disponibile, era caricato nel sistema informatico nel computer e se non mi sbaglio era nell'unità C.

AVV. FRANCINI - "Se non mi sbaglio"...?

C.T. DIFESA BERTOLINO - Nell'unità, nel drive...

AVV. FRANCINI - Va beh. Lei conosce per caso l'Officina Jungenthal?

C.T. DIFESA BERTOLINO - Sì, la conosco.

AVV. FRANCINI - Facendo riferimento sempre al periodo 2008-2009, in virtù di quella distribuzione territoriale, della distribuzione territoriale che emerge da quel documento, come è contenuto nell'handbook, nel manuale

della qualità, l'Officina Jungenthal a quale team di competenza spettava? Era competenza di Austria? Così chiudiamo la domanda e vediamo se lo sa.

C.T. DIFESA BERTOLINO - La Jungenthal non si trova in Austria. Si vede che si trova nella Germania settentrionale e quindi era ed è gestita, seguita dal workshop management team tedesco.

AVV. FRANCINI - Quindi la parte verde.

C.T. DIFESA BERTOLINO - Esatto, nella parte verde.

AVV. FRANCINI - Perfetto. Mentre l'Austria è la parte blu.

C.T. DIFESA BERTOLINO - Esatto.

AVV. FRANCINI - Rispetto alle attività di manutenzione questa distinzione che ora noi abbiamo, diciamo, tratteggiato sommariamente, che funzione assume?

C.T. DIFESA BERTOLINO - Le attività di manutenzione venivano effettuate nelle officine, nelle diverse officine, e venivano seguite dai rispettivi W.M.T. di competenza, come si evince da questa carta colorata, cartina colorata.

AVV. FRANCINI - La rilevanza di questo documento è relativa alle questioni... al profilo tecnico o anche alla gestione commerciale?

C.T. DIFESA BERTOLINO - Questa distribuzione era rilevante anche sul piano commerciale, vale a dire veniva utilizzata anche dal team sales, quindi dal team commerciale, che gestiva i clienti all'interno delle

rispettive aree di competenza, vale a dire il sales team di G.A.T.X. Rail Austria noleggiava i carri ai propri clienti che si trovavano all'interno in questo caso dell'area blu.

AVV. FRANCINI - Dunque, le aree di competenza che sono indicate nel manuale della qualità, e che sono indicate in questa cartina del manuale della qualità, sono le stesse - se non ho compreso male, ma vorrei una conferma - del workshop team come per il sales team, quindi?

C.T. DIFESA BERTOLINO - Esatto.

AVV. FRANCINI - Quindi voi seguitate il cliente dal punto di vista commerciale, ma anche per le questioni che avevano per oggetto la riparazione o la revisione dei carri. Per esempio un carro vostro, di G.R.A., veniva gestito secondo questa carta nelle fasi di riparazione o di manutenzione?

P.M. GIANNINO - Presidente, non c'è più bisogno della risposta, ha già detto tutto l'Avvocato Francini. E' un po' suggestiva.

AVV. FRANCINI - Va beh, non importa, ci arrivo...

PRESIDENTE - Possiamo... possiamo riformularla?

AVV. FRANCINI - Sì, certo che la posso riformulare. Lei ha detto che questa carta è funzionale sia per le gestioni del sales team che per lo workshop team.

TESTE ROM - (Risponde in lingua tedesca).

AVV. FRANCINI - Se noi prendiamo un esempio, un carro di

G.A.T.X. Austria, e ci poniamo nell'ottica di verificare questo carro che sia noleggiato, da chi deve essere gestito per la riparazione, ove intervenga un fatto da riparare, o per la revisione programmata, la domanda è: chi se ne occupa, stando a questa regola che è diciamo descritta da questo documento?

C.T. DIFESA BERTOLINO - Per quanto riguarda le revisioni, si cerca sempre di far revisionare il carro nell'area in cui il carro circola. Quindi se il carro ad esempio è stato noleggiato in Austria e circola in Austria, si cercherà di far fare la revisione presso un'officina austriaca. Viceversa, per quanto riguarda le riparazioni, dipende da dove è avvenuto il danno e quindi da dove dev'essere fatta la riparazione.

AVV. FRANCINI - Facciamo un piccolo passo indietro. Lei ha fatto una distinzione che vorrei rimanesse diciamo chiara. Quando si parla di revisione ci si riferisce a cosa precisamente? A un qualcosa di programmato o cos'altro?

C.T. DIFESA BERTOLINO - Le revisioni sono delle lavorazioni programmate, dal momento che i carri sono soggetti a delle scadenze di revisione periodiche, per cui appunto devono soggiacere a determinati interventi di manutenzione.

AVV. FRANCINI - La riparazione invece in quale condizione si realizza?

C.T. DIFESA BERTOLINO - Al di là degli intervalli di manutenzione programmata, i carri ovviamente subiscono dei danni nel corso della loro vita e in genere questi danni vengono individuati dal ferroviere, che appone una determinata marcatura sul carro. Quindi il carro a quel punto viene inviato ad un'officina per effettuare la riparazione. Se il danno è un danno alla cisterna, allora in genere il carro viene mandato in una delle officine convenzionate; se invece il danno è un danno a carico della sottostruttura, in genere il carro viene portato nell'officina ferroviaria più vicina al luogo in cui è stato individuato il danno.

AVV. FRANCINI - Torniamo alla revisione programmata. Come si individua l'officina competente per la revisione programmata? Cioè, quali parametri seguite voi, quali criteri?

C.T. DIFESA BERTOLINO - Dunque, le manutenzioni programmate... per quanto riguarda le manutenzioni programmate le officine vengono scelte in base a diversi criteri. Innanzitutto in base a un criterio di natura geografica, vale a dire si cerca di farle effettuare in un'officina che sia vicina all'uso, al luogo in cui viene utilizzato il carro, questo per evitare di gonfiare eccessivamente i costi di trasporto; in secondo luogo si considerano anche le possibilità che ha un'officina, vale a dire quali lavorazioni è autorizzata a svolgere quella determinata

officina; in terzo luogo, devono essere anche considerati eventuali problemi a livello di saturazione dell'officina stessa, quindi se l'officina ha la capacità di poter effettuare quel tipo di operazione; e da ultimo ovviamente giocano un ruolo anche le considerazioni di natura finanziaria, perché alcune lavorazioni può essere che costino meno in determinate officine piuttosto che in altre.

AVV. FRANCINI - Per l'individuazione dell'area di competenza era rilevante la società del gruppo che era realmente proprietaria del carro, oppure presso quale cliente si trovava il carro, a prescindere dalla proprietà dello stesso? Cioè, tra queste due alternative quale guidava?

C.T. DIFESA BERTOLINO - Allora, in questo caso era soltanto il cliente ad essere rilevante, dal momento che capita che i carri vengono poi noleggiati all'interno del gruppo, per cui il proprietario alla fine non riveste più un ruolo importante.

AVV. FRANCINI - Quindi il criterio è dove circola il carro, tradotto.

C.T. DIFESA BERTOLINO - Esatto.

AVV. FRANCINI - Passiamo ora all'ipotesi di una riparazione non programmata, ma conseguente ad un danno che si fosse verificato, e le chiederei di fare uno sforzo e di darmi la risposta tenendo conto di ciò che accadeva negli anni 2008-2009.

C.T. DIFESA BERTOLINO - (Traduce).

TESTE ROM - Okay.

AVV. FRANCINI - Facciamo un caso, che poi per il Tribunale è quello del processo: se un carro di proprietà di G.A.T.X. Rail Austria, noleggiato da G.A.T.X. Rail Austria, subisce un danno in una località che si chiama Ingolstadt, qual è la regola per la riparazione del danno a quel carro? Quale regola si applica?

C.T. DIFESA BERTOLINO - Allora, se un carro... se un carro subisce un danno ad Ingolstadt, quindi in Germania, il team commerciale sales dell'Austria si mette in contatto con il workshop management team tedesco e si cerca di far riparare là, quindi sul posto, il carro. Ovviamente dipende sempre dalla tipologia di danno e se è possibile farlo riparare là.

AVV. FRANCINI - E i danni alla cisterna?

C.T. DIFESA BERTOLINO - Allora, in questo caso dipende sempre dal tipo di prodotto che è stato caricato sulla cisterna, perché occorre utilizzare un'officina che sia in grado innanzitutto di pulire la cisterna, quindi di svuotare il prodotto dalla cisterna, e in secondo luogo che sia in grado di riparare la cisterna stessa. Quindi si chiede una consulenza al workshop management team tedesco affinché sia lui a disporre del carro.

AVV. FRANCINI - E se invece il danno è alla sottostruttura?

C.T. DIFESA BERTOLINO - Se il danno invece è alla

sottostruttura normalmente la riparazione viene fatta fare dall'impresa ferroviaria che fa circolare quel treno, quindi in Germania probabilmente sarà fatta riparare presso un'officina della Deutsche Bahn.

AVV. FRANCINI - Torniamo - per l'esemplificazione del caso che ho sottoposto all'attenzione del testimone - al caso che ci riguarda, cioè un danno subito ad Ingolstadt. Se si tratta di un danno ad una sala montata, che presenta dei punti piatti, cosa accade per la riparazione di quel danno?

C.T. DIFESA BERTOLINO - Allora, in questo caso, se abbiamo un danno da punti piatti al carro, il carro viene contrassegnato come rosso, vale a dire in linea di principio che il carro non può più continuare a circolare; di conseguenza viene fatto riparare presso l'officina più vicina, che è l'officina D.B. di Ingolstadt.

AVV. FRANCINI - La sala in argomento viene sostituita, la sala che presenta quel danno?

C.T. DIFESA BERTOLINO - Se i punti piatti sono di dimensioni tali per cui il carro non può più circolare, la sala deve essere sostituita.

AVV. FRANCINI - E cosa accade quindi?

C.T. DIFESA BERTOLINO - Allora, in questo caso l'officina deve inviare al detentore del carro una richiesta, che si chiama modello HR, su cui sono specificate le parti, ad

esempio quante sale montate, o comunque i componenti che devono essere sostituiti, e il detentore del carro ricevendo questo modulo di richiesta deve inviare questi pezzi alle officine.

AVV. FRANCINI - Senta, la sala che viene sostituita in ipotesi di necessità di sostituzione è una sala nuova?

C.T. DIFESA BERTOLINO - Non necessariamente. La sala deve essere utilizzabile, per cui può essere sia nuova che revisionata.

AVV. FRANCINI - E la scelta dipende dalla disponibilità o da quale altro parametro?

C.T. DIFESA BERTOLINO - Ovviamente come pezzi di ricambio devono essere fornite delle sale che vadano bene per il carro in questione, quindi per quanto riguarda le sale montate in particolare sono determinanti i parametri come il modello di carrello che monta quel carro, quindi se si tratta di un carro con molla spiraliforme piuttosto che molla piatta, il limite di carico del carro, spesso il diametro delle sale stesse.

AVV. FRANCINI - Andiamo alla sala che viene smontata. Cosa ve ne è della sala che viene smontata, nell'ipotesi in cui presenti un difetto quale quello che abbiamo indicato e cioè punti piatti?

C.T. DIFESA BERTOLINO - Allora, la sala montata - e questo può essere specificato anche sul modulo HR di cui si parlava prima - viene inviata ad un'officina che si occuperà

della sua revisione. Viene o inviata oppure la si viene a prendere direttamente sul luogo del danno. L'officina poi responsabile della revisione stabilisce se la sala montata può essere revisionata e quali lavorazioni devono essere effettuate su quella sala. Nel caso dei punti piatti dipende dalla dimensione dei punti piatti stessi. Normalmente a questo tipo di difetto viene attribuito un livello di manutenzione 2, che implica quindi una riprofilatura della superficie di scorrimento e una revisione dei cuscinetti.

AVV. FRANCINI - Tornando al caso che abbiamo detto prima, se questa ipotesi di danno viene riscontrata ad Ingolstadt questa sala dove viene inviata? Cioè, in virtù di quella regola che è diciamo trasferita su quel documento colorato, qual è l'officina territorialmente competente?

P.M. AMODEO - Presidente, mi oppongo. Cioè, io in tutta onestà devo riconoscere che le domande sono conformi, o sembrano non difformi dal capitolo di prova. Ma siamo stati in silenzio per tanto tempo su questioni di carattere assolutamente generale, che per nulla toccano, mi pare, il merito della questione. Peraltro domande sulle istruzioni di procedura, comportamenti e quant'altro, di carattere assolutamente generale e mi sembra anche ripetitive.

PRESIDENTE - Siamo d'accordo.

P.M. AMODEO - Quindi io da questo punto di vista, all'ennesima

domanda di carattere generale, non l'abbiamo fatto prima, manifestiamo la nostra opposizione. Poi decida come meglio ritiene.

PRESIDENTE - Siamo d'accordo che non attengono specificamente a quello che è accaduto, ma comunque attengono al profilo organizzativo. Va bene, va bene.

AVV. FRANCINI - Sì... no, però scusate, ora io credo di essermi fatta comprendere male.

PRESIDENTE - Possiamo procedere però.

AVV. FRANCINI - Io...

PRESIDENTE - Possiamo... la domanda è ammessa.

AVV. FRANCINI - Il caso di Ingolstadt è il caso della nostra sala, quindi tanto generale non è.

PRESIDENTE - Ora... ora mi sembrava che...

AVV. FRANCINI - Eh, ma la domanda è: nel caso in cui quel danno punti piatti venga riscontrato ad Ingolstadt qual è l'officina competente per inviare la sala? Questa era la domanda. Qual era ai tempi, ovviamente.

PRESIDENTE - Nel (sovrapposizione di voci)...

AVV. FRANCINI - Abbiamo chiesto che si collochi (sovrapposizione di voci)...

PRESIDENTE - Prego, può rispondere.

C.T. DIFESA BERTOLINO - Le sale che subivano un danno in Germania le spedivamo per la maggior parte a Jungenthal per la revisione.

AVV. FRANCINI - Per il Tribunale, è quello che è accaduto nel

caso che ci riguarda, cioè la nostra sala è andata a Jungenthal all'esito di una vicenda concreta e non generale, come quella che ho cercato di sottoporre al testimone. Per vedere se ho capito, se il carro si ferma a Ingolstadt, la sala montata presenta i punti piatti, si contatta il detentore, che nel caso particolare è Austria; Austria, attraverso il criterio territoriale che abbiamo detto, si rivolge a Germania perché Ingolstadt si trova nella zona di competenza della Germania. Dopodiché le riparazioni, quale M.M.T., oggi W.M.T., segue le riparazioni che vengono eseguite ad una sala che sotto un carro del detentore G.A.T.X. Austria subisca un danno, quale i punti piatti, ad Ingolstadt?

C.T. DIFESA BERTOLINO - Se le sale vengono fatte revisionare in Jungenthal, Jungenthal si occupa della revisione di quelle sale e quella revisione viene gestita e seguita dal workshop management team tedesco.

AVV. FRANCINI - Quindi sia il lavoro che la revisione e la supervisione... la supervisione della manutenzione rimangono ad Austria o passano a Germania? Faccio la domanda bloccata perché è inutile che la faccia in generale. Lui ci ha spiegato le due ipotesi.

C.T. DIFESA BERTOLINO - Passa alla Germania perché è un lavoro fatto in Germania.

AVV. FRANCINI - "Passa alla Germania"...?

C.T. DIFESA BERTOLINO - Perché è un lavoro fatto in Germania.

AVV. FRANCINI - E G.A.T.X. Austria, che è il detentore del carro, nonché il proprietario, a questo punto che ruolo ha in questa fase di manutenzione a seguito di danno?

C.T. DIFESA BERTOLINO - Sostanzialmente nessun ruolo. L'unica cosa che deve fare l'Austria è pagare.

AVV. FRANCINI - Senta, per quanto riguarda questa fase che lei ha riferito ora, cioè l'Austria si limita a pagare, perché Austria si limita a pagare? Quale è la ragione che giustifica l'interessamento diciamo collocato a Germania e non ad Austria per l'attività di manutenzione?

C.T. DIFESA BERTOLINO - La manutenzione soggiace alle medesime regole per tutti i gruppi, quindi sostanzialmente è indifferente chi gestisce, chi segue la manutenzione, visto che le regole sono uguali per tutti.

AVV. FRANCINI - Questo non lo diciamo a lui. Io mi riferisco a un dato che ha già riferito il precedente testimone. A lui facciamo questa domanda: la fattura è sottoposta quindi al controllo da parte di G.R.G., cioè di Germania?

C.T. DIFESA BERTOLINO - Esatto.

AVV. FRANCINI - Quindi il suo contenuto lo controlla Germania, il contenuto della fattura?

C.T. DIFESA BERTOLINO - La fattura viene controllata dalla Germania e pagata dall'Austria.

AVV. FRANCINI - Perché lei ha detto che avete le stesse regole. Senta, e in questo... in questo... in questa ipotesi che io le ho sottoposto, che poi è il caso che ci

riguarda, il signor Mayer che ruolo aveva nell'operazione di manutenzione di quella sala che ha presentato quel particolare difetto, punti piatti, ad Ingolstadt e che quindi è stata mantenuta a Jungenthal?

C.T. DIFESA BERTOLINO - Nessun ruolo.

AVV. FRANCINI - Io non avrei altre domande, Presidente. Grazie.

PRESIDENTE - Grazie a voi. Avvocato Mazzola? Lei?

Difesa - Avvocato Mazzola

AVV. MAZZOLA - Due domande.

PRESIDENTE - Due domande in controesame.

AVV. MAZZOLA - No, no.

PRESIDENTE - In esame diretto.

AVV. MAZZOLA - Sì, in esame... Volevo solo far vedere due... due documenti rispetto all'operazione di manutenzione della sala per cui è processo (voce fuori microfono). Allora, okay, se possiamo far vedere... cioè, stiamo rammostrando al teste una slide che ha numero 50044 del fascicolo del Pubblico Ministero e che ha a fianco la versione italiana, che è 50484. Per l'italiano è il verbale di danno. Quello che volevo sapere dal teste è chi redige questa... questo documento, e poi volevo fargli una domanda su una frase in particolare.

C.T. DIFESA BERTOLINO - Dunque, si tratta di un tipico verbale

di danno della Deutsche Bahn e normalmente questo tipo di protocollo, di verbale, viene redatto da un ispettore della Deutsche Bahn che sul binario stesso riscontra una determinata tipologia di danno. Quindi compila questo verbale, che se non mi sbaglio poi viene stampato dal computer e viene poi inviato al detentore del carro. Il detentore del carro si vede normalmente in alto, quindi nell'intestazione del documento, in questo caso si vede anche in calce e si vede che è G.A.T.X. Rail Austria. In più, sul protocollo viene anche specificato il numero del carro, l'ubicazione, dove si trova in quel momento il carro e - molto importante - vengono anche indicati i codici danno. Nello specifico di questo documento abbiamo il codice 133, che identifica i punti piatti, e il 134, che identifica un riporto di materiale. Quindi in questo caso poi si vede anche che il carro è stato contrassegnato da un bollino rosso, da un... sì, da una marcatura rossa, che indica che il carro non può più circolare, per cui deve essere mandato direttamente ad un'officina, cosa che avviene automaticamente da parte della Deutsche Bahn.

AVV. MAZZOLA - Sì. Rispetto a questo documento io volevo chiedere al teste una specificazione, se è in grado di dargliela. Non ho... ah sì, ce l'hai tu... no, me lo metti sul tedesco, perché bisognerebbe farla vedere a lui in tedesco. Volevo una specificazione sulla frase in tedesco

che inizia con "Die" e qualcosa, che in italiano nel mio documento è tradotto "L'esatta descrizione dei danni sarà eseguita durante la permanenza in officina". Se mi può dire... se mi sa dire qualche cosa in relazione a questa frase.

C.T. DIFESA BERTOLINO - Si tratta di una frase standard che viene riportata sui verbali di danno della Deutsche Bahn e significa che nel momento in cui un carro viene conferito ad una delle officine della Deutsche Bahn, una volta giunto lì viene fatto un rilievo esatto che consente un'individuazione precisa del tipo di danno che ha quel carro. E' questo quello che sostanzialmente dice questa frase sul documento della D.B.

AVV. MAZZOLA - Perfetto. Il documento successivo è il famoso "Master HR" al quale ha fatto riferimento prima il teste. "Muster", scusatemi, va beh io le lingue non sono... Se ci può dire da chi è stato compilato questo documento e quali indicazioni contiene questo documento.

C.T. DIFESA BERTOLINO - Dunque, questo modulo, quindi il modulo HR, viene compilato dall'officina ferroviaria, dall'officina della Deutsche Bahn, in questo caso dalla D.B. Ingolstadt, e una volta compilato viene inoltrato al centro logistico tedesco di Paderborn, che a sua volta lo inoltra al detentore del carro. Nel caso del modulo "Muster HR", "Modello HR", vengono richieste, vengono ordinate una o più sale. In alto si riconosce il codice

danno, 133 per i punti piatti; si vede sotto che vengono richieste 4 sale del modello Y25; poi sotto nel riquadro viene rappresentato uno schizzo schematico della sala; nel campo B viene specificato il diametro: 920, quindi questo è quello che viene ordinato; poi sotto appunto viene riportata una figura che indica le sale attualmente montate sul carro, si vede che sono 4 sale, con quel numero, con quel modello, e accanto viene specificato anche il relativo codice danno; e sulla destra c'è l'indirizzo di spedizione a cui inviare queste sale.

AVV. MAZZOLA - Il passo successivo è... scusate, non vi ho indicato il numero del documento, che in italiano è il 50046... no...

PRESIDENTE - 5004... 050485.

AVV. MAFFEI - Il 50045 è quello tedesco, e 046. Mentre l'equivalente italiano è 50485 e 50486. Adesso passiamo all'altro documento, che credo sia questo e cioè il documento che in tedesco è il numero... scusi eh, Presidente, che... eccolo qua, 50042 in tedesco, mentre in italiano è 50482. Se ci può dire brevemente che cosa è questo documento.

C.T. DIFESA BERTOLINO - Si tratta del documento di trasporto emesso dalla G.A.T.X. Rail Germania per sale montate che dall'officina Jungenthal devono essere fornite all'officina Deutsche Bahn di Ingolstadt. Da quanto posso vedere si tratta di 8 sale per due diversi carri.

AVV. MAFFEI - Che vanno a Jungenthal?

C.T. DIFESA BERTOLINO - No, da Jungenthal a Ingolstadt, vengono spedite da Jungenthal a Ingolstadt.

AVV. MAZZOLA - Anzi, no, ho sbagliato documento. Va bene. Poi prendiamo il documento che in tedesco è il 50043 e in italiano è il 50483. Se ci può dire che cos'è questo documento.

C.T. DIFESA BERTOLINO - Allora, si tratta... dunque, traduco tutto il testo e poi si è corretto. Si tratta di un documento di trasporto dell'azienda PurrMann incaricata del trasporto. Poi il teste si corregge e dice: no, si tratta del documento di trasporto per il trasporto di sale a Jungenthal. E infatti sulla sinistra si vede che il destinatario è Jungenthal e si vedono appunto queste 6 sale che vengono spedite a Jungenthal da Ingolstadt. Non è altro che la conferma del ritiro delle sale da Ingolstadt da parte dello spedizioniere, che da Ingolstadt prende le sale e le porta a Jungenthal.

AVV. MAZZOLA - Perfetto. Poi c'è l'ultimo documento, che è il numero... che è il numero... che non vedo... ah, ecco, 050047 in tedesco e 050487 in italiano. Se conosce questo documento e se non lo conosce se ci può dire... che cosa ci può dire di questo documento comunque.

C.T. DIFESA BERTOLINO - Allora, il documento in sé non lo conosco perché non ho mai avuto a che fare con questo tipo di documento. Su di esso tuttavia riesco a vedere

che si tratta della presa in consegna di sale da parte dell'officina Jungenthal. Pare che ci siano 6 sale riferite a due carri diversi, che sono state prese in consegna dalla Jungenthal. Si vedono anche i dati principali relativi alle sale. Nella riga sotto, quel titolo sotto, si vede che c'è "IS2", che è il livello di revisione previsto.

AVV. MAZZOLA - Non ho altre domande al momento. Grazie.

Pubblico Ministero

P.M. GIANNINO - Brevissimo.

PRESIDENTE - Prego.

P.M. GIANNINO - Due o tre domande molto brevi.

PRESIDENTE - Prego.

P.M. GIANNINO - Buonasera. Le faccio una domanda di carattere generale: se c'era un responsabile tecnico, un responsabile delle manutenzioni a livello centrale che potesse coordinare tutte le società del gruppo.

C.T. DIFESA BERTOLINO - Intende per tutto il gruppo G.A.T.X.?

P.M. GIANNINO - Come, scusi?

C.T. DIFESA BERTOLINO - Intende per tutto il gruppo G.A.T.X.?

P.M. GIANNINO - Esatto, sì. E che rispondesse di tutta la flotta di G.A.T.X.

C.T. DIFESA BERTOLINO - Il responsabile tecnico, il capo tecnico del gruppo G.A.T.X. all'epoca era il signor Kogelheide.

P.M. GIANNINO - E il responsabile delle manutenzioni della flotta, di tutta la flotta?

C.T. DIFESA BERTOLINO - Il capo... il responsabile era Kogelheide.

P.M. GIANNINO - Kogelheide. Il ruolo di Roman Mayer qual era?

C.T. DIFESA BERTOLINO - Roman Mayer era il team leader del W.M.T. tecnico austriaco.

P.M. GIANNINO - Quindi tradotto in concreto di cosa si occupava?

C.T. DIFESA BERTOLINO - Roman Mayer era responsabile sostanzialmente delle officine presenti all'interno dell'area blu, quindi di G.A.T.X. Rail Austria, era responsabile di seguire le officine presenti nell'area blu.

P.M. GIANNINO - Nell'area blu. E per quanto riguarda i carri che venivano... i carri di G.A.T.X. Rail Austria che venivano riparati in un'area diversa esisteva un responsabile?

C.T. DIFESA BERTOLINO - Intende se un carro di G.R.A. veniva riparato in Germania?

P.M. GIANNINO - O in Italia.

C.T. DIFESA BERTOLINO - Allora, l'Italia rientra nell'ambito di G.A.T.X. Rail Austria, quindi se un carro austriaco veniva riparato in Italia era Roman Mayer ad essere responsabile.

P.M. GIANNINO - Due domande e ho chiuso. Ed è possibile che un

carro subisca interventi - cerco di parlare semplice, quindi - che coinvolgono officine e quindi soggetti che si trovano in zone diverse, quindi ad esempio una riparazione che avvenga in un'area blu ma che coinvolga riparazioni effettuate nell'area verde?

AVV. MAZZOLA - No, non mi è chiara la domanda.

P.M. GIANNINO - Allora, se è possibile che un carro subisca interventi che coinvolgono diverse officine, quindi un carro che va in revisione ed esce dalla revisione con interventi che hanno avuto come responsabili due officine poste in aree diverse, una blu e una verde.

AVV. MAZZOLA - Da quale officina esce? Cioè, bisogna fare delle domande precise.

PRESIDENTE - No, la domanda mi sembra... se ha subito interventi in due officine collocate in due zone diverse, verde e blu ad esempio.

P.M. GIANNINO - Se è possibile.

PRESIDENTE - Sentiamo, sentiamo.

P.M. GIANNINO - Esattamente quello che è successo (sovrapposizione di voci)...

PRESIDENTE - Sentiamo.

C.T. DIFESA BERTOLINO - Allora, all'epoca le lavorazioni venivano effettuate sempre presso la medesima officina. Era possibile tuttavia che determinati componenti provenissero da altre officine.

P.M. GIANNINO - Ecco, esattamente... e cosa succede se un

carro viene riparato da un'officina blu e ha bisogno di un assile che è stato riparato in un'officina verde?

C.T. DIFESA BERTOLINO - In quel caso il componente viene fornito a quell'officina e viene montato presso quell'officina.

P.M. GIANNINO - Ecco, ma chi è che dà l'ordine di... intanto di individuare il pezzo? E una volta individuato il pezzo chi materialmente lo dà all'officina? Chi coordina queste officine, l'officina verde, l'officina blu...?

AVV. MAZZOLA - No, erano le famose domande generali che abbiamo fatto noi e che sono state oggetto di opposizione (sovrapposizione di voci)...

PRESIDENTE - Sono state ammesse, le abbiamo ammesse.

AVV. MAZZOLA - Sì, sì... no, sono le stesse.

P.M. GIANNINO - Se vuole anziché verde e blu, allora...

PRESIDENTE - No, no, va beh, facciamo...

P.M. GIANNINO - Se il carro viene riparato alla Cima in Italia e ha bisogno di un assile che è stato revisionato presso la Jungenthal, e la Jungenthal spedisce l'assile revisionato a Cima...

AVV. FRANCINI - No, ma...

PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci)

AVV. FRANCINI - Il problema... non abbiamo sentito, o siamo noi che non capiamo la domanda e temo che non la capisca forse...

PRESIDENTE - Eh, ma Avvocato Francini...

AVV. FRANCINI - (voce fuori microfono) dobbiamo opporre, Presidente, perdoni, almeno capirla sì.

PRESIDENTE - Ma la prima domanda era chi coordinava e mi sembrava abbastanza semplice.

AVV. FRANCINI - Eh.

PRESIDENTE - Chi coordinava? Chi coordinava questi interventi combinati da aree diverse (sovrapposizione di voci)?

AVV. FRANCINI - Ma è qui il problema, che non sono interventi coordinati, cioè...

PRESIDENTE - Non sono combinati. Chi coordinava gli interventi non co...

P.M. GIANNINO - Se non c'era un coordinamento ci dirà che non c'era un coordinamento.

PRESIDENTE - Però facciamo rispondere, perché così...

C.T. DIFESA BERTOLINO - Posso rispondere... posso tradurre la domanda originaria?

PRESIDENTE - Certo, certo.

C.T. DIFESA BERTOLINO - Allora, in questo caso è un'officina che viene seguita da G.A.T.X. Rail Austria, quindi sarà l'operatore del W.M.T. della G.A.T.X. Rail Austria che farà spedire quel pezzo all'officina. In questo caso si trattava appunto di una sala montata di G.A.T.X. Rail Austria che era solo stata fatta revisionare in Jungenthal.

P.M. GIANNINO - E a che titolo G.A.T.X. Rail Austria, che è la parte blu, aveva potere di disporre l'invio che partiva

da un'officina verde?

AVV. MAZZOLA - Non ho capito la domanda.

P.M. GIANNINO - Perché G.A.T.X. Austria, che abbiamo detto è nella zona blu, poteva inviare un pezzo in un'officina italiana blu facendolo arrivare da un'officina verde? Come faceva?

C.T. DIFESA BERTOLINO - Allora, visto che il pezzo è di proprietà di G.A.T.X. Rail Austria, G.A.T.X. Rail Austria ordina, richiede questa spedizione e il reparto gestione materiali dispone la fornitura del pezzo dall'una all'altra.

P.M. GIANNINO - Grazie.

PRESIDENTE - Ci sono altre domande in controesame? Allora il riesame.

Difesa - Avvocato Ruggeri Laderchi

AVV. RUGGERI LADERCHI - In controesame avrei una domanda. Signor Presidente, avrei una domanda in controesame.

PRESIDENTE - Prego.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Vorrei chiedere, proprio relativamente all'esempio che stavamo facendo, se un'officina nell'area blu richiede una sala da 20 tonnellate, come fanno gli operatori responsabili per l'area blu a individuare la sala da inviare? Concretamente cosa fanno? Quali sistemi informatici utilizzano?

C.T. DIFESA BERTOLINO - Allora, avevamo all'epoca diversi

sistemi informatici. C'era un modulo sale all'interno del sistema Twist, e un modulo carri, sempre all'interno del sistema Twist. Quindi sulla base di questi sistemi noi eravamo in grado, in funzione del tipo di pezzo necessario, di individuare quale fosse la sala che andasse bene per quel tipo di carro e quindi disporre l'invio.

AVV. RUGGERI LADERCHI - La ringrazio. Non ho altre domande.

PRESIDENTE - Domande in riesame? No. Grazie, grazie, buonasera.

TESTE ROM - Prego, prego.

PRESIDENTE - Può andare.

PRESIDENTE - Allora abbiamo Dietrich.

AVV. FRANCINI - Allora, ecco, ora non so il Tribunale che tempi ha, non lo so, manca dieci alle sei.

PRESIDENTE - Nessun problema, nessun problema.

AVV. FRANCINI - Ah, va bene.

PRESIDENTE - Solo due minuti di pausa tecnica, due minuti e poi riprendiamo.

AVV. FRANCINI - Fino a che ora...? Così, perché questi devono rientrare, hanno problemi con gli aerei, così...

P.M. GIANNINO - Presidente, chiedo scusa...

PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci)

AVV. FRANCINI - (sovrapposizione di voci)

P.M. GIANNINO - Prima dell'interruzione è possibile...

AVV. FRANCINI - (sovrapposizione di voci)

PRESIDENTE - Siamo qui, siamo qui.

AVV. FRANCINI - Per capire a che ora voi siete disponibili ad arrivare.

PRESIDENTE - No, noi siamo qui, Avvocato...

AVV. FRANCINI - Eh...

P.M. GIANNINO - Presidente...

PRESIDENTE - Avvocato Mazzola, Avvocato Mazzola...

AVV. MAZZOLA - (voce fuori microfono)

PRESIDENTE - Perché se ne va?

AVV. MAZZOLA - Perché (voce fuori microfono)

PRESIDENTE - Ah. Va bene.

P.M. GIANNINO - Volevamo...

PRESIDENTE - No, pensavo toccasse a lei di nuovo. No, no... va bene.

P.M. GIANNINO - Volevamo sollevare una questione, magari prima della pausa, di irrilevanza del teste residuo. Sarà facilmente visibile dal capitolato di prova, dovrebbe deporre sul sistema finanziario del gruppo, quindi sul sistema di politica finanziaria e di investimenti del gruppo, che ritengo sia di tutto al di fuori del processo e quindi chiediamo la revoca del teste per irrilevanza, alla luce anche delle testimonianze concrete escusse fino ad oggi. Quindi insistiamo per chiedere la revoca del teste rimasto per oggi.

PRESIDENTE - C'è Avvocato Labruna, che non l'abbiamo sentito quasi mai. Prego.

AVV. LABRUNA - Presidente, ovviamente io insisto per ascoltarlo. Come vedrà sono delle questioni che non sono state toccate e sono rilevanti sicuramente per le posizioni dei nostri assistiti. Vi chiedo quindi di ascoltarlo (voce fuori microfono) come società.

PRESIDENTE - Va bene. Due minuti di pausa tecnica, due minuti e riprendiamo.

AVV. FRANCINI - Su questa richiesta del Pubblico Ministero semmai interloquiamo dopo.

(Viene sospeso il procedimento alle ore 17:48)

(Viene ripreso il procedimento alle ore 17:52)

PRESIDENTE - Allora, il Tribunale allo stato non ravvisa la superfluità della prova. Ovviamente faremo a questo punto grande attenzione che si tratti di domande molto molto pertinenti e collegate al capitolato. Allora continuiamo, io continuerei in questo modo per ora, cioè visto così, voi avete già dato però sei ore, sette ore. Allora, Avvocato...

Viene introdotto in aula il Teste:

DEPOSIZIONE DEL TESTE - DIETRICH WOLFRAM

PRESIDENTE - Venga. Gli diamo la formula, per favore, da leggere? Avvocati, il capitolato in senso stretto.

AVV. FRANCINI - (voce fuori microfono)

PRESIDENTE - Allora... no, è vero... allora, vuole leggere?

TESTE DIETRICH - (Dà lettura della formula di rito in lingua tedesca).

PRESIDENTE - Bene. Le sue generalità complete?

C.T. DIFESA BERTOLINO - Mi chiamo Wolfram Dietrich, sono nato il 19/06/1978 a Innsbruck, Austria; sono residente a 1200 Vienna, Austria, Dammstrasse 24/38.

Difesa - Avvocato Labruna

PRESIDENTE - Bene. Possiamo partire, Avvocato Labruna.

AVV. LABRUNA - Buonasera, signor Dietrich. Ci può dire cortesemente per quale società lavora e da quanto tempo?

C.T. DIFESA BERTOLINO - Lavoro per la G.A.T.X. Rail Austria GmbH dal mese di febbraio del 2008.

AVV. LABRUNA - Sinteticamente qual è la sua formazione?

C.T. DIFESA BERTOLINO - Ho studiato Economia e Commercio all'università, dopodiché ho sempre lavorato indicativamente in questo ambito. Ad esempio, il mio primo lavoro era presso la Postbus, che è l'azienda di autobus più grande dell'Austria, in cui ho lavorato nel reparto finanziario e mi sono occupato di reporting, di reportistica. In secondo luogo, come secondo lavoro, per un breve periodo di tempo ho lavorato presso l'azienda di autobus familiare, dei miei genitori, dopodiché sono passato alla ÖBB e lì ho lavorato come assistente della direzione, dopodiché sono passato al dipartimento

finanziario. E dalla ÖBB alla fine sono arrivato alla G.A.T.X. Rail Austria.

AVV. LABRUNA - Perfetto, grazie. Ci può illustrare sinteticamente, senza entrare nel dettaglio, quali sono le funzioni attuali in G.A.T.X. Austria?

C.T. DIFESA BERTOLINO - Dunque, a titolo...

PRESIDENTE - Si avvicini un po' il microfono, per favore. Perfetto.

C.T. DIFESA BERTOLINO - A titolo generale, per quanto riguarda la G.A.T.X... in G.A.T.X. Rail Austria occupo e svolgo una funzione di natura amministrativa in ambito finanziario e appunto in questo ambito ci sono diversi aspetti appunto che vengono gestiti, essendo G.A.T.X. Rail Austria una sorta di holding, avendo una funzione a livello europeo di holding, e quindi come tale questi aspetti di cui si occupa il dipartimento finanziario sono ad esempio questioni di investimenti e di compliance, questioni legate alle assicurazioni e progetti speciali.

AVV. LABRUNA - Attualmente ha le medesime funzioni che rivestiva nel 2008?

C.T. DIFESA BERTOLINO - Gli ambiti sono sostanzialmente identici, sebbene l'azienda nel corso del tempo si sia sviluppata e sia cresciuta e contestualmente a questa crescita si sono evolute anche le mie funzioni, che in tal senso sono divenute più dettagliate e con una maggiore responsabilità.

AVV. LABRUNA - Ci può spiegare molto sinteticamente come era organizzata G.A.T.X. Rail Austria nel 2008 da un punto di vista societario?

C.T. DIFESA BERTOLINO - Dal punto di vista societario, quindi del diritto societario, G.A.T.X. Rail Austria è una affiliata, una controllata della G.A.T.X. Corporation, con sede a Chicago. Lo è ancora adesso nonostante la compagine societaria sia leggermente cambiata nel corso del tempo. G.A.T.X. Rail Austria funge da holding per le società G.A.T.X. europee, quindi ad esempio per la G.A.T.X. Rail Germania e la G.A.T.X. Rail Polonia.

AVV. LABRUNA - E svolgeva anche funzioni operative di noleggio carro in Austria e nei Paesi confinanti, quali Ungheria, Repubblica Ceca o Italia?

C.T. DIFESA BERTOLINO - Sì, oltre alla funzione di holding a livello europeo G.A.T.X. Rail Austria aveva anche una responsabilità di tipo operativo, vale a dire gestiva quei clienti che avevano sede in Austria, oppure nei Paesi confinanti, che erano l'Italia, la Svizzera, l'Ungheria, la Slovacchia, eccetera. Quindi accanto a un'attività prettamente di holding, di cui io mi occupo e in cui io lavoravo e lavoro, c'era una funzione di natura operativa e c'è una funzione operativa di natura geografica per quei clienti che hanno sede nei Paesi che ho citato, e in più la G.A.T.X. Rail Austria aveva anche una responsabilità di natura tecnica nei confronti di

quei carri che venivano mantenuti nelle aree di competenza geografica.

AVV. LABRUNA - Quindi G.A.T.X. Rail Austria tra le società controllate aveva anche officine di manutenzione?

C.T. DIFESA BERTOLINO - Allora, diciamo così, la G.A.T.X. Rail Austria di per sé non possedeva officine di proprietà. Invece le altre controllate di G.A.T.X., ad esempio la G.A.T.X. Rail Germany, aveva una filiale, un'officina affiliata, che era appunto Jungenthal. Oppure ad esempio altre officine di G.A.T.X. in Europa, come Ostróda: Ostróda era parte di G.A.T.X. Polonia. Però per quanto riguarda l'Austria, ripeto, l'Austria non aveva officine di proprietà ma si serviva di officine terze, che potevano essere la Zosch(Bosch?) piuttosto che le officine della ÖBB, o comunque officine che rientravano nell'ambito geografico di competenza dell'Austria. Oppure a volte poteva capitare che venissero utilizzate officine come Ostróda o Jungenthal, se necessario. Però ripeto, noi come Austria non possedevamo officine di nostra proprietà.

AVV. LABRUNA - E quindi la manutenzione dei carri di G.A.T.X. Rail Austria da chi veniva effettuata?

C.T. DIFESA BERTOLINO - Posso chiedere: intende dire i carri noleggiati da G.A.T.X. Rail Austria o che cosa intende per carri concretamente?

AVV. LABRUNA - I carri di proprietà della società Austria.

C.T. DIFESA BERTOLINO - Allora, era una responsabilità - diciamo così - di tipo geografico, vale a dire: a seconda di dove veniva noleggiato il carro, quindi di quale... del mercato a cui veniva noleggiato quel carro, allora la responsabilità della manutenzione era di quei colleghi che erano responsabili di quel mercato o di quell'area particolare. Per cui non era la proprietà ad essere rilevante, dal momento che dei carri di proprietà della G.A.T.X. Rail Austria potevano anche eventualmente essere noleggiati da G.A.T.X. Rail Germania.

AVV. LABRUNA - Perfetto. Io avevo altre domande su questo tema, ma...

PRESIDENTE - Ecco, direi...

AVV. LABRUNA - ...abbiamo già risposto, quindi le supero. Vado direttamente...

PRESIDENTE - Politiche di investimento e questioni finanziarie (sovrapposizione di voci)...

AVV. LABRUNA - Vado direttamente.

PRESIDENTE - Benissimo.

AVV. LABRUNA - (sovrapposizione di voci)

PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci)

AVV. LABRUNA - Vorrei farle qualche domanda su aspetti relativi alle sue specifiche funzioni, in particolare sul tema degli investimenti di cui lei ci ha riferito occuparsi. Di cosa si occupa nello specifico in materia di investimenti?

C.T. DIFESA BERTOLINO - Dunque, ci sono - per così dire - dei progetti di investimento. Ad esempio, diciamo, la G.A.T.X. decide di investire i nuovi mezzi. Allora in questo caso io mi occupo e seguo tutto l'iter autorizzativo dell'investimento, per cui, per così dire, sono io che mi occupo di effettuare i calcoli, di raccogliere i dati, di esaminare i diversi ambiti di investimento, di enucleare le motivazioni per cui l'investimento è vantaggioso. Quindi preparo il tutto in maniera tale che poi a valle gli organismi preposti ad autorizzare l'investimento siano in grado o di autorizzare o di respingere quell'investimento.

AVV. LABRUNA - Perfetto. Nel 2008 ci può riferire quali erano le procedure di approvazione degli investimenti in G.A.T.X. Rail Austria e nel gruppo in generale, se vi erano delle soglie di approvazione particolari?

C.T. DIFESA BERTOLINO - Allora, dipende dall'entità dell'investimento, quindi in funzione dell'entità dell'investimento vi erano diversi organismi preposti per l'autorizzazione del medesimo. Diciamo che per gli investimenti minori - adesso non ricordo più esattamente la soglia, però possiamo dire fino a circa tre o quattro milioni di euro di investimento in nuovi veicoli - l'organismo autorizzativo era in Europa, per cui il direttore generale della Polonia, il direttore generale della Germania, il direttore generale dell'Austria, più

Mansbart, oppure tre di queste persone, erano responsabili di autorizzare o meno quel determinato investimento. Per gli investimenti invece di media entità, diciamo fino a circa dieci milioni di dollari statunitensi, allora in quel caso l'organismo preposto era l'organismo europeo precitato, più due manager americani nominati dalla casa madre G.A.T.X. Corporation. Mentre per gli investimenti di maggiore entità esisteva un cosiddetto G.A.T.X. Investment Committee, costituito da manager statunitensi che in teleconferenza esaminavano la richiesta di investimento e quindi decidevano sull'autorizzazione o meno dell'investimento.

AVV. LABRUNA - Questo iter che lei ci ha descritto era anche relativo agli investimenti in materia di sicurezza? Valeva anche per investimenti in materia di sicurezza?

C.T. DIFESA BERTOLINO - Posso chiedere di spiegarmi che cosa intende per "investimenti nella sicurezza"?

AVV. LABRUNA - Intendo qualsiasi spesa veniva effettuata durante il corso dell'anno in materia di sicurezza sia sulla flotta che sulle officine eventualmente. Se vi era un iter autorizzativo analogo a quello che lei ci ha descritto per gli investimenti di piccola entità, di media e grande entità o di particolare entità.

P.M. AMODEO - Presidente, io chiedo scusa, mi oppongo e insisto nella revoca del teste che ci porta su temi, con tutto il rispetto per il teste ovviamente, assolutamente

lontanissima dal dibattito.

PRESIDENTE - L'obiezione è respinta. Andiamo avanti. C'è un profilo di responsabilità... allora, c'è un profilo di responsabilità dell'ente e c'è un profilo di responsabilità di Mansbart Johannes come amministratore delegato. Sono due questioni sulle quali è inevitabile che ci siano domande. Prego.

C.T. DIFESA BERTOLINO - Allora, sì, anche se devo dire che la mia sfera di competenza riguardava quelli che ho chiamato "progetti di investimento", quindi investimenti proprio in senso economico-aziendale, quindi investimenti nel parco veicoli. Per cui sì, è vero, G.A.T.X. investe e investiva in nuovi veicoli per fare in modo che il parco veicoli fosse sempre giovane e quindi facile anche da noleggiare. Questo è l'obiettivo principale dell'investimento. Questo tipo di investimento soggiace all'iter autorizzativo che ho descritto in precedenza. D'altro canto ci sono le spese per la sicurezza, che sono appunto... rientrano nella normale attività manutentiva, per cui non si tratta, non li considero degli investimenti dal punto di vista economico-aziendale, bensì delle spese che vengono effettuate volentieri nell'ottica della sicurezza. Ricordo ad esempio che l'investimento nei cuscinetti a rullini fu un investimento nell'ambito della sicurezza enorme che per quanto mi riguarda non lo definirei un investimento in

un'ottica pura economico-aziendale, bensì una spesa che rientra nella normale attività manutentiva per cui venivano stipulati contratti in questo senso.

AVV. LABRUNA - Perfetto. Grazie. Lei ha parlato di investimenti definiti "enormi". Ci può dare un dato numerico di questo investimento? Nei cuscinetti a rulli, appunto.

P.M. AMODEO - Presidente, mi oppongo. Ma investimenti in quale campo? Cioè, voglio dire, già...

PRESIDENTE - Ora sta...

P.M. AMODEO - Allora...

AVV. LABRUNA - Nei cuscinetti a rulli, ha specificato.

P.M. AMODEO - Investimenti enormi, ma in quale campo? Nell'attività di ricerca, di progettazione (sovrapposizione di voci)...

AVV. LABRUNA - Nella sostituzione dei cuscinetti a rulli.

P.M. AMODEO - Abbiamo sentito che l'attività di manutenzione non la considera un investimento ma la considera un'ordinaria spesa di gestione, quindi la domanda qual è? Voglio dire, ci allontaniamo sempre di più...

PRESIDENTE - Facciamola più specifica, Avvocato, la domanda.

AVV. LABRUNA - Se ci può riferire a quanto ammonta questa spesa corrente, che lei fa rientrare giustamente negli investimenti in materia di sicurezza, della sostituzione dei cuscinetti a rulli.

P.M. AMODEO - Continuo ad oppormi, Presidente. Il teste ha

escluso che le spese in materia di manutenzione possano essere considerate investimenti. Il teste è un economista, ha spiegato la sua formazione. Ha detto che sono ordinarie spese di gestione che, bontà loro, si accollano, diciamo così, con piacere, ma non si tratta di investimenti.

PRESIDENTE - Sentiamo la...

P.M. AMODEO - Sennò confondiamo il tema della sicurezza, Presidente.

PRESIDENTE - Sentiamo...

AVV. LABRUNA - Presidente...

PRESIDENTE - Sentiamo la risposta, sentiamo la risposta.

C.T. DIFESA BERTOLINO - Concretamente non lo posso quantificare. Posso dire che si è trattato di un programma pluriennale che tuttavia non rientrava nel mio campo di responsabilità specifico. Io ho avuto a che fare con questo programma soltanto marginalmente per il computo dell'Iva, fiscale, quindi... ma di più non posso dire. So che si è trattato di un investimento di svariati milioni di euro, che consisteva nella sostituzione della gabbia dei cuscinetti dall'ottone al poliammide. Di più non so. Ripeto, sono stato coinvolto in questo programma dal punto di vista fiscale. E' stato un programma di cui si è parlato molto in seno all'azienda, un programma pluriennale, però io a parte l'aspetto fiscale non so trattare null'altro.

AVV. LABRUNA - Bene. Tra gli investimenti in materia di sicurezza possiamo includere, come abbiamo ascoltato, anche il processo di ammodernamento della flotta dei carri merci. Ce ne può parlare molto sinteticamente?

P.M. AMODEO - Presidente, mi oppongo.

PRESIDENTE - E' generica.

P.M. AMODEO - Anzi, c'è una premessa assolutamente smentita dal teste e insisto ancora una volta per la revoca. Lo ripeto, ci porta su piani assolutamente lontani dal processo.

PRESIDENTE - Pubblico Ministero...

P.M. AMODEO - Il teste è un economista, fa soltanto investimenti.

PRESIDENTE - Pubblico Ministero...

P.M. AMODEO - Niente sa di sicurezza, se non che sono spese di manutenzione. Ha parlato unicamente dell'Iva. Giriamo sempre attorno a un problema che è lo stesso problema posto mezz'ora fa.

AVV. LABRUNA - Presidente, non mi sembra che abbia detto questo il teste, onestamente.

PRESIDENTE - L'obiezione è già respinta. Invece la domanda che lei ha posto... però la premessa non mi convinceva.

AVV. LABRUNA - Volevo sentire il processo di ammodernamento che la società...

PRESIDENTE - Ce ne parli un po', insomma.

AVV. LABRUNA - Sì.

PRESIDENTE - Se può essere più specifico nella domanda, così anche la risposta diventa più circoscritta, altrimenti...

AVV. LABRUNA - Perfetto. Presidente, esibirei al teste, col permesso del Tribunale, della documentazione di alcuni investimenti effettuati dalla società dal 2008 in poi, anzi uno è del 2006, tra cui vi è anche un investimento in materia di costruzione di carri GPL, un altro è relativo al una sostituzione di un tornio nell'officina Jungenthal, e un terzo è un investimento in materia di un banco per ispezioni a particelle magnetiche. Se l'Avvocato Ruggeri arriva a destinazione...

C.T. DIFESA BERTOLINO - (Traduce).

AVV. LABRUNA - Sono in tedesco con la traduzione in italiano. Volevo chiedere al teste se relativamente all'investimento in cui viene proposto l'investimento per la costruzione di trentadue carri merci di GPL, se la società era solita fare investimenti di questo tipo per giungere a un ammodernamento continuo della propria flotta.

P.M. AMODEO - Presidente, mi oppongo. Ha già detto che la società spendeva, come dice il teste...

PRESIDENTE - Però, Pubblico Ministero...

P.M. AMODEO - ...per l'ammodernamento della flotta. E' la ripetizione di una domanda già fatta.

PRESIDENTE - E' ammessa la domanda. Prego.

AVV. LABRUNA - Grazie. Magari possiamo mostrare questo

documento al teste, se ritiene Presidente, giusto questo indicato come A2 in basso a destra.

C.T. DIFESA BERTOLINO - (Traduce).

PRESIDENTE - (voce fuori microfono) Avvocato Ruggeri, li fa vedere al Pubblico Ministero...

P.M. AMODEO - Chiedo scusa, vogliamo dare atto a verbale...

PRESIDENTE - Avvocato Ruggeri...

P.M. AMODEO - ...di quale documento si tratta, se è stato depositato?

PRESIDENTE - Avvocato Ruggeri...

P.M. AMODEO - Di che si tratta?

PRESIDENTE - ...la stavo invitando a farli vedere al... Prego.

P.M. AMODEO - No, voglio sapere, è stato oggetto di deposito preventivo?

PRESIDENTE - Prego.

P.M. AMODEO - Vale l'opposizione che ho fatto stamattina, Presidente. Quindi io chiedo che sia dichiarato inutilizzabile, perché è acquisito al di fuori dei canali rogatoriali. Fatta questa premessa, il Presidente decida se (sovrapposizione di voci)...

PRESIDENTE - No, li guardi. Non li guarda?

P.M. AMODEO - (sovrapposizione di voci)

PRESIDENTE - Non li guardate. Va bene. Un conto è la sottoposizione e l'acquisizione, un conto è l'utilizzabilità, Pubblico Ministero.

P.M. AMODEO - Per questo Pubblico Ministero è del tutto

inutilizzabile, Presidente.

PRESIDENTE - Allora, diamo atto che vengono esibiti al teste i documenti indicati dall'Avvocato Labruna.

AVV. LABRUNA - Grazie.

C.T. DIFESA BERTOLINO - Quello che vedo davanti a me appunto è una richiesta di investimento per trentadue carri. Vedo ad esempio che ci sono apposte tre firme, una firma è di Mansbart come CEO, la firma di Feindert come direttore generale dell'Austria e la firma di Kogelheide come direttore generale della Germania, per un volume di investimento di circa 3,5 milioni. Viene descritto l'investimento. Vedo appunto il piano dei costi, l'analisi economica. E posso dire che questo è il tipico iter che viene seguito per quanto riguarda soprattutto i carri di trasporto di GPL, che è un ambito in cui sono sempre stati fatti ingenti investimenti fino ad oggi, perché appunto la flotta... la flotta dei carri di GPL rappresenta il tipico ambito di investimento nel momento in cui va ringiovanito il parco macchine. Questi sono dei carri tra l'altro assemblati poi ad Ostróda. Fino ad oggi, come dicevo, sono sempre stati degli investimenti molto cospicui in questo ambito, con l'obiettivo di avere più successo sul mercato offrendo una flotta con materiali particolarmente moderni.

PRESIDENTE - Gli può chiedere se è la prima volta che vede questi documenti o se li conosceva già, li aveva già

visti?

C.T. DIFESA BERTOLINO - No, è quello che io amministro. E' quello che io amministro, quindi conosco questi documenti.

PRESIDENTE - Li conosceva quindi, non è la prima volta.

C.T. DIFESA BERTOLINO - Non li conosco a memoria, però ne ho familiarità, li conosco.

PRESIDENTE - Bene. Prego, Avvocato.

AVV. LABRUNA - Questa politica di ringiovanimento del parco macchine, come lei lo ha chiamato, era tale anche prima dell'incidente di Viareggio?

C.T. DIFESA BERTOLINO - Allora, sì, assolutamente sì, il ringiovanimento della flotta era anche all'epoca un orientamento strategico importante per l'azienda. Come dicevo, l'azienda voleva e vuole avere successo sul mercato e lo può ottenere offrendo ai propri clienti quei materiali di cui loro hanno bisogno. Ci sono sul mercato gruppi internazionali che trasportano oli minerali e che quindi hanno bisogno anche di carri che siano adeguatamente moderni. Come per tutti gli investimenti, a monte di un investimento ci vuole una domanda proveniente dal mercato. Questa domanda particolarmente sensibile... era particolarmente evidente nell'ambito dei carri merci per il trasporto di gas, ma anche ad esempio per il trasporto degli oli minerali in genere o degli oli minerali scuri.

AVV. LABRUNA - Grazie. Un'ultima domanda su questo tema. Lei ha fatto del benchmark sugli investimenti di rinnovamento delle flotte delle società concorrenti? E in questo benchmark - se lei lo ha effettuato - se ci può dire come si situano gli investimenti di G.A.T.X. Austria e di G.A.T.X. in generale in questo settore. Molto sinteticamente però.

PRESIDENTE - In sintesi estrema.

C.T. DIFESA BERTOLINO - Allora, forse bisogna fare una distinzione tra quelle che sono le ferrovie statali rispetto alle società di nolo di carri merci private. Per quanto riguarda le ferrovie statali, in genere possiedono un parco carri più vecchio, mentre se facciamo un confronto tra le società di nolo private esiste un benchmark e possiamo dire che anche i concorrenti hanno pubblicato dei numeri analoghi a quelli di G.A.T.X. per quanto riguarda l'età del parco veicoli. Io stesso ho fatto un benchmark e ho confermato, ho potuto confermare che G.A.T.X. ha un parco veicoli di età analoga a quello della concorrenza. Devo dire però che in alcuni segmenti specifici G.A.T.X. invece possiede un parco più giovane rispetto ai concorrenti. Dal punto di vista geografico diciamo che la flotta di G.A.T.X. Rail Austria, piuttosto che di G.A.T.X. Rail Germania, ha una flotta più giovane rispetto allo stesso settore, rispetto ai concorrenti che operano nello stesso settore.

AVV. LABRUNA - Grazie. Presidente, io salto tutta una serie di domande per motivi di orario. Vorrei andare(?) sul tema compliance qualità, che ovviamente è rilevante per la mia posizione, con alcune domande molto rapide. Lei ci ha detto che si occupa della compliance. Ci vuole parlare sinteticamente di cosa si occupa e a quali controlli sono soggette le società G.A.T.X. Rail Austria e le altre società del gruppo?

C.T. DIFESA BERTOLINO - Dunque, innanzitutto compliance. Compliance significa conformità alle regole, conformità alle norme e in questo ambito abbiamo una parte, un ambito che è obbligatorio, e un ambito che invece è facoltativo. Per quanto riguarda l'ambito obbligatorio, G.A.T.X. Rail Austria è una realtà speciale perché è una controllata di una società statunitense e in quanto tale ha l'obbligo di introdurre i controlli SOX, ai sensi della normativa SOX. Quindi sono io che seguo di audit SOX all'interno della società. Questo da un lato. Dall'altro lato, sono responsabile anche... sono il referente - scusate - di tutti quelli che sono gli audit interni effettuati a titolo facoltativo. Quindi sono anche la persona di contatto, il referente per tutte le questioni ad esempio inerenti all'approvazione del bilancio, alle verifiche fiscali, o comunque a tutti quegli audit interni che sono effettuati a titolo facoltativo.

AVV. LABRUNA - Ci può spiegare sinteticamente - veramente sinteticamente - in cosa consiste la normativa SOX?

C.T. DIFESA BERTOLINO - Dunque, la SOX è la Sarbanes-Oxley Act, che è una legge statunitense che fu emanata negli Stati Uniti a seguito degli scandali delle società americane sui bilanci. Secondo questa legge le società statunitensi, più tutte le loro controllate a livello internazionale, sono obbligate a introdurre all'interno della loro realtà dei sistemi di controlli interni, allo scopo di limitare determinate tipologie di danni. Questi controlli ai sensi della SOX hanno un'enorme importanza, perché ad esempio la società statunitense, la capogruppo, non è in grado di chiudere il bilancio se non ci sono questi controlli SOX. Per me, nel momento in cui io sono passato dalla ÖBB alla G.A.T.X. è stata un'enorme sorpresa vedere quanto fosse diversa la cultura del controllo in G.A.T.X. rispetto a quella invece che ero abituato a vedere in altre realtà, perché proprio per via... sostanzialmente per via della legislazione SOX in G.A.T.X. si doveva controllare parecchie cose e documentare parecchie cose.

AVV. LABRUNA - Quindi è un controllo... possiamo dire che è un controllo ulteriore rispetto a quello... ai controlli previsti per le società concorrenti che operano in Europa, in virtù dell'appartenenza a un azionista americano?

C.T. DIFESA BERTOLINO - Assolutamente sì.

AVV. LABRUNA - Ci può dire - sinteticamente sempre - come funzionano concretamente questi controlli e chi li segue?

P.M. AMODEO - Presidente, mi oppongo. Se vuole spiegare la rilevanza. Si tratta di controlli sul bilancio determinati da una norma federale americana. Allora, voglio dire, questo può essere rilevante nel processo, però vorrei che qualcuno me lo spiegasse per bene.

AVV. LABRUNA - Presidente, forse il Pubblico Ministero...

P.M. AMODEO - Controlli sui bilanci...

AVV. LABRUNA - ...non ha ascoltato bene la risposta. Si tratta di controlli su tutte le procedure operative all'interno...

P.M. AMODEO - Controlli sui bilanci (sovrapposizione di voci)...

AVV. LABRUNA - Su tutte le procedure operative e quindi sui bilanci, e hanno rilevanza sicuramente. A me interessa sapere chi effettua questi controlli e come funzionano concretamente per sostenere la tesi di una procedura corretta e diversificata rispetto alle procedure eseguite in Europa.

P.M. AMODEO - Continuo a ritenere che sia assolutamente irrilevante, Presidente.

PRESIDENTE - Grazie, Pubblico Ministero. E' respinta l'obiezione.

C.T. DIFESA BERTOLINO - Allora, si tratta concretamente della

descrizione dei principali processi operativi di un'azienda, quindi in concreto viene descritto ad esempio il processo di redazione delle chiusure mensili, il processo di scrittura delle fatture, quello che si chiama "lease initiation", quindi il processo di gestione dei noli, l'asset management, (parola incomprensibile) asset management, eccetera. Quindi si tratta della descrizione di questi processi da cui si desumono i rischi collegati all'esecuzione di quel determinato processo. Quindi se un processo viene attuato ne derivano determinati rischi. Per minimizzare questi rischi vengono implementati determinati controlli che la persona responsabile di quel processo è tenuto a fare, è tenuto a fare questi controlli e a documentarli, ad esempio archiviando un documento che riporta la firma a titolo di visto di determinate persone che certificano che quel controllo è stato effettuato. Quindi si tratta di un sistema di controlli continuo, quindi senza buchi, che poi sarà a valle anche sottoposto ad audit.

AVV. LABRUNA - Chi è che... chi è che verifica il rispetto dei requisiti SOX? Esiste una società esterna che effettua queste verifiche?

C.T. DIFESA BERTOLINO - Allora, sì, normalmente è un ente esterno che si occupa di verificare il rispetto dei processi SOX e di controllare che i processi SOX vengano attuati. Negli anni scorsi ci affidavamo ad esempio ad

Eloit. Nel 2008 ad esempio c'è stato un audit SOX molto ampio, che è avvenuto tra l'altro in combinazione con una serie di audit interni facoltativi che noi avevamo effettuato in determinati ambiti, per cui erano degli audit che noi spontaneamente avevamo commissionato e che poi sono stati anche utilizzati dall'ente esterno nell'ambito dei loro audit. Sono dei controlli, delle verifiche che vengono documentate, perché - come dicevo prima - servono alla capogruppo statunitense per chiudere il proprio bilancio. In questo senso è sempre meglio che sia un ente esterno a certificare e confermare la rispondenza ai requisiti SOX.

AVV. LABRUNA - E i controlli esterni sui bilanci da chi erano effettuati?

P.M. AMODEO - Presidente, io mi oppongo ancora. Stiamo andando lontanissimo. Non è un processo...

PRESIDENTE - Pubblico Ministero...

P.M. AMODEO - ...al falso in bilancio.

PRESIDENTE - Pubblico Ministero, però la prego, lei continua ad opporsi però la risposta rimane la stessa.

P.M. AMODEO - Sì, Presidente, ognuno fa il suo lavoro. Lei faccia il suo, io faccio il mio, Presidente.

PRESIDENTE - Ma con molto piacere. Però è bene che le ricordi che lei ha contestato alle società i reati per i quali sono chiamati a difendersi.

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - No, va beh (sovrapposizione di voci)... va bene, proseguiamo.

C.T. DIFESA BERTOLINO - E' la Ernst & Young. Devo dire che Ernst & Young effettua anche di sua sponte dei controlli SOX, proprio per confermare e certificare i bilanci locali.

AVV. LABRUNA - Ci sono anche altri controlli a cui è sottoposta la vostra società, ad esempio da parte di clienti?

C.T. DIFESA BERTOLINO - Allora, sì, anche questo è un tema. Visto che la G.A.T.X. Rail Austria lavora con gruppi internazionali, ad esempio la OMV, per cui periodicamente - adesso non so con quale intervallo - abbiamo dei clienti che vengono da noi perché vogliono farsi confermare loro personalmente il fatto che i partner commerciali con cui lavorano, in questo caso G.A.T.X., siano dei business partner che lavorano in maniera corretta. Ho citato la OMV, ma anche altre aziende che sotto determinati aspetti o a livello generale controllano la nostra azienda. Viceversa, capita anche che sia G.A.T.X. ad effettuare degli audit presso i propri partners.

AVV. LABRUNA - Presidente, a chiusura del mio intervento con il suo permesso esibirei e depositerei un audit fatto da un cliente della società, la Shell, nel 2005, per chiedere al teste se questo è un tipico di audit di

quelli di cui lui faceva riferimento nella sua risposta.

C.T. DIFESA BERTOLINO - (Traduce).

PRESIDENTE - Allora, diamo atto che viene esibito al teste.

Qual è la risposta?

C.T. DIFESA BERTOLINO - Allora, vedo che si tratta di un documento appunto della Shell. Benché il documento risalga a prima del mio arrivo in G.A.T.X., mi sembra che sia un tipico documento in questo senso, da cui si vede che cosa il cliente ha ispezionato, ha guardato e controllato in G.A.T.X. Quindi è il classico documento. Vengono elencati gli ambiti sottoposti ad audit, ad esempio la manutenzione, la gestione delle procedure di emergenza. Non riesco a dire nulla di più preciso, se non che si tratta appunto di un tipico audit effettuato in tal senso.

AVV. LABRUNA - Presidente, io chiedo l'acquisizione della documentazione che ho esibito e depositato e non ho altre domande.

PRESIDENTE - Abbiamo finito? Bene. Vediamo se c'è il Pubblico Ministero che vuole fare...

P.M. AMODEO - (voce fuori microfono)

PRESIDENTE - Nessuna domanda il Pubblico Ministero. Il Tribunale... Sull'acquisizione le parti?

P.M. AMODEO - (voce fuori microfono)

PRESIDENTE - Quindi si riporta alle motivazioni già espresse sull'opposizione. Allora, il Tribunale a sua volta si

riporta alle motivazioni sopra indicate ed acquisisce il documento esibito al teste, unitamente agli altri, tutti i documenti esibiti al teste. Se li recuperiamo. Allora...

AVV. MAZZOLA - Posso chiedere la cortesia al Pubblico Ministero, scusandomi in anticipo per la mia negligenza, se può fornirmi gli estremi della sentenza della Corte di Cassazione sulla rogatoria?

P.M. AMODEO - (voce fuori microfono)

AVV. MAZZOLA - Non ho sentito.

PRESIDENTE - Dice che a quest'ora non sa...

P.M. AMODEO - A quest'ora non saprei neanche come mi chiamo. Allora, se domani...

AVV. MAZZOLA - Mi scuso doppiamente se...

P.M. AMODEO - No, mi perdoni Avvocato, lei è gentilissima ed io lo sono altrettanto. Se lunedì mi fa un colpo di telefono, perché domani e dopodomani saremo qui a dare un'occhiata al plastico, se lunedì mi fa un colpo di telefono gliela do.

AVV. MAZZOLA - Volentieri.

P.M. AMODEO - Va bene.

AVV. MAZZOLA - Va bene. Grazie mille.

PRESIDENTE - Allora...

P.M. AMODEO - (voce fuori microfono) la tempestività, ma (voce fuori microfono)...

PRESIDENTE - Allora, il Tribunale quindi rinvia il processo al

13 gennaio 2016, come ben vi ricordate, per proseguire con il controesame del professor Bruni, consulente, poi esame e controesame, se ce la facciamo, Giglio sicuramente, e poi De Iorio ce lo teniamo di riserva. Avvocato D'Apote, si ricorda? 13 gennaio. Bene. E il 20 poi seguiamo con i tedeschi e quindi le interpreti per il 20 sono... 20 gennaio. Grazie e buone feste.

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: 267208

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

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

SPADON SIG.RA MIRELLA - Trascrittrice

Ticket Udienza n° 54026

ID Procedimento n° 188591