



**TRIBUNALE DI LUCCA
RITO COLLEGIALE SEZIONE PENALE**

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

DOTT. AMODEO GIUSEPPE DOTT. GIANNINO SALVATORE
Pubblico Ministero

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

VERBALE DI UDIENZA REDATTO IN FORMA STENOTIPICA

PAGINE VERBALE: n. 228

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

A CARICO DI: ANDRONICO SALVATORE + 40

UDIENZA DEL 24/06/2015

LU0010 POLO FIERISTICO

Esito: RINVIO AL 08 LUGLIO 2015 ORE 09.30

Caratteri: 319666

INDICE ANALITICO PROGRESSIVO

QUESTIONI PRELIMINARI.....	3
ORDINANZA.....	25
DEPOSIZIONE DEL TESTE – AZZENA BRUNO.....	27
Parte Civile – Avvocato Maffei.....	28
DEPOSIZIONE DEL TESTE – TIENGO CESARE	36
Parte Civile – Avvocato Maffei.....	37
DEPOSIZIONE DEL TESTE – CHIOVELLI ALBERTO.....	45
Parte Civile – Avvocato Dalla Casa	46
Parte Civile – Avvocato Pedonese.....	68
Parte Civile – Avvocato Bagatti.....	73
Parte Civile – Avvocato Bartolini.....	98
Parte Civile – Avvocato Dalle Luche.....	138
Pubblico Ministero.....	148
Difesa – Avvocato Ruggeri Laderchi.....	184
Difesa – Avvocato Stile.....	195
Difesa – Avvocato Stortoni	206
Difesa – Avvocato D’Apote.....	209
Difesa – Avvocato Verlucca Raveri.....	211
Difesa – Avvocato Siniscalchi.....	214
Parte Civile – Avvocato Bartolini.....	216
Parte Civile – Avvocato Bagatti.....	221
Parte Civile – Avvocato Dalle Luche.....	224
Difesa – Avvocato Manduchi.....	226

**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 24/06/2015**

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 -

QUESTIONI PRELIMINARI

PRESIDENTE - (Il Presidente fa l'appello). Allora, abbiamo detto tutto. Prima di dare lettura di una ordinanza, l'ingegner Chiovelli c'è? Buongiorno. Il dottor Azzena? Buongiorno. Il dottor Tiengo? Buongiorno. Il dottor Pittoni?

AVV. MAFFEI - Non è presente. Probabilmente rinunciamo.

PRESIDENTE - Va bene.

AVV. MAFFEI - Anzi, mi corregge l'Avvocato Carboni, abbiamo già rinunciato.

PRESIDENTE - Benissimo. Quindi diamo atto della rinuncia, che viene ribadita, già effettuata - infatti leggo - all'udienza del 10 giugno 2015. Benissimo. Allora, facciamo accomodare all'esterno l'ingegner Chiovelli e i consulenti, se vogliono. No, i consulenti possono anche

restare, non è quello il problema.

AVV. MAFFEI - Presidente, mi perdoni. Ancora l'Avvocato Carboni mi fa presente che i due medici non sono consulenti.

PRESIDENTE - Non sono consulenti.

AVV. MAFFEI - Sono testimoni.

PRESIDENTE - Allora per cortesia vi accomodate fuori, all'esterno.

AVV. MAFFEI - Sì, certamente. Vi chiamiamo subito.

PRESIDENTE - Allora...

AVV. BAGATTI - Buongiorno, signor Presidente. Vorrei dare atto della mia presenza, Avvocato Andrea Bagatti, con un po' di ritardo, mi scusi.

PRESIDENTE - L'Avvocato Bagatti è presente. Allora, con riferimento alle eccezioni, alle richieste di cui all'udienza del 17 giugno 2015 il Tribunale...

AVV. SCALISE - Se l'ordinanza si riferisce alla nota del Pubblico Ministero depositata all'udienza del 17 giugno intenderei interloquire prima che il Tribunale prenda decisioni su quella nota.

PRESIDENTE - Vuole dirci qualcosa in ordine alla memoria...

AVV. SCALISE - Sì.

PRESIDENTE - ...depositata dal Pubblico Ministero?

AVV. SCALISE - Esatto. Se il Tribunale deve prendere un'ordinanza, come sollecitato dal Pubblico Ministero, su quella memoria, intenderei interloquire.

PRESIDENTE - Facciamo che prima leggiamo l'ordinanza e lei vede se l'ordinanza...

AVV. SCALISE - Credo...

PRESIDENTE - ...così, la soddisfa.

AVV. SCALISE - No, credo che prescinda...

PRESIDENTE - Vuole interloquire subito sulla memoria?

AVV. SCALISE - Credo che... credo che prescinda dall'ordinanza del Tribunale. Poi le ordinanze saranno sempre revocabili, quindi poi deciderà il Tribunale. Però volevo soltanto, se il Tribunale me lo consente volevo da parte del Collegio un chiarimento, e cioè il chiarimento è questo: volevo sapere se le nostre udienze vengono videoregistrate.

PRESIDENTE - Vengono videoregistrate?

AVV. SCALISE - Videoregistrate.

PRESIDENTE - Registrate sicuramente.

AVV. SCALISE - E c'è anche una registrazione video?

PRESIDENTE - Non le so dire fino a quando e per quanto tempo sia accaduto, interna, una registrazione interna per... non le so rispondere.

AVV. SCALISE - No, perché la curiosità che ho ora, curiosità e anche l'esigenza difensiva che ho è di sapere se esiste questa videoregistrazione e se viene messa a disposizione delle parti.

PRESIDENTE - Ho capito. Poi?

AVV. SCALISE - Questo perché, signor Presidente, il Pubblico

Ministero nella memoria che ha depositato, nell'ultimo capoverso della memoria, che voi immagino avrete ben presente, scrive che produce la riproduzione video (fotogramma dell'udienza del 10 giugno 2015). Allora vorrei sapere, dal Tribunale o dal Pubblico Ministero, da dove proviene questa registrazione video dell'udienza.

P.M. GIANNINO - Posso chiarirlo subito. È il verbale fonoregistrato che riprende lo schermo su cui vengono proiettate le immagini in udienza. Niente di più.

AVV. SCALISE - Se è fonoregistrato non credo che riprenda...

P.M. GIANNINO - Video e fonoregistrato, certo. C'è una telecamera, credo della regia giù in fondo, che riprende sistematicamente lo schermo, altrimenti come potremmo rivedere le immagini che commentiamo in udienza? Non vedo come potrebbe essere diversamente.

AVV. SCALISE - No, Presidente, io credo che se ci fosse una situazione del genere mi pare che sia una situazione in evidente contrasto con quella che è l'ordinanza del Tribunale che vietava le videoriprese alla stampa, ma le video...

PRESIDENTE - Alla stampa.

AVV. SCALISE - Certamente, alla stampa, ma di queste videoriprese doveva essere messa al corrente anche la Difesa, in modo che la Difesa, ove ne avesse avuto necessità, potesse chiedere copia di queste eventuali riprese fatte nell'aula di udienza, dello schermo che

viene utilizzato per le slide che vengono proiettate.

P.M. GIANNINO - Vengono...

PRESIDENTE - Sì, ma qual è... qual è la sua richiesta?

AVV. SCALISE - Dunque, la mia richiesta è questa...

PRESIDENTE - L'ordinanza ovviamente del Tribunale si riferisce esclusivamente alle videoriprese non consentite ai mezzi di informazione e alla stampa.

AVV. SCALISE - Sì, però se...

PRESIDENTE - ...e il divieto di pubblicità televisiva.

AVV. SCALISE - Come vede io le ho fatto...

P.M. GIANNINO - Posso chiarire? Chiedo scusa se vi interrompo. Sono riprese che riprendono solo... e vengono sistematicamente ogni mercoledì o... insomma, sistematicamente depositate in cancelleria in un hard disk.

AVV. STILE - Insomma, Presidente, prendiamo atto... io prendo atto di quello che dice il Pubblico Ministero, però non è possibile che fino ad oggi noi non abbiamo saputo niente di questo e non lo sapeva neanche il Tribunale, per la verità.

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

AVV. STILE - E' una cosa...

PRESIDENTE - No, no, no, no. Vi ho detto che...

AVV. SCALISE - Nemmeno lei lo sapeva all'inizio, gliel'ho chiesto io stesso.

PRESIDENTE - Vi ho detto che all'inizio c'era questo...

all'inizio c'era un sistema di riprese interno, c'era un sistema di riprese interno. Del resto, se vi ricordate, all'inizio venivate sistematicamente proiettati voi, non vi vedevate, ma venivate sistematicamente proiettati sugli schermi, perché c'era una ripresa interna. Poi ad un certo punto si è interrotta questa ripresa interna quando sono partite le proiezioni delle slide durante gli esami incrociati. Quindi che ci sia... che c'è stato sicuramente un sistema di videoregistrazione interna iniziale, questo lo so. Poi ci vuole pochissimo per verificare fino a quando è andata avanti. Deduco, da quanto dice il Pubblico Ministero, che non hanno mai smesso. Abbiamo il tecnico lì, in tre secondi lo verificiamo.

AVV. SCALISE - Va beh, però...

PRESIDENTE - Ma sul piano procedurale...

AVV. SCALISE - Rimane il fatto che...

PRESIDENTE - ...che cosa vi...

AVV. SCALISE - Rimane...

PRESIDENTE - ...che cosa vi lascia perplessi?

AVV. SCALISE - Rimane il fatto che lei ha più volte ripreso anche dei colleghi che scattavano foto allo schermo...

PRESIDENTE - Non c'è dubbio.

AVV. SCALISE - ...allo schermo per fissare delle diapositive che venivano riprese, e oggi ci troviamo di fronte ad una videoripresa dell'udienza, della quale la Difesa non è

assolutamente a conoscenza e che viene utilizzata dal Pubblico Ministero all'interno di una memoria per documentare un passaggio delle slide di questo Difensore che ancora non sono state depositate agli atti del Tribunale. Francamente non mi sembra - come dire - una limpida e corretta utilizzo di questa videoripresa, della quale - ripeto - nessuno di noi era a conoscenza, perché se lo avessimo saputo dalla prima udienza ognuno di noi, anche nel corso dei controesami o degli esami dei consulenti delle altre Parti, avrebbero avuto interesse a chiedere le videoriprese di quegli esami, perché quegli esami ovviamente avrebbero con ciò consentito di preparare ancora meglio il controesame dei consulenti. Francamente mi sembra che questo avvenga con un'aperta violazione del diritto della difesa. In ogni caso, per quello che riguarda la memoria depositata dal Pubblico Ministero, al di là dei toni e degli aggettivi utilizzati dal Pubblico Ministero, che però qualificano la memoria stessa e quindi non intendo fare polemica sugli aggettivi che sono stati utilizzati, non posso non ribadire al Tribunale l'orientamento della Corte di Cassazione - e mi riferisco soprattutto alla Sezione Prima, numero 19937 del 2010 - che ha dato una interpretazione autentica e precisa di quello che è il controesame che deve fare il difensore e di quelle che sono le domande suggestive che il difensore è autorizzato a fare nel corso del

controesame. Ora, che il Pubblico Ministero si sia lamentato di domande suggestive con una memoria, ergendosi a paladino e difensore del consulente della Parte Civile, la cosa si commenta da sé. Il problema è che non solo io posso fare domande suggestive, ma il codice mi autorizza e mi legittima a fare domande suggestive, e quelle domande servono a capire se quel teste, o quel consulente, è preparato o è venuto qui a raccontarci una storiella intorno alla quale poi gli mancano degli elementi tecnici. Io ho preparato una memoria in relazione a quanto sostenuto dal Pubblico Ministero, anche con riferimento a quella slide che ha - come dire - prodotto traendola da un filmato che, dice il Pubblico Ministero, esiste, ma noi ne sconosciamo l'esistenza e quindi per noi non esiste nessun filmato dell'udienza e quella ripresa è una ripresa certamente non autorizzata dal Tribunale, il quale, ripeto, ha ripreso in aula chiunque abbia fatto foto o riprese del video. E mi riporto alla richiesta che io faccio nella memoria, chiedendo il rigetto delle istanze fatte dal Pubblico Ministero, perché francamente a me sembra che...

PRESIDENTE - Ci vuole spiegare(?), perché secondo me c'è una questione che...

AVV. SCALISE - Prego, mi dica.

PRESIDENTE - ...preliminare sulla quale... quali sarebbero secondo lei le richieste che fa il Pubblico Ministero e

sulle quali il Tribunale dovrebbe pronunciarsi?

AVV. SCALISE - Scusi, il Pubblico... "chiede al Collegio" - dice il Pubblico Ministero - "di limitare ove possibile l'uso di immagini con elementi aggiunti non dall'autore di quelle immagini; si chiede al Collegio di limitare l'utilizzo di immagini appositamente scelte"...

PRESIDENTE - Ma è una...

AVV. SCALISE - ..."tra quelle meno"... sono delle richieste che il Pubblico Ministero fa al Collegio.

PRESIDENTE - Ma sono tutte... sono tutte questioni, perciò le dicevo se lei avesse avuto la pazienza, sono tutte questioni che il Tribunale non ha nemmeno preso in considerazione, per un motivo semplice, perché attengono alla modalità di escussione di esame e controesame del teste. Quindi saranno oggetto di apposite opposizioni...

AVV. SCALISE - Stavo concludendo dicendo...

PRESIDENTE - ...di volta in volta.

AVV. SCALISE - Stavo concludendo dicendo che le richieste del Pubblico Ministero vanno disattese, anche perché esiste la possibilità di opporsi alle domande e di volta in volta il Tribunale avrà modo di valutare.

PRESIDENTE - E' una...

AVV. SCALISE - Comunque ho preparato, Presidente, per tenere fede a quello che è l'impegno che ho assunto nel corso del controesame dell'ingegner D'Errico, una brevissima memoria che contiene anche tutte le slide che io ho

proiettato nel corso del controesame, e contiene nuovamente l'indicazione che quella figura che era stata da me proiettata in parallelo con il frame del filmato tratto dalla consulenza dell'ingegner D'Errico è una figura che è tratta da una consulenza dell'ingegner Toni che è stata depositata in atti. Nella memoria che deposito do anche una spiegazione tecnica e do al Tribunale anche la possibilità di capire qual era lo scopo delle domande che io ho fatto, qual era l'obiettivo che intendevo raggiungere e come questo obiettivo è stato raggiunto nel corso di quel controesame. Deposito la memoria, ne consegno copia... ne ho due copie, ne consegno una copia alle Parti Civili e una all'Ufficio del Pubblico Ministero.

PRESIDENTE - Quindi ribadiamo che le memorie possono essere depositate fin quando volete, fino alla discussione, potete depositarne anche una al giorno tutti voi e le altre Parti nulla possono opporre a fronte del deposito di memorie. Poi dell'uso che il Tribunale farà di queste memorie, ovviamente è un apprezzamento che, come sapete, è rimesso alla discrezione del Tribunale. Avvocato D'Apote, voleva aggiungere qualcosa?

AVV. D'APOTE - Sì, vorrei aggiungere qualcosa, perché la questione che è stata posta vorrei che venisse chiarita meglio. Cioè, lei ha detto un attimo fa, giustamente, che all'inizio si sapeva che in un'altra sala c'erano delle

visioni. C'è una differenza concettuale fondamentale fra la visione del frame del filmato in diretta, diciamo così, e la sua registrazione. Allora, rispetto a questo punto io chiedo di sapere chi ha disposto la registrazione, chi la paga, perché è giusto lo spunto che è stato dato un attimo fa, cioè perché mai tanto affannarsi sulla individuazione di foto, frame e simili... nel corso degli esami e dei controesami, se tanto avevamo tutto registrato lì? Che senso ha "individui... mi dica, Avvocato, o signor Pubblico Ministero, il numero della foto, la sua collocazione, da dove viene"? E' tutto lì. Allora a me interessa sapere se questo provvedimento che dispone la registrazione, e non può non esserci, o formale o informale, per la semplice e perspicua ragione che ho poc'anzi detto, e cioè che vanno pagate queste cose, quindi qualcuno le deve pagare. Allora io voglio sapere chi ha deciso. Io ho la sensazione - più o meno ammessa un attimo fa dal Pubblico Ministero - che questa sia stata una decisione del Pubblico Ministero.

P.M. GIANNINO - No.

AVV. D'APOTE - Cioè...

PRESIDENTE - Assolutamente...

AVV. D'APOTE - Nel senso che il Pubblico Ministero l'ha rivendicata, ha rivendicato...

P.M. GIANNINO - (voce fuori microfono)

PRESIDENTE - Assolutamente...

P.M. GIANNINO - Assolutamente no.

PRESIDENTE - Assolutamente no.

P.M. GIANNINO - Se ne è parlato mille volte.

PRESIDENTE - Assolutamente no.

P.M. GIANNINO - Ma come si permette? Ma io...

PRESIDENTE - Assolutamente no.

P.M. GIANNINO - Boh, non c'è proprio più pudore.

P.M. AMODEO - (voce fuori microfono)

PRESIDENTE - Assolutamente no, Avvocato D'Apote, è fuori strada.

AVV. D'APOTE - Cioè, se sono...

PRESIDENTE - E' fuori strada.

AVV. D'APOTE - Se sono fuori strada devo semplicemente capire...

PRESIDENTE - E' fuori strada.

AVV. D'APOTE - Allora, se sono fuori strada, come è possibile naturalmente, perché in una situazione del genere non si possono fare altro che delle deduzioni o delle immaginazioni, debbo allora capire però di nuovo: primo, perché si chiedesse contezza nel corso di un esame videoregistrato...

PRESIDENTE - Quello che...

AVV. D'APOTE - Eh, la prima cosa, la prima...

PRESIDENTE - Avvocato, è evidente che uno può leggere le carte o può eventualmente guardare il video, ma non è detto che

deve farle entrambe le cose, per forza.

AVV. D'APOTE - E la seconda... è la seconda è perché, trattandosi di videoregistrazione, che ha una sua disciplina formale nel Codice di Procedura Penale, perché non sono state depositate.

(più voci sovrapposte)

P.M. GIANNINO - Sono tutte... posso? Sono tutte depositate in cancelleria dalla prima udienza all'ultima.

AVV. STILE - No, chiedo scusa, Presidente...

P.M. GIANNINO - Insieme alle trascrizioni esistono anche - e non vedo come potrebbe essere diversamente in un processo in cui discutiamo di immagini a video - si è anche discusso diverse volte a verbale, in questa sede, al microfono, registrato, di come rendere nel miglior modo possibile e nel miglior modo intellegibile il verbale di udienza, rendendolo cartaceo unitamente alle immagini che scorrevano nel video e venivano... io mi ricordo benissimo di aver posto anche questa questione, di come il verbale sarebbe... si sarebbe dovuto rendere nel miglior modo possibile intellegibile, e si è detto espressamente "non basterà leggere le trascrizioni, perché durante le udienze e durante gli esami vengono proiettate immagini a video, tant'è che il verbale sarà composto dalle trascrizioni e dalle immagini che vengono riprese nel mentre vengono mandate a video durante gli esami".

PRESIDENTE - Pubblico Ministero, perfetto. Avvocato Stile, però non ci perdiamo su questa questione che mi sembra davvero...

AVV. STILE - No, io... no, no, Presidente...

PRESIDENTE - ...di poco momento.

AVV. STILE - Mi perdoni, ma non tanto secondo me. Comunque sia tempo non ne faccio perdere, non è mia abitudine.

PRESIDENTE - No, no...

AVV. STILE - No, vorrei dire semplicemente questo: uno, noi abbiamo sempre... mi sono rivolto alla collega Giorgi, che ha la delega da parte nostra per procurarci tutte le... tutto quello che c'è, avere tutto; l'Avvocato Giorgi mi ha confermato, cosa di cui peraltro ero certo, che di queste videoregistrazioni non c'è nulla in cancelleria, non c'è nulla nonostante le nostre richieste. Questo sia un punto chiaro.

PRESIDENTE - Questo... no, questo è un altro discorso.

AVV. STILE - No, è un altro discorso nel senso che non sono state messe a disposizione della Difesa, Presidente. Perciò...

PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci)

AVV. STILE - Perciò il discorso è a monte. E questo secondo me va verificato perché comporta una posizione diversa delle Parti che naturalmente non è accettabile.

PRESIDENTE - Va bene.

AVV. STORTONI - Presidente, mi associo a questa richiesta,

spendendo non più di quattro parole. Allora, la videoregistrazione è la creazione di un documento, che è il documento videoregistrato. Allora, noi chiediamo di sapere - e lo verificheremo oggi stesso - se è vero o non è vero che in cancelleria sono state depositate tutte le videoregistrazioni udienza per udienza, cosa che non ci consta assolutamente, e quindi questa... anche perché questa verifica io le chiedo, signor Presidente, lei è... il Collegio è titolare di questo potere, oltre che della polizia dell'udienza, anche della situazione documentale che riguarda il Tribunale. Se questa registrazione è stata fatta non da una parte, ma è stata fatta diciamo con l'autorizzazione del Tribunale, o comunque non da una delle parti, allora questo lei può dire, può chiedere immediatamente in cancelleria se è vero che esiste questa documentazione. Perché i casi sono due: o questa documentazione è stata creata e riversata nel fascicolo del dibattimento, e quindi è in Tribunale e è in cancelleria, ed era in cancelleria volta per volta fin dall'inizio, e allora veramente mi stupisco e mi batto il petto per essere stato così poco diligente da non accorgermi, anche tramite i colleghi, che vi erano questi documenti in cancelleria, udienza per udienza, e siamo alla ventesima udienza; o questa registrazione è stata fatta non so bene da chi, ma è stata solo nella disponibilità del Pubblico Ministero, e che sia nella

disponibilità del Pubblico Ministero è indubbio perché in quella memoria c'è scritto "fotogramma X della registrazione". Allora su questo punto bisogna fare chiarezza. Non è una questione di poco conto, non è una questione di poco conto perché quale è l'utilizzabilità di questa documentazione? Chi l'ha autorizzata? Ci vuole chiarezza assoluta su questo, è un fatto estremamente delicato, se lei mi consente. Noi vorremmo sapere quali sono i dati di fatto e il primo dato di fatto, che solo il Tribunale può dirci, o il cancelliere in quanto titolare dell'ufficio, se è vero o non è vero che esistono queste registrazione udienza per udienza.

PRESIDENTE - Va bene.

AVV. GIORGI - Presidente, mi perdoni ma...

P.M. GIANNINO - Posso aggiungere...

AVV. STORTONI - E ovviamente se vi è stato un provvedimento o che l'ha disposto o che l'ha autorizzato. Questo credo che sia nel nostro diritto di saperlo.

P.M. GIANNINO - Posso aggiungere soltanto una cosa, Presidente?

PRESIDENTE - C'era l'Avvocato Giorgi.

AVV. GIORGI - Sì, Presidente, mi perdoni.

P.M. GIANNINO - No, solo per un chiarimento che può servire anche all'Avvocato Giorgi. Mi permette? Chiedo scusa. Tutte le volte che lei interrompe l'udienza per pochi secondi per consentire alla regia di riprendere la

registrazione dell'udienza a cosa serve se non per consentire di ripartire con (sovrapposizione di voci)?

AVV. STORTONI - Ma noi abbiamo saputo fino a questo momento che quella era una registrazione uditiva, la registrazione delle deposizioni. Io almeno apprendo, ma non credo soltanto io, noi siamo venti avvocati, non so quanti, io chiedo agli altri diciannove se qualcuno di loro, perché può essere un mio... una mia negligenza, ma se è una negligenza di venti persone, Presidente, lei mi dirà, non mi potrà negare che è una cosa un po' più delicata. Allora, noi abbiamo sempre saputo che venivano registrate, tanto è vero che ci sono le trascrizioni, che noi diligentemente dopo ogni udienza prendevamo e ci studiavamo. Nessuno di noi fino adesso ha saputo che esistesse una videoregistrazione depositata in cancelleria. Ma il punto è: è vero o non è vero che c'è depositato in cancelleria fin dalla prima udienza questo e quale provvedimento, se vi è un provvedimento, o non vi è? Questo credo che sia nostro diritto di sapere.

PRESIDENTE - Certo, non c'è dubbio. Avvocato Giorgi.

AVV. GIORGI - Sì. No, Presidente, essendo... essendo il mio studio tutte le settimane in cancelleria, unitamente allo studio del professor Padovani e dell'Avvocato Francini, possiamo dire che quando andiamo a fare copia dell'intera udienza, dell'intera udienza, nel faldone di udienza non vi è mai, mai, una memoria che contenga una

videoregistrazione. Se poi sia tenuta altrove, certo nel faldone di udienza quando andiamo a fare copia di tutto non esiste un hard disk che contenga la videoregistrazione.

PRESIDENTE - Quindi, Avvocato Giorgi...

AVV. GIORGI - Ma al di là di questo quello che volevo dirle è esattamente questo: cioè, la videoregistrazione è una forma di verbalizzazione.

PRESIDENTE - Certo.

AVV. GIORGI - Come tutte le forme di verbalizzazione deve avere un provvedimento che la dispone. Ora, questo provvedimento che dispone la videoregistrazione a me non risulta sia presente nel fascicolo del dibattimento, non credo neanche ai colleghi e quindi senz'altro la mia richiesta è di poterne avere visione immediatamente e che il Tribunale verifichi che nel fascicolo del dibattimento volta volta, udienza per udienza, sia stato depositato questo hard disk contenente la videoregistrazione.

PRESIDENTE - Quindi, Avvocato Giorgi... Avvocato Giorgi, lei, ho capito, abbiamo capito, lei quindi è andata in cancelleria, ha chiesto copia...

AVV. GIORGI - Tutte le settimane.

PRESIDENTE - Ed ha chiesto copia di queste videoregistrazioni e le sono state negate?

AVV. GIORGI - No. Non posso aver chiesto copia di videoregistrazioni...

PRESIDENTE - Ah.

AVV. GIORGI - ...che nessuno sapeva che esistessero.

PRESIDENTE - Che esistessero. D'accordo.

AVV. GIORGI - Atteso che non è stata data lettura, né messo a verbale in questo procedimento, che vi fosse un tipo di verbalizzazione tramite la videoregistrazione. Se a verbale fin dall'inizio del dibattimento fosse risultato che si procedeva a verbalizzazione con una videoregistrazione io lo avrei richiesto. Ma non risulta, no, non risulta agli atti del dibattimento...

PRESIDENTE - D'accordo.

AVV. GIORGI - ...un provvedimento di tal fatta. Quindi io credo che il problema sia a monte.

PRESIDENTE - Bene. Prendiamo atto.

AVV. GIORGI - Nell'assenza di un provvedimento autorizzativo.

PRESIDENTE - Prendiamo atto. Registriamo le vostre richieste. Faremo anche le adeguate e ulteriori verifiche.

AVV. FRANCINI - Solo per...

PRESIDENTE - Avvocato Francini, tanto...

AVV. FRANCINI - No, no, solo... solo perché... no, no, solo...

PRESIDENTE - ...tanto lo faremo lo stesso. Prego.

AVV. FRANCINI - Certo, no, no, solo per il verbale, perché sia verbalizzato il nostro assenso alle valutazioni della collega Giorgi e quindi le stesse richieste.

PRESIDENTE - Vi associate, va bene.

AVV. FRANCINI - Grazie.

PRESIDENTE - Possiamo spegnere i telefoni. Grazie.

AVV. GIORGI - Presidente, mi perdoni, ma non potremmo sapere subito se esiste... se ora stiamo videoregistrando?

PRESIDENTE - Avvocato...

AVV. GIORGI - Se esiste un provvedimento di questo tipo e quindi ora in questo momento io vengo ripresa? Ecco...

PRESIDENTE - Avvocato...

AVV. GIORGI - ...questo chiedo io.

PRESIDENTE - Alla prossima... alla prossima pausa o alla prossima udienza faremo questa verifica. Ora l'esigenza è di andare oltre.

AVV. SCALISE - Scusi, Presidente, ma non è un...

AVV. GIORGI - No...

AVV. SCALISE - ...non è un provvedimento del Tribunale?

PRESIDENTE - No, ma ora...

AVV. SCALISE - Ma non dovrebbe essere un provvedimento del Tribunale? Il Tribunale dovrebbe sapere se ha fatto un provvedimento con il quale ha autorizzato...

PRESIDENTE - Eh, certo...

AVV. SCALISE - ...le videoriprese del processo.

PRESIDENTE - Eh, certo (sovrapposizione di voci).

AVV. SCALISE - E quindi se c'è un provvedimento ci dica il Tribunale quando è stato fatto (sovrapposizione di voci).

PRESIDENTE - Avvocato, ma la decisione(?) dell'udienza la stabiliamo noi. Si accomodi pure. Avrà il provvedimento,

se c'è. Facciamo una verifica ovviamente prima di risponderle, verificheremo sulla data dell'eventuale provvedimento, verificheremo se c'è, verificheremo tutto quanto è in cancelleria, se c'è o non c'è, per dare una risposta globale.

AVV. STORTONI - Presidente, però...

PRESIDENTE - Senza però con questo intralciare il corso ordinario, lo svolgimento...

AVV. STORTONI - Non è questione di intralciare, però noi ci troviamo...

PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci)

AVV. STORTONI - Adesso ci accingiamo a fare un atto istruttorio, dibattimentale, importante, come sono tutti.

PRESIDENTE - Eh.

AVV. STORTONI - Questo atto viene registrato o non viene registrato? Perché questo è il punto. Qui non è il problema che se ci sono queste registrazioni vengano adesso riversate. Qui ci sono state, se è vera questa situazione, come pare, perché è evidente che il P.M. queste registrazioni le ha avute e noi no, si tratta da un lato di vedere che per molte udienze noi non abbiamo potuto disporre di questo materiale, di questa documentazione, di cui ha disposto il Pubblico Ministero. E questo è un problema, per cui non si può sanare mettendole dentro adesso. Vogliamo sapere come sono andate le cose, perché l'utilizzazione di un documento di

quel genere ha una rilevanza processuale e incide sulla formazione della prova. La questione è preliminare e credo che sia facile accertarlo, perché basta chiedere al cancelliere "ci sono queste cose o non ci sono"? Il provvedimento l'avete fatto voi, sapete se l'avete fatto o no. Perché altrimenti noi perpetuiamo una situazione, che invece magari è perfettamente regolare, non lo so, non faccio illazioni. Ma è preliminare, perché adesso noi cominciamo e continuiamo a fare atti istruttori importanti. Credo che sia nostro diritto sapere in quale regime di documentazione della prova si svolge questa acquisizione probatoria.

PRESIDENTE - Allora, cinque minuti di sospensione.

AVV. DE PRETE - Presidente scusi, Avvocato De Prete... va beh.

(VIENE SOSPESO IL PROCEDIMENTO)

PRESIDENTE - Ci siamo tutti? Allora, vi confermiamo che vi è un'attività di videoregistrazione che prosegue anche alla... quindi dicevamo, un'attività di videoregistrazione che si protrae, è già autorizzata fin dalla prima udienza per consentire al pubblico che attendeva all'esterno la visione del processo ove non vi fosse stato spazio sufficiente all'interno di questa aula, quindi fu autorizzata questa attività fin dalla primissima udienza; oggi prosegue l'attività medesima. Il Tribunale si riserva di effettuare verifiche circa il

deposito invece dei supporti contenenti la videoregistrazione in cancelleria e su questo sarete ovviamente informati, ed anche eventualmente su eventuali dinieghi o rifiuti di consegnare tali supporti ai difensori. Questo è quanto. Oltretutto, oltretutto credo che tutti i difensori, nonché il pubblico, tutti abbiamo avuto modo di verificare sugli schermi la presenza costante di immagini, e le immagini non possono non arrivare se non c'è una registrazione che viene effettuata. Quindi, detto tutto questo e ferme le ulteriori verifiche che effettueremo anche con la cancelleria, proseguiamo oltre con la lettura dell'ordinanza riferita alle richieste e alle eccezioni formulate all'udienza del 17 giugno 2015.

ORDINANZA

PRESIDENTE - Il Tribunale osserva che per quanto attiene alla memoria depositata dai Difensori di Parte Civile, avente ad oggetto errata corrige, si prende atto del contenuto della medesima, sottolineandosi la inidoneità della stessa a valere quale correzione materiale della deposizione e della relazione del consulente tecnico ingegner D'Errico; osserva che, in ordine alla richiesta di acquisizione degli elaborati redatti dal C.T. ingegner D'Errico e dei relativi allegati, anche sottoforma di filmato, se ne dispone l'acquisizione al fascicolo del

dibattimento ai sensi del 511 comma 3 c.p.p.; per quanto attiene alla questione delle fotografie, di cui è già stata disposta l'acquisizione al fascicolo del dibattimento con ordinanza del 27/05/2015, oggetto di apposita memoria delle Difese e di richiesta, non si ritiene di dover revocare l'ordinanza predetta, trattandosi, per quanto rappresentato dalle Parti e documentato in atti, di materiale fotografico che documenta l'attività svolta in contraddittorio tra le Parti nel corso dell'incidente probatorio, sebbene il Pubblico Ministero abbia inteso far ricorso ai fini di acquisizione alla procedura di cui all'articolo 430 c.p.p.; che in ordine alla richiesta avanzata dai Difensori di Parte Civile in relazione alla testimonianza di Sandra Otto, rigetta la richiesta di acquisizione delle dichiarazioni rese dalla medesima, non ricorrendo all'evidenza le condizioni di cui all'articolo 512 bis c.p.p.; sul punto, avuto riguardo alle circostanze sulle quali la predetta teste è chiamata a deporre, alla documentazione acquisita ed alle deposizioni assunte, ritiene superflua la prova dichiarativa richiesta, peraltro già oggetto di rinuncia da parte del Pubblico Ministero, e pertanto dispone la revoca della relativa ordinanza ammissiva ai sensi dell'articolo 495 comma 4 c.p.p.; si alleghi la presente ordinanza a verbale e di cui si è data lettura ex 148 comma 5 e si proceda oltre.

Allora, cominciamo dai suoi, Avvocato Maffei? Così...

AVV. MAFFEI - La ringrazio, Presidente.

PRESIDENTE - Prego.

AVV. MAFFEI - Anche perché i due dottori hanno necessità di rientrare quanto prima possibile.

PRESIDENTE - Di chi vuole cominciare?

AVV. MAFFEI - Dal dottor Azzena.

PRESIDENTE - Dottor Azzena.

AVV. DE PRETE - Presidente scusi, ai fini del verbale, Avvocato Massimo De Prete per la Parte Civile Di Vicino Antonio. Grazie.

PRESIDENTE - L'avevamo già indicato a verbale. Anche Avvocato Nicoletti.

Viene introdotto in aula il Teste

DEPOSIZIONE DEL TESTE - AZZENA BRUNO

il quale, ammonito ai sensi dell'Articolo 497 del Codice di Procedura Penale, dà lettura della formula di rito.

PRESIDENTE - Buongiorno, dottore. Si vuole accomodare, per cortesia? Si accomodi. Le sue generalità complete, parlando avvicinandosi al microfono.

TESTE AZZENA - Sono Bruno Azzena, nato a Olbia il 29 agosto 1960; residente a Padova, in Via Roma 112. Sono medico chirurgo, responsabile del Centro Ustioni dell'Azienda Ospedaliera di Padova.

PRESIDENTE - Benissimo. La parola all'Avvocato Maffei che l'ha

citata, l'ha chiamata a testimoniare. Prego.

Parte Civile - Avvocato Maffei

AVV. MAFFEI - Dottor Azzena, buongiorno. Lei ha avuto modo di occuparsi di Marco Piagentini?

TESTE AZZENA - Sì.

AVV. MAFFEI - Quando?

TESTE AZZENA - Beh, in occasione appunto dell'incidente, dal giorno... nelle ore successive al trauma, appena è arrivato a Padova, è stato trasportato a Padova, quindi l'ho preso - come si suol dire - in cura da quel momento. E' stato ricoverato nella rianimazione e congiuntamente alla rianimazione però è un paziente che è preso in carico dal Centro Grandi Ustionati.

AVV. MAFFEI - La pregherei, rispondendomi, di rivolgersi verso il Tribunale. Aggiungo anche che vorrei che lei cominciasse a descrivere le condizioni del paziente all'ingresso presso il vostro ospedale e le sequele che lei ha vissuto insieme con lui.

TESTE AZZENA - Il paziente è un paziente che arriva con un'ustione, mandato appunto dal 118 di Pisa, dai colleghi di Pisa che avevano stimato già l'estensione dell'ustione, che si conferma un'ustione tra l'80 e il 90 per cento della superficie corporea, un'ustione di secondo grado, secondo grado profondo e con una parte già di terzo grado. Questa è la diagnosi di accoglimento.

Arriva in ventilazione assistita, quindi per intubazione endotracheale e da quel momento abbiamo preso in carico il paziente. E' iniziato il trattamento, che è durato fino - diciamo - a quando è stata possibile la dimissione del paziente, che è avvenuta, se non ricordo, in un tempo medio di sei mesi, in cui ha ricevuto i trattamenti necessari, evidentemente con successo, per superare un trauma che è un trauma della gravità come quello riportato dal signor Piagentini.

AVV. MAFFEI - Dottor Azzena, lei è unanimemente considerato un punto di riferimento per il trattamento dei grandi ustionati, e con lei anche il suo staff, devo aggiungere. Qual è l'indice di mortalità, o se preferisce, meglio, di sopravvivenza dei vostri pazienti in condizioni equiparabili a quelle di Marco Piagentini?

TESTE AZZENA - Dei nostri pazienti, se lei chiede della sopravvivenza bisogna fare un distinguo, non nostri necessariamente come Centro di Padova, ma quello che è considerato un dato che è riportato a livello internazionale, cioè un gruppo di pazienti con un'ustione così grave ha una percentuale di possibilità di sopravvivenza che è variabile, non sicuramente altissima, parliamo di un 30 per cento generico, che poi va correlato con età, con morbidità al momento della lesione e altri fattori che possono ulteriormente abbassare questa media di sopravvivenza. Questo è un dato che è

riportato appunto a livello anche della letteratura internazionale. Quindi sono pazienti molto impegnativi e che durante tutto il loro percorso affrontano tutta una serie di trattamenti necessari a garantire la sopravvivenza, una serie di complicazioni correlate al trauma iniziale, che possono ogni giorno aumentare il rischio di morte. Faccio un esempio: l'insorgenza di una setticemia, che in questi pazienti è quasi obbligatoria, insomma, cioè avviene quasi sempre una complicanza quasi naturale, insomma, nella storia di questa malattia, piuttosto che altre... altre complicanze.

AVV. MAFFEI - All'ingresso l'ustione che percentuale corporea superficiale interessava?

TESTE AZZENA - Nel dettaglio non potrei ricordarlo. Generalmente si da una... non è e soprattutto non lo ricordo perché non viene stabilito necessariamente all'ingresso, uno perché quella che è un'ustione all'ingresso superficiale, almeno clinicamente, nel corso anche delle prime 24/48 ore e nelle ore successive può - per così dire - approfondirsi e quindi aumentare la gravità del quadro; tant'è vero che fondamentalmente, anche a livello internazionale, per convenzione si considerano le aree più profonde quelle soprattutto innestate con gli innesti autologhi, che poi in questi casi sono... sono poche, perché su un'estensione di questo tipo si possono trovare poche aree donatrici di

cute autologa per l'innesto; quindi diciamo che comunque fondamentalmente la sua... la percentuale di ustione più grave, quella di terzo grado, fortunatamente anche questo, rispetto ad altri pazienti, a parità di estensione poteva essere più controllabile, cioè se noi dovessimo avere - faccio un esempio - pazienti con un'estensione maggiore di terzo grado, o con addirittura una carbonizzazione, come succede spesso, di arti, in quei casi lì la famosa percentuale di sopravvivenza è quasi zero, a parità di età, di co-morbilità o di altre condizioni.

AVV. MAFFEI - E per inserire Marco Piagentini in questa percentuale che cosa è stato fatto?

TESTE AZZENA - Beh, è stato fatto un percorso di terapia lungo, che evidentemente ha dato i suoi risultati, con quello che oggi la medicina moderna ci consente di fare. Come persona di esperienza - l'ha detto lei - credo ancora che l'importanza per la salvezza di questi pazienti sia una precocità di intervento e un intensivismo di cure sia chirurgico che anestesiologicalo.

AVV. MAFFEI - Oltre alle cure... per cure lei intende terapie (sovrapposizione di voci)?

TESTE AZZENA - Posso dare... per dare un'idea, cioè non deve meravigliare che sono pazienti che fanno quaranta, cinquanta, cento cosiddetti "interventi chirurgici", per parlare in termini più comuni, insomma, o che entrano in

sala operatoria anche dieci/venti giorni di fila, uno dopo l'altro, perché ci sono delle tecniche che richiedono comunque un paziente in analgesia, il controllo, l'applicazione di cute dalle banche dei tessuti, cute da donatore, cioè tutta una serie di pratiche che richiedono - ripeto, sintetizzo - un intensivismo chirurgico e medico, per quanto riguarda il trattamento anche medico e generale, insomma.

AVV. MAFFEI - E questo flusso così cospicuo di interventi è cessato? Si può dire che il quadro sia stato risolto, oppure c'è necessità ancora periodicamente di intervenire, e perché e come?

TESTE AZZENA - Allora, si dice anche questo quasi per convenzione, ma corrisponde a una verità nei fatti, che il rapporto fra questo paziente, questo tipo di paziente e i suoi medici non si interrompe mai, fondamentalmente, soprattutto se il paziente rimane soddisfatto dell'operato medico, perché c'è il periodo dell'acuzie, che è quello che abbiamo appena detto, piuttosto che quello della correzione degli esiti, esiti che generalmente, in queste estensioni di ustione, sono assolutamente importanti, come si sa, sia dal punto di vista morfologico ma anche dal punto di vista funzionale, per cui richiedono degli interventi di correzione che vengono fatti a partire da un certo periodo dopo la maturazione delle cicatrici, quando le cicatrici non

rispondono più ad altri trattamenti, cosiddetti "fisioterapici", dove lì deve intervenire la chirurgia piuttosto che gli interventi con finalità prettamente morfologiche per correggere, se si può, quelli che sono gli esiti cicatriziali, insomma quelli più evidenti, molte volte nel volto, diciamo con delle motivazioni prettamente estetiche piuttosto che funzionali.

AVV. MAFFEI - Ho l'impressione che fino ad ora ci siamo occupati, ovvero lei si è occupato, di descrivere problematiche che attengono al livello superficiale del paziente. Le domando - se la premessa mia è corretta - ma per quanto attiene alla pluralità dei organi di costui, che cosa può dire il curante, il curante che è stato tale fino ad oggi, con riguardo a una prospettiva futura?

TESTE AZZENA - Allora, una piccola correzione nel senso che chi cura questa malattia non cura... non cura solo la superficie. Qua siamo in una estensione dell'ustione che - mi si consenta - non è l'ustione che ci si può fare chiaramente con il ferro da stiro, un'ustione più limitata, un'ustione casalinga. L'estensione dell'80 per cento di ustione significa che noi siamo di fronte in assoluto al trauma più impegnativo per il corpo umano, perché la reazione infiammatoria che si accompagna a questo trauma e a questo evento è una condizione che coinvolge in assoluto tutti gli organi nella loro funzionalità. Per ricordare anche a chi non ha... in

genere si diceva che questi pazienti morivano principalmente nelle prime ore per insufficienza renale, quindi vengono colpiti in ordine tutti gli organi bersaglio: ci sono i reni, ci sono i polmoni che possono avere inalato fumo contestualmente, c'è il fegato, c'è il cuore, ci sono... c'è tutto l'apparato splancnico, c'è una condizione acuta che può portare a una sofferenza multiorgano che può essere la causa anche, diciamo, di decesso del paziente nelle prime giornate, o in un tempo abbastanza breve dopo il ricovero, se non adeguatamente trattata.

AVV. MAFFEI - Quindi che cosa ci si può aspettare da ciascuno di questi molteplici organi?

TESTE AZZENA - Beh, per esperienza posso dire che da tutto ci possiamo aspettare qualcosa. Dalla superficie, le cicatrici vanno seguite per una vita, perché teoricamente, anche risolti i problemi funzionali, in quanto tessuto cicatriziale, potrebbero essere, possono andare nel corso degli anni incontro ad un quadro degenerativo, fino a una possibile evoluzione in tumori cutanei. La cicatrice predispone allo sviluppo di determinati tumori cutanei. Per quanto riguarda gli organi interni, normalmente non possiamo fare previsioni; possiamo capire che è già correlato, anche qui abbiamo un insulto acuto che però non necessariamente potrebbe essere correlato con una previsione di sofferenza

successiva a distanza di tempo. Faccio un esempio: non possiamo dire con certezza che, siccome noi abbiamo avuto una sofferenza cardiaca, è possibile che il paziente sviluppi un domani delle patologie cardiache di più di uno che non ha avuto questo trauma. Abbiamo delle condizioni su alcuni organi per esempio più certe: il fatto che comunque il paziente, anche per motivi nutrizionali piuttosto che di sofferenza ischemica(?), può sviluppare per esempio una sofferenza del fegato e questa può avere maggiori difficoltà di recupero, sempre già correlato e con morbidità correlata, cioè nel senso che non possiamo stabilire, diciamo, con certezza una percentuale di rischio su ogni organo specifico; dobbiamo regolarci sul fatto che se noi abbiamo avuto una condizione che è andata in acuzie, se quella condizione è stata controllata e se è guarita, non è detto che successivamente sviluppi un'ulteriore patologia su quello specifico organo, alcuni di più alcuni di meno.

AVV. MAFFEI - Lo stato attuale del paziente qual è?

TESTE AZZENA - Beh, lo stato attuale del paziente, per come lo vedo io, è un paziente che chiaramente si rivolge ancora a noi per quanto riguarda la possibilità, ripeto, di correzione, laddove c'è, degli esiti, che possono essere alcuni esiti cicatriziali ancora correggibili, ma fondamentalmente per quelli funzionali ancora si fa qualche intervento, recentemente abbiamo fatto interventi

di correzione per le dattilie post-traumatiche, quindi per garantire e facilitare la ripresa funzionale delle mani; si fanno interventi per migliorare la qualità della cicatrice, interventi che vanno avanti, ripeto, anche per molto tempo. Noi abbiamo fra i nostri pazienti bambini che si ustionano a due anni e, prima in età scolare e poi nell'età adulta, per tutta una serie di motivazioni, dalle morfologiche alle funzionali, ma più le morfologiche, si continuano a fare degli interventi, insomma.

AVV. MAFFEI - Dottore, io la ringrazio, le sono molto grato davvero e per quanto mi riguarda (sovrapposizione di voci).

PRESIDENTE - Dottore, stia pure un minuto ancora.

TESTE AZZENA - Ah, grazie.

PRESIDENTE - Sentiamo se il Pubblico Ministero ha domande. I colleghi di Parte Civile dell'Avvocato Maffei? I Responsabili Civili, gli Imputati? Nessuna domanda. Allora a questo punto può andare.

TESTE AZZENA - Grazie.

PRESIDENTE - Il dottor Tiengo?

AVV. MAFFEI - Sissignore.

Viene introdotto in aula il Teste

DEPOSIZIONE DEL TESTE - TIENGO CESARE

il quale, ammonito ai sensi dell'Articolo 497 del Codice di

Procedura Penale, dà lettura della formula di rito.

PRESIDENTE - E' lei il dottor Tiengo? Venga.

TESTE TIENGO - Buongiorno.

PRESIDENTE - Buongiorno a lei. Ci dà le sue generalità complete?

TESTE TIENGO - Cesare Tiengo, sono nato a Padova il 19 agosto 1971, risiedo e vivo a Padova attualmente.

PRESIDENTE - Dove risiede?

TESTE TIENGO - A Padova, in Via Albania numero 3.

PRESIDENTE - Benissimo. E' un teste della Difesa Piagentini, quindi l'Avvocato Maffei comincerà a farle le domande.

Parte Civile - Avvocato Maffei

AVV. MAFFEI - Caro dottor Tiengo, lei fa parte e faceva parte dello staff medico che si occupò di Marco Piagentini?

TESTE TIENGO - Sì.

AVV. MAFFEI - In che modo se ne occupò?

TESTE TIENGO - Allora, venni in contatto con il paziente dal giorno in cui fu accolto nel nostro ospedale, se non ricordo male fu il giorno dopo, il giorno successivo all'incidente. Ebbi modo di seguirlo, di curarlo e di operarlo più volte durante la degenza, fino alla sua dimissione, che avvenne - se non ricordo male - verso la fine dell'anno 2009 e tuttora seguo il paziente e sottopongo con l'equipe il paziente a interventi chirurgici correttivi, che sono iniziati da alcuni mesi

dopo la prima dimissione e continuano ancora ad essere programmati. Quindi, diciamo, conosco il paziente dal luglio 2009 fino ad ora.

AVV. MAFFEI - Perché gli interventi correttivi? E correttivi di cosa?

TESTE TIENGO - Allora, il paziente Piagentini dopo la sua dimissione, quindi dopo la guarigione del trauma, delle ferite e delle ustioni, ha subito multipli interventi correttivi, che - se non ricordo male - sono iniziati nel 2010, quindi alcuni mesi dopo la dimissione, e sono consistiti in principalmente correggere i danni funzionali provocati dalle cicatrici, principalmente al volto, dove erano presenti delle retrazioni cicatriziali che coinvolgevano le palpebre e quindi creavano una retrazione palpebrale e un'esposizione delle cornee, quindi questa era la principale esigenza iniziale; e successivamente a queste il paziente è stato sottoposto a degli interventi correttivi a carico delle zone funzionali, principalmente le mani, le dita delle mani, che erano coinvolte da retrazioni cicatriziali che impedivano un corretto movimento delle dita; i cavi ascellari, anch'essi coinvolti da cicatrici retraenti che limitavano i movimenti, e complessivamente comunque tutte le zone che noi chiamiamo funzionali, quindi il volto, le zone articolari e le mani, hanno subito multipli interventi, adesso non saprei neanche quantificare il

numero, però sicuramente numerosi e, come potete immaginare, anche probabilmente richiederanno ulteriori correzioni nei mesi prossimi. Non sono interventi che danno un esito diciamo definitivo quindi sono sempre poi interventi che devono essere ripianificati e rivalutati negli anni.

AVV. MAFFEI - Vuole descrivere in estrema sintesi l'intervento a cui accennava poco fa, alle articolazioni delle mani?

TESTE TIENGO - Sì. Allora, i pazienti come il signor Piagentini, cioè quelli che vengono considerati grandi ustionati, quindi coinvolti da... la cui superficie corporea ha un'ampia estensione di coinvolgimento, hanno sempre, direi nella maggioranza dei casi, un coinvolgimento delle mani, degli arti superiori ma soprattutto delle mani, primo perché le mani sono utilizzate come difesa durante il traumatismo, quindi sono quasi matematicamente sempre coinvolte, e soprattutto perché nelle mani i tessuti, soprattutto nel dorso, sono molto sottili, la cute è molto sottile, e le strutture tendinee e articolari sono facilmente aggredibili dal danno dell'ustione, quindi anche le cicatrici che si producono, che vengono prodotte con la guarigione, causano una difficoltà nei movimenti. Quindi il tutto si traduce in una difficoltà di mobilità delle dita, limitazione della presa e della pinza, dell'opposizione del pollice con le dita lunghe, quindi

un danno funzionale. Il paziente perde la sua indipendenza, autosufficienza, e quindi è uno degli organi diciamo bersaglio negli interventi correttivi. Gli interventi hanno lo scopo di ripristinare la mobilità delle dita, garantire l'apertura della mano e, come vi dicevo, il recupero dell'opposizione tra il pollice e le altre dita, per consentire le normali attività della vita quotidiana.

AVV. MAFFEI - Cosa sono i "Fili di Kirschner"?

TESTE TIENGO - Dunque, i "Fili di Kirschner" sono degli strumenti che utilizziamo, sono dei fili di acciaio che vengono utilizzati - nel caso specifico, se la domanda è quella relativa agli arti, alle mani - vengono utilizzati nella fase acuta dell'ustione, cioè quando il paziente ancora deve guarire dalle ustioni, per immobilizzare le articolazioni delle dita in una posizione evoluta, viene chiamata in una "posizione funzionale". Quindi, per far capire a chi non è del mestiere, vengono bloccate le articolazioni, le piccole articolazioni delle dita, in estensione, in modo che i processi cicatriziali durante la guarigione non obblighino le dita in una posizione viziata, diciamo così. Questo serve allo scopo di evitare e prevenire delle deformità cicatriziali, quindi è una metodica che si utilizza di routine quando l'ustione è molto grave, quindi coinvolge tutto lo spessore della cute a livello delle dita e delle mani.

AVV. MAFFEI - Ho un'ultima domanda. Gli esiti cicatriziali di superficie, proprio perché tali, possono essere considerati definitivi, cioè non bisognosi, non dico di attenzione, ma di terapie e di iniziative chirurgiche, oppure è vero il contrario?

TESTE TIENGO - Allora, una diagnosi di ustioni di terzo grado, che coinvolge una mano e le dita, ha inevitabilmente la necessità di subire poi degli interventi correttivi, perché le strutture sottostanti, i tendini, ma soprattutto le capsule delle articolazioni, inevitabilmente vanno incontro a delle retrazioni, dei fenomeni retrattivi che limitano la loro funzione e la loro mobilità, e quindi inevitabilmente richiedono interventi chirurgici. Non ho mai visto un paziente affetto da ustioni di terzo grado a una mano che non abbia richiesto poi, nei mesi e negli anni successivi, degli interventi correttivi; fa parte della nostra attività di tutti i giorni, insomma, tutti i nostri pazienti ustionati vanno incontro a questo tipo di interventi.

AVV. MAFFEI - Insomma, è il prezzo della sopravvivenza.

TESTE TIENGO - Sì, assolutamente.

AVV. MAFFEI - Grazie dottore, nient'altro.

TESTE TIENGO - Prego.

PRESIDENTE - Ci sono altre domande? Allora si può accomodare, dottore. Grazie. Allora, passiamo all'ingegner Chiovelli.

Avete un ordine già concordato, i Difensori? Bene.

AVV. DALLA CASA - Potrei cogliere questo momento per stimolare, diciamo così, un'indicazione da parte del Tribunale. L'ingegner Chiovelli è indicato in prova diretta da sei Parti Civili, nonché è indicato in prova diretta, se non...

PRESIDENTE - Mi perdoni, Dalla Casa, Bartolini, Bagatti, Pedonese, Maffei... no, Dalla Casa, Bartolini, Bagatti, Pedonese e poi?

AVV. DALLA CASA - Dalle Luche... Dalle Luche, Bagatti, e mi sembra nessun altro.

PRESIDENTE - E...?

AVV. DALLA CASA - E nessun altro, mi sembra.

PRESIDENTE - Quindi Dalla Casa, Bartolini, Bagatti, Pedonese, Dalle Luche...

AVV. DALLA CASA - Sì, cinque. Basta.

PRESIDENTE - Cinque, allora cinque.

AVV. DALLA CASA - Sì.

PRESIDENTE - Perfetto.

AVV. DALLA CASA - E' altresì indicato in prova diretta, se non erro - e prego i colleghi di correggermi se del caso - dagli Avvocati Giovene, Stortoni, Scalise e Stile. Quello che io volevo capire, se mi è consentito, era se intendiamo procedere con esame diretto, controesame e riesame di volta in volta, oppure se esauriamo tutti gli esami diretti da parte di tutti coloro che hanno intimato

il teste odierno, o meno.

PRESIDENTE - Sentiamo anche i diretti interessati, i Difensori che lo hanno... Scalise, Giovene, Stile e Stortoni.

AVV. GIOVENE - Sì, Presidente, Avvocato Giovene. Per quello che riguarda la nostra valutazione, evidentemente si esaurisce l'esame e il controesame, secondo le regole ordinarie. Noi diciamo che in teoria potremmo richiamare il nostro testimone nella fase dedicata ai testimoni delle Difese; riteniamo di poter svolgere il controesame in esito all'esame delle Parti Civili.

PRESIDENTE - Questa sarebbe la vostra... il vostro intendimento.

AVV. GIOVENE - Questa è la mia posizione e vediamo se è condivisa anche dagli altri Difensori.

PRESIDENTE - Avvocato Stortoni, che ci dice?

AVV. STORTONI - Mi rimetto al Tribunale. Forse però, se ho capito bene, dovremo fare l'esame, il controesame, poi l'esame e poi il controesame. E' così?

PRESIDENTE - Sì, sì, come... l'idea potrebbe essere quella di esaurire oggi e non far ritornare l'ingegner Chiovelli. Sentiamo anche l'Avvocato Scalise.

AVV. STORTONI - Sentiamo il professor Stile.

AVV. GIOVENE - L'Avvocato Stile si è momentaneamente assentato. Possiamo pazientare, così sentiamo anche la sua posizione, un minuto? Lo andiamo a chiamare.

PRESIDENTE - Sì, sì, lo chiamate. Nel frattempo ci ricordiamo

che abbiamo utilizzato sempre però un meccanismo, Avvocato Giovene, un meccanismo diverso, cercando di concentrare tutto, esami, tutti gli esami, controesami, tutti i controesami, ed eventuali riesami, concentrando tutto in un'unica fase e in un'unica udienza possibilmente.

AVV. GIOVENE - Operativamente, Presidente, che cosa accade? Che si fa l'esame, il controesame e poi di nuovo l'esame e il controesame?

PRESIDENTE - Tutti... no, no, no, no. Facciamo tutti gli esami, tutti gli esami, così tutte le parti vengono messe in condizioni di poter fare il controesame. E poi si fanno i riesami. Fa l'esame la Parte Civile, fa l'esame l'Avvocato Giovene, l'Avvocato Stile, l'Avvocato Scalise, poi fanno il controesame. Cerchiamo ovviamente di contenere in un unico... in un'unica fase, evitando di... per i principi di economia... per il principio di economia processuale e anche per quanto la Cassazione sul punto ha più volte affermato e ribadito. Avvocato Stile, l'avevamo chiamata in causa, perché avendo qui l'ingegner Chiovelli...

AVV. STILE - Sì.

PRESIDENTE - ...volevamo procedere, come già abbiamo fatto per altri testi, in un unico contesto ai vari esami, poi il controesame e poi i riesami.

AVV. STILE - Sì, Presidente. Sull'unico contesto ovviamente

siamo perfettamente d'accordo, non è che poi riciteremo l'ingegner Chiovelli quando verrà il nostro turno. Il problema, come so che era posto, mi ero allontanato un attimo, era per l'ordine nell'udienza di oggi. A mio sommo avviso dovrebbe esserci l'esame di chi ha citato l'ingegner Chiovelli, cioè delle Parti Civili, poi ci dovrebbe essere il controesame da parte del Pubblico Ministero e da parte nostra pure, e noi in sede di controesame, se dobbiamo fare delle domande di esame le facciamo liberamente, diciamo.

PRESIDENTE - Cioè vuole distinguere in questo modo. E poi ripartire con il suo esame diretto.

AVV. STILE - A mio modesto avviso, ci avevo pensato a questo. Naturalmente sul contesto unico...

PRESIDENTE - Nulla quaestio. Va bene.

Viene introdotto in aula il Teste

DEPOSIZIONE DEL TESTE - CHIOVELLI ALBERTO

il quale, ammonito ai sensi dell'Articolo 497 del Codice di Procedura Penale, dà lettura della formula di rito.

PRESIDENTE - Intanto ingegnere ci dia le sue generalità. Intanto portiamoci avanti, che la aspettavano da tempo. Allora, intanto cominciamo con le certezze e quindi partono i Difensori... Ah, non ha ancora dato le generalità, ingegnere.

TESTE CHIOVELLI - Nome e cognome, Alberto Chiovelli.

PRESIDENTE - Qualcos'altro. Dove è nato, quando è nato e dove abita?

TESTE CHIOVELLI - Roma, 29 marzo 1963; risiedo a Roma, in Via Albano numero 74.

PRESIDENTE - Si sente bene? Oppure... si avvicini un po' il microfono, ingegnere. Allora...

TESTE CHIOVELLI - Chiedo, se è possibile, di consultare della documentazione all'occorrenza.

PRESIDENTE - E' autorizzato.

TESTE CHIOVELLI - Grazie.

PRESIDENTE - Allora, chi comincia?

Parte Civile - Avvocato Dalla Casa

AVV. DALLA CASA - Comincio io, signor Presidente.

PRESIDENTE - Avvocato Dalla Casa.

AVV. DALLA CASA - Buongiorno, ingegnere. Senta, lei che ruolo svolgeva all'interno dell'A.N.S.F. alla data del disastro ferroviario di Viareggio?

TESTE CHIOVELLI - Io all'epoca ero il direttore dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie, ruolo che ho assunto nel primo semestre del 2008.

AVV. DALLA CASA - Ed è cessato da tale carica in che data?

TESTE CHIOVELLI - Sono cessato ad aprile del 2014.

AVV. DALLA CASA - Senta, al di là della conoscenza che tutti abbiamo del Decreto Legislativo 162 del 2007, forse è opportuno precisare in maniera estremamente sintetica

quali fossero le competenze e le prerogative dell'A.N.S.F.? Ce le può illustrare, ripeto, in maniera sintetica, per favore?

TESTE CHIOVELLI - Sì. Sinteticamente, l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie aveva compiti di vigilanza sulla sicurezza del sistema ferroviario. Svolgeva quindi dei compiti di regolamentazione tecnica, normative naturalmente nazionali, di vigilanza sugli operatori e di procedure per la cosiddetta ammissione tecnica di sistemi e sottosistemi, quindi treni piuttosto che apparecchiature di terra. Questi erano i compiti che gli conferiva la direttiva comunitaria, così come recepita nell'ordinamento nazionale e naturalmente si configurava come un soggetto nuovo all'interno di una procedura di liberalizzazione delle ferrovie comunitarie. La direttiva dalla quale è nata l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie è il cosiddetto "secondo pacchetto ferroviario", che era sostanzialmente un insieme di direttive comunitarie che dovevano disciplinare gli aspetti della sicurezza in maniera tale da favorire i processi di liberalizzazione. Per esempio, sempre in estrema sintesi, la richiesta da parte della Commissione Europea, che il soggetto che si occupasse di sicurezza dovesse essere indipendente da quelli che operavano nel mondo ferroviario, in maniera tale da consentire, diciamo, una maggiore apertura ed accesso al mercato.

AVV. DALLA CASA - Senta ingegnere, e la sua carica che tipo di prerogative le attribuiva?

TESTE CHIOVELLI - Da quale punto di vista?

AVV. DALLA CASA - Quindi dal punto di vista poteri e doveri connessi all'essere il direttore dell'Agenzia.

TESTE CHIOVELLI - Dunque, allora, le prerogative principali erano sicuramente quella della regolamentazione tecnica; in particolare nella fase iniziale c'era la necessità, che il legislatore aveva tracciato, di riordinare la normativa ferroviaria; poi c'erano dei poteri ovviamente di vigilanza e poi c'era la possibilità, diciamo, di indurre gli operatori, quindi imprese ferroviarie e gestore dell'infrastruttura, a mettere in atto le misure di controllo del rischio nel caso in cui dovessero essere... diciamo, emergessero, come diciamo sempre capita nei sistemi complessi, delle criticità. Quindi, diciamo, sia un potere di regolamentazione, in estrema sintesi, che un potere di vigilanza. Non c'erano invece poteri sanzionatori, perché la norma non... diciamo, la norma li prevedeva ma non erano stati ancora attuati.

AVV. DALLA CASA - Sostanzialmente, se ho capito bene, i provvedimenti dell'Agenzia di fatto non avevano valore cogente nei confronti di tutti gli operatori del settore ferroviario.

TESTE CHIOVELLI - Beh, no, questo non è corretto dirlo, nel senso che erano, diciamo, a norma di legge sì, nel senso

che naturalmente l'Agenzia poteva emanare sia delle raccomandazioni sia delle norme, gli operatori erano tenuti al rispetto di queste raccomandazioni e norme e naturalmente potevano, nelle forme di legge, assumere anche delle posizioni critiche rispetto a questo. Quello che non c'era era... diciamo, se lei per cogente intende dire che se non facevano qualcosa gli succedeva... c'era una sanzione, no, questo no, effettivamente questo no.

AVV. DALLA CASA - Questo perché, scendendo nel concreto, non furono mai emanati, perlomeno in quel momento, i Decreti Legislativi che tendevano, dovevano individuare le sanzioni previste dall'articolo 5 del Decreto Legislativo. Ho capito bene?

TESTE CHIOVELLI - Confermo. Quei Decreti Legislativi che erano previsti all'articolo 5 del Decreto Legislativo 162, che è quello che ha istituito l'Agenzia, non sono mai stati emanati.

AVV. DALLA CASA - Allora, senta, parto da una nota dell'A.N.S.F. che è stata prodotta dalla Procura al numero 1162 delle sue produzioni, il file degli atti di indagine è lo 090918. Si tratta di un documento che preciso non essere comunque a sua firma, ma attraverso il quale l'A.N.S.F. in data 07 luglio del 2009 chiede a Trenitalia S.p.A. una serie di documenti. In maniera sintetica, documenti riguardante il materiale rotabile rimorchiato nell'incidente di Viareggio, documenti

attinenti all'attività manutentiva svolta sui rotabili durante il periodo di permanenza sulla sede ferroviaria italiana e inoltre gli accertamenti tecnici svolti sui rotabili inviati(?) in precedenza all'inoltro del treno 50325. Relativamente all'attività di manutenzione, questa documentazione che è stata richiesta dall'A.N.S.F. è stata poi comunicata a voi da parte di Trenitalia?

TESTE CHIOVELLI - Sì, con Trenitalia su questa vicenda, che partì da quella richiesta, ci fu ovviamente un ampio carteggio e fu presentata varia documentazione.

AVV. DALLA CASA - Cosa vi venne consegnato?

TESTE CHIOVELLI - Dunque, sostanzialmente ci fu una interlocuzione diciamo ripetuta, nel senso che una prima documentazione che arrivò era non completa, a nostro avviso, in quanto naturalmente venivano richiesti dei dettagli relativi al carro che aveva avuto l'incidente, di cui Trenitalia in prima battuta non era in possesso.

AVV. DALLA CASA - Non era in possesso perché vi è stato...

TESTE CHIOVELLI - No, scusate, sono più preciso. Non aveva prodotto rispetto alla richiesta dell'Agenzia. Dopodiché fu chiesto un approfondimento e Trenitalia mandò una relazione più dettagliata, dove... un approfondimento proprio sulla manutenzione e Trenitalia mandò una relazione più dettagliata, dove in effetti c'erano dei maggiori dettagli, che però erano principalmente riferiti al materiale rotabile immatricolato presso Trenitalia e

che non era il caso invece del carro che ha avuto l'incidente a Viareggio, per cui noi anche lì avemmo un'interlocazione e sostanzialmente contestammo il fatto che rispetto a quel carro e a quella tipologia di carri non c'era una documentazione a disposizione di Trenitalia, non era stato prodotto alcun elemento che ci facesse intendere appunto come nell'ambito del sistema di gestione della sicurezza di Trenitalia questa tipologia di trasporto veniva gestita e quindi controllata.

AVV. DALLA CASA - Questo vale anche rispetto alla sostituzione del materiale rotabile avvenuto presso Cima Riparazioni?

TESTE CHIOVELLI - Beh, diciamo che la questione relativa alla sostituzione delle sale, immagino lei si riferisca, fa parte di tutto un processo manutentivo che era previsto per quei carri; poi il fatto che sia stato fatto in un'officina piuttosto che in un'altra è irrilevante. Quello che noi chiedevamo a Trenitalia era di come, nel loro sistema di gestione della sicurezza, quindi nel sistema di gestione della sicurezza dell'impresa ferroviaria, venivano tenuti in considerazione i processi magari anche svolti da altri. Cioè, nessuno, non l'Agenzia, ha chiesto mai a Trenitalia di... cioè, ha chiesto a Trenitalia se per quel carro aveva effettuato direttamente operazioni di manutenzione. Quello che noi trovammo lacunoso nella loro documentazione era che non avevano prodotto documentazione in relazione alla

consapevolezza di qual era il processo di manutenzione per carri non di Trenitalia, ma che venivano però utilizzati da Trenitalia.

AVV. DALLA CASA - Senta, facendo un passo indietro, per caso voi avete avuto conoscenza, o vi è stata trasmessa da Trenitalia, di documentazione relativa a richieste fatte da Trenitalia al detentore del carro, al proprietario del carro, rispetto ai piani manutentivi e alle manutenzioni eseguite?

TESTE CHIOVELLI - Questo si riferisce prima o dopo l'incidente?

AVV. DALLA CASA - Precedentemente all'incidente?

TESTE CHIOVELLI - Antecedentemente. Ma, guardi, non... adesso vado a memoria ma non ricordo documentazione di questo tipo. Quello che... poi il fatto che non ce l'abbia l'Agenzia non è di per sé diciamo esaustivo. Quello che è diciamo forse da sottolineare rispetto a questa cosa è che comunque, nel regime giuridico nel quale circolavano quei carri, era prevista, proprio per il contratto cui Trenitalia stessa aderiva, una interlocuzione fra l'impresa ferroviaria e il detentore del carro, anche per gli aspetti relativi alla manutenzione, oltre che per gli aspetti di natura commerciale.

AVV. DALLA CASA - Senta, ora mi riferisco invece ad un'altra nota, sempre per tutti, è la produzione numero 701 della Procura, file numero 090089, datata 15 luglio 2009.

Domande velocissime. Le imprese ferroviarie devono essere munite di un certificato di sicurezza. Per acquisire questo certificato sono tenute anche a programmare e ad eseguire controlli presso le officine di manutenzione a cui si rivolgono?

TESTE CHIOVELLI - Dunque, il certificato di sicurezza è sostanzialmente l'atto finale di un processo che riguarda la definizione del cosiddetto "sistema di gestione della sicurezza", che è espressamente previsto dalla normativa comunitaria e quindi anche nazionale. Il sistema di gestione della sicurezza è l'insieme delle procedure con cui un'impresa gestisce tutti i possibili tipi di rischio, quindi naturalmente un'impresa ferroviaria grande ha un sistema di gestione della sicurezza complesso, che prevede molte procedure; nel caso di specie ovviamente ci sono anche delle procedure che riguardano come l'impresa ferroviaria si gestisce la manutenzione del materiale rotabile che ha a sua disposizione, che può essere anche più di una procedura, differenziate, laddove faccia una manutenzione direttamente del proprio materiale rotabile, ovvero dove faccia una manutenzione la faccia fare invece a terzi. In entrambi i casi ci sono delle procedure che disciplinano, nell'ambito del sistema di gestione della sicurezza, come vengono fatte queste cose. Nel caso in cui la manutenzione viene fatta presso terzi, certamente nelle

procedure veniva richiesto che ci fossero delle modalità con le quali l'impresa ferroviaria potesse in qualche modo accertare che le officine alle quali si rivolgeva facessero... svolgessero la manutenzione correttamente.

AVV. DALLA CASA - Ecco, i terzi di cui lei ha fatto menzione devono, si possono intendere anche soggetti esterni, estranei all'area territoriale italiana? Allora, i terzi a cui lei ha fatto riferimento si devono intendere anche officine site all'esterno del territorio italiano?

TESTE CHIOVELLI - Assolutamente sì. Guardi, questo diciamo in generale, la risposta è sì. Nel caso particolare del carro di Viareggio non c'era diciamo una influenza diretta che potesse avere Trenitalia rispetto alle officine, c'era un'interlocuzione di Trenitalia con il detentore del carro, cioè quello che nel caso specifico sarebbe da inserire in un sistema di gestione della sicurezza sulla vicenda è una procedura di interlocuzione fra impresa ferroviaria e il detentore del carro, per cui l'impresa ferroviaria avesse contezza di quali erano le modalità con cui il detentore poi svolgeva la manutenzione. In questo naturalmente ci sono anche le officine presso le quali... e il sistema, diciamo, con cui viene svolta la manutenzione fra il detentore del carro e appunto la sua... il suo sistema di gestione della sicurezza. Insomma, sostanzialmente una interazione fra due soggetti. Questo era il caso. Dopodiché in

generale, rispetto alla sua domanda, possono essere un'impresa ferroviaria italiana per gestire la manutenzione dei propri carri, o comunque per gestire indirettamente presso terzi la manutenzione(?) si può anche avvalere di un'officina all'estero, teoricamente.

AVV. DALLA CASA - Senta, cercando di chiudere il cerchio sul tema, avete avuto modo di accertare o vi è stata fornita documentazione relativa ad una richiesta, o a più richieste eventualmente compiute da Trenitalia, al proprietario del carro, relative alle officine di manutenzione presso le quali il carro era stato o sarebbe stato destinato per la manutenzione?

TESTE CHIOVELLI - No, mi pare proprio di no.

AVV. DALLA CASA - Grazie. Passo a un'altra nota, questa è la nota produzione Procura 1164, file 090921 del 07 giugno 2010. Allora, in questa nota - è a sua firma - lei nota che relativamente ai rapporti tra Trenitalia, F.S. Logistica e G.A.T.X. Austria lei evidenzia che non risulterebbe essere chiaro il rapporto intercorrente tra queste società in ordine alla sicurezza dell'esercizio ferroviario. Se vuole posso mostrarle ovviamente la nota. Io vorrei capire sulla base di quali elementi è stata formulata questa osservazione.

TESTE CHIOVELLI - Dunque, innanzitutto, da un punto di vista proprio dell'assetto normativo, i soggetti diciamo in capo ai quali c'erano compiti di garanzia della sicurezza

sono le imprese ferroviarie; già la figura del detentore dei carri all'epoca dell'incidente di Viareggio nel quadro normativo nazionale costituiva sicuramente un soggetto interlocutore che aveva delle responsabilità in materia di sicurezza, ma non per esempio un soggetto riconosciuto con un proprio certificato di sicurezza; soggetti diversi da questi... poi c'erano le officine, che venivano qualificate o dalle imprese, dalle imprese ferroviarie nazionali, o dagli organismi notificati. Altri soggetti rispetto alla catena della sicurezza non ve ne erano, quindi i rapporti a cui faceva riferimento quella lettera, con per esempio F.S. Logistica, erano di natura prettamente commerciale. Quello che noi rilevavamo in quella lettera era il fatto che non avevamo avuto elementi in merito a chi aveva sotto controllo gli elementi completi, in merito a chi aveva sotto controllo il processo invece relativo agli aspetti che riguardano la sicurezza. Non c'era... poi il fatto che... cioè, se fosse stata in capo a F.S. Logistica, per dire, sarebbe stato ben strano rispetto a quello che era l'assetto, perché i soggetti che appunto si occupano della materia della sicurezza devono avere un certificato di sicurezza o devono essere riconosciuti. Nel caso di specie impresa ferroviaria o detentore del carro. F.S. Logistica non aveva nessuna di queste caratteristiche, non è un'impresa ferroviaria, non è...

AVV. DALLA CASA - Senta, al giugno 2009 i piani di manutenzione dei carri del parco Trenitalia venivano depositati presso qualche organismo?

TESTE CHIOVELLI - Del parco Trenitalia.

AVV. DALLA CASA - Sì.

TESTE CHIOVELLI - Allora, dunque, la storia dei piani di manutenzione è abbastanza complessa e merita un minimo di inquadramento. Naturalmente il mondo ferroviario, nel passaggio dai sistemi ferroviari nazionali, quindi sostanzialmente aziende di Stato, alla liberalizzazione, aveva visto tutta una serie di trasformazioni. All'inizio questi soggetti che cosa facevano? Di fatto progettavano, costruivano e manutenevano tutto il proprio materiale rotabile. Nel frattempo si sono trasformati via via in soggetti di natura privatistica, società per azioni; sono iniziati, diciamo così, rapporti diversi, anche nell'acquisto del materiale rotabile, per cui le ferrovie italiane, come anche le altre ferrovie europee, acquistavano materiale rotabile da costruttori, e a quel punto erano i costruttori che definivano, come è per un'automobile, qual è il piano di manutenzione. Quindi avevamo sostanzialmente, alla data del periodo dell'incidente di Viareggio, varie tipologie di materiale rotabile. C'era il materiale rotabile diciamo più antico, per il quale i piani di manutenzione erano diciamo definiti e seguiti direttamente dall'impresa ferroviaria,

e in quel caso venivano depositati. C'era del materiale rotabile...

AVV. DALLA CASA - Depositati dove, mi scusi?

TESTE CHIOVELLI - Depositati... erano stati... diciamo, all'epoca erano depositati... diciamo, nel periodo in cui c'era la separazione fra Trenitalia e Rete Ferroviaria Italiana, Trenitalia per esempio li depositava verso R.F.I. Nel momento in cui è subentrata l'Agenzia, venivano depositati all'Agenzia. Poi c'era il gruppo, diciamo così, di rotabili per i quali i piani di manutenzione erano fatti dal costruttore, e lì la definizione del piano di manutenzione sostanzialmente avveniva a valle dell'iter di omologazione, cioè quando si omologa si fa l'ammissione tecnica del materiale rotabile, nei parametri che ci sono nell'ammissione tecnica c'è anche il piano di manutenzione. Quindi, diciamo, in quel caso era un documento che era allegato alla ammissione tecnica, quindi alla omologazione. Non è... propriamente non si chiama "omologazione", ma per capirci, si chiama "ammissione tecnica".

AVV. DALLA CASA - Senta, per quanto è a sua conoscenza, o per quanto lei ha avuto modo di acquisire, al giugno... anzi, nell'anno 2009, all'inizio dell'anno 2009, esisteva una qualche disciplina normativa regolamentare o una prassi operativa talché, a fronte della sostituzione di un componente di un materiale rotabile al di fuori dei piani

di manutenzione, questa sostituzione doveva essere segnalata all'Agenzia o a R.F.I.? In pratica, la sostituzione sala avvenuta in Cima doveva essere segnalata in base a una qualche disposizione regolamentare o normativa, oppure vi era una prassi che induceva in tal senso, oppure non c'era nulla?

TESTE CHIOVELLI - Ma, dunque, quello che doveva essere rispettato era il regime all'interno del quale questa sostituzione era stata fatta. Ora, i regimi che c'erano in quel periodo per questi mezzi, a parte il regolamento internazionale per le merci pericolose, erano sostanzialmente o il regime cosiddetto R.I.V., che era frutto di accordi internazionali fra ferrovie, che erano regimi di accordi fra ferrovie che erano previgenti alla liberalizzazione, dove sostanzialmente si riconosceva mutuamente la bontà o la possibilità di circolare del materiale rotabile, senza ulteriori controlli da un Paese all'altro; e poi c'era il regime, anche questo diciamo di matrice internazionale, che era derivante dalla Convenzione COTIF, l'O.T.I.F. è un organismo internazionale, che si avvaleva delle cosiddette condizioni uniformi di utilizzo, dove c'erano anche ovviamente trattati gli aspetti di manutenzione e che disciplinava anche questi aspetti; e naturalmente le imprese dei vari Paesi, aderendo a questo protocollo, di fatto si impegnavano a seguire le procedure. Su questi

aspetti non era previsto... diciamo, non erano previste comunicazioni o autorizzazioni.

AVV. DALLA CASA - Allora, passerei adesso a un'altra nota, che è la produzione numero 1208 della Procura, file 090926, datata 09 agosto 2010. Brevissima premessa, ma doverosa. In questa nota si richiama il contratto uniforme di utilizzazione dei carri. Viene fatto un riferimento all'articolo 7.3, è una riga e mezzo, ma devo leggerla per poter articolare in maniera corretta la domanda, che prevede questo: "Il detentore deve permettere alle imprese ferroviarie di effettuare tutte le operazioni di controllo necessarie sui propri carri". Volevo sapere se avete avuto modo di verificare che Trenitalia abbia effettivamente o meno compiuto queste operazioni di controllo previste dall'articolo 7.3 del C.U.U.

TESTE CHIOVELLI - Adesso poi posso magari, se è il caso, rileggere la nota. Comunque mi sembra di ricordare che, allora, è vero che il contratto uniforme di utilizzo prevede queste verifiche, d'altra parte è proprio la disciplina che dovrebbe consentire di interfacciare il detentore con l'impresa ferroviaria. Il detentore è responsabile degli aspetti relativi alla manutenzione, ma se non ha un ritorno da chi gestisce l'esercizio del carro ovviamente la cosa non può funzionare. E la convenzione serve proprio a disciplinare questi aspetti. A me sembra di ricordare che, rispetto alle richieste che

facemmo appunto a Trenitalia, questa parte di documentazione era carente.

AVV. DALLA CASA - Senta, ho capito bene, voi su F.S. Logistica quale spedizioniere non avevate alcun potere di - chiamiamolo - intervento. Volevo però sapere se, a sua conoscenza, esistevano... esisteva un quadro normativo, nazionale o sovranazionale, che andasse a disciplinare in qualche maniera la interposizione di mediatori nel campo del noleggio di rotabili, perché, come sappiamo, la figura che noi abbiamo oggi è quella di una F.S. Logistica che prende a noleggio i carri e poi li sub-noleggia. Ecco, la figura del mediatore, o dell'intermediario, era in qualche maniera prevista e disciplinata?

TESTE CHIOVELLI - Ma, guardi, dalle normative nazionali no. In realtà la figura... cioè, quello che rileva da un punto di vista diciamo delle normative, cioè quello che riporta all'interno delle normative nazionali, è l'immatricolazione del carro e la titolarità dell'immatricolazione. Questi sono gli aspetti. Noi abbiamo appunto casi in cui l'immatricolazione era in capo a Trenitalia e casi in cui l'immatricolazione era in capo ad un detentore. Ora io non ricordo francamente se F.S. Logistica avesse...

AVV. DALLA CASA - Quindi, mi perdoni, se un'azienda italiana... se F.S. Logistica, come è successo, assume,

prende a noleggio un carro estero e lo sub-noleggia a un'altra impresa, anzi, all'impresa ferroviaria Trenitalia, eventuali prescrizioni, obblighi, determinazioni, riguardano... di controllo sulla manutenzione o di altri profili, riguardano direttamente solo l'impresa ferroviaria e mai l'intermediario, giusto?

TESTE CHIOVELLI - Riguardano l'impresa ferroviaria e il detentore. Quindi se F.S. Logistica non figura come detentore, non ha diciamo...

AVV. DALLA CASA - Perfetto. Grazie. Senta, allora, ora mi riferisco a un'altra nota, che è quella del 19 febbraio 2009, produzione numero 146 della Procura, file 092549. Dopodiché dovrei aver concluso. Allora, in questa nota viene - come ho detto, la nota è del 19 febbraio 2009 - viene indicato un contenuto minimo che deve essere introdotto all'interno degli accordi di noleggio di materiale ferroviario e vi è anche una parte che è dedicata alla manutenzione. Allora, io volevo sapere qual era la situazione esistente alla data del 19 febbraio 2009, cioè perché l'Agenzia ha sentito l'esigenza di introdurre questa indicazione?

TESTE CHIOVELLI - Posso chiederle di...

AVV. DALLA CASA - Certamente.

TESTE CHIOVELLI - Perché non... grazie.

AVV. STILE - Ci può ripetere quale... di quale documento si tratta? Perché non siamo riusciti a percepirlo.

AVV. DALLA CASA - Nota 19 febbraio 2009, file 092549, è la produzione 146 della Procura.

PRESIDENTE - E' chiaro, Avvocato Stile? Ha chiarito?

AVV. STILE - Sì, sì (voce fuori microfono).

AVV. DALLA CASA - Diamo atto che ho mostrato al teste la nota alla quale ho fatto riferimento.

PRESIDENTE - Che non è... che non è tra gli atti...

AVV. DALLA CASA - E' già depositata.

PRESIDENTE - Che non è tra gli atti che sta consultando l'ingegner Chiovelli.

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - Li ha individuati, ingegnere?

TESTE CHIOVELLI - Sì. No, sto un attimo guardando, perché non me...

PRESIDENTE - Verifichi... verifichi pure.

TESTE CHIOVELLI - Non me la ricordavo. Sì, guardi, l'ho letta. Mi sembra di collocarla in relazione ad una questione che riguardava il noleggio fra imprese ferroviarie con certificato di sicurezza in Italia. Quindi è una fattispecie un po' diversa. Cioè, esisteva la esigenza, da parte delle imprese... in Italia c'erano una ventina di imprese che avevano il certificato di sicurezza, molto piccole ovviamente rispetto a Trenitalia, però spesso queste imprese ricorrevano al noleggio di materiale rotabile. Si trattava tuttavia di materiale rotabile immatricolato in Italia presso un'impresa, che doveva

essere noleggiato da un'altra impresa. Siccome queste esigenze venivano molto spesso in relazione alle esigenze di traffico che le imprese... era una specie di "ti presto un attimo il locomotore piuttosto che"... allora noi abbiamo sentito l'esigenza di regolamentare un pochino questa materia e quindi di chiedere appunto che fossero indicati alcuni paletti per non perdere mai la tracciabilità del materiale rotabile, anche quando veniva noleggiato da un'impresa all'altra.

AVV. DALLA CASA - In questo senso vi siete occupati anche del noleggio che avveniva tra aziende italiane e aziende straniere?

TESTE CHIOVELLI - No.

AVV. DALLA CASA - No. Senta, quando lei assunse la direzione dell'A.N.S.F. R.F.I. era in possesso del certificato di sicurezza. Aveva natura permanente o provvisoria?

TESTE CHIOVELLI - Dunque, quando io... allora, quando io sono diventato direttore dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie, Rete Ferroviaria Italiana era, prima che nascesse l'Agenzia, l'autorità di sicurezza, sostanzialmente, tant'è vero che il passaggio delle competenze e anche delle professionalità avvenne principalmente da Rete Ferroviaria Italiana verso l'Agenzia. Quindi, essendo autorità competente per la sicurezza, per definizione non aveva una propria... lei l'ha chiamato "certificato di sicurezza", in realtà si

chiama "autorizzazione di sicurezza", ma è sostanzialmente la stessa cosa, è solo una denominazione diversa. Quindi che cosa è successo? Una delle prime attività che doveva svolgere l'Agenzia, ovviamente, una volta prese tutte le competenze come autorità di sicurezza, era quella di rilasciare l'autorizzazione di sicurezza a Rete Ferroviaria Italiana. In realtà il passaggio delle competenze è avvenuto gradualmente nel tempo, nel senso che l'Agenzia a giugno del 2008 ha acquisito da Rete Ferroviaria Italiana le competenze in materia di imprese ferroviarie, quindi di vigilanza sulle imprese ferroviarie, e solo a dicembre del 2010, mi pare, ha assunto invece le competenze in materia... scusi, ho detto... a dicembre del 2009, a dicembre del 2009 ha assunto invece anche le competenze in materia di vigilanza sul gestore dell'infrastruttura e quindi a partire da gennaio del 2010 si è cominciato a lavorare sull'autorizzazione di sicurezza. In realtà durante il periodo in cui non erano ancora state acquisite le competenze erano stati fatti degli audit presso R.F.I. per preparare il lavoro, e quindi, diciamo, il processo di rilascio del certificato di autorizzazione di sicurezza è iniziato a gennaio del 2010.

AVV. DALLA CASA - E il risultato, gli esiti di questi audit quali furono?

TESTE CHIOVELLI - Dunque, gli audit fatti nell'arco del 2009

evidenziarono alcuni aspetti che sicuramente dovevano essere migliorati, e poi anche nella fase successiva ci fu un'interlocuzione abbastanza complicata, perché insomma certi aspetti che l'Agenzia chiedeva non erano stati condivisi da Rete Ferroviaria Italiana, quindi ci fu un processo abbastanza lungo di affinamento.

AVV. DALLA CASA - Ecco, quindi questi elementi di criticità quali erano?

TESTE CHIOVELLI - Ma, sostanzialmente, nella fase del 2009, negli audit diciamo, come posso dire, preliminari, mi pare di ricordare che c'erano delle carenze a livello di gestione di alcune procedure, fra le quali anche la manutenzione, dove si chiedeva sostanzialmente... dove si erano rilevate delle non conformità e dove quindi si chiedeva di mettere mano migliorando le procedure. Nella fase successiva invece ci fu una interlocuzione un pochino più complicata, perché c'erano diciamo delle divergenze di vedute fra quello che chiedeva l'Agenzia e quello che invece riteneva Rete Ferroviaria Italiana rispetto all'adeguamento, che ad avviso dell'Agenzia doveva essere fatto, del sistema di gestione della sicurezza alla direttiva comunitaria, quindi in particolare all'allegato 3 del Decreto Legislativo 162.

AVV. DALLA CASA - Ora, queste cose come hanno interferito o si sono comunque interposte rispetto al rilascio del certificato di sicurezza?

TESTE CHIOVELLI - Beh, hanno provocato un notevole ritardo, perché l'autorizzazione di sicurezza provvisoria è stata rilasciata nel 2013, adesso non ricordo esattamente il mese ma comunque nel 2013, nel momento in cui c'è stato il salto di qualità - così mi piace chiamarlo - nel senso che nel momento in cui c'è stata la consapevolezza da parte di Rete Ferroviaria Italiana della necessità di individuare una struttura di audit propria, che è prevista dalle direttive comunitarie e che in qualche modo non era stata attivata. Questo... diciamo, questo per inquadrare un pochino il problema. I sistemi di gestione della sicurezza si basano, fra l'altro, anzi principalmente, sulla capacità di chi lo gestisce di revisionarlo in materia dinamica. Che vuol dire? Che se nell'ambito delle procedure avvengono, si intravedono delle carenze, il sistema deve essere in grado di correggersi. Per fare questo è necessario avere un audit interno, cioè ogni impresa ferroviaria, ogni gestore della rete, deve avere una struttura di audit interna che faccia proprio questo lavoro. Questi sono principi che sono diciamo di scuola, che peraltro sono ben radicati all'interno di Rete Ferroviaria Italiana, perché sono nati lì dentro. A nostro giudizio questa cosa era imprescindibile. All'inizio l'atteggiamento di Rete Ferroviaria Italiana era un po' - come posso dire - argomentava il fatto, dice "ma siccome c'è l'Agenzia che

c'ha una sua struttura, che fa audit verso le imprese ferroviarie e il gestore della rete, perché anche io devo avere la mia struttura di audit"? Invece sono vari livelli di controllo che prevede proprio la normativa, ognuno nell'ambito delle proprie competenze. E all'interno delle competenze del singolo operatore ferroviario, inteso come impresa ferroviaria o gestore dell'infrastruttura, ci deve essere una struttura di audit. Questo fu il motivo per cui... il motivo principale per cui ci fu un notevole ritardo nel rilascio di questa autorizzazione.

AVV. DALLA CASA - Ingegnere, io la ringrazio e ho concluso.

Passo la parola e il microfono all'Avvocato Pedonese.

PRESIDENTE - Prego.

Parte Civile - Avvocato Pedonese

AVV. PEDONESE - Sì. Buongiorno, ingegnere. Allora, per il verbale, Avvocato Pedonese. Vorrei fare alcune brevissime domande e considerazioni su un altro argomento, ovvero la tracciabilità e i controlli straordinari che sono stati disposti per gli assili. Mi riferisco in particolare, sempre per il verbale, allora, alle note del 02 luglio, 03 luglio, 26 e 27 agosto 2009, tutte produzioni della Procura, rispettivamente ai numeri 693, 694, 837 e 749. Senta, successivamente al disastro ferroviario di Viareggio sono stati disposti dei controlli straordinari

sugli assili? Mi riferisco ovviamente ad assili con caratteristiche sia costruttive che manutentive simili a quelle dell'assile in questione.

TESTE CHIOVELLI - Allora, subito dopo l'incidente noi come Agenzia avemmo la possibilità di fare alcuni approfondimenti, dai quali ricavammo appunto la convinzione che fosse necessaria una verifica straordinaria in relazione ad assi che avessero tre caratteristiche fondamentalmente comuni con l'asse che era stato... che è andato a rottura a Viareggio, che erano appunto lo stesso disegno, la stessa colata e la stessa tipologia di assile. Questa nostra richiesta, che - come è stato evidenziato - era di pochissimi giorni dopo l'incidente, ci sembrava che potesse essere, non dico agevolmente, ma insomma con una certa facilità, posta in essere dal sistema degli operatori. Invece ci furono... invece ci furono notevoli difficoltà e resistenze, e questo ci fece capire che c'era un problema di disponibilità immediata dei dati relativi alla tracciabilità delle azioni manutentive, perché evidentemente se ci fosse stata una tracciabilità... che peraltro - evidenzio - era prevista, cioè anche nel contratto uniforme di utilizzo c'è il riferimento in alcune parti alla tracciabilità delle operazioni di manutenzione. Ora, la disponibilità di questi dati era abbastanza evidentemente difficile da ricavare in tempi

brevi e questo comportava evidentemente tempi lunghi per fare queste operazioni di verifica.

AVV. PEDONESE - Mi scusi...

TESTE CHIOVELLI - Per cui ci fu...

AVV. PEDONESE - No, no, prego, prego... mi scusi se la interrompo. Può definire che cosa si intende per "tracciabilità", tanto per chiarezza?

TESTE CHIOVELLI - La tracciabilità sostanzialmente è - come posso dire - la cronologia, il riassunto di tutte le operazioni di manutenzione che vengono fatte su un componente o sub-componente: chi la fa, dove, quando, con quali macchinari, qual è stato l'esito. Queste sono le notizie riguardanti la tracciabilità. Evidentemente disporre di queste notizie nell'immediato ti consente di - in poco tempo - andare ad individuare quali sono i materiali da controllare. Se non disponi di queste notizie in poco tempo, ti trovi in difficoltà perché hai diciamo la necessità di andarli a cercare, non sai bene quali sono quelli che devi controllare subito, e questo evidentemente era una carenza del sistema in generale, tanto che ci furono notevoli resistenze rispetto a quella richiesta fatta dall'Agenzia.

AVV. PEDONESE - Senta, proprio in ordine alla tracciabilità vorrei richiamare un'altra nota, che è quella del 26 novembre 2009, produzione della Procura 940, file numero 091156. Senta, dopo l'incidente l'A.N.S.F. ha adottato...

quindi mi conferma che abbia adottato provvedimenti volti a garantire appunto l'assunzione di informazioni sulla tracciabilità - ma mi riferisco agli assili ferroviari che erano in uso continuato sulla rete ferroviaria - mi spiego meglio, quindi anche per quelli che erano immatricolati in altri Paesi?

TESTE CHIOVELLI - Assolutamente sì. Cioè, tutta questa... la richiesta di verifiche straordinarie nasce dagli esiti delle prime analisi dell'incidente e dunque era rivolta alle imprese ferroviarie nazionali in quanto noi potevamo interloquire, come Agenzia, solo con le imprese ferroviarie nazionali, ma riferita a tutte le tipologie di materiale rotabile, e in particolare a quelle evidentemente di provenienza estera, per fare tutte le verifiche che venivano richieste. Fra l'altro la richiesta poi nel tempo è stata articolata e dettagliata, perché c'erano ovviamente varie tipologie di casi, c'era il caso del noleggio continuativo, dove l'impresa ferroviaria evidentemente aveva la possibilità di fare tutte le verifiche, di chiedere tutte le verifiche prima di noleggiare in maniera continuativa il materiale rotabile, ma c'era anche il caso dei traffici internazionali, in cui due imprese ferroviarie al confine si passano il treno e in cui invece questo tipo di verifiche era molto più difficile, tanto è vero che noi chiedemmo alle imprese ferroviarie con certificato di

sicurezza in Italia - ripeto, uniche con le quali potevamo interloquire - di chiedere ai loro partners di fare le verifiche che noi avevamo richiesto. Quindi, diciamo, questa nostra richiesta, che era nazionale, di fatto ebbe effettivamente delle ripercussioni anche a livello internazionale.

AVV. PEDONESE - Senta, leggo sempre nella sua... nella nota a cui ho fatto riferimento prima, che viene dato un termine, 30 maggio 2010. Ecco, nelle more quindi dell'acquisizione di questi dati in ordine alla tracciabilità, lei ricorda se A.N.S.F. abbia imposto limitazioni di velocità - e le spiego - nell'ambito delle stazioni?

TESTE CHIOVELLI - Sì, sì, lo ricordo benissimo.

AVV. PEDONESE - Sempre per questo tipo di carri, ovviamente.

TESTE CHIOVELLI - Allora, successe questo: che una volta definiti... definita tutta la tipologia di dati e di verifiche che volevamo che fossero svolte dalle imprese ferroviarie, proprio per effetto del fatto che c'era un coinvolgimento a livello internazionale e che quindi le nostre imprese ferroviarie avevano bisogno di interloquire con i propri partners commerciali per acquisire queste informazioni, evidentemente i tempi che noi avevamo richiesto per lo svolgimento di queste verifiche non furono rispettati. Le imprese ferroviarie ci rappresentarono le difficoltà che avevano e quindi ci

chiesero, diciamo, di prorogare questi termini. Allora a fronte di questa ulteriore dilatazione dei tempi noi chiedemmo che fossero assunti appunto dei provvedimenti cautelativi...

AVV. PEDONESE - Quale quello...

TESTE CHIOVELLI - ...quale appunto quello della limitazione della velocità nei centri...

AVV. PEDONESE - Si ricorda per caso quale limite venne imposto?

TESTE CHIOVELLI - Mi pare 60 chilometri orari.

AVV. PEDONESE - Benissimo. Io non ho altre domande e passo la parola al collega Avvocato Bagatti.

PRESIDENTE - Prego, Avvocato Bagatti.

Parte Civile - Avvocato Bagatti

AVV. BAGATTI - Avvocato Bagatti per le Parti Civili. Buongiorno, ingegnere. Tornerei un momento sulla questione che aveva già affrontato col collega Dalla Casa per quanto riguarda l'audit svolto a fine 2008, anno 2009, sul sistema di gestione della sicurezza da R.F.I. Vorrei sapere se all'esito del percorso dell'audit svolto e di tutto il carteggio intercorso con R.F.I. l'Agenzia si trovò nella necessità di assumere un provvedimento regolamentare a riguardo.

TESTE CHIOVELLI - Sì, nel senso che noi, una volta acquisite le competenze in materia di appunto anche infrastruttura

e quindi vigilanza sul gestore delle infrastrutture, e questo avvenne appunto a dicembre del 2009, poi a febbraio del 2010, anche in relazione in parte agli esiti dell'attività di audit condotta, ma in parte anche in relazione alla necessità di riverificare un pochino tutti gli aspetti che riguardavano i processi del sistema di gestione della sicurezza di Rete Ferroviaria Italiana, un'apposita direttiva, che uscì a febbraio del 2010, rivolta a Rete Ferroviaria Italiana e che aveva proprio l'obiettivo di accompagnare il processo per il rilascio dell'autorizzazione di sicurezza.

AVV. BAGATTI - La direttiva è la numero 1 del 2010? La direttiva è la numero 1 del 2010?

TESTE CHIOVELLI - Sì.

AVV. BAGATTI - Benissimo. L'ha già accennato, per quale motivo venne... l'Agenzia ebbe la possibilità di assumere un provvedimento di tal genere solo con l'anno 2010, con l'inizio dell'anno 2010?

TESTE CHIOVELLI - Perché, come dicevo prima, noi abbiamo fatto un passaggio di consegne graduale, a giugno del 2008 con un apposito verbale che era previsto dal Decreto Legislativo 162. Faccio un passo indietro, il Decreto Legislativo 162 prevedeva una fase transitoria nella quale doveva essere compiuto il passaggio delle competenze e delle risorse umane dal gruppo Ferrovie all'Agenzia. Questa fase doveva essere regolamentata da

una convenzione, che fu stipulata, e questa convenzione poi si attuava con degli specifici verbali. Con un primo verbale, a giugno del 2008, l'Agenzia acquisì le competenze in materia di vigilanza sulle imprese ferroviarie e solo nel dicembre del 2009 invece, con un secondo verbale, furono acquisite le competenze in materia di vigilanza sul gestore dell'infrastruttura e di infrastruttura.

AVV. BAGATTI - Benissimo. Ecco, nell'ambito di questo graduale passaggio di competenze, per quanto riguarda il trasporto di merci pericolose, in questa fase transitoria quindi, post Decreto Legislativo 162 del 2007 fino al secondo verbale attuativo datato 22 febbraio 2010, quali erano le competenze dell'Agenzia, se aveva competenze in materia, oppure se queste continuavano a permanere sotto l'egida e il controllo di R.F.I.

TESTE CHIOVELLI - Allora, per quanto riguarda le merci pericolose, non sono mai state oggetto di passaggi di consegna per un motivo semplicissimo, che l'autorità competente in materia di merci pericolose è il Ministero, il quale aveva emanato dei provvedimenti, risalenti al 2005 e al 2006, in cui aveva attribuito dei compiti operativi a Rete Ferroviaria Italiana. Quello era l'assetto riguardante le merci pericolose, quindi il regime R.I.D., autorità competente prevista dal regime R.I.D., che era il Ministero, che aveva individuato fra

gli altri Rete Ferroviaria Italiana per svolgere alcuni compiti operativi. Rispetto a quel modello lì nulla è cambiato quando è nata l'Agenzia, nulla è cambiato quando c'è stato il primo passaggio di consegne, e aggiungo nulla è cambiato quando c'è stato il secondo passaggio di consegne, perché chi poteva cambiare quella disposizione era il Ministero, l'autorità competente, né l'Agenzia né Rete Ferroviaria Italiana.

AVV. BAGATTI - Quindi per quanto riguarda la materia specifica, chi era e chi è appunto competente in materia di trasporti di merci pericolose, sia per quanto riguarda i compiti in tema di sicurezza per i sistemi, i sottosistemi di terra, eccetera, eccetera?

TESTE CHIOVELLI - Allora, mi perdoni, se posso un attimo...

AVV. BAGATTI - Prego.

TESTE CHIOVELLI - ...chiedere un chiarimento sulla domanda. Cioè, la domanda è riferita al trasporto di merci pericolose e quindi alle regole diciamo ferroviarie, oppure alle regole strettamente riguardanti le merci pericolose?

AVV. BAGATTI - Entrambi gli aspetti.

TESTE CHIOVELLI - Bene. Allora, se è riferita ad entrambi gli aspetti dobbiamo diciamo fare una piccola distinzione. Per quanto riguarda la parte merci pericolose intesa come contenitore, trattamento delle merci, carico e scarico, quindi che ha un impatto anche sul servizio ferroviario,

quella è disciplinata dal Regolamento Internazionale delle Merci Pericolose, il cosiddetto R.I.D. In quell'ambito la competenza, come autorità competente, era del Ministero, che si avvaleva, per alcuni compiti operativi, di Rete Ferroviaria Italiana. Per quanto riguarda invece gli aspetti strettamente legati al trasporto ferroviario, quindi la parte ferroviaria, dei carri merci per capirci, naturalmente il trasporto, come tutte le altre tipologie di treni, rientrava in parte nelle competenze dell'impresa ferroviaria, per quanto riguarda la trazione, e in parte ovviamente nelle competenze del gestore dell'infrastruttura, per quanto riguarda la circolazione e la manutenzione della rete.

AVV. BAGATTI - Molto bene. Passerei invece a un'altra questione e mi richiamo in particolar modo a una nota A.N.S.F., 13 giugno 2012, la numero 4376, file degli atti della Procura 120154. Allora, volevo sapere se l'Agenzia ha svolto delle verifiche, dei controlli - e quali sono stati gli esiti - sulla banca dati degli incidenti, in particolar modo se sono state fatte delle verifiche riguardo a incidenti causati da svio e con carri trasportanti merci pericolose.

TESTE CHIOVELLI - Mi può ripetere cortesemente la data della nota?

AVV. BAGATTI - La nota 13 giugno 2012, la numero 4376.

TESTE CHIOVELLI - Posso consultare?

PRESIDENTE - E' già autorizzato dal Tribunale. Prego.

AVV. BAGATTI - Se vuole gliela posso...

TESTE CHIOVELLI - Grazie, magari... grazie, mi scusi.

AVV. BAGATTI - Tengo a precisare che ovviamente è un atto a firma dell'ingegner Chiovelli quello che ho portato in visione.

PRESIDENTE - Che riconosce, ingegnere?

TESTE CHIOVELLI - Sì, sì, assolutamente sì. E quindi la domanda era riferita...

AVV. BAGATTI - In base agli accertamenti che l'Agenzia ha svolto, di cui al report che le ho appena riportato, se ci può riferire il numero degli incidenti causati da svio e riguardanti merci pericolose a quanto ammontano.

TESTE CHIOVELLI - Sì. Allora, leggo dalla lettera, perché a memoria ovviamente non lo ricordavo. Gli eventi di svio riguardanti carri trasportanti merci pericolose, così come ricavati dalla banca dati sicurezza, dal 2002 ad oggi sono in numero di 39. "Oggi" è riferito ovviamente alla data della lettera, che era il 18 di giugno del 2012. Di questi avevamo evidenziato all'epoca che 32 dei 39 eventi sono avvenuti a bassa velocità, cosa che normalmente si classifica come "svio dei rotabili in manovra", cioè durante le manovre, e dei restanti 7 casi in 4 casi sono state registrate perdite di varia entità dei fluidi contenuti nelle cisterne. Poi nell'allegato alla nota c'è il dettaglio, quindi date e cose di tutti

gli eventi.

AVV. BAGATTI - Quindi, se ho capito bene, se mi può confermare i dati, quindi 7 incidenti hanno riguardato convogli in percorrenza...

TESTE CHIOVELLI - Di cui 4... di cui in 4 casi sono state registrate perdite di fluidi contenuti nelle cisterne.

AVV. BAGATTI - Ecco. Riguardo a questi incidenti, questi 4 incidenti con perdita di fluido, vorrei sapere se ha ricordo oppure se può verificare in quali anni si sono verificati questi incidenti.

TESTE CHIOVELLI - Allora, controllo dall'allegato, perché a memoria non ricordo. Abbiamo un evento del 2002...

PRESIDENTE - Tutto ciò si desume dalla nota prodotta?

TESTE CHIOVELLI - Sì, sì, sì.

PRESIDENTE - Gliela facciamo ripercorrere tutta oppure solo per alcuni aspetti?

AVV. BAGATTI - Solo (sovrapposizione di voci)...

PRESIDENTE - Prego, prego, ormai risponda, risponda, ormai ci siamo.

TESTE CHIOVELLI - Allora, ne leggo uno nel 2002, uno nel 2003, nel 2007, e poi arriviamo a Viareggio, i quattro casi.

AVV. BAGATTI - Quindi di questi quattro casi tre sono antecedenti all'incidente per cui oggi è processo.

TESTE CHIOVELLI - Sì.

AVV. BAGATTI - Le chiedo - e qui mi richiamo invece a un'altra nota sempre dell'Agenzia, che è la numero 35 del 02

ottobre del 2009, il numero di file è 090309 bis, che poi ora le porterò in visione - le chiedo se ha ricordo riguardo ad altri incidenti con conseguente svio del carro, oltre ovviamente a quello per cui oggi è processo, causati dal cedimento strutturale degli assili.

TESTE CHIOVELLI - Sì, assolutamente sì. Beh, no, degli assili no, diciamo, perché l'unico evento diciamo proprio riferito ad un cedimento dell'assile credo che risalga al 2003 e riguardava un carro merci. Io ho ricordo diciamo abbastanza vivo di incidenti in cui ci sono stati cedimenti strutturali dei carri, e uno di questi fu l'incidente che avvenne praticamente una settimana prima dell'incidente di Viareggio, a Vaiano, dove non ci furono conseguenze per le persone, in cui ci fu il cedimento di una foglia madre di una sospensione a balestra di un carro a due assi che, diciamo, era anche un po' datato. Peraltro quell'incidente lì... in quell'incidente lì l'approccio che ebbe l'Agenzia, anche se questo non ha avuto diciamo gli stessi riflessi, è stato esattamente lo stesso che è stato seguito dopo l'incidente di Viareggio. Noi... quello era un carro immatricolato da Trenitalia, erano carri immatricolati quindi in Italia, di cui avevamo... erano anche in numero inferiore, ma sostanzialmente il procedimento logico fu lo stesso: individuato qual era il problema che c'era stato, indipendentemente dal fatto che ci fossero state o meno

conseguenze sulle persone, noi chiedemmo una verifica, con sospensione della circolazione fino a verifica avvenuta, di tutti i carri che stavano nello stesso... nella stessa diciamo situazione. Per cui queste verifiche furono prontamente avviate da Trenitalia insieme con le associazioni di detentori dei carri e furono poi effettuati ulteriori controlli e furono introdotte appunto delle... anche lì dei termini entro i quali effettuare questi controlli. Naturalmente questo... questa situazione fu una situazione più facile da gestire rispetto al caso di Viareggio, perché - diciamo - le risposte alle nostre... alle richieste dell'Agencia potevano essere trovate all'interno del territorio nazionale, quindi con una maggiore... un minore impatto verso diciamo il traffico internazionale.

AVV. BAGATTI - Mi permetto di mostrare al teste la nota attualmente in commento, ripeto, la numero 35 del 21 ottobre del 2009, che poi...

PRESIDENTE - 35. Sempre a sua firma, sempre a firma dell'ingegner Chiovelli?

AVV. BAGATTI - Sempre a firma dell'ingegner Chiovelli.

TESTE CHIOVELLI - Sì, questa...

AVV. BAGATTI - No, aspetti. Ecco, se, ricollegandomi alla domanda di prima, e quindi se l'Agencia ha avuto notizie, riscontro in banca dati di incidenti con cedimento strutturale degli assili, se corrisponde al vero che un

incidente di questa natura, quindi se avete fatto verifiche a riguardo, e anche quello del 18 gennaio del 2004 sulla tratta Fidenza-Alseno.

TESTE CHIOVELLI - Sì, confermo. Guardi, l'avevo... a memoria le avevo risposto prima sbagliando l'anno, perché avevo detto 2003 e invece era il 2004. Questo è il caso diciamo di uno svio dovuto a rottura del fusello, quindi il più assimilabile al caso di Viareggio. Credo di ricordare che si trattasse di un treno passeggeri, quindi di non un treno merci, se non ricordo male, e di una tipologia di carro completamente diversa. Poi in questa nota ci sono anche dei dati relativi in generale agli svii di treni merci, con cause diverse da quelle ovviamente del cedimento del fusello, e sono evidenziati, dal 2001 alla data della lettera, 150 svii di treni merci.

AVV. BAGATTI - Ecco, in ordine a questi riscontri che sono stati effettuati, le chiedo se l'Agenzia ha fatto appunto delle verifiche, dei riscontri, delle valutazioni in merito a incidenti in occasione dei quali si sia verificato il distacco della sala dei carrelli.

TESTE CHIOVELLI - Sì, facemmo un'analisi di tipo statistico su queste situazioni e sostanzialmente avevamo... diciamo, di fondo esisteva una carenza di dati, nel senso che non sempre in un incidente, così come veniva descritto nella banca dati sicurezza, si riusciva a risalire al fatto che poi durante lo svio il carrello si era smontato o meno.

Però dai dati che avevamo individuato - per comodità li riprendo dalla nota - avevamo visto che dei 118 deragliamenti che avevamo preso come campione, in cui erano stati coinvolti complessivamente 163 carri, di questi 14 avevano riportato lo svio con lo smontaggio del carrello, 33 non avevano riportato lo smontaggio del carrello e poi per i restanti 117 carri, come dicevo, non si è riusciti a risalire a quale era la condizione dopo lo svio.

AVV. BAGATTI - Ecco, per concludere l'argomento, se da questa specifica indagine e quindi dalle verifiche svolte dall'Agenzia avete potuto riscontrare, appurare quali sono le condizioni, o le cause, diciamo, comunque le condizioni generali che conducono o comunque agevolano lo smontaggio e il distacco dei carrelli.

TESTE CHIOVELLI - Ma, le avevamo individuate da questa analisi sostanzialmente sulla tipologia... su una determinata tipologia di carrello, che erano questi Y25.

AVV. BAGATTI - Avete operato una valutazione sull'impatto e l'incidenza, su questa particolare problematica, della velocità del carro?

TESTE CHIOVELLI - No, un'analisi dettagliata su questo non c'è stata, ma di fondo c'era diciamo un limite dovuto al fatto che appunto il campione, essendoci molti casi che non erano definiti, il campione base statistico su cui diciamo prendere delle decisioni non era completamente

affidabile. Questo sì.

AVV. BAGATTI - Per sue conoscenze e competenze ritiene che la velocità di percorrenza, e quindi la velocità di svio, sia un fattore incidente su questo tipo di problematiche?

TESTE CHIOVELLI - Ma sicuramente la velocità ovviamente incide sulle conseguenze. Ma, dico, in caso di svio, in caso di collisione, in caso di qualunque cosa ovviamente la velocità ha una sua incidenza.

PRESIDENTE - Mi sembra abbastanza... mi sembra abbastanza ovvia...

TESTE CHIOVELLI - Sì.

PRESIDENTE - ...come considerazione.

AVV. BAGATTI - Detta dall'ingegnere è meglio, anziché lo dica l'Avvocato Bagatti.

PRESIDENTE - Va bene.

AVV. BAGATTI - Passerei a un altro argomento e mi richiamo alla nota A.N.S.F., la numero 5292 del 15 luglio del 2013 e le chiedo se l'Agenzia, in esito all'attività di indagine svolta dalla Commissione Ministeriale di Inchiesta, ebbe a emanare una serie di prescrizioni nei confronti del gestore.

TESTE CHIOVELLI - Dunque, se lei per Commissione di Inchiesta si riferisce alla Direzione Generale delle Investigazioni Ferroviarie...

AVV. BAGATTI - Alla DIGI...

TESTE CHIOVELLI - Allora, lì ci fu un... come era previsto

dalla normativa, c'erano... c'è un organismo indipendente sia dagli operatori che dalla stessa Agenzia, che era una direzione generale del Ministero, che si occupa appunto di investigazione sugli incidenti ferroviari. I compiti di questo organismo sono disciplinati anch'essi dal Decreto Legislativo 162, cioè quello che ha istituito l'Agenzia, e, ecco, ribadisco, hanno un ruolo indipendente sia dagli operatori ma anche dall'Agenzia. Sono ovviamente preposti a indagini su incidenti ferroviari. Nel caso dell'incidente di Viareggio ovviamente è stata aperta un'indagine. Questa indagine è stata oggetto di due differenti relazioni. Una prima relazione, dove sono state individuate alcune conclusioni e individuate mi pare 11 o 12 raccomandazioni, e che si è occupata della causa principale dello svio; una seconda relazione, più recente, che invece si è occupata in particolare della questione della perforazione della cisterna e che ha generato due raccomandazioni. Faccio una piccola parentesi, signor Presidente. Il Decreto Legislativo 162 nel disciplinare i rapporti e i compiti fra Organismo Investigativo, Agenzia e operatori, prevede proprio espressamente che dalle indagini vengano emanate, da parte dell'Organismo Investigativo, dalla Direzione Generale delle Investigazioni, delle raccomandazioni che servono come ritorni di esperienza per migliorare, per imparare, diciamo così, a seguito degli incidenti. Queste

raccomandazioni vengono poi, tramite l'Agenzia, rivolte ai soggetti che in pratica le debbono mettere in pratica. Allora, sulla prima parte della relazione dell'Organismo Investigativo, dove c'erano... dove erano trattati gli aspetti dovuti alla rottura dell'asse e a tutte le problematiche relative alla manutenzione, sono state emanate - come dicevo - 11 raccomandazioni, che sono state poi tradotte in ulteriori - diciamo - indicazioni da parte dell'Agenzia verso il sistema, ma che in realtà erano tutte quante già in parte messe in cantiere, diciamo in atto, perché nel frattempo, dopo l'incidente di Viareggio, a settembre ci fu una conferenza a Bruxelles, dalla quale scaturì la necessità di una *task force* internazionale per studiare proprio le tematiche relative alla manutenzione e alle modalità per migliorare le criticità relative alla manutenzione, che l'incidente di Viareggio aveva evidenziato in maniera netta. Questa *task force* aveva assunto una serie di iniziative che riguardavano non solo la tracciabilità delle operazioni di manutenzione, che noi come Italia avevamo già chiesto, ma anche una serie di verifiche straordinarie e un approntamento di un manuale di "controlli visivi", che sono stati messi a punto principalmente dagli operatori ferroviari e che avrebbero dovuto rafforzare i controlli periodici in maniera più leggera, nel senso che erano controlli che si potevano non fare in officina. Allora

erano stati identificati questi controlli e poi venivano fatte sostanzialmente delle... presi dei campioni di materiale che era stato controllato con questa metodologia, per fare poi dei controlli accurati sugli assili e sui componenti di sicurezza, in maniera tale da verificare se questi controlli visivi effettivamente corrispondevano alla realtà. Questa era una delle azioni. Poi c'erano anche altre azioni che riguardavano la tracciabilità della manutenzione dei componenti anche diversi dagli assili, quindi tutti i componenti di un carro che hanno funzioni di sicurezza, quindi anche dati, cioè tutta una serie di azioni che in effetti evidentemente andavano nella direzione di rafforzare il sistema. Queste azioni già erano state messe in campo da questa *task force*. Furono riprese, puntualizzate e in alcune parti anche migliorate dalle raccomandazioni dell'Organismo Investigativo. E questa è la prima fase. Nella seconda fase, che risale mi pare... adesso non ricordo, ma insomma, credo che siamo nel 2011 già, se non 2012, l'Organismo Investigativo emanò una seconda parte della relazione, che riguardava in particolare la questione relativa all'ente che avrebbe perforato la cisterna. A seguito di questa seconda relazione emanò due raccomandazioni, che naturalmente erano dirette al gestore dell'infrastruttura. Una era quella della rimozione dei picchetti e l'altra era quella di

individuare diciamo delle modalità costruttive che fossero... diciamo, che tenessero per quanto possibile in considerazione la possibilità di ridurre i rischi di eventuali presenze di ostacoli a seguito di incidenti. Questa era...

AVV. BAGATTI - E all'esito di queste raccomandazioni l'A.N.S.F. emise a sua volta...

PRESIDENTE - Scusi, ingegnere, la prima riguardava la rimozione dei picchetti. La seconda?

TESTE CHIOVELLI - La seconda sostanzialmente riguardava la richiesta di un approfondimento per verificare se le modalità... era diciamo una prescrizione a lunghissimo periodo, per verificare se le modalità costruttive dell'infrastruttura avrebbero potuto essere fatte in maniera diciamo diversa rispetto... diciamo ad avere dei miglioramenti in maniera tale da ridurre il rischio di presenza di ostacoli in caso di incidenti.

AVV. BAGATTI - L'Agenzia... a tal riguardo l'Agenzia si allineò e ribadì la necessità di questo tipo di interventi? Emise a tal riguardo una nota? Io - ripeto - cito la nota A.N.S.F. numero 5292 del 15 luglio del 2013.

TESTE CHIOVELLI - Sì. Allora, guardi, l'Agenzia tradusse le raccomandazioni dell'Organismo Investigativo in richieste al gestore della rete, in questi termini: per quanto riguarda la raccomandazione relativa alla rimozione dei picchetti, si chiese al gestore della rete di provvedere

in occasione della ordinaria programmazione delle manutenzioni straordinarie previste nel periodo di rinnovo dell'armamento, quindi in occasione dei programmi di rinnovo dell'armamento procedere alla rimozione dei picchetti; per quanto riguarda invece l'altra raccomandazione, si chiese un contributo a Rete Ferroviaria Italiana, per poi poterlo come Italia presentare nella nuova versione delle specifiche tecniche di interoperabilità per l'infrastruttura, cioè sono sostanzialmente le regole tecniche che vengono decise a livello europeo su come si costruiscono le infrastrutture; queste periodicamente vengono aggiornate e naturalmente vengono aggiornate in maniera progressiva, andando verso soluzioni tecniche sempre migliori; e quindi si chiese sostanzialmente di fare queste proposte in relazione all'aggiornamento, in maniera tale da avere diciamo qualche elemento che potesse portare, alla emanazione delle nuove specifiche tecniche di interoperabilità, delle migliorie.

AVV. BAGATTI - Vennero individuati dei siti particolari come prioritari in questo programma di rivalutazione di questi apparati, di questi strumenti, della picchettazione di segnalazione?

TESTE CHIOVELLI - Adesso non ricordo. Certamente la prescrizione nasce dall'incidente di Viareggio, quindi certamente la questione degli itinerari delle merci

pericolose era presente. Però mi pare che nella traduzione della raccomandazione... non ricordo dei riferimenti precisi sulle merci pericolose. Ricordo ultimamente(?) il riferimento alla...

AVV. BAGATTI - No, io parlavo, scusi ingegnere se la interrompo, a siti particolari, cioè lungo l'infrastruttura ferroviaria se erano stati individuati dei siti e delle situazioni diciamo degne di un'attenzione preferenziale in questa graduale fase di rimozione della picchettazione di segnalazione.

TESTE CHIOVELLI - Mi pare... mi pare di no.

AVV. BAGATTI - In tutto questo... questa fase quindi post-emanazione delle raccomandazioni e prescrizioni, quale fu - se lei ha ricordo - l'atteggiamento osservato da R.F.I., quali furono gli esiti di questo percorso congiunto intrapreso tra Ministero, A.N.S.F. e gestore della rete?

TESTE CHIOVELLI - Ma, ci fu un'interlocuzione abbastanza fitta, perché Rete Ferroviaria Italiana rispetto a questa richiesta assunse delle posizioni molto critiche. Ricordo che ci fu un'interlocuzione epistolare nella quale l'Agenzia era tenuta per conoscenza, che riguardava direttamente Rete Ferroviaria Italiana e l'organismo investigativo, nella quale contestava, Rete Ferroviaria Italiana, gli esiti dell'indagine fatta dall'organismo investigativo, con poi ovviamente anche il coinvolgimento

dei vertici del Ministero, insomma ci fu varia corrispondenza. Poi, una volta che l'organismo investigativo comunque confermò le proprie raccomandazioni, dopo iniziò una interlocuzione anche abbastanza fitta con l'Agenzia rispetto alla opportunità o meno di tradurre queste raccomandazioni in indicazioni dell'Agenzia verso gli operatori. A noi sembrò - insomma, adesso la faccio breve, perché l'interlocuzione fu abbastanza corposa dal punto di vista epistolare - noi come Agenzia ritenemmo che la raccomandazione dell'organismo investigativo fosse assolutamente sostenibile da parte del gestore della rete, perché l'interpretazione che abbiamo dato, che peraltro era condivisa dall'organismo investigativo, di farla in occasione del rinnovo dell'armamento, fosse assolutamente gestibile e potesse portare, in un numero di anni ben definito, certamente ad un miglioramento nella realizzazione dell'infrastruttura. Quindi la confermammo e nell'ultimo diciamo scambio di note con Rete Ferroviaria Italiana ci fu la assicurazione di procedere in questo senso qui. Qui stiamo parlando, a questo punto, del periodo del 2013, siamo già arrivati al 2013, in cui si è conclusa diciamo questa interlocuzione.

AVV. BAGATTI - Ma in buona sostanza queste raccomandazioni/prescrizioni sono state attuate poi da R.F.I. o no?

TESTE CHIOVELLI - Guardi, erano previste delle verifiche semestrali. Diciamo, alla prima verifica semestrale non c'ero più, perché io ho lasciato l'Agenzia a marzo/aprile del 2014, quindi non lo so che cosa... che cosa sia stato fatto.

AVV. BAGATTI - Un'ultima... un'ultima questione. Le chiedo se lei ha ricordo di un atto di indirizzo datato 30 luglio del 2009, da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

TESTE CHIOVELLI - Sì, è un atto di indirizzo che fu emanato dal Ministro pro tempore, all'epoca il Ministro Matteoli, di poche settimane dopo l'incidente di Viareggio, nel quale venivano chieste una serie di verifiche sia sul materiale rotabile che sull'infrastruttura, ed era diretto al Gruppo Ferrovie dello Stato. Ed era un atto di indirizzo che poi servì per... anche, diciamo, sia in preparazione sia poi in esito alla conferenza che ci fu a Bruxelles l'08 settembre sulla sicurezza ferroviaria, a cui partecipò proprio lo stesso Ministro Matteoli.

AVV. BAGATTI - E a chi era indirizzato l'atto di indirizzo?

TESTE CHIOVELLI - Al Gruppo Ferrovie dello Stato.

AVV. BAGATTI - E' a conoscenza di quale sia stata la risposta che venne data da parte del Gruppo F.S. a questa... a questo provvedimento ministeriale?

TESTE CHIOVELLI - Dunque, ci fu anche lì un'interlocuzione abbastanza intensa. Noi come Agenzia questa cosa

l'abbiamo seguita diciamo per la parte di nostra pertinenza, ovviamente, perché l'atto di indirizzo era più di carattere generale. So che ci fu quindi prima un'interlocuzione con gli uffici del Ministero e in parte con l'Agenzia, di Ferrovie, e poi l'interlocuzione si spostò direttamente fra vertici delle Ferrovie e Ministro. Alla fine fu prodotto un documento... fu prodotto un primo documento sul quale furono fatte delle osservazioni, e poi fu prodotto un secondo documento, nel quale venivano tracciate alcune delle azioni che venivano chieste nell'atto di indirizzo. Adesso, per parlare di cose concrete, per esempio c'era scritto di valutare la possibilità di itinerari delle merci alternativi, che non toccassero zone particolarmente abitate, e ci fu... fu chiesto uno studio a Ferrovie, che fece delle analisi, dalle quali ovviamente si ricavò che ovviamente in Italia non è facile trovare un itinerario completo che sia completamente lontano da zone fortemente urbanizzate e quindi c'erano previsti degli itinerari alternativi, pur con questa... poi c'era... per esempio fu chiesta anche, mi pare, in quell'atto di indirizzo, una riflessione su eventuali limitazioni di velocità a livello generale, proprio per la circolazione di treni riguardanti le merci pericolose; anche lì ci fu un approfondimento da parte di Rete Ferroviaria Italiana, dove sostanzialmente diceva "a fronte della minore velocità, e che quindi, fra

virgolette, ho dei benefici in termini di sicurezza, della maggiore velocità, ho comunque dei tempi di percorrenza maggiori e quindi una maggiore esposizione del territorio alla presenza di merci pericolose". Per cui anche lì c'erano alcune considerazioni che venivano fatte, critiche rispetto, ecco, a queste... a queste misure.

AVV. BAGATTI - Ha ricordo o prese parte a un incontro che si svolse presso il Ministero in data 04 agosto del 2009?

TESTE CHIOVELLI - Guardi, può darsi. Ma fra chi?

AVV. BAGATTI - Le faccio... le mostro una nota, sempre a sua firma, la numero 5392 del 29 settembre del 2009.

TESTE CHIOVELLI - Grazie.

PRESIDENTE - Avvocato, "le mostro"...? Non ha proseguito, "le mostro la nota"...?

AVV. BAGATTI - No, gli stavo dando il tempo che... quindi ricorda quali determinazioni vennero assunte in quell'occasione?

TESTE CHIOVELLI - Sì.

PRESIDENTE - Quindi allora diamo per scontato che c'era l'incontro.

TESTE CHIOVELLI - Sì. Allora, guardi, adesso l'incontro se era il 04 agosto ovviamente non lo so. Ho ricostruito da questa nota qual era il contesto. Il contesto era il seguente: in quell'atto di indirizzo che citava prima l'Avvocato c'era anche una raccomandazione al Gruppo

Ferrovie dello Stato di favorire il passaggio di consegne verso l'Agenzia. Siamo... il periodo dell'incidente di Viareggio è proprio nella fase fra il primo e il secondo passaggio di consegne. Il primo passaggio di consegne è a giugno 2008, incidente di Viareggio a giugno 2009, dicembre 2009 secondo passaggio di consegne. Era passato quindi del tempo dal primo passaggio di consegne, c'era stato qualche problema operativo nel passaggio di consegne, perché naturalmente il passaggio delle competenze deve avvenire, deve essere disciplinato anche con il passaggio delle risorse umane, quindi c'era stato qualche disallineamento fra l'Agenzia e in particolare Rete Ferroviaria Italiana, e più in generale Gruppo F.S., perché... ecco, vorrei chiarire questo: nel passaggio di consegne delle competenze in materia di sicurezza l'interlocutore dell'Agenzia - è stato quello l'unico periodo di interlocuzione - l'interlocutore era il Gruppo Ferrovie, cioè la convenzione era fra Gruppo Ferrovie e Agenzia; poi per il Gruppo Ferrovie fu delegato l'amministratore delegato, l'allora amministratore delegato di Rete Ferroviaria Italiana, che era l'ingegnere Elia, però l'interlocuzione tecnicamente era con il Gruppo Ferrovie, perché il personale che passava all'Agenzia dal Gruppo teoricamente poteva avvenire da qualsiasi società del Gruppo, non necessariamente solo da R.F.I., come in effetti poi avvenne, perché... Allora, in

quel momento lì ci furono delle divergenze, per cui non si riusciva a chiudere, e il Ministro colse l'occasione di quell'atto di indirizzo per diciamo dire al Gruppo Ferrovie di favorire questo processo. Fu anche un modo perché in effetti dopo quell'atto di indirizzo poi a dicembre si riuscì in qualche modo a chiudere questa seconda fase e a completare il passaggio delle consegne.

AVV. BAGATTI - Ultima domanda e concludo. E invece in ordine specificatamente alle problematiche emerse a seguito dell'incidente di Viareggio, nel corso di quella riunione furono assunte delle determinazioni particolari, furono valutate delle strategie di intervento specifiche, furono affrontati temi particolari, se lei ne ha ricordo?

TESTE CHIOVELLI - Guardi, ricordo che l'oggetto, diciamo così, di dissenso da parte delle Ferrovie rispetto a quella direttiva era che venivano date delle indicazioni abbastanza, a loro giudizio, vaghe e quindi di difficile attuazione, mentre invece fu spiegato che la posizione era quella di prendere dei temi, magari anche generali, per approfondirli e capire se si poteva fare qualche azione correttiva. Quindi in quest'ottica diciamo poi la situazione fu in parte ricomposta e ci fu un maggiore approfondimento di determinate tematiche, che poi dopo vennero diciamo... ecco, con esiti magari diversi, tipo quella che ho detto prima della velocità, piuttosto che un'altra, però ci fu... l'ottica fu quella di un

approfondimento, ovviamente.

AVV. BAGATTI - Ecco - e concludo veramente - l'ha anticipato ora, quindi se vuole riferire al Tribunale quali furono le proposte che maturarono in ordine proprio all'argomento della velocità, se maturarono.

TESTE CHIOVELLI - Sì, guardi, confermo quello che ho detto prima, cioè rispetto a questo approfondimento ove fu chiesto... l'esito insomma dell'approfondimento fatto da Rete Ferroviaria Italiana fu che sostanzialmente non era il caso di introdurre queste limitazioni di velocità in relazione appunto alla considerazione che il beneficio - come dicevo prima - della riduzione di velocità in termini di sicurezza confliggeva con il maggior tempo di percorrenza del treno e quindi con il maggior tempo di esposizione del territorio... sul territorio delle merci pericolose.

AVV. BAGATTI - Questa, se ho capito bene, è una considerazione, una valutazione di R.F.I.

TESTE CHIOVELLI - Sì, sì, questa fu una considerazione, una valutazione fatta da R.F.I. Però teniamo conto anche che come gestore della circolazione poi era anche quello che doveva disciplinare sostanzialmente questi... questi aspetti.

AVV. BAGATTI - Grazie, ingegnere, nessun'altra domanda. Tutti i documenti menzionati sono già stati - perché è una verifica che ho fatto - già stati prodotti dal Pubblico

Ministero. Mi riservo ovviamente un riscontro analitico ed eventualmente di produrli in seguito.

PRESIDENTE - Allora, Avvocato Bartolini...

AVV. BARTOLINI - Sì.

PRESIDENTE - ...e Avvocato Dalle Luche. Prego.

Parte Civile - Avvocato Bartolini

AVV. BARTOLINI - Sì. Avvocato Bartolini, ingegnere buongiorno.

Volevo ritornare un attimo alla questione di cui aveva fatto cenno riguardo al certificato di sicurezza. Le volevo chiedere preliminarmente: come si ottiene questo certificato di sicurezza? Ovviamente relativamente al ruolo dell'A.N.S.F.

TESTE CHIOVELLI - Parliamo del certificato di sicurezza di Trenitalia o dell'autorizzazione di sicurezza di R.F.I.?

AVV. BARTOLINI - Di Trenitalia.

TESTE CHIOVELLI - Di Trenitalia. Allora, dunque, la situazione relativa al certificato di sicurezza di Trenitalia era diversa da quella di R.F.I., perché mentre - come dicevo - quando prendemmo le competenze in materia di infrastruttura, il gestore dell'infrastruttura prima era autorità competente in materia di sicurezza e quindi non aveva una propria autorizzazione di sicurezza, dovemmo ricominciare diciamo un processo, invece nel caso di Trenitalia, Trenitalia aveva un certificato di sicurezza che gli era stato rilasciato da Rete Ferroviaria Italiana

quando era... quando era autorità di sicurezza. Noi quindi subentrammo, diciamo, e abbiamo avuto tutta una serie ovviamente di esiti dell'attività di audit che conducevamo presso Trenitalia, che ci portò ad evidenziare... debbo aggiungere: sia gli esiti dell'attività di audit, sia gli esiti relativi all'analisi degli inconvenienti e degli incidenti di esercizio che erano avvenuti; in particolare, il primo anno di attività dell'Agenzia fu molto incentrato su un fenomeno che era molto diffuso, che erano gli incidenti in salita e in discesa dai treni, cioè ce n'erano veramente molti, e questa cosa aveva prodotto anche diciamo delle direttive di R.F.I. verso Trenitalia, di adeguamento del materiale rotabile. Allora, trovatici di fronte a questo contesto, noi iniziammo diciamo ad analizzare la possibilità e la necessità di una rivisitazione del certificato di sicurezza, procedendo... arrivando ad un rilascio da parte dell'Agenzia, ma anche naturalmente ad una implementazione del sistema di gestione della sicurezza, che noi avevamo... appunto ritenevamo dovesse essere migliorato. Anche lì, devo dire, nella fase iniziale ci fu una notevole resistenza a questo tipo di adeguamenti, una resistenza più dovuta a questioni contingenti. Per esempio sulla questione delle porte dei treni, le richieste che erano state fatte a suo tempo da Rete Ferroviaria, quando era autorità di

sicurezza, a Trenitalia, erano molto onerose, anche dal punto di vista economico, perché si trattava di adeguare i sistemi di chiusura delle porte di migliaia di carrozze. L'Agenzia quando è subentrata queste indicazioni le ha confermate e quindi naturalmente non abbiamo concesso deroghe, non abbiamo mai immatricolato carrozze nuove che non avessero le porte adeguate, quindi si è creato un clima diciamo abbastanza complicato. Ci sono state anche altre problematiche, che hanno comportato proprio una difficoltà nell'interlocuzione, c'era questa chiusura da parte di Trenitalia e una nostra diciamo invece continua richiesta di attuare determinate cose. Fu proprio solo grazie all'intervento dell'ingegner Soprano che riuscimmo a scardinare questo meccanismo e a riportare sostanzialmente il tutto, da un punto di vista anche - come posso dire - organizzativo, su un piano diverso che poi ci consentì nel tempo di arrivare invece ad un sistema di gestione della sicurezza sicuramente molto migliorato rispetto a prima, dove... con veramente un salto di qualità, dove anche devo dire gli aspetti relativi, ecco, per esempio alla gestione delle merci pericolose furono trattati ampiamente, e dove ci fu sicuramente anche credo un beneficio anche a livello di organizzazione di Trenitalia, perché implementavano diciamo di pari passo anche tutta la organizzazione della sicurezza del lavoro. Quindi ci fu, diciamo, sicuramente

un progresso, che portò poi nel 2011 al rilascio da parte dell'Agencia del certificato di sicurezza a Trenitalia.

AVV. BARTOLINI - Ecco, in generale, le volevo chiedere: il certificato di sicurezza una volta rilasciato ha una scadenza oppure una volta che è rilasciato è valido ad libitum?

TESTE CHIOVELLI - Allora, il certificato di sicurezza da normativa ha durata di cinque anni, dopo cinque anni comunque deve essere rivisto. Esistono dei casi, credo ancora adesso, ma sicuramente all'epoca in cui io dirigevo l'Agencia, dei casi in cui sono stati rilasciati dei certificati di sicurezza per tempi più limitati. Questo quando? Quando i certificati di sicurezza si rilasciano con delle condizioni, con delle prescrizioni, sostanzialmente. Allora, se le prescrizioni sono piuttosto pesanti, si tende a dire "va bene, hai sei mesi di tempo per ottemperare a queste prescrizioni, ma il certificato te lo faccio scadere fra sei mesi così posso verificare se tu hai ottemperato".

AVV. BARTOLINI - Perfetto. Le volevo chiedere: un'impresa ferroviaria in genere, quindi non mi riferisco specificatamente a Trenitalia, praticamente... che è ovviamente in possesso di autorizzazione, per la messa in servizio in Italia di materiale rotabile quale procedura e cosa deve presentare all'A.N.S.F.?

TESTE CHIOVELLI - Può ripetere la domanda, scusi? Perché non

ho capito.

AVV. BARTOLINI - Sì. Le chiedo: un'impresa ferroviaria, che è in possesso ovviamente di autorizzazione e che vuole mettere in servizio del materiale rotabile in Italia, quale procedura deve seguire e se deve presentare della documentazione all'A.N.S.F.

TESTE CHIOVELLI - Allora, dunque, il materiale rotabile che circola in un Paese membro della Comunità Europea può circolare per due motivi: o perché ci sono degli accordi internazionali o perché è regolarmente immatricolato in quel Paese. In ognuno dei due casi ci deve essere un'impresa ferroviaria che lo gestisce, dotata di certificato di sicurezza. Ora, se nel certificato di sicurezza già sono ricomprese le procedure per gestire la tipologia X di materiale rotabile, questa impresa ferroviaria, se acquisisce un rotabile X non ha bisogno di chiedere alcuna autorizzazione; se invece il materiale rotabile è di una tipologia che non ha mai gestito, o di nuova omologazione, c'è bisogno prima della omologazione e poi di una implementazione del certificato di sicurezza, quindi del sistema di gestione della sicurezza, che dimostri che quell'impresa è in grado di gestire quella tipologia di rotabile. E' chiaro che questi sono casi che si verificano molto più di frequente per imprese piccole, cioè un'impresa piccola che c'ha solo una tipologia di locomotori, nel momento in cui

compra un locomotore diverso impatta molto sul sistema di gestione della sicurezza. Ovviamente nel caso di un'impresa grande, dove peraltro un carro standardizzato secondo, ecco, il R.I.V. piuttosto che altre normative internazionali, non ha molto... ha impatto zero, diciamo, sul sistema di gestione, quindi non c'è bisogno di nessuna autorizzazione aggiuntiva.

AVV. BARTOLINI - E questo vale anche per la circolazione dei carri esteri in Italia?

TESTE CHIOVELLI - Questo vale, sì, anche per la circolazione dei carri esteri, nel senso - come dicevo - due casi: o omologazione e immatricolazione nel Paese, nello Stato membro, oppure un carro che... un carro... un rotabile in generale, che abbia un riconoscimento internazionale per poter circolare, R.I.C. nel caso delle carrozze, R.I.V. nel caso dei carri merci.

AVV. BARTOLINI - Ecco, l'impresa ferroviaria che è in possesso di questo certificato di sicurezza, in merito al materiale rotabile, sia estero o non, che circola in Italia, qual è la sua responsabilità?

TESTE CHIOVELLI - Ma, il materiale rotabile è una parte del sistema di gestione della sicurezza. Se voi leggete il Decreto Legislativo 162, quando parla di che cosa deve prevedere un sistema di gestione della sicurezza, parla proprio della gestione dei materiali a disposizione dell'operatore. Naturalmente quella è una cosa che vale

sia per i gestori della rete che per le imprese ferroviarie, però la gestione del materiale rotabile è una delle parti qualificanti di un sistema di gestione della sicurezza di un'impresa ferroviaria.

AVV. BARTOLINI - Nella nota a sua firma, documento della Procura 090926, è una nota ovviamente del 09 agosto 2010, se vuole gliela produco, lei fa riferimento a una normativa comunitaria che è la normativa CEE 2008/100. Le volevo chiedere... prima le do il tempo ovviamente di trovare la nota, se vuole gliela produco io, tanto è a sua firma.

TESTE CHIOVELLI - Se mi ripete la data, 29...

AVV. BARTOLINI - 09 agosto 2010.

TESTE CHIOVELLI - Ah, 09 agosto 2010. No, non...

AVV. BARTOLINI - Posso produrgliela, signor Presidente?

PRESIDENTE - Sì, certo, esibiamola.

TESTE CHIOVELLI - Grazie.

AVV. BARTOLINI - Ovviamente è un documento a firma dell'ingegnere. Ecco, qui c'era un riferimento alla normativa europea la CEE 2008/100.

TESTE CHIOVELLI - Sì.

AVV. BARTOLINI - Ecco. Le volevo chiedere, praticamente, in base a questa normativa quali sono, quali erano appunto i soggetti preposti alla sicurezza e in particolar modo quando era stata recepita questa normativa in Italia.

TESTE CHIOVELLI - Allora...

AVV. BARTOLINI - Quando e se è stata recepita.

TESTE CHIOVELLI - Dunque, adesso ho inquadrato questa nota, la stavo cercando fra le note che avevamo scritto alla Polizia Giudiziaria. In realtà è una interlocuzione con Trenitalia...

AVV. BARTOLINI - Sì.

TESTE CHIOVELLI - ...in esito alla documentazione dell'indagine che aveva condotto Trenitalia sull'incidente di Viareggio, quindi è un'interlocuzione su questo. Sostanzialmente ne avevo parlato prima, che ci fu una serie di richieste aggiuntive da parte dell'Agenzia, perché ritenevamo che non fosse completa la documentazione, e questa è una nota nella quale appunto diciamo a Trenitalia le motivazioni per le quali ritenevamo non completa la loro documentazione. Si fa riferimento in particolare anche alla direttiva 110. Qual era diciamo l'oggetto del contendere? Trenitalia nella sua risposta aveva in qualche modo detto, in parte anche giustamente, che quel carro era di un detentore diverso e che quindi i suoi compiti finivano ad un certo punto, cosa questa assolutamente corretta. Quello che noi chiedevamo era "sì, ma tu cosa... che documentazione hai, che mi produci per dimostrarmi come tenevi sotto controllo, come ti assicuravi che loro facessero bene il loro mestiere"? E qui la figura del *keeper*, del detentore, fu quindi molto analizzata e ci fu il

riferimento a questa direttiva 110. Questa direttiva 110 di fatto che cosa faceva? Introduceva nella normativa comunitaria la figura del detentore come figura che avesse una sua rilevanza nel processo di gestione, cioè diventava un soggetto da certificare al pari dell'impresa ferroviaria, sostanzialmente, cosa che in alcuni Paesi, tipo la Germania, di fatto già era, perché esisteva una normativa preesistente, nazionale tedesca, che prevedeva la figura del detentore. In Italia questo non c'era e quando fu introdotta questa direttiva comunque non era stata recepita in Italia, quindi non c'era una figura del detentore che potesse essere identificata all'interno del processo di rilascio dei certificati di sicurezza che si faceva alle imprese ferroviarie. Resta fermo il fatto che nel Decreto Legislativo 162, laddove viene richiamata la responsabilità del funzionamento sicuro della propria parte di sistema per imprese ferroviarie e gestori dell'infrastruttura, c'è poi il comma successivo che dice che resta ferma poi la responsabilità dei singoli che fanno parte della catena del trasporto, fra cui anche il detentore, quindi non è che fosse sollevato, però in quel momento la direttiva 110 non era stata recepita in Italia e quindi la figura del detentore non aveva queste caratteristiche.

AVV. BARTOLINI - Quindi quella direttiva comunitaria ovviamente andava - ce l'ha già detto - recepita, non era

auto esecutiva. Perfetto. Le volevo chiedere, mi sembra l'abbia detto appunto fra le righe: lei ha parlato di detentore; detentore, però spesso nelle relazioni annuali dell'A.N.S.F. o nelle comunicazioni, soprattutto quelle da voi inviate successivamente alla strage di Viareggio, fate riferimento alla figura del *keeper*; *keeper* e detentore sono la stessa figura, mi pare.

TESTE CHIOVELLI - Sì, sì, sì, *keeper* e detentore sono la stessa figura.

AVV. BARTOLINI - Ecco, le volevo chiedere invece: ha fatto riferimento ad altri Paesi, quali la Germania - va bene? - e ha detto che questa figura in realtà era già esistente; le volevo chiedere: da che anno era esistente questa figura e come viene denominata?

TESTE CHIOVELLI - Allora, noi facemmo un approfondimento per la Procura proprio per questi aspetti, perché chiedemmo anche delle informazioni all'autorità tedesca. Quindi queste cose le abbiamo senz'altro scritte, non le ricordo a memoria quindi debbo consultare.

AVV. BARTOLINI - Il riferimento dovrebbe averlo anche nel documento che ho prodotto... che ha visionato prima.

TESTE CHIOVELLI - Scusi, mi perdoni, la domanda è da quanto tempo in Germania era stata...

AVV. BARTOLINI - Sì.

TESTE CHIOVELLI - ...recepita la figura...?

AVV. BARTOLINI - Esisteva la figura...

TESTE CHIOVELLI - Sì, esisteva... esisteva la figura.

AVV. BARTOLINI - Ecco.

TESTE CHIOVELLI - Però non c'è in questa nota. Era sicuramente...

AVV. BARTOLINI - Se non la trova, ingegnere, si passa a un'altra domanda.

PRESIDENTE - Sì.

TESTE CHIOVELLI - Mi dispiace.

PRESIDENTE - Non la ritrova.

TESTE CHIOVELLI - In questo momento non la trovo.

AVV. BARTOLINI - Certamente, non si preoccupi.

TESTE CHIOVELLI - Credo che fosse abbastanza risalente negli anni come normativa.

AVV. BARTOLINI - Ecco. In Italia invece questa figura del *keeper* si ricorda quando è stata recepita?

TESTE CHIOVELLI - Dunque...

AVV. BARTOLINI - Quantomeno se è stata recepita comunque successivamente o precedentemente alla strage di Viareggio.

TESTE CHIOVELLI - No, assolutamente successivamente, sì, sì.

AVV. BARTOLINI - A me basta questo. Ecco, qualora - e rifaccio riferimento però alla nota a pagina 2 che le avevo poc'anzi fatto visionare - qualora un'impresa ferroviaria, che abbiamo visto ha il certificato di sicurezza e ha la responsabilità in base al materiale rotabile, vi siano delle limitazioni di responsabilità

contrattuali, le volevo chiedere, la responsabilità risulta comunque impregiudicata o meno?

TESTE CHIOVELLI - Ma, guardi, diciamo, adesso, per ruolo dell'Agenzia...

PRESIDENTE - La valutazione...

TESTE CHIOVELLI - ...rispondere a questa domanda è difficile.

AVV. BARTOLINI - Riguarda la nota a sua firma.

PRESIDENTE - E' difficile, sì?

TESTE CHIOVELLI - Diciamo che l'Agenzia non la vede... non lo vede questo aspetto contrattuale, nel senso che se vede un aspetto del genere è perché nell'ambito delle procedure del sistema di gestione della sicurezza l'impresa ferroviaria intende affrontare una certa risoluzione di criticità utilizzando dei terzi e dimostra di avere... però non ha una rilevanza, diciamo, rispetto a quello che è l'aspetto di interlocuzione, che è Agenzia/impresa ferroviaria, per quanto riguarda il gestione della sicurezza.

AVV. BARTOLINI - Ecco riguardo al Decreto 1/2009 A.N.S.F. in materia di manutenzione, le volevo chiedere: qual è stato l'iter che portò all'emanazione di questo Decreto e le considerazioni che l'A.N.S.F. aveva fatto?

TESTE CHIOVELLI - Allora, il Decreto 1/2009 è il primo atto normativo che ha fatto l'Agenzia. Il contesto l'abbiamo detto: passaggio di competenze, quindi c'era un organismo nuovo che svolgeva determinati compiti, fra cui quello di

una regolamentazione normativa di settore, ovviamente una regolamentazione normativa all'interno delle direttive comunitarie. Cosa era successo prima? Che nel tempo, negli anni precedenti, quando le Ferrovie erano sostanzialmente Ministero, molte note erano dei Decreti Ministeriali; successivamente le Ferrovie diventarono ente autonomo, poi diventarono S.p.A. e a quel punto c'erano dei Decreti Ministeriali e delle disposizioni delle Ferrovie, dove venivano contenute tutte le norme. Nel tempo... poi ovviamente nel tempo c'è stata anche l'evoluzione tecnologica e normativa. Nel tempo che cosa era successo? Era successo che, un po' per l'evoluzione normativa, un po' per l'evoluzione del soggetto che emanava le norme, si trovavano testi normativi di livelli diversi che dicevano cose anche molto importanti dal punto di vista della sicurezza, per cui ci siamo ritrovati... di lì il legislatore, nella individuazione dei compiti dell'Agenzia dava quello del riordino normativo, proprio per cercare di eliminare, diciamo, questa stratificazione di norme che c'era stata. Quindi il primo passo che noi abbiamo fatto per avviare il riordino normativo, siccome dovevamo dare agli operatori dei riferimenti normativi, perché non potevamo dire "beh, finché non c'è il riordino normativo non si sa quali sono le norme di riferimento". Cosa facemmo? Facemmo una ricognizione di tutta la normativa pregressa e

individuammo, con questo Decreto 1/2009 che citava l'Avvocato, un'attribuzione dei compiti agli operatori, che era sostanzialmente derivante da quello che prevedeva il Decreto Legislativo 162, quindi il recepimento della direttiva comunitaria; e poi c'era un elenco di norme di riferimento, che avrebbero dovuto essere sostanzialmente quelle alle quali gli operatori dovevano ispirarsi nel tempo in cui l'Agenzia completava il riordino normativo, tempo che è stato diciamo abbastanza lungo, ma che poi ha portato all'emanazione di un ulteriore decreto nel 2012, che ha completamente abolito tutto il sistema precedente e ha sostanzialmente riordinato, con un testo di un unico livello, tutta la materia ferroviaria, sostanzialmente con tre allegati e un testo. Sono state ripartite le responsabilità e i compiti fra gli operatori, gli operatori intendo dire fra le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura, sono state date le regole della circolazione e poi sono stati fissati i requisiti degli operatori, qui singole persone che svolgono mansioni di sicurezza in Ferrovie. Con questo testo, praticamente dal Decreto 1/2009 a questo testo, quello è stato il punto di partenza del riordino normativo e il decreto del 2012 è stato il punto di arrivo.

AVV. BARTOLINI - Ecco, nel Decreto 1/2009 voi avete preso in considerazione la manutenzione dei rotabili immatricolati in Italia ed eventualmente avete disposto delle direttive

a riguardo?

TESTE CHIOVELLI - Sì, c'erano degli aspetti che riguardavano la manutenzione nel Decreto 1/2009.

AVV. BARTOLINI - Ecco, riguardo a questi aspetti riguardanti la manutenzione è a conoscenza se altri organismi, società, tra cui R.F.I. ad esempio, avevano emanato già diciamo delle direttive in ordine a questa manutenzione?

TESTE CHIOVELLI - Sì, sì, beh, anzi, devo dire la maggior parte degli allegati a quel decreto erano norme preesistenti all'Agencia. C'era un'apposita disposizione di Rete Ferroviaria Italiana sulla manutenzione dei rotabili...

AVV. BARTOLINI - Ecco, a me mi consta...

TESTE CHIOVELLI - ...che era citata nel decreto 1, se non ricordo male.

AVV. BARTOLINI - A me mi consta che all'epoca dell'emanazione del decreto vi era una procedura R.F.I. dell'08 luglio 2003, che era una procedura operativa per la messa in servizio sulla rete appunto italiana di contenitori cisterna per il trasporto di merci pericolose.

TESTE CHIOVELLI - Sì.

AVV. BARTOLINI - Le volevo chiedere se questa disposizione, questa procedura è stata poi recepita nel Decreto 1/09.

TESTE CHIOVELLI - Sì, sì, era contenuta fra gli allegati del Decreto 1. Io pensavo lei si riferisse alle disposizioni sulla manutenzione dei rotabili, che erano altre

disposizioni. Quella procedura comunque sì, era riferita... era contenuta nei riferimenti del Decreto 1.

AVV. BARTOLINI - Ecco, le direttive che voi poi avete incardinato in questo decreto, riguardanti la manutenzione dei rotabili - invece vado all'altro problema - cosa riguardavano? Cioè, nello specifico, l'impresa ferroviaria cosa doveva poi fare, secondo le direttive che avevate previsto in questo decreto?

TESTE CHIOVELLI - Allora, noi avevamo... il decreto c'aveva... un primo compito era quello di identificare le norme esistenti ancora valide che dovevano essere rispettate nel periodo transitorio verso il riordino normativo, e quindi furono riconfermate tutte le norme e le disposizioni che erano state emanate in particolare nell'ultimo periodo da R.F.I., anche sulla manutenzione.

AVV. BARTOLINI - Perfetto. Le volevo chiedere, ritornando un po' all'argomento Trenitalia, se i piani... se avete riscontrato se i piani manutentivi di Trenitalia erano gli stessi di quelli previsti dalle V.P.I.

TESTE CHIOVELLI - Lì abbiamo fatto un approfondimento, nel quale è venuto... è risultato che c'erano delle differenze, c'erano delle differenze abbastanza significative. Sintetizzo, poi dopo le differenze sono abbastanza di dettaglio. Comunque sostanzialmente i piani di manutenzione di Trenitalia prevedevano... sostanzialmente tutti e due i piani di manutenzione

prevedevano delle revisioni un po' più pesanti e delle revisioni più leggere. Quello che li differenziava erano alcune periodicità e alcune operazioni che si facevano nelle operazioni... nei vari tipi di revisione. Sostanzialmente i piani di manutenzione di Trenitalia per i carri merci prevedevano intanto una maggiore differenziazione fra tipologia di carri, che è una cosa positiva, e poi comunque lo svolgimento dei controlli a ultrasuoni ogni sei anni. Invece i manuali della V.P.I. prevedevano anche loro controlli periodici più o meno con la stessa periodicità, però i controlli ad ultrasuoni li prevedevano ogni dodici anni. Erano previsti invece in più dei controlli non previsti nel caso dei piani di manutenzione di Trenitalia, in casi in cui si riscontravano diciamo alcune anomalie, per cui poi c'erano delle procedure molto precise di che verifiche fare anche in officina, nel caso in cui si riscontrava l'anomalia.

AVV. BARTOLINI - Ecco, riguardo ai controlli UT, a ultrasuoni, i tecnici addetti devono avere determinati requisiti, e se sì quali?

TESTE CHIOVELLI - Sì, sì, sì. Beh, debbono essere abilitati, adesso... in varie forme. Sostanzialmente sono quindi persone che hanno un'abilitazione per fare quella tipologia di prove, devono fare i corsi di aggiornamento e tutto... diciamo è in varia natura e in vari modi, ma

comunque disciplinata in ogni Paese, diciamo, la necessità di una abilitazione specifica per i tecnici che fanno questo tipo di controlli.

AVV. BARTOLINI - Ma nello specifico Trenitalia aveva delle istruzioni tecniche diverse, o più dettagliate, rispetto alla normativa diciamo generica?

TESTE CHIOVELLI - Ma, io...

AVV. BARTOLINI - Sempre riguardo ai requisiti.

TESTE CHIOVELLI - Sì, sì, sì, sì. Trenitalia aveva delle... beh, bisogna tenere conto di un fatto, che anche qua stiamo parlando di controlli che si facevano nel periodo antecedente diciamo a tutto il passaggio della liberalizzazione, e quindi erano patrimonio delle singole realtà ferroviarie di ogni Paese, quindi le modalità con cui venivano formate queste persone, questi addetti che facevano questa tipologia di controlli di fatto erano, come posso dire, potevano anche differenziarsi da un Paese all'altro. Da noi, quando c'è stata questa trasformazione dovuta al recepimento delle direttive comunitarie, comunque i requisiti sono rimasti quelli che erano diciamo in origine.

AVV. BARTOLINI - Io le volevo mostrare un documento, sempre a sua firma, che è il documento della Procura 090737, protocollo A.N.S.F. 17/2010, del 06 aprile 2010. Allora, le volevo chiedere... ovviamente qui si parla dei controlli fatti da voi successivamente, poi la data...

TESTE CHIOVELLI - Sì.

AVV. BARTOLINI - ...è già oggettivamente di per sé esplicativa, successivamente alla strage di Viareggio. Ecco, relativamente ai carri 33567848289 e 33807818214, voi avevate chiesto delle delucidazioni all'impresa ferroviaria, all'impresa utilizzatrice di questi carri.

TESTE CHIOVELLI - Sì.

AVV. BARTOLINI - Le volevo chiedere quali riscontri avete avuto in merito.

TESTE CHIOVELLI - Guardi, sostanzialmente quelli che... allora, questa è una nota nella quale l'Agenzia riferisce alla Polizia di Stato in esito ad alcuni controlli su dei carri che ricadevano nelle stesse condizioni del carro incidentato a Viareggio. Allora, innanzitutto... quindi sostanzialmente quello che noi riferiamo qui è questo, adesso lo sintetizzo e poi...

AVV. BARTOLINI - Sì, sì, certo.

TESTE CHIOVELLI - Noi praticamente... questi carri furono individuati proprio a seguito dei provvedimenti che l'Agenzia emanò di controlli a seguito dell'incidente di Viareggio. Come vedete, molti carri furono rintracciati parecchio tempo dopo. Questa è una lettera del 06 aprile del 2010. L'obiettivo quindi di andare a intercettare e interdire al traffico carri che potenzialmente potevano essere nella stessa situazione di quelli di Viareggio, almeno per questi carri fu raggiunto. Quando naturalmente

furono poi individuati, noi sì ci preoccupammo di capire quali erano le non conformità che erano state rilevate, però in alcuni casi il gestore del carro preferì, senza fare approfondimenti particolari, sostituire gli assi e in altri casi invece avemmo i ritorni che sono scritti in questa... in questa nota. Però, ecco, se dovessi dire che da questa attività abbiamo avuto un ritorno in termini di conoscenze delle non conformità, direi abbastanza irrilevante, come si vede da questa nota. Il ritorno che invece c'è stato e che ci ha un po' confortato è stato che siamo stati in grado in qualche modo, con i provvedimenti che erano stati emanati, di andare ad intercettare alla circolazione dei carri che effettivamente avevano delle non conformità e quindi erano pericolosi, e che quindi tutto quello che poi l'Agenzia aveva fatto e che aveva in qualche modo... era stato un po' contestato dal sistema, aveva un suo senso, insomma.

AVV. BARTOLINI - Ecco, ma rispetto a quei carri avete riscontrato qualche anomalia relativamente ai controlli UT?

TESTE CHIOVELLI - Sì, sì, sì, in particolare uno dei pochi ritorni fu... uno dei pochi ritorni fu che c'erano delle anomalie sui controlli a ultrasuoni. Ora non... qui c'è... è citato un allegato, quindi non mi ricordo se si trattava di anomalie dovute alla - proprio diciamo -

modalità con cui era stata condotta l'analisi, oppure se erano anomalie relative alla abilitazione dell'operatore. Questo non lo ricordo, è scritto nell'allegato. Comunque sì, noi fra le poche non conformità che ci sono ritornate come esperienza, c'era anche quella... una che riguardava i controlli a ultrasuoni.

AVV. BARTOLINI - Ecco, le volevo chiedere: esistono autorizzazioni o modalità per la messa in circolazione sull'infrastruttura nazionale ferroviaria, dopo lo svolgimento di attività manutentiva dei carri?

TESTE CHIOVELLI - No, normalmente no, non ci sono passaggi autorizzativi. Diciamo, lato impresa ferroviaria, ci deve essere il rispetto delle procedure di manutenzione che sono previste dal sistema di gestione della sicurezza e dal piano di manutenzione quando la manutenzione è fatta direttamente dall'impresa; lato agenzia, ci sono delle verifiche ex post in relazione agli audit che vengono periodicamente fatti sull'impresa ferroviaria, dove normalmente si va a vedere ovviamente anche i processi di manutenzione. Però non ci sono autorizzazioni intermedie.

AVV. BARTOLINI - Ecco, mi collego all'ultima affermazione che ha fatto per introdurre un nuovo argomento. Le volevo chiedere: il cartiglio di manutenzione cos'è? In cosa consiste?

TESTE CHIOVELLI - Diciamo, è il fascicolo nel quale vengono riportate tutte le attività di manutenzione svolte.

Diciamo che è la base dati dove si dovrebbe ricostruire la tracciabilità dei processi di manutenzione, sostanzialmente.

AVV. BARTOLINI - Ecco, e relativamente alla sala che ha interessato ovviamente la strage di Viareggio, la numero 98331, dagli accertamenti che avete fatto quali sono stati gli interventi che sono risultati - se vi sono stati ovviamente interventi - risultanti dal cartiglio di manutenzione?

TESTE CHIOVELLI - Sì. Qui vorrei essere preciso, se è possibile. Allora, diciamo che, se lei si riferisce alle verifiche che furono fatte subito dopo l'incidente...

AVV. BARTOLINI - Sì, certo.

TESTE CHIOVELLI - Sì. Quelle che poi ci permisero di risalire alla individuazione delle tre condizioni che abbiamo poi posto per le verifiche straordinarie. A questo ci riferiamo?

AVV. BARTOLINI - Sì, sì, sì.

TESTE CHIOVELLI - Dunque, noi facemmo una verifica su... prima una richiesta di informazioni all'E.B.A., che è l'agenzia... diciamo, l'omologo italiano dell'Agenzia per la Sicurezza Ferroviaria, dove chiedemmo la documentazione inerente la verifica costruttiva dei carri, i controlli periodici effettuati sulla cisterna e quindi anche gli aspetti che riguardavano i controlli fatti e dove erano stati fatti, i dati relativi

all'ultima revisione e i documenti relativi all'ultima revisione, dai quali emerse appunto la sostituzione delle due sale montate del primo carrello con altre due sale montate che erano state inviate dal detentore dei carri; e in più, sempre in questi documenti inerenti l'ultima revisione, ci risultò una scheda di lavoro della Cima Riparazioni, dove veniva riportato che le due sale montate appunto del primo carrello erano state revisionate nel novembre 2008 presso un'officina identificata con un certo codice, che poi abbiamo ritrovato essere l'officina di Hannover. Poi c'era l'estratto della documentazione proveniente dal registro di immatricolazione tedesco per quel carro e poi c'era il documento diciamo che avevamo reperito presso le Officine Cima, in cui praticamente era stata data la commissione per fare la... la commissione intesa come, insomma, l'incarico contrattuale di fare la revisione da parte di Cima, la riparazione da parte di Cima.

AVV. BARTOLINI - Avete accertato se dalla colata di fabbricazione dell'assile 98331 furono ricavati altri assili ed eventualmente quanti?

TESTE CHIOVELLI - Guardi, questa è stata una delle - diciamo - problematiche maggiori che ci furono sollevate quando abbiamo individuato le tre condizioni da verificare. Noi non abbiamo, in molti casi, anche quelli che si citavano prima, in cui sono stati ritrovati carri che ricadevano

in una delle tre condizioni, noi non sempre abbiamo avuto l'informazione di quale delle tre condizioni fosse quella che riguardava il caso specifico. Quindi non so dirle se poi questa... diciamo, quanti dei carri non conformi riscontrati erano riferiti alla colata. Di sicuro moltissimi erano riferiti allo stesso disegno e lo stesso disegno fu oggetto di pesantissime polemiche, perché noi sulla questione delle prescrizioni ricevemmo anche due - diciamo - atti: uno fu una richiesta di informazioni della Commissione Europea, che riteneva che le misure nazionali prese dall'Italia fossero in qualche modo contrarie alla libera circolazione e quindi chiese delle spiegazioni, che di solito sono propedeutiche ad una procedura di infrazione comunitaria; noi abbiamo dato tutte le spiegazioni al Ministero degli Affari Esteri, non mi risulta che ci sia stata alcuna infrazione, il che, diciamo, dovrebbe quantomeno testimoniare che abbiamo agito nell'ambito delle direttive comunitarie; l'altra cosa che avemmo fu un ricorso da parte delle Ferrovie Austriache, perché il disegno che noi esibimmo... cioè, scusi, il disegno che ci fu mostrato quando siamo andati presso le officine era un disegno effettivamente che aveva l'etichetta O.B.B., cioè le Ferrovie Austriache, e le Ferrovie Austriache invece ritenevano che così non fosse. Noi naturalmente avevamo avuto lo stesso disegno sia dall'Officina Cima

Riparazioni, sia dall'Officina di Hannover e non avevamo nessuna ragione di ritenere che non fosse il disegno giusto. Peraltro l'unica verifica possibile poteva essere una verifica dimensionale, con l'asse che era andato a rottura, e che però in quel momento non era accessibile all'Agenzia perché era posto sotto sequestro, quindi andammo avanti. Le Ferrovie Austriache ci fecero un ricorso al T.A.R., ricordo, contro il provvedimento fatto dall'Agenzia, che però noi spiegammo e il T.A.R. ci diede ragione.

AVV. BARTOLINI - Ecco, le volevo chiedere: le imprese ferroviarie so che devono inviare ovviamente all'A.N.S.F. una relazione annuale.

TESTE CHIOVELLI - Sì.

AVV. BARTOLINI - Ecco. Le volevo chiedere: quali indicatori di sicurezza devono inserire, o devono far riferimento?

TESTE CHIOVELLI - Diciamo che le relazioni annuali sono dei documenti appunto che vengono presentati annualmente, nei quali, dai ritorni di esperienza dell'anno precedente, si fanno... diciamo, si mettono in campo le azioni migliorative dell'anno successivo. I riferimenti sono sempre gli indicatori comuni di sicurezza europei, i dati di incidentalità nazionali che vengono... insomma, sostanzialmente è un processo che va dall'analisi da parte dell'Agenzia dell'andamento annuale della sicurezza, con la relazione annuale, dove vengono dati

tutti i dati di incidentalità e viene indicato il rispetto dei parametri appunto di sicurezza rispetto agli indicatori comuni di sicurezza. Sulla base delle criticità che vengono segnalate dall'Agenzia le imprese ferroviarie fanno la relazione annuale e cercano diciamo di mettere in campo le azioni correttive delle criticità che sono rilevate dall'Agenzia.

AVV. BARTOLINI - Ecco, passando a un altro argomento, io volevo fare riferimento alla nota A.N.S.F. 40/2009 del 13 ottobre 2009, documento della Procura 090539. E' un documento sempre a sua firma, eventualmente glielo esibisco anche per semplicità, anche stavolta.

TESTE CHIOVELLI - Questo forse ce l'ho, ce l'ho.

PRESIDENTE - L'ha già trovato.

AVV. BARTOLINI - Allora, le volevo chiedere: negli accertamenti... qui il problema è ovviamente del picchetto. Dico, negli accertamenti che avete fatto, sempre relativamente alla strage di Viareggio, il picchetto rinvenuto sotto la cisterna a che distanza era posto dal binario?

TESTE CHIOVELLI - Dunque, dall'esame della documentazione che avevamo avuto, ci risulta appunto la presenza sul sito di due picchetti - leggo per maggiore precisione - di due picchetti di riferimento, uno sotto la cisterna squarciata e uno nelle immediate vicinanze - ci sono anche delle foto allegate - posti alla distanza di 1,25

metri dalla rotaia. Questo è quello che ci risultava.

AVV. BARTOLINI - Ecco, in base al protocollo...

AVV. SCALISE - Presidente scusi, potremmo sapere cosa leggeva l'ingegnere?

PRESIDENTE - Sì. Qual è la nota?

AVV. BARTOLINI - Sì. Allora, è una nota 13 ottobre 2009, documento della Procura 090539, protocollo A.N.S.F., ovviamente, numero 40/2009.

PRESIDENTE - E' a sua firma, ingegnere?

AVV. BARTOLINI - E' a sua firma, sì.

TESTE CHIOVELLI - Sì, sì.

PRESIDENTE - Quindi qual è la domanda successiva?

AVV. BARTOLINI - La domanda successiva è: in base a questo protocollo a che distanza dalla rotaia avrebbe dovuto essere il picchetto?

TESTE CHIOVELLI - Dunque, dalle specifiche di R.F.I. ci risulta che la distanza dovrebbe essere di 1,50 metri dalla rotaia adiacente la picchettazione. Poi ci sono delle variazioni di distanza durante... in occasione delle curve, credo, però insomma questi sono i parametri di riferimento.

AVV. BARTOLINI - Sì. A me bastava questa risposta. In altri Paesi si sono... sono state adottate soluzioni alternative ai picchetti - le volevo chiedere - e se in Italia sono state prese in considerazione queste soluzioni alternative.

TESTE CHIOVELLI - Ma anche in Italia sono state adottate soluzioni alternative ai picchetti.

AVV. BARTOLINI - In che occasioni?

TESTE CHIOVELLI - Beh, nella costruzione dell'Alta Velocità e anche, diciamo, prima non lo abbiamo detto ma esiste una specifica di Rete Ferroviaria Italiana che appunto prevede la sostituzione di questi sistemi progressivamente e quindi diciamo che... anzi, in Italia questi sistemi sono da anni già in uso. E poi a livello europeo noi abbiamo fatto un'analisi, dove ci risulta che in alcuni Paesi, come Francia e Germania, sono utilizzati anche dei sistemi alternativi anche lì abbastanza da tempo. Comunque la situazione è anche abbastanza diciamo variegata, nel senso che poi alcuni usano sistemi ottici, altri usano sistemi diversi dai picchetti, cioè esistono insomma delle... sicuramente esistono delle alternative.

AVV. BARTOLINI - Ecco, io le volevo chiedere un chiarimento. Abbiamo appreso nel corso di questo processo che il picchetto viene costruito con una rotaia tagliata, posta su una base di cemento. Le volevo chiedere, appunto: questa modalità di costruzione ha un riferimento normativo? Chi l'ha decisa? Potevano essere usati altri materiali?

TESTE CHIOVELLI - Diciamo che non mi risulta ci siano riferimenti normativi. E' una prassi costruttiva diffusa e, diciamo, molto radicata nel tempo, molto risalente,

questo sicuramente.

AVV. BARTOLINI - Lei prima ha parlato di una direttiva emanata dall'A.N.S.F. dopo il 2009, che diminuiva la velocità e la portava a 60 chilometri per quanto riguarda ovviamente le merci pericolose che transitavano nei centri abitati. Va bene? Le volevo chiedere: come siete arrivati alla determinazione di quel limite di velocità?

TESTE CHIOVELLI - Allora, dunque, non era una direttiva, era una - l'abbiamo detto prima - era una nota successiva alla richiesta di individuazione di verifiche straordinarie. Noi avevamo fatto questa nota, come dicevo prima, per fare queste verifiche straordinarie sul materiale rotabile che si trovava in determinate condizioni. Avevamo dato dei tempi; questi tempi, per i motivi che ho detto prima, non erano... gli operatori non erano in condizione di rispettarli. Allora - diciamo così - nel concedere uno slittamento dei tempi noi avevamo introdotto questa limitazione. Quindi questo è il contesto, nel senso che non si tratta di una direttiva tecnicamente come quelle che vengono emanate, ma di una semplice nota di slittamento dei termini. Poi, per quanto riguarda invece la individuazione... lei si riferisce al fatto perché 60 e non un altro numero?

AVV. BARTOLINI - Sì, sì.

TESTE CHIOVELLI - Guardi, lì c'è stata una valutazione sostanzialmente riferita a tutta una serie di azioni che

in quel momento si stavano facendo su altri fronti. Noi avevamo, fra i tanti problemi diciamo di un certo rilievo che stavamo affrontando c'era quello dell'introduzione delle tecnologie di sicurezza del materiale rotabile, cioè non avevamo tutti i rotabili allora con le tecnologie a bordo e allora cominciamo ad introdurre anche lì delle limitazioni nella circolazione, progressive, per in qualche modo mitigare i rischi dei rotabili che circolavano senza le apparecchiature di sicurezza, in mezzo ad altri rotabili che invece le avevano, ma anche e soprattutto poi alla fine, detto in estrema franchezza, per - diciamo così - indurre gli operatori a concludere queste operazioni in tempi brevi, i più brevi possibili. Allora, nelle progressive limitazioni che avevamo introdotto c'erano anche limitazioni di velocità, quindi si andava da 100, poi 60, e quindi ci si agganciò, diciamo, a questo... a questa cosa per individuare anche quel limite lì.

AVV. BARTOLINI - E questo elemento della velocità poteva essere valutato anche preventivamente, rispetto al disastro ovviamente di Viareggio?

TESTE CHIOVELLI - Ma, guardi, l'elemento velocità, diciamo, deve essere... è sempre presente all'interno di tutte le valutazioni che si fanno, non solo per le merci pericolose. Di fatto i treni che circolano portando merci pericolose dal punto di vista ferroviario sono soggetti

alle stesse regole degli altri treni che circolano e che non trasportano merci pericolose, quindi dal punto di vista della circolazione ferroviaria quello che governa la velocità è la velocità di linea. Dopodiché le considerazioni che possono essere fatte sulla velocità nello specifico per il trasporto merci pericolose non mi risultano, insomma.

AVV. BARTOLINI - Le volevo chiedere: all'epoca del disastro ovviamente che ci interessa qual è stata la valutazione fatta dall'A.N.S.F. in relazione ai tempi, modalità e costi di processi di adeguamento, implementazione di sistemi(?) di sicurezza dell'infrastruttura ferroviaria regionale rispetto a quella nazionale?

TESTE CHIOVELLI - Per "regionale" stiamo intendendo reti non di F.S.?

AVV. BARTOLINI - Sì.

TESTE CHIOVELLI - Ma, dunque, allora, le reti che non appartenevano a Ferrovie dello Stato non erano nella competenza dell'Agenzia, nel senso il Decreto Legislativo 162 prevedeva un trasferimento dopo tre anni, che peraltro poi è anche slittato, e il motivo per cui non erano nella giurisdizione dell'Agenzia era dovuto al fatto che per motivi storici queste reti, che peraltro hanno un traffico normalmente abbastanza... nella maggior parte dei casi abbastanza inferiore della rete nazionale, per motivi storici non possedevano le stesse tecnologie,

non disponevano delle stesse tecnologie che invece erano presenti nella rete nazionale. Quindi sostanzialmente, se avessimo dovuto applicare le regole tecniche della rete nazionale in gestione a Ferrovie dello Stato a quelle realtà ferroviarie, si sarebbero praticamente dovute chiudere, sostanzialmente. E quindi fu previsto questo doppio regime, nella presunzione di elevare il livello tecnologico delle reti regionali, portarlo a quello della rete nazionale e poi unificare la normativa.

AVV. BARTOLINI - Ecco, ora le volevo chiedere: riguardo alle relazioni annuali - io ne ho presa qualcuna a campione ma sono tutte comunque prodotte, già in atti, ovviamente le relazioni annuali dell'A.N.S.F. - i periodi di osservazione che l'A.N.S.F. prende a riferimento, ovviamente per individuare gli aspetti precisamente della sicurezza, da che anno partono, cioè la banca dati a quando risale, diciamo, la più antecedente?

TESTE CHIOVELLI - Allora, mi pare la banca dati di sicurezza, che è poi quella che viene alimentata da R.F.I., credo che sia 2001-2002, dopodiché noi, ogni volta che predisponiamo la relazione annuale per la sicurezza, facevamo un confronto con i dati incidentali andando indietro mi pare di cinque anni.

AVV. BARTOLINI - Ecco, nella relazione annuale io ho avuto modo di leggere una distinzione che praticamente ogni anno viene comunque evidenziata, fra incidenti gravi e

non.

TESTE CHIOVELLI - Sì.

AVV. BARTOLINI - Le volevo chiedere appunto chiarimenti su questa distinzione, cioè quando l'A.N.S.F. mi definisce un incidente grave e quando non grave?

TESTE CHIOVELLI - Sì, sì. Beh, la definizione di "incidenti gravi" è una definizione internazionale, non è dell'A.N.S.F., cioè l'incidente grave è un incidente che c'ha determinate caratteristiche, che riguardano la presenza di vittime, la interruzione della circolazione ferroviaria oltre un certo periodo e la quantificazione di danni oltre un certo totale. Se una di queste tre condizioni è diciamo verificata, quello è classificato come "incidente grave". E tutte le statistiche comunitarie, insomma, dell'Agenzia Ferroviaria Europea, sono basate su questa tipologia di incidenti, in maniera tale che tutti sostanzialmente... che sia omogeneo il raffronto fra i vari dati nazionali. Noi quando abbiamo fatto la relazione annuale abbiamo sempre puntato molto anche sull'analisi degli incidenti non gravi, perché noi abbiamo sempre ritenuto che, indipendentemente dalle conseguenze dell'incidente, l'analisi ovviamente delle cause può essere utile per introdurre eventuali correttivi, cioè non bisogna aspettare che ci sia una conseguenza negativa per valutare una certa cosa. Poi, insomma, ecco, l'incidente di Vaiano e l'incidente di

Viareggio sono emblematici da questo punto di vista. L'analisi che deve essere fatta a valle dell'incidente di Vaiano deve essere seria quanto quella che dev'essere fatta a valle dell'incidente di Viareggio, perché i correttivi... anzi, ovviamente se si va... per andare verso la prevenzione questa è la strada. Addirittura nelle ultime relazioni abbiamo anche fatto un'analisi degli inconvenienti di esercizio, che non sono nemmeno incidenti lievi, ma sono semplicemente contingenze che si verificano durante l'esercizio, il più delle volte che non hanno nessun riferimento diretto alla sicurezza, ma che potenzialmente possono dare anche quelle degli indicatori.

AVV. BARTOLINI - Ecco, nella relazione annuale - mi riferisco a quella del 2008, perché poi leggendo le varie relazioni mi sembra che comunque in ogni relazione ci sia, diciamo, un report iniziale e poi degli argomenti più... diciamo, che vengono posti più all'attenzione e diversi di anno in anno - nel 2008 voi avete posto attenzione sui sistemi tecnologici per la protezione della marcia treno. Volevo sapere quali considerazioni avete svolto e a quali determinazioni siete arrivati in merito.

TESTE CHIOVELLI - Dunque, nel 2008, quando è iniziata l'attività dell'Agenzia, noi avevamo sulla rete in gestione alle Ferrovie dello Stato, tutta la rete attrezzata con dei sistemi di sicurezza, cioè sia la

rete... erano due... diciamo, sostanzialmente tre sistemi di sicurezza diversi: uno per l'Alta Velocità, uno per la rete fondamentale a maggiore traffico e uno per la rete complementare. Questi sistemi erano stati realizzati sulla base di finanziamenti statali, anche ingenti. Questi sistemi per funzionare hanno bisogno che a bordo del treno ci sia un analogo sistema che parla con la terra e le attrezzature di bordo dei rotabili invece erano a carico delle imprese ferroviarie. Allora, la situazione che noi abbiamo trovato quando siamo arrivati era che, a fronte del 100 per cento della infrastruttura attrezzata, solamente il 60 - mi pare - per cento dei treni che circolavano - o l'80 - che circolavano sulla rete fondamentale, quindi quella a maggior traffico, avevano le attrezzature di sicurezza e lo 0 per cento dei treni che circolavano sulla infrastruttura complementare aveva le apparecchiature di sicurezza. Questo l'abbiamo ritenuto un intervento prioritario, perché noi avevamo sostanzialmente disponibile la tecnologia, l'investimento statale fatto, ma non potevamo raccoglierne i frutti e i benefici dal punto di vista della sicurezza. Quindi su questo si spinse molto sulle imprese ferroviarie per completare questi programmi nel più breve tempo possibile e ci fu un grandissimo sforzo, che devo dire onestamente fu uno sforzo anche economico importante, soprattutto da parte di chi? Di chi aveva più treni, cioè nel caso di

specie Trenitalia, che aveva... si organizzò e devo dire in poco tempo. Infatti se si vedono le varie relazioni annuali, ogni anno viene dato conto di quanti rotabili vengono attrezzati e si vede che nel giro di due anni... nel giro di due anni siamo arrivati a colmare il 100 per cento, sostanzialmente, del gap. In quel momento storico lì, di quella relazione annuale, questo per l'Agenzia era un punto prioritario importante per la sicurezza. Ci interessava che gli operatori ne fossero consapevoli, ci interessava che tutti facessero la loro parte, a cominciare dall'Agenzia, che doveva fare l'omologazione del sottosistema, e quindi ci fu, diciamo, una presa di posizione forte dell'Agenzia, che tra l'altro pose delle scadenze, dei limiti e anche delle limitazioni nei casi in cui queste apparecchiature venivano montate in ritardo.

AVV. BARTOLINI - Ecco, nel 2009... perché poi le volevo chiedere: il rapporto annuale viene emesso in che data?

PRESIDENTE - Avvocato, a che punto siamo del suo esame?

AVV. BARTOLINI - Ho quattro o cinque domande e ho finito.

PRESIDENTE - Prego.

AVV. BARTOLINI - Il rapporto annuale sulla sicurezza ogni anno in che data viene emesso, tanto per avere...?

TESTE CHIOVELLI - Allora, dal punto di vista proprio normativo deve essere presentato entro settembre al Ministro, al Ministero e alla Commissione... e all'Agenzia Ferroviaria

Europea, e poi il Ministro lo trasmette alla Commissione Europea entro il mese successivo. Noi però... chiaramente entro settembre riferito all'anno precedente. Quindi noi solitamente come Agenzia facevamo un primo report, che non era quello ufficiale, che presentavamo intorno a marzo-aprile, perché ci interessava che le imprese ferroviarie il prima possibile avessero un ritorno dell'analisi che era stata fatta per l'anno precedente, non ad ottobre ma prima. Quindi è un documento, se vuole, sicuramente ufficiale da parte dell'Agenzia, ma non dovuto come scadenza normativa.

AVV. BARTOLINI - Nella relazione del 2009 l'A.N.S.F. invece ha posto l'attenzione sul problema della tracciabilità dei processi manutentivi. Le volevo chiedere appunto cosa avete riscontrato, cioè se vi erano ovviamente delle mancanze...

PRESIDENTE - Ha risposto sulla tracciabilità, è stata oggetto di più di una domanda.

AVV. BARTOLINI - Vado alla prossima, non c'è problema. Le volevo chiedere: in base alle vostre verifiche, qual è il rapporto causale e in che misura, soprattutto fra incidenti gravi, di cui ci ha parlato prima, ci ha dato la definizione, e la mancata manutenzione?

TESTE CHIOVELLI - Guardi, su questo abbiamo fatto varie analisi, proiezioni e anche nel tempo verificato l'incidenza. Diciamo che mi pare che negli anni 2012-2013

stavamo intorno al 25 per cento, se non sbaglio. Però comunque si ritrovano nelle relazioni annuali. Comunque diciamo che la manutenzione è certamente una delle cause principali degli inconvenienti e degli incidenti e anche degli incidenti gravi, quindi il miglioramento dei processi manutentivi è, diciamo, il fulcro su cui si deve basare qualsiasi sistema di gestione della sicurezza delle imprese ferroviarie, che peraltro... e dei gestori dell'infrastruttura.

AVV. BARTOLINI - Ecco, riguardo - è l'ultima domanda - riguardo alla strage di Viareggio avete avuto modo di verificare nello specifico se eventuali ovviamente precauzioni potevano essere preventivamente prese?

TESTE CHIOVELLI - Guardi, diciamo che la considerazione di primo impatto che viene rispetto a questa vicenda è che c'è stata - cosa che io dissi anche poco dopo l'incidente - certamente una falla nel sistema dei controlli, che certamente il tutto è stato generato da una carenza nella procedura di manutenzione e in particolare nella verifica agli ultrasuoni dell'asse.

AVV. BARTOLINI - Grazie ingegnere, non ho nessun'altra domanda. Grazie, signor Presidente.

PRESIDENTE - Grazie a lei. Avvocato Dalle Luche, come siamo messi? Quante domande abbiamo?

AVV. DALLE LUCHE - Non sono tantissime, Presidente.

PRESIDENTE - No, però... sono le due, sono le due.

AVV. DALLE LUCHE - No, va beh, per me si può anche andare al pomeriggio.

PRESIDENTE - Purtroppo è così. Allora interrompiamo.

AVV. DALLE LUCHE - No, io per il mio (sovrapposizione di voci)...

PRESIDENTE - Ingegnere... ingegnere, preferisce fare una pausa anche lei? Preferisce fare una pausa?

TESTE CHIOVELLI - Io sono disponibile a tutto, non voglio creare problemi.

PRESIDENTE - Va bene. Suspendiamo e riprendiamo tra 45 minuti, 50 minuti, un'ora, con l'esame... no, però 45 minuti, così alle tre si comincia.

(VIENE SOSPESO IL PROCEDIMENTO)

AVV. MAZZOLA - Presidente... Presidente buongiorno, posso approfittare di questo ritardo solo per avvisare il Tribunale che l'08 luglio, all'udienza dell'08 luglio saranno presenti uno o due imputati tedeschi.

PRESIDENTE - Ecco, questa è una... ha fatto bene ad avvertirci. La cancelleria quindi... la cancelleria procederà ad avvertire gli interpreti per quella data, 08 luglio.

AVV. MAZZOLA - 08 luglio. Grazie.

PRESIDENTE - Ottimo. L'ingegnere dov'è? Manca proprio l'ingegnere, manca. Approfittiamo di questo tempo per dire quindi anche alle Difese degli Imputati e dei Responsabili Civili di organizzare per l'08 luglio un

programma, un calendario relativo alle attività istruttorie richieste ed ammesse dalle stesse Parti Civili, cioè fateci sapere per l'08 luglio quindi dalle udienze di settembre in poi come cominciamo, con chi cominciamo, quali sono gli Imputati che vogliono essere sottoposti all'esame ed a seguire i testi. Bisogna fare un programma per settembre, Avvocato Scalise.

AVV. SCALISE - Eh, l'avevo visto... avevo capito.

PRESIDENTE - Quindi per l'08 luglio.

AVV. STORTONI - Per l'08 luglio le comunicheremo... le chiedo scusa, Presidente...

PRESIDENTE - Avvocato Stortoni.

AVV. STORTONI - ...perché per mia colpa mi sono distratto.

PRESIDENTE - No, no... l'08 luglio...

AVV. STORTONI - L'08 luglio dovremo comunicare e poi questi incumbenti andranno a settembre. Ho capito bene?

PRESIDENTE - Allora, noi abbiamo l'udienza dell'08 luglio e del 15 luglio.

AVV. STORTONI - Sì.

PRESIDENTE - Non sappiamo - ma ci auguriamo di sì - se l'esame dell'ingegner Chiovelli proseguirà anche oltre l'odierna udienza. Sicuramente l'udienza dell'08 luglio è già impegnata per sentire l'ingegner Boniardi e Ticciati Silvano, ingegner Boniardi che pure si preannuncia non brevissimo, a sensazione. Quindi ci rimane l'udienza del 15 luglio eventualmente per terminare con l'ingegner

Chiovelli, ove oggi non ce la facessimo. Quindi per l'08 luglio tutti i Difensori... tutti... lo concorderete, poi tanto troverete voi un ordine, ci farete arrivare un calendario per quella data, per le attività istruttorie che riguardano le vostre.

AVV. STORTONI - Che saranno espletate però da settembre in poi.

PRESIDENTE - Che saranno espletate dal 16 settembre in poi.

AVV. STORTONI - Ho capito. Grazie, Presidente.

PRESIDENTE - Vi torna? Tutto è stato chiaro. Se non lo farete ovviamente lo dovremo fare noi. Allora, ingegner Chiovelli, allora continuiamo. La parola all'Avvocato Dalle Luche.

Parte Civile - Avvocato Dalle Luche

AVV. DALLE LUCHE - Avvocato Dalle Luche, per il verbale. Salve, ingegner Chiovelli. Alcune domande. Innanzitutto, lei sicuramente conosce la procedura 08 luglio 2003, la procedura intitolata "Procedura Operativa per la messa in servizio sulla Rete Ferroviaria Italiana di contenitori cisterna e carri cisterna utilizzati per il trasporto di merci pericolose per ferrovia" e sicuramente conosce anche il punto 4, riguardante il cabotaggio. Mi sa dire se quando lei ha assunto l'incarico di direttore dell'A.N.S.F. tale procedura era ancora in vigore?

TESTE CHIOVELLI - Ma, guardi, a rigore la procedura era in

vigore perché fu poi presentata nella documentazione che fu allegata al primo decreto che fece l'Agenzia, come abbiamo ricordato prima, la procedura. Per quanto riguarda il punto 4 in particolare, relativo al cabotaggio, da un'analisi fatta su specifiche richieste ci sembrava che proprio quel punto fosse abbastanza configgente con la normativa comunitaria generale e che quindi in particolare il punto 4 fosse privo di validità.

AVV. DALLE LUCHE - Ecco, ma proprio in relazione a questa risposta, quando comunque si va ad emanare o a ritirare una procedura, il soggetto normatore, quindi prima R.F.I. e poi l'A.N.S.F., deve o non deve comunicare questa variazione a tutte le imprese ferroviarie affinché le imprese ferroviarie apportino tale variazione nel proprio sistema di gestione della sicurezza?

TESTE CHIOVELLI - Sì, in generale assolutamente sì.

AVV. DALLE LUCHE - Fu fatto all'epoca, che si ricorda?

TESTE CHIOVELLI - No, no, questo non fu fatto.

AVV. DALLE LUCHE - Bene. Un'altra domanda. Brevemente, rispetto al certificato di sicurezza di Trenitalia, rilasciato - se non vado errato - da R.F.I. Cesifer il 13 giugno 2008, che durata aveva?

TESTE CHIOVELLI - Sempre cinque anni.

AVV. DALLE LUCHE - Cinque anni. L'ha già detto rispondendo a una domanda di un collega, che lei, l'A.N.S.F., il 30 marzo 2011 rilascia un nuovo certificato. Quanto qual era

la durata di questo certificato?

TESTE CHIOVELLI - Ancora cinque anni.

AVV. DALLE LUCHE - Cinque anni? Non otto mesi?

TESTE CHIOVELLI - Dunque, allora, in generale i certificati di sicurezza, come dicevo, duravano cinque anni, durano cinque anni.

PRESIDENTE - Sì, sì, ma ce l'ha già spiegato prima.

AVV. DALLE LUCHE - Sì, ce l'ha spiegato, infatti.

TESTE CHIOVELLI - Nella prima... nel primo rilascio, laddove ci sono delle prescrizioni, può essere, diciamo così, adesso...

PRESIDENTE - Sì, ingegnere...

AVV. DALLE LUCHE - Ci ha già risposto.

PRESIDENTE - Non ci ridica la stessa cosa, perché...

AVV. DALLE LUCHE - Volevo sapere... volevo sapere appunto quali erano queste prescrizioni che avrebbe dovuto adottare Trenitalia.

TESTE CHIOVELLI - Allora, esistevano delle procedure che erano state inserite nel sistema di gestione della sicurezza, che riguardavano aspetti manutentivi piuttosto che altre questioni, sempre legate all'esercizio ma con risvolti sulla sicurezza, che non erano state ancora completamente attuate, quindi erano state definite sulla carta ma dovevano essere completamente attuate, e quindi noi abbiamo emanato queste prescrizioni.

AVV. DALLE LUCHE - Riguardavano anche il trasporto di merci

pericolose? Se si ricorda.

TESTE CHIOVELLI - Mi sembra di sì, mi sembra proprio di sì.

AVV. DALLE LUCHE - Ecco. Quindi, da quello che mi sembra di capire, il sistema di gestione della sicurezza di Trenitalia per l'A.N.S.F. presentava alcune lacune all'epoca, quando fu rilasciato il 30 marzo 2011.

TESTE CHIOVELLI - No, non è proprio esatto questo, nel senso che presentava alcune lacune sicuramente nella fase in cui abbiamo iniziato a fare l'analisi dell'esistente, quindi la prima parte diciamo dell'attività dell'Agenzia, come spiegavo questa mattina; poi, mano a mano è stato implementato ed aggiustato; siccome sono processi ovviamente lunghi e anche complessi, non su tutte le implementazioni al momento del rilascio erano state, diciamo, completate.

AVV. DALLE LUCHE - Quindi mi sembra di aver capito stamattina che questa implementazione, questo completamento del sistema di gestione della sicurezza fu fatto grazie all'intervento dell'ingegner Soprano.

TESTE CHIOVELLI - Come dicevo questa mattina, ci furono all'inizio molti problemi, connessi anche a questioni contingenti che affliggevano i rapporti diciamo fra Agenzia e Trenitalia. Ho citato il caso delle porte, ma ci sono anche altre questioni. E il salto di qualità ci fu quando, proprio a partire da queste problematiche, abbiamo parlato anche dell'attrezzaggio delle

apparecchiature di sicurezza sui rotabili, quando ci fu appunto la consapevolezza che bisognava fare un passaggio ulteriore e fu proprio l'ingegner Soprano che, condividendo questa esigenza, intervenne pesantemente nella propria organizzazione, individuando anche persone diverse, con le quali ci fu una collaborazione molto proficua. Questo sì, lo confermo.

AVV. DALLE LUCHE - Quindi questo nel 2011, comunque.

TESTE CHIOVELLI - Questo nel periodo... diciamo, questa cosa nasce a cavallo... inizia, diciamo, questa presa di coscienza all'inizio del 2010, fine 2009-inizio 2010, e poi fino ad arrivare al rilascio del certificato.

AVV. DALLE LUCHE - Ecco, questa non conformità - se lo sa - del sistema di gestione della sicurezza di Trenitalia, che mi dice comincia a migliorare a partire dall'inizio del 2010, quindi questa non conformità era presente prima dell'incidente ferroviario di Viareggio, il 20 giugno del 2009?

TESTE CHIOVELLI - Allora, noi come Agenzia in generale sul sistema di gestione della sicurezza di Trenitalia facemmo delle prime osservazioni che risalgono a fine 2008, inizio 2009, sulla base degli audit che erano stati fatti in quel periodo e sulla base dell'analisi delle incidentalità che erano state fatte. Ribadisco che in quel periodo il grosso problema, anche su cui si erano.. si incentravano gli audit, era la problematica degli

incidenti in salita e in discesa dei passeggeri, perché in effetti c'erano un po' di problemi per l'implementazione di queste carrozze, e quindi era molto focalizzata su questo. Però da questo primo esame furono tratte delle conclusioni di carattere più generale, che fra il 2008 e il 2009 furono poste a Trenitalia e che avrebbero dovuto essere la base per migliorare il sistema di gestione della sicurezza.

AVV. DALLE LUCHE - Bene. Passo velocemente a un altro argomento. In merito all'adozione del detettore o rivelatore di svio, qual è stata la posizione dell'A.N.S.F.?

TESTE CHIOVELLI - Dunque, sulla questione dei rivelatori di svio ci fu un dibattito... c'era stato un dibattito a livello internazionale, che era diciamo anche preesistente all'Agenzia. Quando la problematica fu posta in maniera più forte ancora di prima, a seguito dell'incidente di Viareggio, fu analizzata anche dalla *task force* che fu fatta a livello europeo. Lì l'Agenzia - e anche l'Italia - presero una posizione favorevole rispetto alla adozione, obbligatoria nelle specifiche tecniche di interoperabilità nuove sul materiale rotabile, di questo dispositivo, che naturalmente non significava una sostituzione tout-court di tutti... o un'introduzione di tutti i dispositivi sui carri, ma semplicemente di dare delle regole costruttive per i

carri nuovi che ne prevedessero l'installazione, quindi era anche una cosa gestibile a livello di impatto sul sistema. Tuttavia, nonostante ciò, ci furono molte resistenze e di fatto ad oggi ancora non è stata introdotta l'obbligatorietà di questi dispositivi.

AVV. DALLE LUCHE - Ecco, ho qui davanti - è già stata prodotta dal collega Mittone, se non vado errato - una newsletter del giugno-luglio 2013, a sua firma ovviamente, dove affronta proprio il problema del detettore di svio e dove fa riferimento ad un meeting dell'O.T.I.F., tenuto a Roma l'11-13 aprile 2012, dove fu chiesta una votazione, ovviamente solo indicativa, sull'obbligatorietà del detettore. Mi sa dire quali Paesi si espressero a favore dell'adozione del detettore di svio? Ora gliela mostro, se...

TESTE CHIOVELLI - Adesso, a memoria... sicuramente l'Italia a favore. Guardi, francamente non me lo ricordo.

AVV. DALLE LUCHE - La posso mostrare...

PRESIDENTE - Va bene.

TESTE CHIOVELLI - Se c'è il documento...

AVV. DALLE LUCHE - E' già prodotta.

PRESIDENTE - E' già prodotta.

AVV. DALLE LUCHE - E' già prodotta. Dava... oltre l'Italia, l'Olanda, la Svizzera e la Germania.

PRESIDENTE - Conferma?

TESTE CHIOVELLI - Confermo, confermo.

AVV. DALLE LUCHE - Ecco. Un'ultima domanda sempre legata... La versione 2013 del R.I.D. cosa concludeva in merito alla possibilità di adottare il detettore di svio?

TESTE CHIOVELLI - Mi pare che anche la versione 2013 non prese una decisione sull'introduzione obbligatoria.

AVV. DALLE LUCHE - Ma consentiva però la possibilità di adottare il detettore?

TESTE CHIOVELLI - Sì, sì, sì, assolutamente sì, assolutamente sì. Ma aggiungo, in Svizzera già da tempo c'erano carri che avevano questi dispositivi.

AVV. DALLE LUCHE - Bene.

TESTE CHIOVELLI - Cioè, non era vietato introdurli, insomma, ecco.

AVV. DALLE LUCHE - Grazie, volevo sapere questo, grazie. Un'altra domanda. Durante un incontro con i familiari delle vittime, precisamente il 27 ottobre 2010 presso la sua Agenzia, la sede della sua Agenzia, dell'A.N.S.F. - e credo sia riportato anche nell'allegato 2A della relazione annuale dell'A.N.S.F. 2009 - in relazione a quei provvedimenti, a quelle misure di urgenza che l'A.N.S.F. ebbe a indicare, ebbe a dire che vi erano state forti opposizioni, reclami, comunque resistenze da parte di associazioni di settore. Mi può dire a chi si riferiva? Chi erano queste associazioni e come tali opposizioni si sono estrinsecate?

TESTE CHIOVELLI - Allora, ci fu - come dissi - un intervento

della Commissione Europea che chiese spiegazioni all'Italia dopo le misure adottate dall'Agenzia. Poi ci fu quel ricorso al T.A.R. di cui dicevo questa mattina, delle Ferrovie Austriache, e poi ci fu una nota di alcune associazioni, fra lui il C.E.R., l'U.I.P., erano associazioni europee di imprese ferroviarie o di detentori dei carri, è un'unica nota a più firme, nella quale è scritto al Ministro pro tempore, che era il Senatore Matteoli, e a me come direttore dell'Agenzia, dove praticamente si contestavano le misure assunte dall'Italia e se ne proponevano non di alternative, ma se ne proponevano di complementari, con tempi molto più lunghi. A questa nota non rispose l'Agenzia, perché essendo il primo indirizzo il Ministro, io fornii un rapporto al Ministro e rispose il Ministro Matteoli ringraziando le associazioni per la proposta, chiarendo che si trattava di proposte sicuramente condivisibili ma non alternative a quelle messe in campo dall'Agenzia e che quindi sostanzialmente confermava l'operato dell'Agenzia.

AVV. DALLE LUCHE - Ecco. Un'ultima domanda: ma chi era il presidente del C.E.R. all'epoca?

TESTE CHIOVELLI - Io credo che fosse l'ingegner Moretti all'epoca.

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

PRESIDENTE - Allora, abbiamo esaurito con gli esami delle

Parti Civili. Proseguiamo e procediamo come ci siamo detti e cioè con il controesame del Pubblico Ministero, con i vostri controesami e poi di nuovo esame diretto, oppure, Avvocato...?

P.M. AMODEO - Con l'esame diretto, Presidente.

P.M. GIANNINO - Fino a ora con gli altri testi si sono sempre fatti tutti gli esami diretti.

P.M. AMODEO - Sempre esame diretto.

PRESIDENTE - E' vero, è vero, però così possiamo controllare...

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - Se siamo tutti d'accordo... siamo tutti d'accordo, facciamo tutti gli esami diretti e poi i controesami?

AVV. STORTONI - Credo che sia più logico sentire il controesame del Pubblico Ministero su questo... questo punto (sovrapposizione di voci)...

PRESIDENTE - No, ditemi se siete d'accordo, altrimenti procediamo come è previsto, controesame, poi dopo esame diretto, solo per cercare... perché ho visto che...

AVV. STORTONI - Mi rimetto alla giustizia.

PRESIDENTE - No, siccome ci sono... le circostanze per l'Avvocato Stortoni, l'Avvocato Scalise, l'Avvocato Stile e l'Avvocato Giovane le circostanze sono abbastanza specifiche, ma allo stesso tempo hanno una loro ampiezza che consente di variare...

(più voci fuori microfono)

AVV. DALLE LUCHE - Presidente, io direi che forse è meglio se viene effettuato l'esame diretto, per seguire una logica (sovrapposizione di voci)...

PRESIDENTE - No, la logica del codice è un'altra.

AVV. DALLE LUCHE - Sì, una logica che consenta questo esame, riesame e controesame.

PRESIDENTE - Va bene. Allora, controesame sulle circostanze adottate e di cui il teste ha parlato in sede di esame. Quindi, Pubblico Ministero prego. Tutti i controesami e poi dopo si riparte.

Pubblico Ministero

P.M. GIANNINO - Buonasera, buonasera0 ingegnere. In merito al...

PRESIDENTE - Non si sente. Così possiamo anche verificare che le domande in controesame siano riferite esclusivamente a quanto già emerso in sede di esame. No, mi riferivo a tutte le parti, non a lei soltanto, Pubblico Ministero.

P.M. GIANNINO - Senta, per quanto riguarda la cogenza dei provvedimenti A.N.S.F. di cui lei ha parlato, quindi ha fatto una distinzione - se non sbaglio - tra la cogenza dei provvedimenti dell'Agencia rispetto a quelli della Direzione Generale delle Investigazioni Ferroviarie; per quanto riguarda i provvedimenti dell'Agencia alcuno dei provvedimenti emanati in materia in seguito all'incidente

di Viareggio è stato impugnato, che lei sappia?

TESTE CHIOVELLI - No. Dunque, solamente il provvedimento, quello preso pochi giorni dopo, sulle verifiche straordinarie, quello delle tre condizioni che abbiamo detto questa mattina, è stato fatto un ricorso al T.A.R. dalle Ferrovie Austriache. E basta.

P.M. GIANNINO - Per tutti gli altri quindi non c'è stata nessuna impugnativa...

TESTE CHIOVELLI - Per tutti gli altri non c'è stato...

P.M. GIANNINO - ...e sono divenuti definitivi. Senta, per quanto riguarda quindi la definitività di questi vostri provvedimenti, avete avuto cognizione documentata dell'avvenuta ottemperanza a tutte le prescrizioni che voi avete impartito, o a fronte di una mancata impugnativa vi è stata de facto una inottemperanza, quindi un rifiuto di adempimento da parte dei destinatari di quelle cogenti disposizioni?

TESTE CHIOVELLI - Ma, diciamo che noi abbiamo monitorato l'attuazione delle disposizioni fino a che naturalmente gli operatori non ci hanno rappresentato le difficoltà che c'erano. Nel momento in cui non ci sono state più rappresentate difficoltà e nel momento in cui quindi i provvedimenti, con i nuovi termini che erano stati dati di slittamento, sono andati avanti, il ritorno che... diciamo, abbiamo dato per scontato che ci fosse stata un'attivazione in relazione all'ottemperanza a questi

provvedimenti e il ritorno che abbiamo avuto è stato poi su quei casi di carri che abbiamo saputo essere stati fermati per effetto di queste... di queste disposizioni.

P.M. GIANNINO - Ecco. A fronte dei carri fermati sulla base delle vostre disposizioni, voi avevate anche chiesto di avere cognizione di quale fosse la classe che aveva portato allo scarto di un determinato assile.

TESTE CHIOVELLI - Sì, sì.

P.M. GIANNINO - Questo vi è stato dichiarato o non avete avuto nessun tipo di risposta in merito?

TESTE CHIOVELLI - Abbiamo avuto risposte molto parziali, come dicevo prima. In alcuni casi abbiamo avuto solo la comunicazione che si era... solo perché rientrava in una delle tre condizioni, senza nemmeno sapere, specificare quale, erano stati sostituiti gli assili, e non si sapeva come stavano... gli altri.

P.M. GIANNINO - Non si sapeva nulla.

TESTE CHIOVELLI - Esatto.

P.M. GIANNINO - Quindi mi conferma - le sto leggendo... le sto chiedendo in merito alla sua, alla vostra nota, comunque a sua firma, la numero 17/2010 - mi conferma che in merito ai controlli da voi disposti non sono mai pervenute a questa Agenzia da parte di Trenitalia, l'utilizzatrice, alcun tipo di informazione?

TESTE CHIOVELLI - Sì, alla data di quella lettera sicuramente sì.

P.M. GIANNINO - Quindi parliamo del 06 aprile 2010.

TESTE CHIOVELLI - Sì.

P.M. GIANNINO - Trenitalia non ha...

TESTE CHIOVELLI - Sì.

P.M. GIANNINO - ...mai risposto alle vostre richieste. Senta, mi conferma che è anche un dato acquisito dall'Agenzia che ben trenta dei carri sottoposti... o meglio, che trenta carri furono sottoposti al controllo e soltanto ventuno furono esenti da anomalia, mentre per nove carri vi fu uno scarto del materiale?

TESTE CHIOVELLI - Sì, questi sono dati che abbiamo raccolto successivamente, che in forma parziale presentammo anche in una relazione annuale, con dei numeri diversi, perché molti di questi casi ci arrivarono dopo.

P.M. GIANNINO - Dopo.

TESTE CHIOVELLI - Dopo.

P.M. - Io parlo... quindi, allora, sto leggendo dalla nota 67/2014, in cui vengono elencati il numero di carri...

TESTE CHIOVELLI - Sì, non so se...

P.M. GIANNINO - ...risultati non conformi.

TESTE CHIOVELLI - ...scusi, se quella nota è a mia firma.

P.M. GIANNINO - Questa no, non è a sua firma.

TESTE CHIOVELLI - Ecco.

P.M. GIANNINO - Però parla delle ispezioni avvenute nel tempo in cui lei era ancora nell'Agenzia.

TESTE CHIOVELLI - Sì, infatti. Questi dati...

P.M. GIANNINO - Questo è un riassunto...

TESTE CHIOVELLI - Sì, sì.

P.M. GIANNINO - ...di quello che è stato fatto mentre lei...

TESTE CHIOVELLI - Esatto. Noi abbiamo dato conto di una parte dei ritorni che ci sono stati su questi controlli con una relazione annuale, dove si trovano dei numeri che sono un po' diversi da quella... perché erano stati censiti solo una parte della totalità dei casi, che invece sono stati censiti successivamente, infatti a quella data... ed è maggiore quel numero lì, anche dei casi di anomalia.

P.M. GIANNINO - Quindi sono aumentati.

TESTE CHIOVELLI - Sì.

P.M. GIANNINO - Quindi è un dato accertato...

TESTE CHIOVELLI - Sì.

P.M. GIANNINO - ...che su trenta carri nove sale avevano dei problemi e furono scartate, senza che vi venisse comunicato in alcun modo da alcuno il motivo dello scarto.

TESTE CHIOVELLI - Confermo.

P.M. GIANNINO - Senta, è anche un dato acquisito, se non sbaglio, da uno dei suoi ispettori incaricati, che una delle sale monitorate, in particolare mi riferisco alla sala monitorata nell'ottobre del 2009 sul carro 3380, ora non sto a leggere tutto il nome del carro, ma che di fatto una sala, la US0093, aveva subito l'ultima revisione circa nove anni prima dell'incidente? Se lo

ricorda?

AVV. SCALISE - Presidente, scusi, c'è opposizione alla domanda, perché il teste dovrebbe riferire su fatti e circostanze che ha accertato da sé medesimo, non sul riferimento di terze persone o su altri controlli fatti da tecnici...

PRESIDENTE - Dell'Agenzia.

AVV. SCALISE - ...all'uopo delegati. Quindi se è un accertamento fatto dal teste, va bene.

PRESIDENTE - Dal teste o comunque da personale dipendente dell'Agenzia incaricato...

AVV. SCALISE - Anche perché... anche perché l'informazione fornita - se posso finire - l'informazione fornita nel formulare la domanda è parziale, non sappiamo nemmeno che carro sia, quando è stato fatto, dove è stato fatto.

PRESIDENTE - La domanda è ammessa. Sentiamo la risposta. Se poi ci dice a quali fonti fa riferimento nel momento in cui ci riferisce questi dati.

TESTE CHIOVELLI - Sì, ecco, appunto, vorrei un chiarimento...

P.M. GIANNINO - Allora, è la relazione tecnica "Verifica sale montate carri G.A.T.X. presso Officina Bologna San Donato" di Trenitalia S.p.A., del 19 ottobre 2009. Ricorda di aver dato incarico...?

TESTE CHIOVELLI - Sì, sì, sì, sì. Confermo.

P.M. GIANNINO - Ecco, ricorda che le fu relazionato quindi che una delle sale montate risultava essere stata revisionata

l'ultima volta nel dicembre del 2000?

TESTE CHIOVELLI - Sì, quello che è contenuto nel rapporto, in sostanza.

P.M. GIANNINO - Me lo conferma. Grazie. Per quanto riguarda la vostra... parlo ora della nota che le è stata sottoposta, o comunque su cui è stato sentito, è la 892 del 2009, del 19 febbraio, in merito al noleggio di materiale rotabile tra imprese ferroviarie.

TESTE CHIOVELLI - Sì.

P.M. GIANNINO - Come mai, per quale ragione tecnica in questa nota avevate prescritto i contenuti minimi che deve prevedere un accordo di noleggio, indicando quindi come vostra prescrizione "nell'accordo di noleggio devono essere dichiarati almeno i seguenti punti" e tra i contenuti minimi al punto 8 in particolare concentrate la vostra attenzione sulla manutenzione e sui piani di manutenzione? Qual è il motivo di questa raccomandazione o prescrizione?

TESTE CHIOVELLI - Il motivo è che quando vengono gestiti rotabili di altre imprese ferroviarie - qui, ripeto, il contesto era assolutamente nazionale e si riferiva a noleggio di materiale rotabile fra un'impresa italiana e un'altra impresa italiana, materiale rotabile per lo più... anzi, direi immatricolato in Italia - noi ci siamo occupati degli aspetti relativi alla sicurezza. Questi erano contratti di noleggio, quindi contratti che avevano

una natura commerciale. Noi abbiamo voluto inserire...
imporre agli operatori che inserissero quei contenuti che
ci davano delle garanzie a livello di gestione dei
processi di sicurezza. Fra queste garanzie senza dubbio
vi è quella di conoscere... quando un'impresa gestisce il
materiale rotabile, di conoscere quali sono le
caratteristiche manutentive dello stesso, in maniera tale
da poter avvisare il manutentore di eventuali
problematiche. E quindi ci preoccupavamo che anche
l'impresa che prendeva in carico questo materiale
rotabile fosse a conoscenza, come l'impresa cedente, di
questi aspetti. Per noi era fondamentale.

P.M. GIANNINO - Avete verificato se a fronte della mancanza
presso Trenitalia delle notizie riguardanti appunto i
piani di manutenzione, invece R.F.I. le avesse acquisite
presso F.S. Logistica o presso G.A.T.X. direttamente, se
quindi anche R.F.I. avesse sotto questo aspetto marcato
questa lacuna?

TESTE CHIOVELLI - No, di questo non abbiamo notizia.

P.M. GIANNINO - Non avete avuto notizia. Senta, per quanto
riguarda... lei ha citato nel corso nella sua deposizione
le C.U.U.

TESTE CHIOVELLI - Sì.

P.M. GIANNINO - Ricorda se in particolare Trenitalia, ad una
vostra richiesta espressa di avere chiarimenti sui
processi relativi alla manutenzione, avesse, anziché

fornire la documentazione richiesta, addotto delle interpretazioni fondamentalmente per non dare corso alla vostra richiesta?

TESTE CHIOVELLI - Diciamo che...

PRESIDENTE - Questo aspetto della domanda... cioè, è un'interpretazione quindi del pensiero di...

P.M. GIANNINO - No, no, c'è scritto qua.

PRESIDENTE - Ecco, se ci chiarisce il senso.

TESTE CHIOVELLI - Sì.

P.M. GIANNINO - Allora, leggo la nota...

PRESIDENTE - No, no, no, al teste, al teste.

P.M. GIANNINO - ...A.N.S.F. del 09/08/2010.

PRESIDENTE - Al teste, al teste.

TESTE CHIOVELLI - Sì, credo che l'argomento sia stato affrontato in una domanda di questa mattina. Ci fu un'interlocuzione con Trenitalia a seguito della conclusione della indagine, se non ricordo, il contesto penso fosse quello, dell'indagine fatta da Trenitalia, nella quale noi chiedemmo dei chiarimenti. Una parte di questi chiarimenti ci furono dati e un'altra parte li ritenemmo lacunosi, proprio per l'aspetto che diceva lei.

P.M. GIANNINO - Ecco, le C.U.U. sono fondatamente invocabili per sostenere l'inesistenza di obblighi di garanzia in capo all'impresa che utilizza carri ferroviari, anche se noleggiati da terzi?

TESTE CHIOVELLI - Guardi, le C.U.U. sono invocabili nel senso

che è una libera scelta dell'impresa ferroviaria aderire alle C.U.U., ma le C.U.U. sono un... non è che sollevano le parti dalle responsabilità(?), danno dei compiti, ripartiscono i compiti e dicono come deve essere l'interlocuzione anche relativamente agli aspetti di manutenzione, cioè il detentore dei carri e l'impresa ferroviaria. Non prevedono certamente delle azioni in prima persona dell'impresa ferroviaria sulla manutenzione, però regolamentano sicuramente il rapporto da questo punto di vista.

P.M. GIANNINO - Conferma che il contenuto della nota del 09 agosto 2010 era in questo senso una sorta di ammonimento a Trenitalia a dar corso a quanto da voi richiesto, perché Trenitalia non aveva ottemperato? Se vuole gliela mostro.

TESTE CHIOVELLI - No, forse "ammonimento", diciamo, non è proprio la parola esatta. Era una richiesta... diciamo una manifestazione diciamo di non essere stati soddisfatti dalla risposta che era stata data dopo la richiesta di chiarimenti, insomma, ecco, questo sì, un ammonimento, non so se...

P.M. GIANNINO - Ho sotto gli occhi la nota, quindi...

PRESIDENTE - Sì, sì.

P.M. GIANNINO - ...per evitare di leggere il passo, volevo sapere da lei...

TESTE CHIOVELLI - Era ammonitoria.

PRESIDENTE - Acquisita, prodotta e acquisita.

P.M. GIANNINO - Sì, sì, sì, e acquisita.

PRESIDENTE - Va bene.

P.M. GIANNINO - Senta, la figura del *keeper* lei ha detto non era ancora stata recepita dall'ordinamento nazionale. Non ricorda la data? O sa se è stata recepita ad oggi quella direttiva e quindi se esiste in Italia la figura del detentore?

TESTE CHIOVELLI - Allora, la direttiva 110 è stata recepita, non ricordo quando ma comunque è stata recepita. Quindi adesso esiste. Però attenzione, anche adesso esiste la figura del detentore, che ha delle caratteristiche, come esiste la figura per esempio del responsabile della manutenzione, che anche questo diventa un soggetto ben individuato, che deve anch'esso essere certificato, che in precedenza non serviva. Però l'assetto, diciamo, che riguarda la certificazione di sicurezza, i certificati di sicurezza delle imprese ferroviarie, è ancora rimasto lo stesso, quindi, voglio dire, ci sono delle figure che hanno lo stesso ruolo che avevano prima all'interno del Decreto Legislativo 162 e che però in più adesso hanno la certificazione. Dopodiché poi la normativa europea andrà evolvendosi e probabilmente ci sarà qualche altra evoluzione. Al momento siamo ancora a questo punto.

P.M. AMODEO - Mi inserisco un attimo. Le risulta o non le risulta che il Decreto Legislativo 24 marzo 2011 numero

43, intitolato "Attuazione della direttiva 2008/110/CE", che modifica la direttiva 2004/40 relativa alla sicurezza, sia stato il provvedimento che ha inserito nel nostro ordinamento la figura del *keeper*?

TESTE CHIOVELLI - Sì, sì.

P.M. AMODEO - Le risulta o non le risulta che le disposizioni in materia di *keeper* sono disposizioni di diritto privato?

TESTE CHIOVELLI - Mh...

P.M. AMODEO - Ritiro la domanda. Mi rendo conto che è di diritto. Va bene, va bene così. Senta, le faccio un'altra domanda. Per quello che lei sappia, sa in quale data è stata recepita dal nostro ordinamento, con legge dello Stato, legge di ratifica, che è lo strumento normativo previsto dalla Repubblica Italiana per ratificare gli accordi di carattere internazionale? Le ripeto, sa in quale data è stata ratificata la COTIF del 1999?

TESTE CHIOVELLI - Allora, la COTIF del 1999 non mi risulta...

P.M. AMODEO - Le risulta che sia...

TESTE CHIOVELLI - Non mi risulta sia stata ancora ratificata.

P.M. AMODEO - E' un dato obiettivo, è la Legge 21 novembre 2014, numero 174. Quindi...

TESTE CHIOVELLI - Sì, ecco, 2014 però.

P.M. AMODEO - 2014.

TESTE CHIOVELLI - Sì, sì, ecco.

P.M. AMODEO - Sì, sì, era questo che volevo (sovrapposizione

di voci).

TESTE CHIOVELLI - All'epoca non era stata recepita la COTIF.

P.M. AMODEO - Sì. Mi perdoni, soltanto una conferma: è vero o non è vero che il provvedimento 1 dell'aprile del 2009, ricognitivo della legislazione tecnica in materia di sicurezza, dell'A.N.S.F., individuava le disposizioni tecniche che al momento - per noi giuristi si chiamava *tempus regit actum* - che al momento disciplinava la materia della sicurezza del trasporto ferroviario?

TESTE CHIOVELLI - Sì.

P.M. AMODEO - Quindi è vero. Senta, precedentemente alla COTIF del 1999, è vero o non è vero che la versione precedente della COTIF, che ricordiamo...

PRESIDENTE - Pubblico Ministero... no, finisca, prego finisca.

P.M. AMODEO - ...è una convenzione che si chiama di diritto internazionale privato, apro e chiudo parentesi, è vero o non è vero che la COTIF del 1980 implementava, per usare questo orribile anglicismo, implementava le norme R.I.V. della Fiche UIC 433/O?

TESTE CHIOVELLI - Sì, allora, lì diciamo che c'erano due sostanzialmente filoni paralleli...

P.M. AMODEO - Uno solo...

TESTE CHIOVELLI - ...che poi si andavano a intrecciare. Le norme R.I.V. peraltro furono anche di nuovo ratificate da una direttiva comunitaria.

P.M. AMODEO - Non è una direttiva, è una decisione.

TESTE CHIOVELLI - Decisione, scusi, decisione.

P.M. AMODEO - La 861 del 2006.

TESTE CHIOVELLI - Esatto.

P.M. AMODEO - Lei cosa sa di questa decisione 861/2006? Fa saldo l'accordo R.I.V., sì o no?

TESTE CHIOVELLI - Sì.

PRESIDENTE - Sì. Ci fermiamo, Pubblico Ministero.

P.M. AMODEO - Va bene, è normativa la domanda?

PRESIDENTE - Eh, beh, appena appena.

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

PRESIDENTE - Appena appena.

P.M. AMODEO - Va bene. Allora una domanda di fatto, su due fatti. Allora, lei parlando dei provvedimenti che l'autorità da lei diretta ha emanato dopo il disastro di Viareggio, quindi i controlli straordinari sugli assili, e chi più ne ha più ne metta, ad un certo punto, se non ricordo male, ha parlato anche di un provvedimento del 26 maggio del 2010... no, del 28 maggio, chiedo scusa, 2010, la nota A.N.S.F. 03356/10, con cui - è un dato obiettivo, visto che è documentale - si invitavano le imprese ferroviarie a non accettare i trasporti di merci pericolose effettuati con carri immatricolati all'estero per i quali non fossero state completate le procedure di tracciabilità. E' giusto? Ho detto bene?

TESTE CHIOVELLI - Sì.

P.M. AMODEO - Esatto. Allora, rispetto a questa disposizione,

e altre disposizioni comunque obiettivamente limitative della circolazione dei carri che non avevano, diciamo così, il pedigree certificato, qual è stata la reazione degli organismi ferroviari internazionali, come l'UIP, l'ERFA, la CER, qual è stata?

TESTE CHIOVELLI - Sì, come dicevo prima, arrivò una nota diciamo di protesta con delle proposte alternative al Ministro pro tempore e a me.

P.M. AMODEO - Chiedo scusa, una di queste lettere è stata firmata... una di queste proteste è stata avanzata anche dal CER?

PRESIDENTE - Sì, ha già risposto.

P.M. AMODEO - Un momento, Presidente, no, questa...

PRESIDENTE - Sì, all'Avvocato Dalle Luche, esattamente all'Avvocato Dalle Luche.

P.M. AMODEO - Voglio sapere... voglio sapere chi è il presidente del CER, chi era il presidente del CER.

PRESIDENTE - L'Avvocato Dalle Luche...

P.M. AMODEO - Già l'ha detto.

PRESIDENTE - ...già gliel'ha fatto dire. Ha detto l'ingegner Moretti.

P.M. AMODEO - Allora sì, chiedo scusa, mi perdoni perché non mi aspettavo di fare adesso tutto. Allora, sì, una sola domanda.

PRESIDENTE - Solo il controesame.

P.M. AMODEO - Sì, una sola domanda e prometto che la...

dunque, lei su varie domande dei Difensori, soprattutto mi pare in tema di presa di posizione del Ministero dopo il disastro di Viareggio, il carteggio, il famoso carteggio - no? - ha parlato che vi sono stati incontri ad alto livello con le imprese del Gruppo F.S. Lei personalmente, come l'ingegner Fiorelli, o che lei sappia altri funzionari della A.N.S.F., hanno ricevuto contatti diretti dell'amministratore delegato della capogruppo... della capogruppo Ferrovie Italiane dello Stato R.F.I., Moretti, che riguardavano in particolare le attività specifiche però di R.F.I. e di Trenitalia? Mi sono spiegato?

TESTE CHIOVELLI - Nella fase... diciamo, in vari momenti del... adesso non solo nella fase diciamo a cui si riferisce lei, ma è capitato che ci fossero stati dei contatti, sempre comunque informali, mai formali, quindi non note o... ma contatti informali su questioni che riguardavano o R.F.I. o Trenitalia, questo sì.

P.M. AMODEO - Informali *de visu*, di persona, per telefono? In che modo?

TESTE CHIOVELLI - Nel mio caso per telefono.

P.M. AMODEO - Per telefono.

TESTE CHIOVELLI - Qualche telefonata, sì.

P.M. AMODEO - Continua il collega, chiedo scusa.

P.M. GIANNINO - Sempre sul *keeper* e le interazioni tra impresa utilizzatrice e proprietaria. La vostra nota 30 del 2009

è entrata molto nel dettaglio, individuando diverse fonti di responsabilità, comunque diverse fonti da cui sarebbe nata questa posizione di garanzia che voi indicate in capo a Trenitalia. Mi conferma che nella filiera della sicurezza in materia di manutenzione la responsabilità che la normativa nazionale ed europea assegnano all'impresa ferroviaria è tale a prescindere dalla provenienza dei carri che l'impresa utilizza?

TESTE CHIOVELLI - Sì, guardi, questo è un concetto di carattere generale che riguarda il sistema di gestione della sicurezza.

PRESIDENTE - Ha già... su cui ha già chiarito.

TESTE CHIOVELLI - E dove certamente...

PRESIDENTE - Ove fosse...

TESTE CHIOVELLI - ...la responsabilità del materiale rotabile, di tutti i mezzi e persone che vengono utilizzati, nonché la responsabilità nei confronti di lavoratori e terzi, come dice esattamente la direttiva comunitaria, è all'interno del sistema di gestione della sicurezza e quindi della responsabilità dell'impresa ferroviaria.

P.M. GIANNINO - Senta, mi conferma che sempre nella stessa nota avete espressamente indicato le carenze nei sistemi di gestione di Trenitalia e in particolare la C.C.S. 14/AD dell'08 ottobre 2003, proprio perché individuavano figure e responsabilità, ma limitatamente al materiale immatricolato da Trenitalia e che nulla veniva previsto -

nulla - per materiale utilizzato ma non di proprietà di Trenitalia?

TESTE CHIOVELLI - Sì, questa fu una delle carenze che furono rilevate.

P.M. GIANNINO - Senta, è vero che già in precedenza un simile aspetto era stato portato all'attenzione sia di R.F.I. sia di Trenitalia? Ovvero mi riferisco a circa un anno prima dell'incidente di Viareggio e in particolare le chiedo: è vero che nell'agosto 2008...

PRESIDENTE - Facciamo... facciamo rispondere alla prima parte della domanda.

P.M. GIANNINO - Sì. Se è vero che già nel 2008 avevate segnalato queste anomalie sia ad R.F.I. che a Trenitalia.

TESTE CHIOVELLI - Sì, c'erano state delle altre occasioni nelle quali questo era avvenuto - adesso non ricordo se nel 2008, comunque sia nel 2008 sia all'inizio del 2009, questo me lo ricordo - sulla base, come dicevo, degli audit effettuati e dell'analisi dell'incidentalità, che avevamo affrontato all'inizio dell'attività dell'Agenzia.

P.M. GIANNINO - Perfetto. Le dico anche il protocollo: è il vostro 660/2008 dell'11 agosto 2008, in cui segnalate a Rete Ferroviaria Italiana e a tutte le imprese ferroviarie allegate nell'elenco, diverse criticità che voi avete individuato come "criticità relative all'intero sistema ferroviario", ed effettuate un elenco, "criticità specifiche per il gestore dell'infrastruttura" e

"criticità specifiche per le imprese ferroviarie". Me lo conferma?

TESTE CHIOVELLI - Sì. Guardi, se non sbaglio...

P.M. GIANNINO - E che proprio... scusi se la interrompo...

TESTE CHIOVELLI - Prego.

P.M. GIANNINO - E che proprio sulle "criticità specifiche per le imprese ferroviarie"...

PRESIDENTE - Facciamo rispondere alla domanda.

P.M. GIANNINO - Chiedo scusa.

PRESIDENTE - Prego.

TESTE CHIOVELLI - Se non erro quella nota è la nota che l'Agenzia faceva annualmente per dare le indicazioni alle imprese ferroviarie di come implementare i loro piani per la sicurezza annuali, e quindi metteva in fila, diciamo, tutte le criticità rilevate dall'attività ispettiva dell'Agenzia, per evidenziare alle imprese ferroviarie quali dovessero essere i temi da affrontare, da aggredire, diciamo da risolvere nel piano della sicurezza annuale.

P.M. GIANNINO - Ed è vero che questa nota era molto specifica? Mi riferisco sempre a quella dell'11 agosto 2008, in quanto tra le aree di criticità specifiche per le imprese ferroviarie voi individuate un punto, in particolare il punto K, mettendo in luce le carenze sulla manutenzione del materiale rotabile?

TESTE CHIOVELLI - Sì, sì, questi...

P.M. GIANNINO - Mi conferma...

TESTE CHIOVELLI - Confermo.

P.M. GIANNINO - ...che in particolare tra le carenze manutentive del materiale rotabile da voi indicate a Trenitalia già nel 2008, tra i vari punti indicate il problema relativo alla rintracciabilità ed efficacia delle operazioni di manutenzione e della gestione degli strumenti di misura?

TESTE CHIOVELLI - Sì questo era...

P.M. GIANNINO - È vero che tra le criticità specifiche voi nel 2008 già indicavate il problema della rintracciabilità e validità dell'omologazione del materiale rotabile in servizio?

TESTE CHIOVELLI - Scusi, la rintracciabilità...?

P.M. GIANNINO - E validità dell'omologazione del materiale rotabile in servizio.

TESTE CHIOVELLI - Sì.

P.M. GIANNINO - Omologato al di fuori delle procedure di certificazione di sicurezza?

TESTE CHIOVELLI - Sì. Adesso guardi, quella specifica cosa mi pare fosse riferita al materiale rotabile cosiddetto "storico", per il quale era difficile ricostruire il processo omologativo.

PRESIDENTE - Pubblico Ministero...

P.M. GIANNINO - Sì.

PRESIDENTE - ...se procediamo però con questo metodo, sul

"conferma il contenuto di queste note"...

P.M. GIANNINO - No, poi ci spiega anche...

PRESIDENTE - ...perché sono già acquisite...

P.M. GIANNINO - ...ci spiega anche la...

PRESIDENTE - No, quelle (sovrapposizione di voci)...

P.M. GIANNINO - Allora, l'ultima domanda, non gli chiedo di confermarmi il contenuto (sovrapposizione di voci) acquisito.

PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci)

P.M. GIANNINO - Se ricorda quali provvedimenti di adeguamento vennero prospettati da alcuna delle imprese ferroviarie destinatarie in merito a queste lacune segnalate.

TESTE CHIOVELLI - Dunque, nella poi formazione dei piani annuali per la sicurezza naturalmente ritrovammo alcune di questi suggerimenti, di queste indicazioni, però tenete conto che quello è comunque un processo in progress, cioè non è che solo mettendo nel piano della sicurezza l'intento poi dopo l'effetto viene garantito, perché poi c'è una fase successiva in cui viene, diciamo...

P.M. GIANNINO - Verificato.

TESTE CHIOVELLI - ...messo in campo il provvedimento e poi una fase di verifica dell'Agenzia che deve...

P.M. GIANNINO - Ecco. Fino a che lei è stato alla direzione dell'Agenzia, a fronte dei vari sistemi di gestione dei piani annuali di sicurezza di Trenitalia, in cui questo

testualmente, questo vostro monito testualmente veniva ripreso da Trenitalia nei propri atti, e quindi, come dice lei, sulle carte veniva recepito, ha avuto notizia fino al 2014 di un concreto adeguamento nel monitoraggio e vigilanza sulle attività affidate a terzi, ad esempio, o in materia manutentiva, quindi di azioni in concreto messe in campo, al di là del recepimento testuale delle vostre raccomandazioni?

TESTE CHIOVELLI - Beh, direi... direi che... sì, direi di sì, perché noi abbiamo comunque...

P.M. GIANNINO - Prima o dopo l'incidente di Viareggio?

TESTE CHIOVELLI - Dopo, dopo l'incidente, sto parlando degli anni 2010, 2011.

P.M. GIANNINO - Non mi interessa il seguito. Senta...

AVV. SCALISE - Presidente scusi, se posso interrompere il Pubblico Ministero, al quale chiedo scusa per l'interruzione, ma solo per precisione e per evitare di confondere il Tribunale, vorrei segnalare che la nota a cui ha fatto finora riferimento il Pubblico Ministero, cioè quella nota 11 agosto 2008 numero 660, non è ancora acquisita agli atti, ma fa parte dell'avviso di deposito numero 13 che il Pubblico Ministero ha fatto alla scorsa udienza, e precisamente si tratta del documento numero 16 per il quale è stato fatto avviso di deposito. Quindi tutte le domande che sono state fatte finora fatte dal Pubblico Ministero su quella nota attengono ad un

documento che non fa parte del corredo...

PRESIDENTE - Ancora (sovrapposizione di voci).

AVV. SCALISE - Giusto per non confondere il Tribunale. Solo per questo.

PRESIDENTE - Grazie.

P.M. GIANNINO - Che verrà prodotto oggi, ovviamente. Era già a disposizione di tutte le Parti dalla settimana scorsa.

PRESIDENTE - Sì, sì.

AVV. SCALISE - No, siccome aveva detto che era già prodotto, per non confonderci, non è prodotto.

P.M. GIANNINO - È vero, è vero, è stato messo a disposizione ma non prodotto al Collegio.

PRESIDENTE - Va bene.

P.M. GIANNINO - E' vero.

PRESIDENTE - Ha finito, Pubblico Ministero?

P.M. GIANNINO - No, no.

PRESIDENTE - No.

P.M. GIANNINO - Senta, quando lei ha lasciato la direzione dell'Agenzia, Rete Ferroviaria Italiana, nell'ottica e nella prospettiva dell'ottenimento dell'autorizzazione di sicurezza, aveva ottemperato a tutte le vostre richieste e prescrizioni?

TESTE CHIOVELLI - No. L'iter era ancora abbastanza lungo. Io ricordo che...

P.M. GIANNINO - Ecco, scusi se la interrompo, era abbastanza lungo... lei quando ha lasciato l'Agenzia?

TESTE CHIOVELLI - Nel...

AVV. SCALISE - Presidente, scusi, però dovremmo far argomentare il teste come anche negli altri controesami, cioè quando il teste sta argomentando una risposta e lo interrompiamo facendone un'altra, poi diventa spezzettata.

PRESIDENTE - Sì, facciamo finire... facciamo finire la risposta.

P.M. GIANNINO - Prego.

AVV. SCALISE - (voce fuori microfono)

P.M. GIANNINO - Siamo contenti di ciò.

PRESIDENTE - Ingegnere.

TESTE CHIOVELLI - Allora, la fase di rilascio dell'autorizzazione di sicurezza a Rete Ferroviaria Italiana inizia, come abbiamo detto, all'inizio del 2010, con una direttiva, quando l'Agenzia prende le competenze in materia di infrastrutture, con una direttiva che traccia un po' il percorso, con un po' di problemi di adeguamento, per cui si trascina per un po' di tempo, perché le richieste che erano state fatte dall'Agenzia non vengono condivise, né messe in campo da parte di Rete Ferroviaria Italiana, fino a che non avviene - diciamo così - un passaggio importante, che è quello in cui Rete Ferroviaria Italiana comincia ad organizzarsi con un proprio sistema di audit interno. In quel momento ovviamente non era adeguato il sistema di gestione della

sicurezza di R.F.I., però, essendoci stato questo segnale forte di organizzazione, importante, ad avviso dell'Agenzia imprescindibile, per il rilascio dell'autorizzazione di sicurezza, si procede al rilascio - ed era il 2013 - di una autorizzazione di sicurezza provvisoria, che aveva poi una scadenza di sei mesi - adesso non mi ricordo se... mi pare sei mesi - e a quel punto il processo per la formazione e la organizzazione delle nuove SGS, Sistema di Gestione della Sicurezza, prosegue per poi arrivare... il percorso dovrebbe essere quello di arrivare al rilascio dell'autorizzazione di sicurezza. E a questo punto arriva aprile del 2014, dove io personalmente finisco il mio mandato all'Agenzia.

P.M. GIANNINO - Ecco. Senta, lei quando ha lasciato l'Agenzia?

TESTE CHIOVELLI - Appunto a marzo-aprile 2014.

P.M. GIANNINO - A marzo-aprile 2014. E l'autorizzazione di sicurezza a R.F.I. è a conoscenza di quando sia stata rilasciata?

TESTE CHIOVELLI - Mi sembra che è stata rilasciata qualche mese dopo.

P.M. GIANNINO - Può essere tre mesi dopo, qualcosa del genere?

TESTE CHIOVELLI - Sì, sì, può essere.

P.M. GIANNINO - Senta, nel momento in cui lei ha lasciato l'Agenzia, lo stato dell'arte consentiva il rilascio dell'autorizzazione di sicurezza ad R.F.I.?

TESTE CHIOVELLI - Non dell'autorizzazione definitiva. Come...

P.M. GIANNINO - Non era possibile.

TESTE CHIOVELLI - Come ho detto, era solamente provvisoria.

P.M. GIANNINO - Senta, sulle prescrizioni relative ai picchetti, ricorda se lei fu, o comunque l'Agenzia, fu autrice di una nota, in particolare quella del 31 ottobre 2013, che confutava punto per punto le rimostranze di R.F.I. a fronte di quanto avevate imposto?

TESTE CHIOVELLI - Sì. Come dicevo questa mattina, ci fu un lungo scambio di corrispondenza a valle della traduzione da parte dell'Agenzia delle raccomandazioni dell'Organismo Investigativo sulla questione dei picchetti. Ci fu prima diciamo una richiesta da parte di R.F.I. di alcune - diciamo così - a suo giudizio...

PRESIDENTE - Ecco, se vuole aggiungere qualcosa, ma questo ce l'ha già spiegato.

TESTE CHIOVELLI - Ah, perfetto.

PRESIDENTE - Se vuole fare una precisazione...

TESTE CHIOVELLI - No, allora confermo quello che ho detto questa mattina.

P.M. GIANNINO - Lei nella nota 1/2014 ci ha trasmesso anche una serie di diatribe - non so come chiamarle - sempre tra R.F.I. e la direzione generale, che avevano poi coinvolto anche voi quale autorità che aveva emanato le prescrizioni sui picchetti. Lei è a conoscenza del contenuto delle obiezioni, giratevi dalla DGIF, che R.F.I. aveva inoltrato alla direzione generale, sempre in

materia di picchetti e sul perché R.F.I. rifiutava di ottemperare?

TESTE CHIOVELLI - L'Agencia è stata messa per conoscenza in alcune delle note che si sono scambiati fra R.F.I., Direzione Investigativa e Ministero, però non so se su tutte, insomma. In alcune sicuramente sì.

P.M. GIANNINO - Nella sostanza, corrisponde a vero che le obiezioni di R.F.I. per non ottemperare fondamentalmente contraddicevano quanto da R.F.I. stessa emanato in materia di picchettazione di riferimento?

(più voci sovrapposte)

AVV. STORTONI - Mi oppongo, Presidente.

AVV. GIOVENE - No, è una valutazione.

PRESIDENTE - Per quanto qualificatissimo il teste, è una valutazione che si chiede, quindi non possiamo...

P.M. GIANNINO - Sì. Allora la formulo diversamente. Se è vero che le stesse disposizioni, prescrizioni di R.F.I. andavano in senso contrario a quanto R.F.I. affermava poi invece scrivendovi i motivi per cui non intendeva ottemperare al vostro provvedimento cogente e non impugnato.

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

AVV. STILE - Mi oppongo.

AVV. SCALISE - E' un dato documentale e potremo valutarlo senza bisogno di interpretazioni.

AVV. STILE - E a parte questo...

PRESIDENTE - E accolta l'opposizione, è accolta.

AVV. STILE - Sì. A parte questo, signor Presidente, rilevo che non c'è molto... mi sembra più un esame che un controesame questo.

PRESIDENTE - Sì, lo avevamo... lo avevamo sottolineato prima ma ora non mi pare. Prego.

P.M. GIANNINO - Sono tutti appunti che ho preso... sono tutti documenti citati... sono documenti menzionati, mostrati e citati, quindi a quelli mi sto attenendo, non ho ancora la sfera di cristallo.

AVV. SCALISE - Ci manca poco.

P.M. GIANNINO - Lo so.

P.M. AMODEO - Ci stiamo attrezzando, Avvocato.

P.M. GIANNINO - Infatti. Allora, mi deve dare un attimo di tempo perché i documenti indicati stamattina sono tanti, quindi li ho messi in fila, ma non avendo avuto il tempo di organizzarli sono da cercare di volta in volta. Senta, in merito ad una risposta che ha dato stamattina sulla inesistenza di provvedimenti scritti che avessero a che fare con i picchetti, lei ricorda la sua nota 40 del 2009, in cui l'Agenzia elenca una serie di disposizioni riguardanti i picchetti? Se vuole gliela mostro, è un elenco abbastanza breve.

AVV. STORTONI - Presidente, può ripetere per piacere?

P.M. GIANNINO - La nota 40 del 2009.

TESTE CHIOVELLI - Sì, ma ce l'ho.

P.M. GIANNINO - Ah, ce l'ha, ce l'ha. Va bene.

AVV. SCALISE - Volevo una precisazione, se è un documento acquisito al fascicolo del dibattimento. Questo mi sfugge.

P.M. GIANNINO - Sì, sì, questo è già prodotto al fascicolo del dibattimento. L'ha trovata, grazie.

PRESIDENTE - 090539. Già prodotto, Pubblico Ministero, o fa parte dei documenti...?

P.M. GIANNINO - Questo è stato già prodotto.

PRESIDENTE - Già prodotto.

P.M. GIANNINO - E' il documento numero 41 dell'indice del Pubblico Ministero, se vuole le do anche il file: 092420.

PRESIDENTE - Bene.

P.M. GIANNINO - Ecco, sì, chiedo scusa...

PRESIDENTE - La domanda.

P.M. GIANNINO - Se in merito all'inesistenza di disposizioni relative ai picchetti lei si riferiva a dati normativi o intendeva che non era esistente un quadro di riferimento, tra cui anche disposizioni di R.F.I. Quindi questa inesistenza di un quadro di riferimento a cosa è ancorato?

TESTE CHIOVELLI - No, io mi riferivo... credo di avere capito la domanda di questa mattina era riferita a delle specifiche tecniche costruttive, nel senso che io le ho intese come, diciamo, di carattere dimensionale e strutturale. Questo non mi risulta. Che poi vi fossero,

come è precisato nella nota, delle descrizioni propedeutiche alla individuazione dei costi, quindi nel tariffario si rilevano alcuni dati quantitativi, questo sì.

P.M. GIANNINO - Ecco. Questo...

TESTE CHIOVELLI - Io questa mattina mi riferivo ad altro.

P.M. GIANNINO - Sì, sì, sì, no, era per chiarire. Quindi in questo tariffario di R.F.I. è espressamente previsto invece come devono essere...

TESTE CHIOVELLI - Sì.

P.M. GIANNINO - ...conformati i picchetti, anche in termini dimensionali, di materiale e via dicendo.

TESTE CHIOVELLI - Sì.

P.M. GIANNINO - Me lo conferma?

TESTE CHIOVELLI - Sì, sì, sì.

P.M. GIANNINO - Senta, per quanto riguarda l'individuazione del personale che doveva passare alle dipendenze dell'Agenzia, mi ha detto l'interlocutore era non le singole società ma il Gruppo, la società F.S. La società F.S. individuò le modalità concrete con cui il passaggio di personale doveva avere effettivamente corso o vi furono problemi operativi e quindi non vi fu effettivamente messo a disposizione, perlomeno in una prima fase, il personale che F.S. si era impegnato a trasferire alle vostre dipendenze?

TESTE CHIOVELLI - Allora, come dicevo questa mattina, era

prevista espressamente una convenzione con il Gruppo F.S., che fu regolarmente fatta. E poi il trasferimento di personale in prima battuta fu un automatismo, perché era il personale che si occupava già delle stesse funzioni in ambito R.F.I. Fu la seconda fase quella un po' più difficile, cioè quella dove bisognava acquisire le ulteriori competenze in materia di infrastrutture e quindi individuare nuovo personale, anche non necessariamente proveniente dalla sola R.F.I., ma anche da altre società del Gruppo, per implementare l'Agenzia. Su questa seconda fase ci furono un po' di problemi.

P.M. GIANNINO - Come furono risolti questi problemi? Fu necessario intervenire dall'alto? Vi fu un adempimento spontaneo? Come furono risolti questi...? Diedero corso anche ad una seria - o mi dica lei - controversia tra Agenzia e R.F.I., e in particolare anche tra il Ministero e il Gruppo F.S.?

TESTE CHIOVELLI - Sì, ci fu... allora, furono risolti anche in parte con la direttiva... con l'atto di indirizzo di cui si è parlato questa mattina, che il Ministro fece a R.F.I... al Gruppo F.S., dopo l'incidente di Viareggio. Come ricordavo questa mattina, in questo atto di indirizzo c'era anche una esortazione a risolvere le problematiche ancora aperte con l'Agenzia. Devo dire che l'interlocuzione ce ci fu fra Gruppo F.S. e Ministero fu più sull'aspetto legato all'incidente di Viareggio,

perché poi le problematiche con l'Agenzia in qualche modo, nell'arco di qualche mese, furono risolte, tanto è vero che poi a dicembre si procede con il secondo verbale e con il completamento del passaggio delle competenze. Ritengo che l'intervento del Ministro con l'atto di indirizzo abbia in qualche modo facilitato questo percorso.

P.M. GIANNINO - Ma l'atto di indirizzo in sé fu sufficiente? Nel senso il Gruppo F.S. all'atto di indirizzo diede spontanea e serena esecuzione, o vi fu, anche in questo caso ed anche nei confronti del Ministero, ed anche nei confronti dell'atto di indirizzo, una posizione negativa del Gruppo F.S.? Si mise di traverso il Gruppo F.S. al punto da rendere necessario quasi uno scontro...

AVV. STORTONI - Presidente...

P.M. GIANNINO - ...tra il Ministero e il Gruppo F.S.?

AVV. STORTONI - Presidente, io mi oppongo, perché non riesco, con tutta la mia fantasia, a capire che attinenza ha questa domanda - e molte altre, fino adesso mi sono taciuto - con il *tema decidendum* di questo processo. Se lei...

PRESIDENTE - Questo era un espresso argomento...

AVV. STORTONI - Se lei lo coglie...

PRESIDENTE - No, sono d'accordo su...

AVV. STORTONI - Mi rimetto alla sua valutazione

PRESIDENTE - Sono d'accordo che il Pubblico Ministero sta

spaziando molto, però questo aspetto era stato già affrontato stamattina in sede di esame, quindi era questo proprio (sovrapposizione di voci)...

AVV. STORTONI - Beh, ma *errare humanum est, perseverare...*

P.M. GIANNINO - La domanda è se l'atto di indirizzo del ministero fu...

PRESIDENTE - Se ci fu una adesione spontanea oppure no.

P.M. GIANNINO - Anche perché l'atto di indirizzo, leggo il titolo...

PRESIDENTE - Va bene.

P.M. GIANNINO - ..."per la sicurezza nel trasporto ferroviario", quindi non parliamo di trasporto di fagioli.

PRESIDENTE - No, no, però lei è in controesame, Pubblico Ministero, lei è in controesame.

P.M. GIANNINO - Si è parlato dell'atto di indirizzo.

PRESIDENTE - Non può fare un esame, però.

P.M. GIANNINO - Ho chiesto all'ingegnere se questo atto di indirizzo, insomma...

PRESIDENTE - C'è stata una adesione spontanea o no.

TESTE CHIOVELLI - No, ci fu... ci fu una interlocuzione con il Ministero abbastanza critica e uno scambio di lettere abbastanza critico rispetto ai contenuti dell'atto di indirizzo.

PRESIDENTE - Bene.

TESTE CHIOVELLI - Questo lo confermo.

P.M. GIANNINO - In merito al cabotaggio lei ha riferito - a domanda di uno dei Difensori delle Parti Civili - che una parte di questo era da ritenersi in conflitto con la normativa internazionale. Mi vuole precisare in che termini e a quali parti della procedura di cabotaggio si riferiva con questa sua risposta, se alla procedura nella sua interezza o ad alcune sue parti?

TESTE CHIOVELLI - Al punto 4.

P.M. GIANNINO - All'intero punto 4...

TESTE CHIOVELLI - Sì...

P.M. GIANNINO - Ma all'intero punto 4 o solo la parte relativa alla richiesta di parere tecnico ai sensi del D.M. del 1930, quindi la parte 4.2? Perché in merito voi avevate già risposto, interloquuto, con la nota 64/2009. Quindi se mi vuole chiarire questo aspetto: su quale parte del punto 4 lei intende superata dalla normativa internazionale?

TESTE CHIOVELLI - Chiedo solo scusa un momento per... Allora, ecco, l'ho... scusi, l'ho trovata. Allora, nella nota a cui lei fa riferimento, noi, l'Agenzia rileva che mentre i paragrafi 2.2 e 2.3 della procedura fanno riferimento costante al R.I.D., il paragrafo 2.4 si rivolge ai soli carri esteri e solo se utilizzati per il cabotaggio. Mentre sembrerebbe non siano interessate le stesse ferrocisterne se utilizzate in trasporti internazionali, pure se impegnando tratte nazionali. Questa era la

considerazione che svolgemmo come Agenzia.

P.M. GIANNINO - Ecco. E alla luce di queste considerazioni ci vuole precisare quali parti... e poi ovviamente la domanda è riferita al 2009, poi se i cambiamenti di cui si parla...

TESTE CHIOVELLI - Sì, sì.

P.M. GIANNINO - ...fossero successivi, le chiederei di precisarcelo. Alla luce di queste precisazioni ci vuole dire in quali parti questa procedura era da ritenersi eventualmente superata?

TESTE CHIOVELLI - Nella...

P.M. GIANNINO - E se sì alla luce di quale norma...?

TESTE CHIOVELLI - Nella parte... nella parte in cui faceva riferimento al Decreto del 1930.

P.M. GIANNINO - Ah, ecco. Quindi la parte... perché il parere tecnico della Commissione Ministeriale io lo ritrovo soltanto nel paragrafo 2.4.2.

TESTE CHIOVELLI - 2.4.2, sì.

P.M. GIANNINO - Quindi non l'intero paragrafo 4. E' corretto?

TESTE CHIOVELLI - E' corretto.

P.M. GIANNINO - Quindi quando mi ha detto "è superrato dalla normativa internazionale" intendeva riferirsi al 2.4.2 e quindi al D.M. del 22 luglio 1930. E' corretto?

TESTE CHIOVELLI - Sì, sì.

P.M. GIANNINO - La restante parte invece cosa avrebbe dovuto comportare? Quindi, escluso la parte 2 paragrafo 4.2, la

rimanente parte del paragrafo 4 cosa prevedeva e se era in vigore e a carico di chi avrebbe dovuto comportare oneri?

TESTE CHIOVELLI - Dunque, allora, la procedura in generale doveva essere attivata fra Trenitalia e R.F.I.

P.M. GIANNINO - Quindi la procedura nel 2009 doveva essere attivata.

TESTE CHIOVELLI - Certamente.

P.M. GIANNINO - Senza il parere tecnico previsto dal 1930.

TESTE CHIOVELLI - Esatto.

P.M. GIANNINO - Va bene. Un'ultima domanda, sempre in merito. Se questa procedura prevedeva anche la visione di documentazione tecnica del carro che si voleva ammettere al cabotaggio.

TESTE CHIOVELLI - Mi sembra di sì.

P.M. GIANNINO - Sì. Sarebbe stata richiesta quindi la documentazione tecnica anche relativa ai piani di manutenzione?

TESTE CHIOVELLI - Ecco, adesso non ricordo se...

P.M. GIANNINO - (sovrapposizione di voci)

TESTE CHIOVELLI - ...erano espressamente previsti i piani di manutenzione. Sicuramente c'era un dossier tecnico.

P.M. GIANNINO - Sicuramente un dossier tecnico. Grazie.

PRESIDENTE - Allora, sempre... sempre in controesame, chi ha domande? Sappiamo le Parti Civili che hanno già dato. Altri non ce ne sono. Allora...

Difesa - Avvocato Ruggeri Laderchi

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

PRESIDENTE - Avvocato Ruggeri.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Io come sempre cerco di fare... economizzare tempo. Guardando i capitoli di prova dei colleghi che sono in esame, sono sostanzialmente identici...

PRESIDENTE - Simili.

AVV. RUGGERI LADERCHI - ...o molto simili, per alcuni aspetti, per i pochissimi aspetti che interessano a me, ai capitoli di prova delle Parti Civili, ossia le misure prese dall'A.N.S.F. nell'immediatezza dell'incidente, dopo l'incidente, e aspetti(?) del genere. Quindi io rischierei di dover fare due piccoli controesami spezzettati, che non ha molto senso. Quindi, se non ci fosse opposizione...

PRESIDENTE - Sì, ve l'avevo chiesto all'inizio.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Se non ci fosse opposizione, limitatamente al limitatissimo controesame che devo fare...

PRESIDENTE - Non avete trovato l'accordo.

AVV. RUGGERI LADERCHI - ...lo farei una volta sola, sennò lo faccio due volte.

PRESIDENTE - Deve fare due distinte domande.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Cioè, devo fare delle domande su una

circostanza su cui ci saranno ulteriori domande.

PRESIDENTE - Incominciamo, incominciamo.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Quindi...

PRESIDENTE - Poi valuterà dopo se rinunciare all'altro controesame. Prego, dia il via al controesame, sennò non si parte.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Sì, va bene. Allora, scusatemi, ingegnere mi scusi, lei ci ha parlato - e andiamo direttamente su questo tema, salvo ulteriori chiarimenti che dovessero essere necessari in seguito alle domande degli altri colleghi in esame - lei ci ha parlato delle misure che avete preso, misure precauzionali, nell'immediatezza dell'incidente e si è riferito in particolare a una misura presa il 03 luglio, la nota relativa ai tre criteri di cui avete parlato. Allora, un primo elemento, giusto per chiarezza, se non l'avesse già indicato: questa nota era indirizzata a G.A.T.X. o a qualche altro detentore, o meno?

TESTE CHIOVELLI - No, la nota era indirizzata a imprese ferroviarie. Noi come Agenzia, ripeto, interloquiamo con i soggetti a cui vengono rilasciati i certificati di sicurezza.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Quindi voi scrivete alle imprese ferroviarie, che poi a loro volta trasmettono.. Le chiederò qualche piccolissimo chiarimento sulla nota del 03 luglio, ma le faccio una domanda preliminare: questa è

la prima misura che avete preso dopo l'incidente, che richiedeva controlli straordinari, o ricorda una misura precedente, ossia del 02 luglio, relativa a controlli straordinari che lei ha preso?

TESTE CHIOVELLI - Ci fu una nota del 02 luglio, sì, che riguardava il controllo straordinario ad ultrasuoni degli assili presenti su alcuni carri, perché sottoposti ai controlli non distruttivi nella stessa officina nella quale era stato revisionato l'asse rottosi a Viareggio, sì.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Ecco, quindi anche questa nota non è stata indirizzata né all'officina né al detentore del carro, ma alle imprese ferroviarie, come lei ci ha spiegato. Lei è al corrente, ricorda quando la G.A.T.X. rispose alla nota che era stata trasmessa dalla società Trenitalia? Ossia, voi avete scritto a Trenitalia, Trenitalia ha girato la nota a G.A.T.X., tutto questo il giorno 02 luglio; ricorda quando G.A.T.X. ha ottemperato pienamente alla richiesta?

TESTE CHIOVELLI - No, non ricordo la data. Ricordo che dopo un po' di tempo, che non ricordo a memoria, iniziarono ad arrivare delle comunicazioni da parte di G.A.T.X. che periodicamente informavano i funzionari dell'Agenzia sull'avanzamento dei controlli.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Ecco, Presidente, non l'ho ora sul cartaceo da depositare, ma mi riservo di depositare la

risposta del giorno 03 luglio alle ore 15:22, con la quale la G.A.T.X. disponeva i controlli straordinari richiesti con la nota del 02 luglio. Passiamo ora alla nota del 03 luglio. Questa nota lei ci ha detto che quindi non è stata indirizzata a G.A.T.X. Lei ricorda per caso quando fu trasferita da Trenitalia ai detentori e in particolare a G.A.T.X.?

TESTE CHIOVELLI - No, non solo non lo ricordo, ma potrei anche non saperlo, se la richiesta non è stata inviata per conoscenza...

AVV. RUGGERI LADERCHI - Ecco, signor Presidente, io mi riservo di depositare una comunicazione per posta elettronica di Trenitalia del venerdì 03 luglio alle ore 19:47, con la quale Trenitalia, con la A.N.S.F. in copia, anticipava una copia in lingua italiana del provvedimento dell'A.N.S.F., nonché una comunicazione dell'ingegner Castaldo a tutti i principali operatori europei, del sabato 04 luglio 2009, in cui trasferiva la nota dell'A.N.S.F. con traduzione in lingua inglese. Volevo chiedere all'ingegnere se se lo ricorda, sennò provvederò anche lì a depositare il documento, qual era la data della risposta della G.A.T.X. con cui forniva - come lui ci ha già indicato in termini generali - le indicazioni richieste, ossia forniva una lista di tutti i carri della flotta G.A.T.X. che non erano bloccati, ossia che non rispondevano a nessuno dei tre criteri di cui alla nota.

Perché la nota dell'A.N.S.F., ingegnere, le chiederei di confermarcelo...

PRESIDENTE - Non gli confondiamo troppo le idee (sovrapposizione di voci).

AVV. RUGGERI LADERCHI - Ecco, ingegnere, lei mi conferma, l'effetto della sua nota era dire "sono bloccati tutti i carri i cui assili rispondono almeno a uno dei tre criteri, finché non fate un controllo non distruttivo"?

TESTE CHIOVELLI - (annuisce)

AVV. RUGGERI LADERCHI - Allora, vedo che annuisce. Per il verbale credo lo possiamo prendere come una risposta positiva. La mia domanda era: la G.A.T.X. quindi fornisce una risposta; le chiedo se ricorda la data, senno provvederò a produrre...

PRESIDENTE - A depositare.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Si tratta di lunedì... la nota arriva il sabato, il lunedì 06 luglio vengono forniti tutti questi dati. Ingegnere, lei ricorda qualunque comunicazione con la quale la G.A.T.X. ha in alcun momento contestato o rifiutato di conformarsi alle prescrizioni della sua Agenzia in seguito all'incidente di Viareggio?

TESTE CHIOVELLI - No, no, non mi risulta nulla. Mi risultano solo comunicazioni periodiche, che si sono protratte anche fino al 2010 e oltre.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Sì, ecco, mi... ecco, poi mi

riserverei di produrre anche queste comunicazioni.

PRESIDENTE - Prendiamo atto.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Continuano a tutt'oggi, quindi sono direi mensili. Perché la misura, ingegnere, lei ce lo conferma, è tuttora in vigore, la misura del 03 luglio 2009.

TESTE CHIOVELLI - Sì, diciamo che si suppone che, passati un po' di anni, i controlli si siano esauriti.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Però formalmente gli...

TESTE CHIOVELLI - Diciamo, tecnicamente è ancora in vigore, mi piacerebbe credere che, insomma, siano stati fatti tutti i controlli.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Formalmente i detentori sono tenuti a continuare a comunicare queste informazioni. Le chiedo, passando ai tre criteri, perché lei ci ha spiegato si riferivano sostanzialmente al produttore dell'assile, all'officina che ha controllato l'assile e alla tipologia *latu sensu* dell'assile, e partiamo dal primo, il più semplice: questi criteri... diciamo che il criterio è "avere una stampigliatura LKM". Non voglio entrare in che cosa voglia dire LKM. Le chiedo solo: prima dell'incidente di Viareggio voi disponevate di alcuna ragione come Agenzia per vietare o regolamentare, o in qualche modo... diciamo, elemento di sospetto relativo agli assili con la punzonatura LKM?

TESTE CHIOVELLI - No, assolutamente.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Quindi questo divieto è basato sul fatto che quell'assile era marcato LKM.

TESTE CHIOVELLI - Questo divieto fu basato sugli accertamenti che noi abbiamo fatto presso l'Officina Cima, e poi dai dati che avevamo raccolto via via, prima da Trenitalia, poi da Cima e poi in Germania; tutti gli elementi che avevamo ci avevano portato ad individuare quelle caratteristiche e su quelle ci siamo basati. Del resto la nota appunto è del 03 luglio, quindi sono gli accertamenti che sono stati fatti in pochi giorni.

AVV. RUGGERI LADERCHI - E del secondo criterio 75.2 lei ci ha detto che è stato contestato dalle Ferrovie Austriache. Io le chiedo solo un chiarimento: quando lei dice "Ferrovie Austriache" intende la società O.B.B., non si riferisce a G.A.T.X. o ad altri operatori.

TESTE CHIOVELLI - Confermo. Peraltro era il disegno, la questione del disegno che era stata contestata nel ricorso al T.A.R. Io mi riferisco a O.B.B.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Mi scusi, quindi la questione del disegno del gruppo di scambio.

TESTE CHIOVELLI - Sì, sì, sì, certo.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Contestava la nozione di gruppo di scambio. Benissimo. Passiamo all'ultimo criterio, il criterio di aver subito l'ultimo controllo nell'Officina Jungenthal. Anche lì lei ci ha detto deriva dal fatto che l'assile che si è rotto aveva subito l'ultimo controllo

nell'Officina Jungenthal. Le risulta che questo criterio è stato successivamente modificato o in qualche modo superato da una misura dell'A.N.S.F.? Ossia l'A.N.S.F. continua a richiedere controlli straordinari per gli assili che hanno subito l'ultimo controllo presso l'Officina Jungenthal?

TESTE CHIOVELLI - No. Mi risulta che in sede di *task force* europea poi siano stati fatti... diciamo, siano state messe a punto delle misure che superano... diciamo, che prevedono controlli maggiormente dettagliati in generale. Questo mi risulta.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Signor Presidente, mi riservo anche qui, non ne ho una copia stampata, di produrre la nota del 2010 a firma dell'ingegnere, con il quale specificatamente sul criterio dell'Officina Jungenthal l'Agenzia chiarisce che non sono più soggetti all'obbligo, fermo restando invece l'obbligo, quindi il divieto in qualche modo di circolare in Italia dei carri che abbiano una marcatura LKM o che corrispondessero a questo disegno 75.2. Io, signor Presidente, fermo restando che appunto su questi temi mi riservo di ritornare in seguito, avrei pochissime domande e forse passerei a un tema di portata un po' più generale. Al di là di queste misure precauzionali prese nell'immediatezza dell'incidente, dopo l'incidente avete preso anche misure di portata direi generale a regime in materia di

controlli non distruttivi?

TESTE CHIOVELLI - Ci fu, nell'ambito della *task force*, una serie di misure che erano mirate anche a rafforzare i controlli non distruttivi, di cui accennavo questa mattina. Poi noi come Agenzia nazionale, non solo in relazione all'incidente di Viareggio ma anche per esempio in relazione all'incidente di Vaiano abbiamo fatto degli approfondimenti che riguardavano anche alcune misure di rafforzamento dei controlli non distruttivi.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Ecco, ingegnere, forse... io avevo un certo interesse per una misura che avete preso il 29 maggio del 2012 in materia di controlli non distruttivi, di formazione degli operatori. Appunto volevo chiederle conferma che nel 2012 avete preso una nuova disciplina organica della formazione degli operatori per i controlli non distruttivi.

TESTE CHIOVELLI - Dunque, nel 2012...

AVV. RUGGERI LADERCHI - In materia ferroviaria, ovviamente.

TESTE CHIOVELLI - Sì, certamente. Nel 2012 era l'anno in cui stavamo portando a compimento il riordino normativo e mi pare proprio che in quel periodo - adesso... più o meno in quel periodo - la famosa formazione del terzo allegato a questo riordino normativo riguardava proprio le abilitazioni degli operatori, operatori fisici intesi, che svolgessero compiti di sicurezza. Quindi c'erano certamente i verificatori, piuttosto che i manovratori,

tutti i soggetti che operano sulla sicurezza in ferrovia,
e c'erano anche...

AVV. RUGGERI LADERCHI - Anche...

TESTE CHIOVELLI - ...gli operatori che operano sui controlli
non distruttivi.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Ingegnere, può essere che lo... se lo
ricorda, sennò poi produrremo il documento. Lei ricorda
se fu in quella sede che fu introdotto in Italia
l'obbligo, quindi con le misure che avete adottato nel
2012, che fu introdotto in Italia l'obbligo per i
verificatori, per i controlli non distruttivi in materia
ferroviaria, di ripassare un esame ogni cinque anni, di
rinnovare la qualificazione con un esame teorico-pratico
ogni cinque anni?

TESTE CHIOVELLI - Beh, ricordo che questo lo abbiamo inserito
noi come Agenzia in quell'allegato. Ora però non ricordo
se in precedenza questo era fatto in maniera
obbligatoria, sistematica, da tutti quanti.

AVV. RUGGERI LADERCHI - E ricorda se c'erano delle
disposizioni transitorie in quelle misure, proprio per
permettere a chi si era diciamo qualificato in un regime
diverso di continuare ad operare?

TESTE CHIOVELLI - Guardi, non me lo ricordo ma ritengo
normalmente di sì, perché in questi casi si introducono
sempre delle disposizioni transitorie.

AVV. RUGGERI LADERCHI - E in questo riassetto normativo, direi

molto organico e approfondito che avete fatto della materia, avete fatto delle prescrizioni in merito alla tecnica con la quale fare i controlli ad ultrasuoni, prescritto l'utilizzazione di banchi automatizzati, prescritti dei termini temporali o altre cose del genere?

TESTE CHIOVELLI - Questo mi pare di no nel riordino normativo. C'era, fra le raccomandazioni che furono fatte a seguito delle misure, quella di garantire la registrazione e la tracciabilità dei controlli non distruttivi, cioè di conservare sostanzialmente copia cartacea degli esiti agli atti, in maniera tale... cioè, e non, diciamo, solo il certificato con la firma dell'operatore.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Chiarissimo. Sempre in tema di controlli ad ultrasuoni e fatta ferma la premessa di prima, direi che con questo avrei finito. Relativo ai controlli non distruttivi fatti in sede di manutenzione ordinaria delle sale montate dei carri merci, ossia revisione che non comporti la sostituzione delle ruote, avete reso obbligatorio l'effettuazione di controlli a particelle magnetiche, o siete... o, diciamo, la tecnica di controllo è restata ad ultrasuono?

TESTE CHIOVELLI - Non mi pare che l'Agenzia sia entrata nel merito delle tecniche da utilizzare. Si parlava solo di registrazione - che ricordi io - della prova, una registrazione diciamo che fosse possibile riverificare anche successivamente. Ma non (sovrapposizione di

voci)...

AVV. RUGGERI LADERCHI - E lei ci sa dire qual è il tipo di prova, all' Agenzia risulta o risultava, che lei ricorda, qual è il tipo di prova generalmente effettuata in Italia per il controllo delle sale montate dei carri merci?

TESTE CHIOVELLI - No, non me lo ricordo.

AVV. RUGGERI LADERCHI - La ringrazio molto.

PRESIDENTE - Allora, se sono... prego.

Difesa - Avvocato Stile

AVV. STILE - Chiedo scusa anche ai colleghi, ma ho poi necessità di allontanarmi, quindi preferisco cominciare adesso.

PRESIDENTE - Va bene.

AVV. STILE - Faccio il controesame ora.

PRESIDENTE - Fa il controesame ora e poi prosegue con l'esame... aspettiamo gli altri controesami. Prego.

AVV. STILE - (sovrapposizione di voci)

PRESIDENTE - No, pensavo fosse l'ultimo. Se è l'ultimo fa il controesame e l'esame, se non è l'ultimo fa solo il primo.

AVV. STILE - Presidente, io faccio il controesame, poi, siccome sarò sostituito, quando si tratta di fare l'esame...

PRESIDENTE - Ci sarà un altro...

AVV. STILE - ...ci potrà pensare l'Avvocato... Io comunque una

domanda in esame che è autonoma la voglio fare, anche ai fini del prosieguo. Comunque andrò molto rapidamente. Ingegnere, mi scusi tanto se continuo a tediarla su questi temi, lei stamattina ha risposto, e anche oggi, più volte circa i provvedimenti che l'Agencia da lei diretta ha adottato nell'immediato post disastro di Viareggio e quindi ha fatto riferimento alla polarizzazione dell'attenzione sul problema degli assili e quindi sul rischio che si paventava che vi fossero altri carri nella stessa situazione. Questo mi pare che lei lo ha detto in maniera molto chiara. Altri provvedimenti specifici - salvo quello su cui pure ha risposto già alla collega, all'Avvocato Pedonese, circa la riduzione di velocità per i carri fino a quando non fossero stati adeguatamente verificati - altri provvedimenti sono stati presi?

TESTE CHIOVELLI - Successivamente sì.

AVV. STILE - Successivamente, cioè quando?

TESTE CHIOVELLI - Beh, diciamo da dopo i lavori della task...

l'inizio dei lavori della *task force*, mano a mano che venivano definite le misure credo che abbiamo diciamo cercato di tradurre in ulteriori raccomandazioni e precisazioni per gli operatori quello che via via emergeva da questo tavolo.

AVV. STILE - Era sempre relativo al tema degli assili?

TESTE CHIOVELLI - Sì, sì.

AVV. STILE - Ecco.

TESTE CHIOVELLI - Che poi fu allargato in sede di *task force* anche a tutti i componenti...

AVV. STILE - Boccole...

TESTE CHIOVELLI - Esattamente

AVV. STILE - Esattamente. Benissimo. Quindi questo fu... insomma, ci fu una concentrazione, una polarizzazione su quella che era stata evidentemente la causa immediata e diretta del disastro. Sulla velocità lei ha riferito, ha risposto alla domanda appunto della collega Pedonese, circa l'introduzione di una limitazione di velocità a 60 chilometri all'ora per i treni merci che trasportassero merci pericolose nell'ambito delle stazioni.

TESTE CHIOVELLI - E' così.

AVV. STILE - Questa limitazione di velocità è rimasta in vigore fino al momento in cui non si è dato conto della... allora, questo riepilogo delle puntate precedenti è necessario per farle invece una domanda più diretta, naturalmente. Ecco, questa riduzione riguarda soltanto i treni che trasportano merci pericolose e che avevano quelle caratteristiche non verificate, diciamo. Benissimo. Vorrei chiederle, a questo riguardo: la competenza, questa... la limitazione della velocità fu disposta direttamente dall'Agenzia o dal Ministero? Perché qua volevo chiederle: quali sono i rapporti, a questo riguardo, limitazione della velocità per merci

pericolose, per treni trasportanti merci pericolose, qual è la ripartizione di competenza tra l'Agenzia e il Ministero?

TESTE CHIOVELLI - Guardi, questo mi pare che sia stato chiarito anche questa mattina. Il Ministero era autorità competente - ed è ancora - autorità competente per le merci pericolose, quindi ai sensi... autorità competente definita dal R.I.D. Per fare questo si avvaleva dei provvedimenti che risalgono al 2005-2006 di alcuni operatori tecnici di R.F.I. L'agenzia acquisisce competenze in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria.

AVV. STILE - Sì.

TESTE CHIOVELLI - Il provvedimento della limitazione di velocità è riferito, come già avevo detto questa mattina, ad un sostanzialmente slittamento dei tempi per la consegna degli esiti delle verifiche, ed è stato disposto dall'Agenzia in occasione... diciamo come contropartita rispetto allo slittamento dei tempi.

AVV. STILE - Ho capito. Benissimo. Però l'autorità competente in generale sulla velocità dei treni che trasportano merci pericolose resta, ai sensi del punto 1.9 e 1.9.2 del R.I.D., del Ministero.

TESTE CHIOVELLI - Assolutamente sì.

AVV. STILE - Perché l'autorità... è lì la competenza.

TESTE CHIOVELLI - Certo.

AVV. STILE - Allora la ringrazio, anche questo punto è chiarito. Ora passo invece ai picchetti. Innanzitutto volevo chiedere anche a lei, sfruttando se mi consente l'espressione, e alla sua competenza: questi picchetti che funzione hanno? Sono diffusi dappertutto? Hanno una diffusione limitata?

TESTE CHIOVELLI - Sì, sono...

AVV. STILE - Hanno una previsione normativa, in qualche modo?

TESTE CHIOVELLI - Ma, diciamo, risalgono un po', come dicevo prima, a...

AVV. STILE - Alla notte nei tempi.

TESTE CHIOVELLI - ...agli albori delle Ferrovie e sono presenti sulle curve per consentire sostanzialmente l'allineamento e quindi facilitare le operazioni poi di manutenzione.

AVV. STILE - Quindi hanno una funzione di sicurezza, in senso ampio.

TESTE CHIOVELLI - In senso ampio, in senso ampio si potrebbe dire di sì.

AVV. STILE - Per controllare... appunto relativo alle curve.

TESTE CHIOVELLI - Sì.

AVV. STILE - Sotto questo profilo. Ora le volevo chiedere: problematiche relative alla pericolosità dei picchetti, non per il personale che cammina vicino, tanto è vero che lei, come mi insegna, i picchetti devono essere dipinti di bianco, quindi questo è previsto da una norma, no?

Però non penso che sia in funzione della tutela delle cisterne o dei treni, è in funzione della tutela dei lavoratori che circolano nelle vicinanze. Era mai successo che un picchetto forasse, non dico una cisterna, ma forasse anche una porta o un treno, che lei sappia?

TESTE CHIOVELLI - No, non...

AVV. STILE - No.

TESTE CHIOVELLI - Che io sappia no.

AVV. STILE - Che lei sappia no. E sarà per questo che in rapporto ai picchetti l'Agencia dopo l'incidente di Viareggio non mi risulta che abbia preso nessun provvedimento fino a quello di cui ha parlato precedentemente, che segue alla seconda relazione dell'Organismo Investigativo. E' così?

TESTE CHIOVELLI - Sì, sì, confermo.

AVV. STILE - Quindi... benissimo. A proposito di questa seconda relazione dell'Organismo Investigativo, visto che le è stata fatta una domanda dal Pubblico Ministero, lei è stato messo mi pare al corrente per conoscenza della disputa piuttosto vivace tra l'ingegner... come si chiama quello dell'Unire?

AVVOCATO - Pittaluga.

AVV. STILE - ...l'ingegnere Pittaluga e l'ingegnere Elia?

TESTE CHIOVELLI - Sì, io sono stato messo per conoscenza in alcune note, non so se in tutte.

AVV. STILE - Ricorda per caso quella nella quale l'ingegnere

Elia lamentava la pesante violazione del regolamento circa le attività di questo organismo, perché nella fase conclusiva aveva fatto partecipare ai suoi lavori esponenti delle persone offese e, mi pare, ma non vorrei sbagliare, quindi faccio una riserva, della Procura, escludendo viceversa R.F.I. Se lo ricorda? Non so se lo ricorda o non lo ricorda.

TESTE CHIOVELLI - Io mi ricordo che ci fu una disputa anche su questi aspetti e mi ricordo anche che l'ingegner Pittaluga fece una risposta nella quale argomentò che non era così.

AVV. STILE - Eh, però non aveva partecipato R.F.I. alla parte finale dei lavori, questo è un dato di fatto.

P.M. GIANNINO - Presidente, c'è opposizione.

PRESIDENTE - Questo è un commento, questo è un commento.

P.M. GIANNINO - E' smentito dai documenti depositati. R.F.I. partecipò e propose temi che furono appositamente sviluppati su loro richiesta.

PRESIDENTE - Questo è un commento ulteriore.

P.M. GIANNINO - Mentre la Procura non ha mai partecipato.

AVV. STILE - Va bene, è un commento...

PRESIDENTE - Questi sono commenti ulteriori.

AVV. STILE - ...che lascia il tempo che trova, sì.

P.M. GIANNINO - E la Procura non ha mai partecipato.

AVV. STILE - Benissimo.

PRESIDENTE - Pubblico Ministero...

AVV. STILE - Senta, ancora completando questo quadro sui picchetti, lei ricorda, anzi lo ricorda ma non nei particolari, che sono decine e decine di audit dell'Agenzia, nei quali, successivi all'incidente di Viareggio, nei quali si contesta a R.F.I. numerosi casi, diverse decine, nei quali i picchetti non erano sufficienti o mancavano? Io potrei... ho tutto l'elenco...

PRESIDENTE - Ma è a conoscenza di questo dato?

TESTE CHIOVELLI - Sì, sì, sì, assolutamente.

AVV. STILE - Va bene. Quindi è inutile appesantire con decine di audit che dicono esattamente questo. Dopo l'incidente di Viareggio. Va bene. Ora... mi passate l'altro...

AVV. SCALISE - Presidente scusi, Avvocato Scalise, non per interrompere il professor Stile, al quale chiedo scusa, ma questi audit sono stati prodotti nella produzione documentale di questa Difesa al documento 13 della nota depositata molte udienze fa, quasi all'inizio di questo processo.

PRESIDENTE - Sono già acquisiti, quindi.

AVV. SCALISE - Sì, già acquisiti.

AVV. STILE - Bene. Allora io devo fare ancora due o tre domande molto rapide, anche queste. In controesame le è stato chiesto dei detettori di svio. Sui detettori di svio lei ha fatto riferimento, quello che a noi risultava documentalmente, ad una serie di richieste, di una

discussione anche piuttosto animata all'E.R.A., senza riuscire ad arrivare a una decisione definitiva. Sa dire in maniera molto sintetica quali erano le ragioni di discussione? Cioè, perché ci si opponeva? Qualcheduno si opponeva a questi detettori di svio?

TESTE CHIOVELLI - Sì, diciamo che l'argomentazione più ricorrente era riferita al fatto che non fossero diciamo pienamente affidabili a livello di interventi indebiti e che quindi avrebbero potuto incidere in materia negativa sulla regolarità dell'esercizio. E allora in virtù di questo molti Paesi erano abbastanza critici. Questa credo che fosse l'argomentazione più ricorrente per coloro i quali non erano diciamo...

PRESIDENTE - Favorevoli.

TESTE CHIOVELLI - ...favorevoli a questo dispositivo. Aggiungo che ovviamente le tecnologie evolvono...

AVV. STILE - Vanno avanti.

TESTE CHIOVELLI - ...quindi sono certo che dal punto di vista tecnico una soluzione...

AVV. STILE - Si può trovare.

TESTE CHIOVELLI - ...positiva di questo problema ci sia.

AVV. STILE - Benissimo. Io non so quale sia il problema del costo dei detettori di svio, ma quello che invece più o meno sappiamo, perché ne ha parlato lei poco fa, è del costo del sistema di protezione marcia treno. Lei ha raccontato la vicenda cioè che era rimasta solamente la

parte terra coperta, e intanto poi ci fu uno sforzo notevole per adeguare anche la parte terra. Ma chi è che ha proceduto, ha provveduto alla sistemazione diciamo della marcia del... al sistema di protezione marcia treno?

TESTE CHIOVELLI - L'installazione era a carico delle imprese ferroviarie e l'onere naturalmente maggiore dal punto di vista quantitativo dei treni fu di Trenitalia.

AVV. STILE - No, io parlavo per la parte a terra.

TESTE CHIOVELLI - Ah, scusi.

AVV. STILE - Che lei ha detto era costata moltissimo.

TESTE CHIOVELLI - Sì.

AVV. STILE - Per la parte che già c'era.

TESTE CHIOVELLI - Quindi sta parlando delle apparecchiature di sicurezza di terra?

AVV. STILE - Di terra.

TESTE CHIOVELLI - Furono installate da Rete Ferroviaria Italiana...

AVV. STILE - Ecco, questo volevo sapere.

TESTE CHIOVELLI - ...sulla base di finanziamenti pubblici...

AVV. STILE - Ovviamente, certo.

TESTE CHIOVELLI - ...ingentissimi...

AVV. STILE - Certo, certo.

TESTE CHIOVELLI - ...contenuti nel contratto di programma.

AVV. STILE - Certo. Benissimo. Grazie. Io non ho altre domande di controesame.

PRESIDENTE - Ci sono altri che devono controesaminare?

AVV. STORTONI - Sì, brevissimo.

AVV. SCALISE - Per quanto mi riguarda - Avvocato Scalise - il professor Stile ha esaurito le domande che io avrei voluto fare e ha esaurito anche quelle del mio esame, quindi io rinuncio all'esame del teste.

PRESIDENTE - Grazie.

AVV. STORTONI - Posso fare...

AVV. GIOVENE - Anche per me, Presidente. Avvocato Giovene.

PRESIDENTE - Quindi non ci sono altre domande e rinuncia all'esame del suo teste.

AVV. STILE - Presidente, chiedo scusa.

PRESIDENTE - Prego.

AVV. STILE - Io volevo... in pulsione dell'esame diretto anche, che sarà comunque brevissimo e se non lo potrò fare io lo farà l'Avvocato Manduchi, volevo depositare tutti questi atti, che sono parecchi, che riguardano le audizioni al Senato dell'ingegner Chiovelli, che, a parte ogni cosa, sono di notevole... servono per l'istruzione in maniera molto notevole perché sono estremamente precisi. Potrebbero servirci per l'esame e quindi io desidero depositarli.

PRESIDENTE - E' una richiesta di produzione...

AVV. STILE - Di produzione documentale.

PRESIDENTE - ...o di deposito in visione?

AVV. STILE - No, di produzione documentale.

PRESIDENTE - Di produzione.

AVV. STILE - Si tratta di tutte - tutte, perché alcune già ci sono - le audizioni...

PRESIDENTE - Al Senato dell'ingegnere.

AVV. STILE - ...al Senato dell'ingegner Chiovelli.

PRESIDENTE - Le altre parti su questa richiesta nulla osservano? Quindi il Tribunale acquisisce in conformità. Avvocato Stortoni, vedo che ha il microfono acceso.

Difesa - Avvocato Stortoni

AVV. STORTONI - Sì, ma velocissimamente perché il professor Stile ha esaurito anche per quanto mi riguarda quasi tutte le domande che avrei avuto in animo di fare e lo ringrazio molto. Due cenni sui picchetti. Le consta che i picchetti, il sistema dei picchetti sia usato in molti Paesi stranieri, Germania, Francia, Spagna, Giappone e tanti altri?

TESTE CHIOVELLI - Ora, il Giappone non lo so. Diciamo in altri Paesi europei sicuramente sì, come pure - dicevo questa mattina - ci sono anche sistemi alternativi.

AVV. STORTONI - Certo.

TESTE CHIOVELLI - E' abbastanza eterogenea la situazione.

AVV. STORTONI - La ringrazio. Sempre rispetto ai picchetti, le consta che dopo l'incidente in qualche Paese sia stato vietato o sia stato quindi abolito il sistema dei picchetti?

TESTE CHIOVELLI - No.

AVV. STORTONI - Le consta che qualche autorità comunitaria sia intervenuta per vietare, sconsigliare, suggerire di abolire il sistema dei picchetti?

TESTE CHIOVELLI - No.

AVV. STORTONI - Si era mai evidenziata una pericolosità dei picchetti, non per gli operai che potessero inciamparci se non erano dipinti di bianco?

TESTE CHIOVELLI - No, come...

AVV. STORTONI - Grazie.

TESTE CHIOVELLI - ...ho risposto al precedente...

AVV. STORTONI - E' una domanda ripetuta, ma è l'unica ripetuta. Peccato veniale. Per quello che riguarda la velocità, mi pare sia stato finalmente chiarito senza ombra di dubbio - e perdoni se anche questo le chiedo di ripeterlo ma occupo non più di un secondo - quanto peraltro contenuto in una sua missiva del 12 gennaio, in cui si specifica che l'abbassamento della velocità riguarda unicamente i carri, le ferrocisterne adibite al trasporto di merci pericolose per le quali non siano ancora stati acquisiti dalle imprese ferroviarie i dati di tracciabilità. Me lo conferma?

TESTE CHIOVELLI - Sì, sì.

AVV. STORTONI - Grazie. Un'ultima cosa, o penultima, forse addirittura ultima. Successivamente all'incidente si è posto il problema di dotare le ferrovie di barriere

protettive in tutti i punti in cui attraversano centri abitati?

TESTE CHIOVELLI - Guardi, non strettamente legato all'incidente, in generale questo è un tema che è stato anche sollevato per altri motivi, sempre connessi con la sicurezza. Mi riferisco ai casi di investimenti di persone che si introducono all'interno del sedime ferroviario. Ci sono state diciamo delle... anche un'interlocuzione fra l'Agenzia e Rete Ferroviaria Italiana su questi aspetti relativi alla recinzione in generale, in generale. Direttamente connessi con l'incidente di Viareggio no.

AVV. STORTONI - In tema di queste protezioni, che peraltro in parte sono già previste, sono protezioni delle ferrovie rispetto a immissioni dall'esterno, persone che possono entrare, animali che possono entrare, cioè sono previste protezioni per proteggere la ferrovia dall'esterno o per parare eventuali svii di treni?

TESTE CHIOVELLI - Ma, sostanzialmente si tratta di rendere il sedime ferroviario non interferente con - passatemi il termine - il resto del mondo, in materia tale da garantire... da proteggere la ferrovia.

AVV. STORTONI - Da proteggere la ferrovia. Io la ringrazio e direi che ho già finito.

PRESIDENTE - Quindi anche lei ha rinunciato di fatto all'esame. D'accordo. Avvocato D'Apote. Avvocato D'Apote,

voleva...?

Difesa - Avvocato D'Apote

AVV. D'APOTE - Sì, grazie Presidente. Pochissime cose.
Buongiorno ingegnere.

TESTE CHIOVELLI - Buongiorno.

AVV. D'APOTE - Più che altro delle conferme. Mi sembra che lei abbia già detto che i carri marcati R.I.V., omologati ed immatricolati in una delle amministrazioni aderenti all'accordo R.I.V., vengano accettati senza nessun vincolo, se non quello della visita di verifica tecnica.
E' così?

TESTE CHIOVELLI - Sì.

AVV. D'APOTE - Ecco. Mi conferma che la visita di verifica tecnica comprende controlli che si possono effettuare a vista, con semplici sistemi? Una volta si usava il martelletto, credo. E' così?

TESTE CHIOVELLI - Sì, sì, è così.

AVV. D'APOTE - Sì.

TESTE CHIOVELLI - Sono controlli a vista(?).

AVV. D'APOTE - Quindi si tratta del controllo che viene fatto in realtà prima della partenza di un treno, ogni volta che parte.

TESTE CHIOVELLI - Di qualunque tipo di treno, sì.

AVV. D'APOTE - Sì. Senta, a questo proposito - e ho quasi finito - le chiedo se... le chiedo se effettivamente c'è

stata poi una decisione CE, direi la 861 del 2006, che si è espressa a proposito, confermando... confermando il fatto che i carri marcati R.I.V. non hanno obbligo di notifica ad alcuna autorità nazionale, cioè che possono circolare liberamente sulle reti nazionali dei Paesi, tra i quali l'Italia, che hanno riconosciuto il regime R.I.V.

TESTE CHIOVELLI - Sì, questo mi pare lo avevamo detto anche questa mattina.

AVV. D'APOTE - Sì.

TESTE CHIOVELLI - Erano questi due regimi diversi... che poi il regime R.I.V., che nasce storicamente dalle Ferrovie quando erano praticamente enti statali, riprende vita con una decisione comunitaria anche a livello diciamo di normativa comunitaria.

AVV. D'APOTE - Sì. Lei con la sua nota del 15 luglio del 2009, cioè una delle prime che sono state chieste, a mio avviso fondamentale, conclude dicendo "i carri marcati R.I.V. possono quindi circolare sulla rete nazionale italiana senza alcuna particolare autorizzazione". Me lo conferma?

TESTE CHIOVELLI - Sì, sì, sì, questo era...

AVV. D'APOTE - Un'ultima cosa e ho veramente finito. Le risulta che le manutenzioni risultino anche dai pittogrammi sui carri?

TESTE CHIOVELLI - Beh, più che pittogrammi credo che ci debbano essere scritte proprio le date di scadenza. Sì, certo... diciamo per semplificare(?), sì, pittogrammi, va

bene.

AVV. D'APOTE - La ringrazio. Non ho altre domande.

PRESIDENTE - Avvocato, prego.

Difesa - Avvocato Verlucca Raveri

AVV. VERLUCCA RAVERI - Avvocato Verlucca Raveri, difesa Cima.

Se non sbaglio questa mattina ha riferito che in relazione alla manutenzione del materiale veniva utilizzato procedimento R.I.V. e COTIF.

TESTE CHIOVELLI - Non ho proprio sentito, scusi.

AVV. VERLUCCA RAVERI - Con riferimento alla manutenzione del materiale ferroviario veniva utilizzato il procedimento R.I.V. e COTIF.

TESTE CHIOVELLI - Sì.

AVV. VERLUCCA RAVERI - Ecco. Io le chiedo: le norme del manuale V.P.I., nell'ambito appunto di questa manutenzione del materiale...

PRESIDENTE - Silenzio. Avvocato, prego. Risulta...?

AVV. VERLUCCA RAVERI - No, chiedo se oltre a questo procedimento di cui lei ha accennato vanno osservate anche le norme di quello che è il manuale V.P.I., nell'ambito di questa manutenzione di materiale.

TESTE CHIOVELLI - Scusi, può ripetere un attimo la domanda che mi sono perso? Allora, la ripeto io per vedere se ho capito: cioè, se il manuale V.P.I. nell'ambito delle procedure COTIF doveva essere rispettato? Questa è la

domanda?

AVV. VERLUCCA RAVERI - Cioè... sì, nella manutenzione del materiale. Cioè, questa mattina lei ha riferito che il procedimento R.I.V. e COTIF deve essere utilizzato... diciamo, è lo strumento...

TESTE CHIOVELLI - Certo

AVV. VERLUCCA RAVERI - ...propriamente detto, per la manutenzione del materiale. Io le chiedo: le norme del manuale V.P.I., quindi il manuale V.P.I., si inserisce anche questo diciamo nella manutenzione del materiale?

TESTE CHIOVELLI - Sì, perché mi pare è espressamente citato dalle C.U.U. come manuale tecnico di riferimento delle operazioni di manutenzione, quindi è il quadro di riferimento manutentivo per tutti i carri che aderiscono a quella convenzione lì.

AVV. VERLUCCA RAVERI - Perfetto. Lei ha riferito di documentazione, credo che abbia utilizzato l'espressione "fogli di lavoro" acquisiti presso Cima, nell'ambito appunto diciamo delle indagini. Questo... questa documentazione è stata acquisita nell'ambito dell'audit dei primi giorni di luglio 2009?

TESTE CHIOVELLI - Guardi, non lo definirei un audit, ma la definirei una visita ispettiva presso l'officina, a seguito diciamo dell'incidente. Poi dopo... nel senso che noi come Agenzia, diciamo, avrebbero anche potuto non farci entrare, insomma, ecco.

AVV. VERLUCCA RAVERI - No, d'accordo. Quindi questo... questa documentazione comunque è stata acquisita direttamente da voi...

TESTE CHIOVELLI - Sì.

AVV. VERLUCCA RAVERI - ...nell'ambito di questo accesso, diciamo, a Cima...

TESTE CHIOVELLI - Sì.

AVV. VERLUCCA RAVERI - ...(sovrapposizione di voci) 02 luglio. Ecco. Con riferimento a questa documentazione acquisita, sempre nell'ambito dell'esame lei ha riferito che questa documentazione si riferiva alla sostituzione di alcune sale, della quale abbiamo già detto più volte, quindi non mi soffermo ulteriormente, ma ha anche riferito che risultava come nelle due sale montate nel primo carrello del carro numero 33807818210/6 risultava, da questa documentazione, come revisionate nel novembre 2008 presso le officine identificate con il codice V.P.I. 104. E' corretto questo?

TESTE CHIOVELLI - È corretto.

AVV. VERLUCCA RAVERI - A completezza le chiedo se lei ha avuto possibilità di visionare, in relazione sempre a questa documentazione cartacea, diciamo, anche le targhette, le piastrine di manutenzione o le piastrine di informazione base relative appunto sempre a questa sala... a queste sale.

TESTE CHIOVELLI - Guardi, adesso questo particolare non lo

ricordo. Non so se risulta dalla documentazione acquisita.

AVV. VERLUCCA RAVERI - No, io - e con questo concludo - posso mostrarle la documentazione che era già stata... per vedere se appunto le riconosce, che è già agli atti del procedimento perché è riferita al controesame del professor Toni, che appunto sono queste piastrine di informazione base e questa piastrina di manutenzione. Le chiedo se ha avuto occasione di, oltre al cartaceo, prendere visione anche di questo.

TESTE CHIOVELLI - Ah, no, non...

AVV. VERLUCCA RAVERI - Cioè di questo no.

TESTE CHIOVELLI - Può darsi che lo abbia fatto, ma non me lo ricordo, ad ogni modo.

AVV. VERLUCCA RAVERI - Grazie. Non ho altre domande.

PRESIDENTE - D'accordo. Allora... Avvocato...

Difesa - Avvocato Siniscalchi

AVV. SINISCALCHI - Avvocato Siniscalchi.

PRESIDENTE - ...Siniscalchi.

AVV. SINISCALCHI - Io ho una precisazione solo. Faccio riferimento alla sua nota numero 44 del 2009, della quale si è parlato nel corso dell'esame delle Parti Civili. Lei conclude questa nota affermando che "la corrispondenza tra l'assile rotto e il disegno fornito dall'officina di Hannover può essere negata o provata con certezza solo

dopo l'ispezione dello stesso assile". Ecco, quindi secondo lei la riconducibilità dell'assile a un determinato gruppo di scambio è determinata dalla misurazione, cioè occorre necessariamente procedere alla misurazione dell'assile per determinare questa corrispondenza?

TESTE CHIOVELLI - Dunque, non esattamente. Quello che intendevo dire è che noi avevamo - come dicevo questa mattina - acquisito quel disegno, lo stesso disegno, sia presso la Cima, sia presso l'officina di Hannover. Ovviamente la certezza che quel disegno corrispondesse all'asse che si era rotto, al gruppo di scambio, la si poteva avere solo facendo dei rilievi dimensionali. Quindi questa certezza noi non ce l'avevamo. Tuttavia dovevamo ovviamente assumere delle misure e non avevamo nessuna ragione di ritenere che due soggetti diversi ci avessero fornito dei disegni sbagliati, per cui siamo andati avanti nella presunzione che quel disegno corrispondesse alla realtà, e tutte le misure sono state incentrate su questo. Il ricorso infatti che ci fu fatto al T.A.R. era proprio incentrato su questo punto e noi argomentammo, come io le sto argomentando adesso, a nostra difesa, tanto è vero che poi il T.A.R. in realtà diede ragione all'Agenzia.

AVV. SINISCALCHI - Quindi la misurazione ancora oggi fugherebbe ogni dubbio.

TESTE CHIOVELLI - Non c'è dubbio.

AVV. SINISCALCHI - Grazie.

PRESIDENTE - Grazie. Allora, siamo al riesame delle Parti Civili, se ci sono, se ci sono domande, altrimenti... c'è qualche domanda, Avvocati?

Parte Civile - Avvocato Bartolini

AVV. BARTOLINI - Sì, alcune domande brevissime. Ingegnere, le volevo chiedere...

PRESIDENTE - Allora, Avvocato Bartolini.

AVV. BARTOLINI - Sì, Avvocato Bartolini. Le volevo chiedere: l'articolo 96 del... le risulta che l'articolo 96 del D.P.R. 753 dell'80, specificatamente alla lettera H, attribuisce la determinazione della velocità al direttore generale delle F.S.?

AVVOCATO - E' inammissibile.

AVV. SCALISE - Presidente, Avvocato Scalise, c'è opposizione alla domanda, è inammissibile sia perché si chiede di riferire un dato normativo e sia perché non è stato oggetto di controesame.

P.M. GIANNINO - Ma in realtà è stato...

PRESIDENTE - Sì, no, no, è stato oggetto...

P.M. GIANNINO - In realtà...

PRESIDENTE - E' stato oggetto (audio insufficiente - parole incomprensibili) è stato oggetto, ma diciamo siamo curiosi (audio insufficiente - parole incomprensibili)...

AVV. STORTONI - Se è una norma, le norme (sovrapposizione di voci)

PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci) Può rispondere, ingegnere?

TESTE CHIOVELLI - È un Decreto del Presidente della Repubblica del 1980, quindi che riguarda aspetti concernenti la sicurezza ferroviaria, ma anche la sicurezza del lavoro, quindi è molto articolato, che non è mai stato abrogato ma non è nemmeno mai stato aggiornato e che in alcune parti ovviamente è stato superato dalle norme successive, soprattutto comunitarie che sono intervenute. Quindi diciamo che intanto già la dizione che è citata di "direttore generale delle F.S." si riferisce a un contesto completamente diverso, perché nel 1980 stiamo parlando di un aspetto ovviamente molto diverso da quello societario che c'è adesso e quindi diciamo che quello che c'è scritto in quel D.P.R. va un attimino, ecco, adeguato alla normativa. Quello che si può dire oggi in relazione alla determinazione della velocità deriva, a mio avviso, non tanto dal D.P.R. 753 del 1980, ma dal Decreto Legislativo 162. Se noi facciamo riferimento alla frase, che poi è diciamo primaria, su cui si incentra proprio il concetto di sicurezza ferroviaria, così come lo dipingono le direttive comunitarie, che dice che "ciascun soggetto è responsabile, quindi imprese ferroviarie e gestori della rete, della propria parte di sistema e del suo

funzionamento sicuro" - perché è qua, si fonda tutto su questo - è evidente che qualunque tipo di limitazione, non solo di velocità, può essere disposta dall'uno o dall'altro soggetto sulla base di evidenze e di circostanze critiche che venissero rilevate. E' obbligo, perché dice sempre il Decreto Legislativo 162 che sono obbligati a mettere in atto le misure di controllo del rischio adeguate. Quindi...

PRESIDENTE - Avvocato Bartolini.

AVV. STILE - Presidente, mi scusi tanto.

PRESIDENTE - Sì.

AVV. STILE - Io non ho inteso intervenire perché non avevo... ma non è una domanda di riesame questa, perché il riferimento che io avevo fatto era rivolto...

P.M. GIANNINO - Presidente, un'opposizione a domanda già esaurita...

AVV. STILE - ...alle merci pericolose.

PRESIDENTE - Mi scusi...

AVV. STILE - Non si può, non si possono imbrogliare le carte, signor... dottor Giannino.

P.M. GIANNINO - Presidente, le chiedo di intervenire perché sono stufo di queste illazioni degli Avvocati! Le chiedo di intervenire!

PRESIDENTE - Avvocato Stile...

AVV. STILE - Eh, ma Presidente, ma scusi tanto...

PRESIDENTE - Non c'entra niente il discorso...

AVV. STILE - No, ma scusi tanto...

PRESIDENTE - E' fuori luogo.

AVV. STILE - La domanda è stata fatta in rapporto alla velocità in generale. La mia domanda era stata fatta rimarcando... riferita al trasporto delle merci pericolose, che è un'altra cosa. Perciò non mi è piaciuta molto questa impostazione.

PRESIDENTE - Va bene. La domanda era stata ammessa, la sua precisazione è verbalizzata. Possiamo andare avanti, Avvocato Bartolini.

AVV. BARTOLINI - Sì. Le volevo chiedere se le risultava che quindi i provvedimenti limitativi della velocità erano stati, praticamente successivamente alla strage di Viareggio, erano stati emanati dal direttore tecnico di R.F.I. Giovanni Costa.

TESTE CHIOVELLI - Tecnicamente poi la disposizione che fu data alle imprese ferroviarie per la riduzione di velocità fu del... come pure i provvedimenti che andavano a definire quali erano le aree interessate alla limitazione di velocità, perché quando si parlava di aree urbane poi bisognava dire quali erano... cioè, da quale progressiva a quale progressiva la limitazione di velocità doveva intervenire, e anche questo fu fatto dalla direzione tecnica di R.F.I.

AVV. BARTOLINI - Le volevo chiedere se era corretto affermare che R.F.I. è l'autorità competente delegata - in materia

ovviamente di velocità - dal Ministero.

TESTE CHIOVELLI - No, qui la domanda, mi perdoni, proprio non la capisco.

AVV. BARTOLINI - Allora, per quanto riguarda i limiti di velocità volevo sapere se praticamente il Ministero aveva delegato R.F.I. in materia.

TESTE CHIOVELLI - Ma parliamo di merci pericolose?

AVV. BARTOLINI - Sì, sì.

TESTE CHIOVELLI - No, no, non c'era nessun tipo di delega su questo. Però vorrei, ecco, per chiarire, ribadire questo: il R.I.D., quindi autorità competente ministeriale, è sostanzialmente tutta la parte che riguarda la merce pericolosa, i contenitori, eccetera. Tutta la parte che riguarda la circolazione ferroviaria è demandata, anche per le merci pericolose, ai regolamenti che riguardano la circolazione ferroviaria e quindi la parte relativa alla velocità, ove non ci siano delle motivazioni specifiche. Faccio un esempio: il trasporto di merci radioattive è regolato con provvedimenti diretti dell'autorità competente, che entrano anche nel merito della velocità del trasporto. Ma ove ciò non accade, e treni che trasportano merci pericolose circolano secondo le regole del regolamento di circolazione ferroviaria, quindi i limiti di velocità della linea o eventuali ulteriori limitazioni che per qualsiasi motivo vengono date o dall'impresa ferroviaria o dal gestore

dell'infrastruttura.

TESTE CHIOVELLI - Scusi, l'ultima precisazione. Se non ricordo male praticamente c'è una direttiva comunitaria in materia di merci pericolose, che è la 46/99 della CE.

TESTE CHIOVELLI - Sì.

AVV. BARTOLINI - E' stata recepita in Italia e se sì con che decreto?

TESTE CHIOVELLI - Allora, stiamo parlando... adesso i numeri... stiamo parlando della direttiva che approva la nuova versione del R.I.D.?

AVV. BARTOLINI - Del R.I.D., sì.

TESTE CHIOVELLI - E ha citato quale direttiva, mi perdoni?

AVV. BARTOLINI - 46/99 CE.

TESTE CHIOVELLI - Beh, quella è stata recepita in Italia, con un Decreto Legislativo.

AVV. BARTOLINI - Si ricorda quale?

TESTE CHIOVELLI - Antecedente comunque all'incidente...

AVV. BARTOLINI - 13 gennaio '99. E' esatto?

TESTE CHIOVELLI - ...all'incidente di Viareggio, sì.

AVV. BARTOLINI - Nessun'altra domanda.

PRESIDENTE - Va bene. Avvocato Bagatti.

Parte Civile - Avvocato Bagatti

AVV. BAGATTI - Sì, Avvocato Bagatti per le Parti Civili. Due rapidissime domande. Mi richiamo, faccio riferimento a una nota A.N.S.F., che è la numero 5206 del 09 agosto del

2010, è il documento numero 1208 delle produzioni del Pubblico Ministero. Gliela.. gliela mostro per...

PRESIDENTE - E' a sua firma, ingegnere?

TESTE CHIOVELLI - Sì.

PRESIDENTE - Anche quella.

TESTE CHIOVELLI - Sì.

PRESIDENTE - Prego, Avvocato Bagatti.

AVV. BAGATTI - La 5206, 5206 del 09 agosto 2010.

PRESIDENTE - Prego.

AVV. BAGATTI - Sì. Le chiedo se la marchiatura R.I.V. esonera, a sua valutazione, a suo giudizio, per i rilievi e le considerazioni fatte, esonera in toto dai controlli sulla bontà della manutenzione sviluppata sui carri.

TESTE CHIOVELLI - Questa nota, signor Presidente, è quella che è già stata citata questa mattina, di interlocuzione fra l'Agenzia e l'impresa ferroviaria, dopo le conclusioni della relazione di indagine dell'impresa ferroviaria sull'incidente di Viareggio, dove furono mosse alcune diciamo... dove furono richieste alcune integrazioni e poi non furono prodotte - a giudizio dell'Agenzia - in maniera sufficiente e quindi vengono reiterate. Allora, per rispondere alla domanda volevo inquadrare questa situazione. Allora, confermo, come abbiamo detto prima, che i carri marchiati R.I.V. possono circolare senza alcuna autorizzazione. E questo è un fatto. Altro fatto è il sistema di gestione della sicurezza di un'impresa

ferroviaria in relazione agli aspetti che riguardano i vari processi che debbono gestire in funzione appunto dei profili di sicurezza. Su questo ovviamente il sistema di gestione della sicurezza deve tenere conto delle varie fattispecie, quindi ci saranno delle procedure per la gestione dei carri immatricolati dall'impresa ferroviaria e ci devono essere anche delle procedure che riguardano carri che vengono presi in noleggio o carri... indipendentemente dal fatto che siano quindi omologati, R.I.V. o non R.I.V., ma se sono gestiti dall'impresa ferroviaria nel sistema di gestione della sicurezza dell'impresa ferroviaria ci deve essere una procedura che governa questi aspetti. Governare questi aspetti non necessariamente significa fare in prima persona gli interventi di manutenzione, ma significa certamente avere contezza di quelli che sono i processi di manutenzione e garanzie di avere... di gestire del materiale rotabile che sia correttamente mantenuto. Non so se...

AVV. BAGATTI - Sì. Un'ultima domanda, facendo seguito a queste considerazioni appena sviluppate. Lei - e quindi l'Agenzia che lei ha diretto fino a pochi anni fa - ritiene sufficiente a tal fine la visita di controllo sui carri al momento del loro ingresso sul territorio?

AVV. STORTONI - E' un'opinione personale quella che si chiede? O a livello delle regole che presiedono a questa materia?

PRESIDENTE - Avvocato...

AVV. BAGATTI - E' la valutazione del direttore dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza, è un teste altamente qualificato.

PRESIDENTE - Sì, è altamente qualificato, ma non abbiamo ammesso nemmeno prima (sovrapposizione di voci)...

AVV. STORTONI - Chiediamo se è conforme alla disciplina, nessuna obiezione.

PRESIDENTE - Se vuole...

AVV. STORTONI - Se è un'opinione, anche se...

PRESIDENTE - Avvocato, è accolta l'obiezione. L'obiezione è accolta. Vuole riformulare la domanda? Vuole fare altre domande? I telefoni spegnamoli.

AVV. BAGATTI - Quindi la visita di controllo al momento dell'ingresso dei carri sul territorio nazionale esaurisce gli obblighi di controllo, di verifica da parte delle imprese?

TESTE CHIOVELLI - No, la visita... no, direi di no perché la visita... la verifica è uno dei vari adempimenti che un'impresa deve fare nella catena della sicurezza, e poi ha degli obiettivi ovviamente diversi.

AVV. BAGATTI - Benissimo. Nessun'altra domanda e ho concluso.

PRESIDENTE - Grazie. Avvocato Dalle Luche.

Parte Civile - Avvocato Dalle Luche

AVV. DALLE LUCHE - Avvocato Dalle Luche, sempre in fondo io. Un'unica domanda. In merito al detettore di svio è

stato... ci ha riferito che uno dei problemi... delle contestazioni circa l'adozione, da parte di diversi Paesi, era il problema dei falsi allarmi.

TESTE CHIOVELLI - Sì.

AVV. DALLE LUCHE - Le risulta, se lo sa, che il modello EDT101 aveva superato il problema dei falsi allarmi? In particolar modo l'EDT101 è il modello implementato sui carri merci...

PRESIDENTE - Va bene. Vediamo. Forse lo saprà l'ingegnere.

TESTE CHIOVELLI - Sì, sì, io avevo citato questa mattina proprio i carri merci svizzeri, che hanno questi dispositivi, che essendo quelli che sono da più tempo in uso sono anche i più affidabili. Ma, come ripeto, è chiaro che l'evoluzione tecnica può tranquillamente vedere il superamento di queste problematiche ed è questo il motivo per cui l'Italia ebbe una posizione favorevole, insieme a qualche altro Paese, su questo... sull'introduzione di questi dispositivi.

AVV. DALLE LUCHE - Un'ultima domanda, a specificazione. Ma le risulta che nell'esperienza Svizzera si siano verificati esempi di falsi allarmi? Se lo sa, ovviamente.

TESTE CHIOVELLI - Ma, guardi, non... non lo so. Immagino che nella sperimentazione di questi dispositivi ci sia sempre uno start-up che comporta ovviamente delle problematiche, mi sembra insomma nelle cose.

AVV. DALLE LUCHE - Le risulta che l'E.R.A. nel suo documento del 2009 prendesse in considerazione, nella valutazione

costi/benefici in vista dell'adozione...
dell'obbligatorietà dell'adozione dei detettori di svio,
il problema dei falsi allarmi? Se lo sa. A parte è un
documento depositato.

TESTE CHIOVELLI - No, non me lo... non me lo ricordo.

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

PRESIDENTE - Grazie. Allora, abbiamo esaurito questa fase.
Hanno rinunciato l'Avvocato Scalise, l'avvocato Giovene e
l'Avvocato Stortoni, avete rinunciato all'esame. C'è
qualche domanda in esame diretto? Tre domande per
l'Avvocato Stile, sostituito dall'Avvocato Manduchi.

Difesa - Avvocato Manduchi

AVV. MANDUCHI - Avvocato Manduchi. Chiedo scusa, non ho la
toga.

PRESIDENTE - Vada pure.

AVV. MANDUCHI - Sì, ingegnere buonasera.

TESTE CHIOVELLI - Buonasera.

AVV. MANDUCHI - Le volevo chiedere: le risulta che siano mai
state rilevate... rilevati dei difetti
dell'infrastruttura nell'ambito dell'incidente di
Viareggio?

TESTE CHIOVELLI - No, non mi risulta.

AVV. MANDUCHI - Le risulta che successivamente all'incidente
di Viareggio l'A.N.S.F., o il M.I.T., o l'E.R.A., o
l'O.T.I.F., abbiano assunto provvedimenti specifici

relativi all'installazione di barriere protettive?

TESTE CHIOVELLI - No, non mi risulta.

AVV. MANDUCHI - Di velocità?

TESTE CHIOVELLI - Di velocità intesa...

AVV. MANDUCHI - A parte quello di cui abbiamo...

PRESIDENTE - Da questi enti, da questi enti.

AVV. MANDUCHI - Da questi enti. Escluse quelle di cui ha riferito stamattina.

TESTE CHIOVELLI - No.

AVV. MANDUCHI - E sui detettori di svio?

TESTE CHIOVELLI - Sui detettori di svio non... non è un provvedimento che può essere preso direttamente a livello nazionale, perché trattandosi di una caratteristica costruttiva di materiale rotabile può essere assunto solo con una specifica tecnica di interoperabilità europea, quindi ci deve essere l'accordo della maggioranza degli Stati membri.

AVV. MANDUCHI - Grazie. E mi conferma che in generale il Ministero dei Trasporti è l'autorità competente in materia di merci pericolose e che eventuali ulteriori misure limitative rispetto al R.I.D. possono essere assunte soltanto dal M.I.T.?

TESTE CHIOVELLI - Sì.

AVV. MANDUCHI - Grazie. Non ho altre domande.

PRESIDENTE - Grazie. Allora, se non ci sono altre domande abbiamo concluso e ci diamo appuntamento all'08 luglio,

ore 09:30, per l'esame dell'ingegner Boniardi e per l'esame di Ticciati Silvano, nonché per avere da voi un programma circa la prosecuzione dell'istruttoria con i testi a discarico, compreso l'esame degli Imputati, che precede questa fase. Grazie. L'udienza è chiusa. Ingegnere grazie, può andare.

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: 319666

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° 49019

ID Procedimento n° 164967