



**TRIBUNALE DI LUCCA
RITO COLLEGALE SEZIONE PENALE**

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

DOTT. AMODEO GIUSEPPE DOTT. GIANNINO SALVATORE
Pubblico Ministero

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

VERBALE DI UDIENZA REDATTO IN FORMA STENOTIPICA

PAGINE VERBALE: n. 182

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

A CARICO DI: ANDRONICO SALVATORE + 40

UDIENZA DEL 06/04/2016

LU0010 POLO FIERISTICO

Esito: RINVIO AL 13 APRILE 2016 ORE 09.30

Caratteri: 11401

INDICE ANALITICO PROGRESSIVO

APPELLO E QUESTIONI PRELIMINARI.....	3
DEPOSIZIONE DEL CONSULENTE TECNICO DELLA DIFESA – DE ROSA CARLO.	9
Difesa – Avvocato Stile.....	11
Pubblico Ministero.....	45
Parte Civile – Avvocato Nicoletti.....	64
Parte Civile – Avvocato Dalle Luche.....	66
Difesa – Avvocato D’Apote.....	76
Difesa – Avvocato Moscardini.....	79
DEPOSIZIONE DEL TESTE – CARGANICO CARLO.....	81
Difesa – Avvocato Stile.....	82
Pubblico Ministero.....	90
QUESTIONI ISTRUTTORIE.....	91
DEPOSIZIONE DEL TESTE – FIORANI VERA.....	95
Difesa – Avvocato Stile.....	95
Parte Civile – Avvocato Dalle Luche.....	121
Difesa – Avvocato D’Apote.....	132
Difesa – Avvocato Stile.....	143
DEPOSIZIONE DEL TESTE – POZZI RICCARDO	144
Difesa – Avvocato Stile.....	145
Pubblico Ministero.....	165
Difesa – Avvocato Stortoni.....	177
Difesa – Avvocato Stile.....	178
QUESTIONI ISTRUTTORIE.....	180

**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 06/04/2016**

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

DOTT. AMODEO GIUSEPPE DOTT. GIANNINO SALVATORE Pubblico
Ministero

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

PROCEDIMENTO A CARICO DI - ANDRONICO SALVATORE + 40 -

APPELLO E QUESTIONI PRELIMINARI

PRESIDENTE - Buongiorno e bentrovati. Cominciamo con la verifica delle presenze. *(Il Presidente fa l'appello)*. Bene. Allora, una comunicazione di servizio preliminare che ha carattere organizzativo, ma non vedo l'Avvocato Siniscalchi. Rispetto al calendario di udienze comunicato, che resta fermo, c'è soltanto un problema di indisponibilità della struttura del Polo Fieristico, comunicata via mail al Tribunale in data successiva a quella della comunicazione in udienza dell'elenco delle udienze appunto, con cui la struttura che gestisce il Polo Fiere ci comunica che la data del 06 maggio non è disponibile "in quanto ospitiamo" - leggo testualmente - "una fiera sull'arte contemporanea", e quindi il 06 maggio l'udienza tra quelle indicate, l'unica per la

quale c'è un'indisponibilità della struttura, è quella del 06 maggio, che era quella aggiuntiva rispetto a quelle già iniziali indicate. Il 06 maggio si può eliminare.

AVV. STORTONI - Presidente, a questo riguardo io avrei un'istanza da sottoporre al Tribunale, molto semplice. Cioè, io ho preso visione dopo l'udienza, perché non ero presente, del nuovo calendario che, come scrivo nell'istanza, per verità è molto fitto e non può non creare dei problemi, per cui valuterà il Tribunale se poterlo alleggerire senza che questo voglia appalesare un desiderio di procrastinare o un intendimento dilatorio del processo. Ma a parte questo ed oltre a questo, che è la prima richiesta, che sottopongo al Tribunale come richiesta se vogliamo generica di una valutazione ragionevole dell'intensità delle udienze, che pur essendo implementate potrebbero essere forse un pochino riviste, ho degli impedimenti documentati in procedimenti in Cassazione in due o tre occasioni, per processi fissati precedentemente, uno dei quali tra l'altro è un processo delicato che vede come illustre avversario a un non illustre difensore il professor Stile, e questi impedimenti invece non posso non accamparli perché sono processi già fissati e nei quali ovviamente non posso ottenere rinvio in Cassazione.

PRESIDENTE - Bene. Lei quindi ci deposita questa istanza.

Grazie Marco.

AVV. STILE - Mi perdoni (audio insufficiente - parole incomprensibili)...

PRESIDENTE - A questo punto sì.

AVV. STILE - Poiché appunto il collega Stortoni è intervenuto vorrei indicare e segnalare al Tribunale tutti gli impedimenti che...

PRESIDENTE - Non documentati allo stato.

AVV. STILE - ...preesistenti all'indicazione del nuovo calendario. Quindi... per la verità ci sono anche degli impedimenti che riguardano il mercoledì, ma questi hanno, come dire, una gestione diversa. Come diceva il collega Stortoni, in Cassazione è estremamente difficile riuscire ad avere un rinvio, anche se uno lo prova. Io però vorrei dare fin da questo momento ad ogni buon fine le indicazioni sui miei impedimenti diciamo inderogabili.

PRESIDENTE - Non ha una nota come quella dell'Avvocato Stortoni?

AVV. STILE - Prego?

PRESIDENTE - Non ha una nota scritta, così come (sovrapposizione di voci)?

AVV. STILE - No, no, me li sono scritti, perciò non li posso dare.

PRESIDENTE - Dica.

AVV. STILE - Li posso però indicare: 27 maggio, 14 giugno, 15 giugno, è un mercoledì questo ma è per me impossibile, 17

giugno, 21 giugno, 26 giugno e 06 luglio.

PRESIDENTE - Possiamo anche chiudere... possiamo anche chiudere il Polo.

AVV. STILE - Ma Presidente, quando siamo costretti già a togliere un giorno della settimana... dice 'per carità, il mercoledì no', e non sempre ci riusciamo, è chiaro che tutto si concentra negli altri giorni e quindi, insomma, erano impegni già in qualche modo presi. Io lo faccio presente, poi...

PRESIDENTE - Beh, certo...

AVV. STILE - A seconda del...

PRESIDENTE - ...è un problema di contemperare le esigenze...

AVV. STILE - A seconda del calendario...

PRESIDENTE - Certo, certo.

AVV. STILE - Chiaramente uno può trovare una soluzione, ma lo volevo...

PRESIDENTE - C'è un problema di...

AVV. STILE - ...lo volevo dire in anticipo, proprio...

PRESIDENTE - Sicuro. Poi quando Avvocato li documenterà... quando poi li documenterà ci metterà anche in condizione di valutarne il peso.

AVV. SCALISE - Presidente, anche per quanto mi riguarda, Avvocato Scalise, buongiorno...

PRESIDENTE - Avvocato buongiorno.

AVV. SCALISE - ...segnalo che nel calendario che ho visto, con le udienze che sono state aggiunte, per molte delle

udienze io avevo già degli impegni preesistenti, peraltro di imputati dove sono unico difensore. Farò pervenire in settimana al Tribunale sia gli avvisi notificatimi prima di questo calendario fatto dal Tribunale, sia le date precise degli impedimenti. Segnalo peraltro che nel processo cosiddetto di "Mafia Capitale" è stata chiesta dai Pubblici Ministeri una sospensione dei termini di custodia cautelare e anche lì il processo avrà un'accelerazione per l'esame dei testi, proprio a seguito della richiesta del Pubblico Ministero. Quindi in settimana farò avere anch'io gli impedimenti in relazione al nuovo calendario che è stato fatto dal Tribunale. Cercherò come sempre il mercoledì di evitare di proporre impedimenti se non sia strettamente necessario, ma certamente quando poi inizieranno le discussioni intendo essere presente a tutte le discussioni, per cui depositerò gli impedimenti per quelle udienze.

AVV. GIORGI - Presidente, mi perdoni, Avvocato Giorgi. Direi che potrei far mio quanto ha detto ora l'Avvocato Scalise. Anch'io ovviamente non ero presente al momento in cui è stato indicato il calendario. Ho verificato sull'agenda, non ho allo stato la possibilità di documentarlo, ma in settimana senz'altro farò pervenire un'istanza indicando precisamente le udienze e documentando l'impedimento. Grazie.

PRESIDENTE - Va bene. Valuteremo. Ovviamente l'alternativa la

conoscete, sarà l'udienza di sabato, quindi la cosa non è che ci faccia piacere, la cosa non è che ci faccia piacere ma non è che abbiamo troppe alternative. Va bene.

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - No, la domenica, quella... quella no, no, no, è un festivo, è un festivo la domenica.

AVV. STORTONI - Lo è ormai anche il sabato.

AVV. STILE - Ci sono anche alcuni... gli israeliti e qualcheduno...

(più voci sovrapposte)

AVV. STILE - Il problema si potrebbe porre, Presidente.

PRESIDENTE - (voce fuori microfono)

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - Certo, certo. Allora, oggi eravamo qui per sentire il dottor Carganico, la dottoressa Fiorani, il dottor Pozzi e l'ingegner De Rosa.

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - Sì, però intanto volevo vedere chi c'era. Se mi dite...

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - De Rosa è presente. Carganico? Non c'è?

AVV. STILE - Comunque ci sono tutti, Presidente.

PRESIDENTE - Ci sono tutti? Bisogna farli accomodare nella sala testi.

AVV. STILE - No, no, ci sono tutti... sono tutti a Lucca.

PRESIDENTE - Ah.

AVV. STILE - Siccome, per quanto riguarda le previsioni...

PRESIDENTE - Ho capito.

AVV. STILE - ...abbiamo considerato che l'ingegner De Rosa prenderà parecchio tempo...

PRESIDENTE - Allora possiamo dare atto a verbale che allo stato è presente solo l'ingegner De Rosa.

AVV. STILE - E penso anche... sì... non so Carganico, che viene dopo, se...

PRESIDENTE - Carganico, Pozzi e Fiorani sono presenti? No. Bene. E' presente solo l'ingegner De Rosa.

CANCELLIERE - (voce fuori microfono) assenti?

PRESIDENTE - Assenti, certo. E cominciamo proprio dall'ingegner De Rosa, mi pare di capire, no Avvocato?

(più voci fuori microfono)

Viene introdotto in aula il Consulente Tecnico della Difesa:

DEPOSIZIONE DEL CONSULENTE TECNICO DELLA DIFESA - DE ROSA

CARLO

PRESIDENTE - Si accomodi, ingegnere.

AVV. STILE - L'abbiamo visto senza computer e ci siamo allarmati.

C.T. DIFESA DE ROSA - posso stare in piedi?

PRESIDENTE - In piedi può leggere la formula, poi... ma ha difficoltà a stare seduto?

C.T. DIFESA DE ROSA - Preferisco stare in piedi, però (sovrapposizione di voci)...

PRESIDENTE - No, no.

C.T. DIFESA DE ROSA - No.

PRESIDENTE - Se ha difficoltà a stare seduto, altrimenti dopo aver letto la formula si deve accomodare.

C.T. DIFESA DE ROSA - Va bene. Però ogni tanto mi fa alzare.

PRESIDENTE - Va bene.

C.T. DIFESA DE ROSA - Grazie. Buongiorno.

AVV. STILE - L'ingegnere è consulente.

C.T. DIFESA DE ROSA - Devo leggere la formula.

AVV. STILE - Prego.

C.T. DIFESA DE ROSA - (Dà lettura della formula di rito).

PRESIDENTE - Allora, lei si chiama Carlo De Rosa.

C.T. DIFESA DE ROSA - Mi chiamo Carlo De Rosa, sì.

PRESIDENTE - Ed è nato?

C.T. DIFESA DE ROSA - A Napoli.

PRESIDENTE - Quando?

C.T. DIFESA DE ROSA - Il 02 aprile 1950.

PRESIDENTE - E ci dà un suo indirizzo o un domicilio?

C.T. DIFESA DE ROSA - Abito a Camogli, in provincia di Genova,
Via Repubblica 74.

PRESIDENTE - Bene. Allora, comincerà l'Avvocato Stile a fare domande.

AVV. STILE - Sì.

C.T. DIFESA DE ROSA - Mi scusi...

PRESIDENTE - Sì, può consultare le note (sovrapposizione di voci)...

C.T. DIFESA DE ROSA - Ecco, perché sennò...

PRESIDENTE - Sì, sì, è previsto che lei li consulti, il codice lo consente.

C.T. DIFESA DE ROSA - Poi se del caso presenterei...

PRESIDENTE - Delle slide.

C.T. DIFESA DE ROSA - ...delle slide per facilitare l'esposizione.

PRESIDENTE - Bene.

C.T. DIFESA DE ROSA - Se invece va dritta così andiamo...

Difesa - Avvocato Stile

AVV. STILE - Va bene. L'ingegner De Rosa è un consulente di R.F.I., solamente di R.F.I. In qualità di dirigente della Arthur D. Little è l'autore, diciamo... l'autore principale del sistema integrato di sicurezza di R.F.I. e come tale questo è più o meno il tema che sarà trattato. Ingegnere, vuole dire rapidamente quali sono le sue qualificazioni e qual è stata la sua funzione nell'ambito della D. Little?

C.T. DIFESA DE ROSA - Sì. Io sono di formazione ingegnere, ingegnere chimico e ho iniziato a lavorare nell'ambito diciamo ecologia, ambiente, trattamento di rifiuti solidi urbani e industriali. Poi mi sono occupato di trattamento di rifiuti liquidi e gassosi di natura nucleare, radioattivi, per la centrale di Montalto di Castro. In realtà la centrale di Montalto di Castro non è mai stata

costruita, però è stata progettata e alcune parti sono state costruite, mai messe in opera. Perché cito questa referenza? Perché nella realtà in quell'occasione io sono entrato in contatto con General Electric e tutte le costruzioni in ambito nucleare avvengono in un regime che si dice garanzia della qualità, che è la madre, diciamo, o il padre se preferite, di tutti i sistemi di gestione della sicurezza. L'approccio di garanzia della qualità sostanzialmente serve a garantire i terzi, cioè chi è fuori dal sistema, che il sistema viene pensato, progettato, costruito secondo le norme, va da sé, ma soprattutto secondo i principi più avanzati che la tecnologia al momento consente. Dopo l'esperienza da ingegnere, va beh, ho fatto dei corsi, ma insomma, e ho cominciato la mia attività di consulente. Dal 1985 faccio il consulente di grandi aziende. Ho abbandonato però il campo tecnico. La mia impostazione è di tipo gestionale. In particolare poi ho fatto leva sulle esperienze fatte in un progetto grande, come è quello della centrale di Montalto di Castro. In particolare mi sono occupato di sistemi di gestione per grandi aziende, per diversi elementi da controllare. Non solo la sicurezza, ma anche la qualità intrinseca, e anche l'aspetto economico, che non è un rischio da trascurare per un'azienda. Quindi per certi versi la mia qualifica è - diciamo - orientata a proteggere le aziende e chi ha a che fare con le aziende

dai rischi intrinseci. Nel 1997, vengo al punto...

AVV. STILE - Sì, veniamo alle Ferrovie, ingegnere.

C.T. DIFESA DE ROSA - Alle Ferrovie.

AVV. STILE - Sì.

C.T. DIFESA DE ROSA - Nel 1997, a seguito dell'incidente di Piacenza, del Pendolino, ma nella realtà senza una correlazione stretta, l'allora vertice delle Ferrovie chiese alla Arthur D. Little, che era la società di consulenza per la quale io lavoravo, e che è la più antica società di consulenza del mondo, non solo, è del 1887, sono poche le aziende che hanno tanti anni di esperienza, ecco, non solo, ma la Arthur D. Little è la società nella quale sono state sviluppate le metodologie di audit, o se preferite in inglese auditing, che sono uno degli elementi chiave dei sistemi di gestione della sicurezza. Torniamo alla ragione per la quale le Ferrovie ci chiamarono. Ci chiamarono perché la Arthur D. Little, che è di Boston, negli Stati Uniti, nella realtà ha filiali in tutto il mondo e in particolare in Inghilterra. In quegli anni l'Inghilterra da un punto di vista del sistema ferroviario era nell'occhio del ciclone. Perché? Perché nel '94 la Comunità Europea aveva avviato un processo di separazione del sistema ferroviario - come è accaduto in altri sistemi, tipo l'energia elettrica e le telecomunicazioni - in cui si andavano a separare gli operatori commerciali dai

detentori della struttura. In particolare il disegno era quello di creare un'infrastruttura a livello europeo, con il principio, che forse avete già sentito in questa aula, di interoperabilità; un convoglio può passare dalla Francia all'Italia senza dovere... all'epoca addirittura si cambiava la motrice oltre che i *drivers*, i macchinisti. Quindi il primo principio era l'interoperabilità della struttura, che quindi diventava una struttura europea, non più in mano al singolo Paese, ma governata da regole di ordine superiore. L'altro punto chiave era quello di invece individuare correttamente gli operatori ferroviari, cioè le imprese ferroviarie. Questa separazione dai ferrovieri veniva vista molto male, anche perché le Ferrovie sono nate come un tutt'uno. Treno e rotabili e rotaia erano considerati come inscindibili. Per certi versi era una garanzia. Nella realtà era una garanzia fino a che il sistema non diventava di dimensioni internazionali. La Comunità Europea ha valutato opportuno separare questi attori perché? Perché svolgono attività completamente diverse e quindi si andava verso la responsabilizzazione in base all'attività, non in base a ciò che si possiede, ma in base a ciò che si fa. Il mestiere dell'impresa ferroviaria è completamente diverso dal mestiere di chi progetta, costruisce e gestisce una infrastruttura ferroviaria. Torniamo ai rapporti miei con le Ferrovie.

AVV. STILE - Sì, andiamo... appunto, cominciamo a indicare.

C.T. DIFESA DE ROSA - Sì.

AVV. STILE - No, ma è molto interessaste quello che... questa introduzione. Adesso veniamo a quello che è stato fatto specificamente in rapporto alle Ferrovie italiane.

C.T. DIFESA DE ROSA - Mi scuso, bevo.

PRESIDENTE - Prego.

C.T. DIFESA DE ROSA - Allora, la prima cosa che ci venne richiesta fu di fare un *assessment*, cioè una valutazione dello stato di presidio della sicurezza da parte della struttura, che allora era monolitica, dell'ente Ferrovie dello Stato.

AVV. STILE - Mi scusi, l'incarico era stato dato alla Arthur D. Little per la sicurezza?

C.T. DIFESA DE ROSA - Assolutamente sì. Non per altre cose, né per l'incidente di Piacenza, ma proprio per valutare i sistemi, gli elementi che le Ferrovie dello Stato avevano all'interno per garantire i terzi sull'aspetto della sicurezza. Noi facemmo un *assessment* che durò da marzo a settembre, attraverso interviste, analisi documentale e soprattutto attraverso il confronto con le altre principali reti europee, quindi Spagna, Francia, Germania, Olanda e Austria. L'esito di quel progetto, o meglio di quell'*assessment*, fu particolarmente confortante. Emerse, ma era già abbastanza chiaro, che le performance delle Ferrovie italiane erano in linea, se

non addirittura superiori, a quelle delle principali reti europee. Ovviamente, volendo avviare il percorso di separazione, cioè di *unbundling*, il vertice però ci chiese anche di alcune raccomandazioni sul processo da avviare e queste raccomandazioni sostanzialmente si concentrarono su due aspetti, che sono poi le redini con cui un vertice aziendale tiene saldo nelle proprie mani i processi operativi. Il primo di questi era proprio il sistema di audit. Fu creata una struttura a latere dell'amministratore delegato, in grado di fare audit, lo dico in inglese, su tutte le strutture operative. Attenzione, il sistema... poi andremo a vedere in che cosa consiste la progettazione di un sistema. Fare audit in un sistema vuol dire riuscire a ricostruire come dalla politica aziendale si riesce ad arrivare alla singola operazione quotidiana e viceversa, cioè dalla singola operazione quotidiana tornare in alto e vedere se è coerente con la politica o la strategia di un'azienda. All'epoca l'azienda era molto solida su questo aspetto, ma aveva un approccio di tipo ispettivo. La sostanza era andare a ricercare gli errori, identificare il colpevole e correggere in loco, cioè cercare immediatamente di rimediare. Poi a latere c'erano quelli che si chiamavano i ritorni di esperienza, che consentivano all'azienda di capitalizzare queste esperienze e trasformarle in buone pratiche successivamente. Quindi per certi versi il

sistema già esisteva. Il problema è che aveva raggiunto un asintoto, cioè - e questo è scritto anche nei documenti della Comunità Europea - il sistema viene considerato il mezzo di trasporto più sicuro. Ciononostante non ci si accontenta e si tenta di migliorare continuamente. Per migliorare era necessario cambiare il paradigma e ciò che noi consigliamo alle Ferrovie dello Stato fu proprio questo, cioè: mantenete solido tutto ciò che avete, ma iniziate a ragionare sulle cose in maniera lievemente diversa; provate a concentrarvi su quegli elementi che vengono prima, quindi a monte, quindi sulle cause, e non solo le cause di primo livello, ma le cause di secondo, terzo, andando a ritroso ovviamente; il che vuole dire conoscere perfettamente il proprio modo di operare; non solo, ma metterlo per iscritto; non solo, diffonderlo a tutti i livelli; non solo, ma conoscere con chiarezza la relazione causa/effetto, in modo da poter lavorare sulle cause e non sugli effetti, anche perché per fortuna nostra gli effetti rilevabili sono pochi. Il nostro primo intervento fu proprio questo, quello di aiutare l'azienda a mappare - scusate il termine poco carino - comunque sia a disegnare i propri processi, identificare i punti critici, creare delle check-list, oppure dei protocolli per agire e in qualche modo andare alla caccia dei segnali premonitori di anomalie.

Il secondo progetto che facemmo cominciava a scendere un po' più nella struttura e fu quello, potremmo dire, di un corso di formazione. Nella realtà si trattava di workshop con i principali manager dell'azienda, circa un centinaio, con i quali si cominciò a discutere di quale dovesse essere la politica e l'approccio delle Ferrovie dello Stato al problema della sicurezza. Anzi, mi scuso, al tema della sicurezza. Perché il tema della sicurezza è uno dei fattori intrinseci e dei requisiti di qualità del trasporto ferroviario, il che vuol dire che si affronta nel momento della progettazione, non nel momento della gestione. E' come quando lei progetta un aereo: il fatto che non debba cadere fa parte degli aspetti di progettazione, non certo poi di gestione, è intrinseco. E così avviene per le Ferrovie. E' intrinseco che un treno debba stare sui binari. Quindi in fase di progettazione si fa di tutto perché ciò accada. Questo vuol dire che l'atteggiamento del management, e quindi poi di tutta l'azienda, in qualche modo deve spostarsi da un approccio reattivo a un approccio proattivo, cioè deve anticipare ciò che può accadere.

AVV. STILE - Cioè, mi scusi ingegnere...

C.T. DIFESA DE ROSA - Io ne approfitto, mentre lei mi fa la domanda faccio un giretto attorno alla sedia. Mi scusi eh, ma perché in realtà io sono allergico ai tessuti sintetici.

PRESIDENTE - Ah.

C.T. DIFESA DE ROSA - Questa è la... per cui dopo un po' mi devo alzare. Però adesso mi faccio un giro e mi riseggio. Scusate. Prego.

AVV. STILE - No, ingegnere ecco, quello che volevo... usando una terminologia comune, cioè il problema dell'analisi del rischio, che è il tema centrale della sicurezza, presupposto del miglioramento della sicurezza è l'analisi del rischio. Ecco, l'analisi del rischio in questa ottica, lei già ha parlato di verifica delle cause antecedenti senza fermarsi alla causa prima, ma risalendo sempre più a monte. Ma questa analisi del rischio come viene impostata, diciamo?

C.T. DIFESA DE ROSA - Dipende. Se stiamo parlando di un'innovazione, diciamo che è il momento giusto per fare l'analisi del rischio. Perché? Perché non si conosce ciò che si fa. Un'innovazione per definizione cambia qualcosa e quindi è necessario mettere a punto tutta una serie di strumenti che consentono...

PRESIDENTE - Se ci promette di far veloce (voce fuori microfono) una sedia in pelle, una sedia in pelle.

(più voci fuori microfono)

C.T. DIFESA DE ROSA - Io la ringrazio molto, apprezzo la delicatezza.

PRESIDENTE - No, ci mancherebbe, ci mancherebbe. Non sappiamo se è pelle...

(più voci fuori microfono)

C.T. DIFESA DE ROSA - Grazie, grazie. Va bene. Allora torniamo...

PRESIDENTE - Ecco, così andiamo più nel vivo della consulenza.

C.T. DIFESA DE ROSA - Sì, sì.

(più voci fuori microfono)

C.T. DIFESA DE ROSA - No, no, no, ma sto bene, per ora sto bene, grazie.

PRESIDENTE - Allora...

C.T. DIFESA DE ROSA - Torniamo all'argomento.

PRESIDENTE - Avvocato...

C.T. DIFESA DE ROSA - Allora, dicevamo che l'analisi dei rischi è critica nel momento della progettazione. Quando si fa un cambiamento effettivamente occorre inserire tutta una serie di valutazioni che in buona parte si basano su dati già esistenti, e sono i dati relativi a ciò che si vuole modificare. Teniamo presente che noi parliamo di un intervento fatto nel 1997. Le Ferrovie hanno una storia centenaria. Quindi è tutto molto ben conosciuto. Quello che noi abbiamo poi fatto è solo una piccola parte del sistema di gestione della sicurezza, è quella parte che rende evidente a terzi ciò che si fa. Ma la sicurezza si fa quotidianamente in ogni operazione di un ferroviere, in particolare nella parte di manutenzione, che occupa la gran parte degli addetti all'infrastruttura, e poi anche nella fase di

circolazione. Quindi quando noi parliamo di sistema integrato di gestione della sicurezza nel 2003, non stiamo dicendo che prima non c'era nulla, stiamo semplicemente dicendo di portare alla luce quello che già si fa, in modo che una persona terza, oppure una persona di un'altra azienda, oppure l'authority, l'Agenzia Nazionale della Sicurezza Ferroviaria, può consultare e verificare che le cose siano fatte correttamente. Ma ritorno all'analisi del rischio. Dicevo che in caso di innovazione va da sé che si dispone di alcuni dati, ma non si dispone dei dati legati all'innovazione stessa, perché se non non sarebbe un'innovazione, è tautologico, e allora ci si affida a sistemi inizialmente qualitativi, ci si affida a raffronti con elementi comparabili, e poi si procede per gradi, fermo restando che si è correttamente identificato il sistema di riferimento. Che vuol dire "sistema di riferimento"? Vuol dire attività, luogo e tempo. Altrimenti è impossibile raccogliere dati significativi. L'analisi del rischio si basa su dati significativi, statisticamente significativi, altrimenti la decisione è, diciamo, un po'...

AVV. STILE - Approssimativa.

C.T. DIFESA DE ROSA - ...approssimativa, approssimativa, sì.

AVV. STILE - Ingegnere, nell'evoluzione dell'intervento della Arthur D. Little che ruolo ha avuto la nota - perché se ne è parlato più volte in questa aula - Disposizione

numero 12 del 2001?

C.T. DIFESA DE ROSA - Dunque, la Disposizione 13 è una disposizione emanata all'epoca dal gestore dell'infrastruttura, che rivestiva ancora il ruolo di normatore e garante dell'intero sistema ferroviario. Devo dire che fu un'operazione anche questa all'avanguardia. Perché? Perché non c'era nessuna norma europea, nessun vincolo europeo, e neanche italiano, che imponesse questo - diciamo - passo. La Disposizione 13 forniva a tutti gli operatori ferroviari, quindi alle imprese, ma anche al gestore, quindi anche all'infrastruttura, di dotarsi di quello che oggi viene chiamato sistema di gestione della sicurezza. Non solo, ma faceva un'operazione ancora più all'avanguardia: prendeva il gestore dell'infrastruttura e lo divideva nei suoi due mestieri, nelle sue attività caratteristiche, distinguendo la direzione manutenzione, che fa attività proprio operativa, manuale, di mestieri, cioè la rotaia, le traversine, la linea di contatto, insomma la parte materiale, distinguendola invece dalla parte circolazione, che è un mestiere completamente diverso. Ecco, obbligava il gestore... e qui l'ingegner Moretti ebbe un'intuizione forte, perché anticipò quello che poi nel 2004, mi pare, fu oggetto di una direttiva, in cui si separavano imprese ferroviarie e infrastruttura, garantendo l'unione del sistema grazie a un insieme di informazioni che dovevano passare, ma

soprattutto a un'authority esterna che avrebbe garantito il corretto funzionamento del tutto. Per rispondere alla Disposizione 13 quindi le due direzioni infrastruttura e manutenzione si dotarono di un sistema di gestione della sicurezza, che è ciò che poi la Arthur D. Little ha disegnato, progettato e realizzato. Tenga presente che parliamo di un'impresa che all'epoca aveva più di quarantamila dipendenti, su tutto il territorio nazionale, con una varietà di tecnologia piuttosto ampia, con condizioni territoriali e di traffico estremamente variegata, con un livello, o se volete un ambiente culturale, estremamente variegato. Il progetto di applicazione dei dettami della Disposizione 13 è durato circa tre anni, anzi forse un po' di più, nel 2006. Perché? Perché in realtà l'obiettivo... e qui la seconda rivoluzione copernicana attuata dall'ingegner Moretti, dall'ingegner Elia e dai collaboratori fu quella di chiamare un ente terzo, esterno, per definizione scarsamente competente in termini specifici delle ferrovie, perché delle ferrovie si occupavano solo i ferrovieri... non so se mi spiego; in Italia non è che c'è una scuola di ferrovieri o una... tutti quelli che hanno fatto i ferrovieri l'hanno fatto nell'ambito delle Ferrovie dello Stato, quindi sottoporsi al giudizio di un terzo sembrava quasi, non lo so, una bestemmia all'epoca; eppure invece si crearono le condizioni perché un terzo

potesse oggettivamente ripercorrere dall'alto verso il basso e dal basso verso l'alto ciò che si faceva, in una scatola che prima era inaccessibile. Attenzione, garantiva la sicurezza proprio per questo, perché aveva tutto sotto controllo. Ma nel momento in cui si andava a scindere le parti era necessario creare un sistema che rendesse il tutto trasparente. Si decise... e qui l'ingegner Moretti volle che fosse un ente terzo, accreditato, europeo, e scelse il TUF, che è un ente di certificazione tedesco. Perché? Proprio perché si voleva sottoporre in anticipo all'esame più critico, più duro, per poter poi arrivare al momento delle normative europee perfettamente allineato. Non so se ho fatto un po'...

AVV. STILE - No, no.

C.T. DIFESA DE ROSA - Ho perso un po' il filo?

AVV. STILE - No, no, mi pare che sia molto chiaro. Però siamo arrivati alla certificazione del sistema di gestione della sicurezza.

C.T. DIFESA DE ROSA - Sì.

AVV. STILE - Ecco. Ma vuole esporre, sia pure (sovrapposizione di voci)...

C.T. DIFESA DE ROSA - (sovrapposizione di voci)

AVV. STILE - No, no, no, no, no, ma va benissimo. Ma vuole esporre, sia pure molto sinteticamente, anche perché mi pare che lei abbia anche una relazione da depositare...

C.T. DIFESA DE ROSA - Sì, sì, sì. Mi scuso. Cioè, tutto questo

è poi raccontato...

AVV. STILE - Sì. Sia pure sinteticamente esporre...

C.T. DIFESA DE ROSA - Sì.

AVV. STILE - Lei ha dato solamente i principi e i criteri del sistema di gestione della sicurezza.

C.T. DIFESA DE ROSA - Sì.

AVV. STILE - Ma ha dei contenuti?

C.T. DIFESA DE ROSA - Sì.

AVV. STILE - Perché, come dire, mi permetto, tanto lei non si offenderà detto da me, ma c'è qualcuno che considera questi sistemi formalizzati qualcosa che sta più sulla carta che nella realtà. E allora io vorrei che lei...

C.T. DIFESA DE ROSA - No, no, è vero, è vero.

AVV. STILE - (sovrapposizione di voci)...

C.T. DIFESA DE ROSA - La ringrazio della domanda.

AVV. STILE - ...spiegasse a che servono questi sistemi.

C.T. DIFESA DE ROSA - Sì, è vero.

AVV. STILE - Come sono... perché sono utili, dovrebbero essere utili, ecco.

C.T. DIFESA DE ROSA - Grazie per la domanda. Perché nella realtà effettivamente questo è un equivoco forte. E' vero, stanno sulla carta, ma perché vengono riportati sulla carta dalla materia. Tutti noi abbiamo, quasi tutti quelli che guidano, quelli che posseggono un'automobile, un documento, che è il libretto di circolazione, che li fa dormire sonni tranquilli quando acquistano un'auto.

Non si sognano minimamente di andare a smontare l'auto per vedere se funziona, si basano su quel documento. Ma non è quello il documento che conta, è il fatto che fa riferimento a tutta una serie di elementi tangibili che ci danno la garanzia che la sicurezza è presidiata correttamente. La difficoltà di costruire un sistema di gestione della sicurezza consiste proprio in questo: in creare collegamenti solidi, ma semplici e rintracciabili, per cui si possa percorrere dall'alto verso il basso tutta la catena di responsabilità, arrivando all'ultimo operatore. E' questa la difficoltà. E che cosa si è fatto? Beh, innanzitutto occorre conoscere molto bene i processi operativi. In questo senso non è merito mio, non è della Arthur D. Little, ma è merito delle Ferrovie che hanno messo a disposizione le persone a lavorare per quattro anni, a descrivere tutti i processi che sono in migliaia di documenti, non nei dodici documenti del sistema di gestione che vengono certificati dal TUF. Il TUF certifica quei documenti dopo essere andato fino in fondo a verificare che i collegamenti siano corretti. In questo senso forse una slide potrebbe aiutare. Intanto io parlo, però la procuriamo. Allora, che cosa è stato fatto? Beh, tanto per cominciare, tutto il disegno dei processi. Grazie. Avevo promesso di non alzarmi, invece... posso?

PRESIDENTE - (voce fuori microfono) ah, si deve alzare?

C.T. DIFESA DE ROSA - Eh.

PRESIDENTE - Anche quella? Anche quella non va bene?

C.T. DIFESA DE ROSA - No, no, va bene, va bene, in realtà non è proprio pelle, ma va bene così, va bene. Solo ne approfitto, visto che... grazie. Allora... mi riseggio, così non faccio perdere tempo. Dicevo che la prima cosa quindi da fare è disegnare tutti i processi. Seconda cosa, e qui ci tengo a sottolinearla in maniera forte, non è importante disegnare i processi, è importante fornire gli indicatori che consentono di tenere sotto controllo gli aspetti critici. Questi indicatori erano già tutti presenti in R.F.I., si trattava solo di metterli su un quadro, che è poi quello che lei vede nella sua automobile. Quando nella sua automobile vede l'indicatore di temperatura, è semplicemente per segnalarlo all'autista, al guidatore, ma nella realtà la sonda sta nel punto critico in cui è importante rilevare la temperatura. Questo esempio serve a dire che un sistema di gestione della sicurezza sta sulla carta, ma rappresenta il modo di lavorare, ed è fondamentale che lo rappresenti perché altrimenti si va al disastro, e l'unica garanzia è che i collegamenti siano corretti. Di fatto, per esempio, quando lei entra in automobile e gira la chiave, la prima informazione che le viene detta: "Guarda che il sistema di controllo funziona, quindi ci puoi fare affidamento". La seconda informazione le dice

che la temperatura è corretta, l'olio c'è, la benzina c'è e lei comincia a guidare. Dopodiché si rende conto che la frizione fa la frizione, l'acceleratore fa l'acceleratore; però questa, diciamo, è la parte superficiale. Ciò che conta è che l'automobile sia correttamente progettata. E la garanzia che l'automobile sia correttamente progettata la ha da documenti. Ecco, poi se proiettiamo delle slide... mi scusi, mi scusi, se me la mette... grazie. Ecco, questo è un passo indietro però ci terrei a farlo vedere. Questo è un banalissimo modello di rappresentazione di un'azienda, tipicamente a piramide. Quello che però è interessante è far vedere che ci sono degli elementi, che poi vengono richiamati nel sistema di gestione, che sono il collante delle parti che invece naturalmente sono separate. Il vertice...

PRESIDENTE - (voce fuori microfono)

C.T. DIFESA DE ROSA - E' già noto?

PRESIDENTE - Sì, l'abbiamo...

C.T. DIFESA DE ROSA - Perfetto. Grazie.

PRESIDENTE - L'abbiamo...

C.T. DIFESA DE ROSA - Sì, sì, sì, sì. Perfetto. Anche questo glielo salto, che però è il passaggio da un atteggiamento reattivo...

PRESIDENTE - Reattivo a proattivo.

C.T. DIFESA DE ROSA - Perfetto. Invece ci terrei a evidenziare questa immaginetta che, diciamo, è molto semplice

anch'essa però racchiude il succo di un sistema di gestione. Ci sono cinque tasselli in verticale, che sono la politica, l'organizzazione, la pianificazione e l'attuazione, il monitoraggio e il riesame. Bene, questi cinque tasselli sono collegati da frecce continue, che rappresentano il modo in un'azienda... questa è la pagina 4, sì, però... in modo che si possa poi collegare a ciò che dico. Questi tasselli sono tenuti insieme da frecce continue. Che vuol dire? Vuol dire che nell'operatività quotidiana - e quindi il sistema di gestione - deve rendere possibile, rintracciare come quelle frecce sono tenute insieme, e se vengono operate. Quindi vuol dire che se una politica c'è io devo far capire all'ente esterno che quella politica è stata diffusa a tutti. Nel nostro progetto dovemmo contattare quarantamila persone in tutta Italia e l'azienda mise a disposizione i mezzi per farlo. Seconda freccia. Occorre che l'organizzazione che l'azienda si dà sia coerente con la politica che persegue. E anche qui è fondamentale rintracciare e poi scrivere sui documenti che sono oggetto di certificazione come si è arrivati a quella organizzazione, quali funzioni esplica e come le esplica. Terzo tassello - che nel caso delle Ferrovie è chiave - sono i piani. I piani di sicurezza sono quei documenti in cui si verifica se l'azienda sta agendo nella direzione della protezione rispetto ai massimi rischi. Se io voglio sapere se

l'azienda sta investendo sull'evitare gli svii, lo vado a cercare lì, nel piano della sicurezza annuale, piano della sicurezza annuale che novanta su cento fa parte di un piano quinquennale, perché qui parliamo di investimenti piuttosto sostanziosi, che non si esauriscono in un anno, né vengono gestiti dal singolo direttore compartimentale, o singolo direttore, ma vengono gestiti a livello molto più alto. Il quarto tassello è ciò che dà contezza del fatto che io conosco perfettamente le mie attività e le tengo sotto controllo. Se io sono chiamato a fare un *assessment* di un sistema di gestione della sicurezza, la prima cosa che mi faccio dare è l'insieme di indicatori che vengono tenuti sotto controllo. Perché? Perché da quelli...

AVV. STILE - Cioè, indicatori...? Che tipo di indicatori, scusi ingegnere?

C.T. DIFESA DE ROSA - Gli indicatori si dividono in due categorie fondamentali: gli indicatori di performance, cioè che cosa è accaduto, e gli indicatori di processo, perché è accaduto, cioè quali sono quelle attività che hanno portato a quell'accadimento. Se un'azienda si ferma...

AVV. STILE - Cioè gli indicatori di rischi.

C.T. DIFESA DE ROSA - Scusi?

AVV. STILE - Stiamo parlando di indicatori di rischi?

C.T. DIFESA DE ROSA - Assolutamente. Io...

AVV. STILE - E' implicito, è chiaro, però...

C.T. DIFESA DE ROSA - Il principio è chiaro.

AVV. STILE - Mi sono permesso di...

C.T. DIFESA DE ROSA - ...che si tratti di sicurezza o che si tratti di performance economica o che si tratti di performance qualitativa o di tutela dell'ambiente o di sicurezza dei lavoratori, il principio è esattamente lo stesso, è esattamente lo stesso. C'è una piccola differenza però, che mentre per la sicurezza dei lavoratori bisogna occuparsi del luogo e del sito in cui si lavora, per la sicurezza della circolazione bisogna andare a livello molto ma molto più alto, ci si rifà alle norme europee internazionali, ai *common safety method*, agli standard tecnici di interoperabilità a cui tutti i Paesi europei hanno deciso diciamo di contribuire e recepire, non è che ce li inventiamo giorno per giorno noi.

AVV. STILE - Senta, se vuole proseguire...

C.T. DIFESA DE ROSA - Sì.

AVV. STILE - ...perché mi pare che adesso lei ha fatto un riferimento al contesto europeo, al contesto normativo europeo, del quale ovviamente bisogna tenere conto. Ecco, se andiamo... appunto, è passato alla successiva slide. Ecco, vuole spiegare...

C.T. DIFESA DE ROSA - Sì.

AVV. STILE - ...come si inserisce? Anche con riferimento alle

modifiche che si avranno nel... che si dovranno avere nel 2007, in rapporto al sistema di gestione originario, vuole spiegare che cosa succede?

C.T. DIFESA DE ROSA - Assolutamente.

AVV. STILE - L'evoluzione sotto questo profilo.

C.T. DIFESA DE ROSA - Sì. Credo che questa slide... non so se l'abbiate vista, se l'avete vista e la conoscete taglio corto. Però è emblematica perché fa capire... dunque, nel rettangolo tratteggiato c'è il Paese, cioè l'Italia, "member state" della Comunità Europea, c'è ciò che avviene in Italia. In Italia... i due blocchi inferiori rappresentano a sinistra il gestore dell'infrastruttura, il quale è chiamato a garantire la sicurezza dell'infrastruttura per i rotabili che vi transitano; a destra ci sono le imprese ferroviarie, le quali devono a loro volta garantire che i rotabili immessi sulla rete ferroviaria siano sicuri. Ovviamente c'è un sistema di scambio informativo fra i due rettangoli, in cui passano tutte quelle informazioni che sono sotto la responsabilità di ciascuno dei rettangoli, ma che possono dare elementi utili per il miglioramento del funzionamento dell'altro rettangolo. Così come l'infrastruttura fornisce alcuni elementi alle imprese ferroviarie, le imprese ferroviarie che transitano sull'infrastruttura danno informazioni all'impresa ferroviaria su potenziali anomalie, potenziali livelli di

degrado. Questa che stiamo illustrando è la pagina 5. Completa il sistema, ma con una freccia di gran lunga più solida, il ruolo dell'Agenzia Nazionale e cioè dell'authority, del garante che i due soggetti assumono ciascuno la propria responsabilità in maniera piena ed efficace. Il terzo rettangolo in alto a destra è poi diciamo l'ente autonomo di investigazione, che in questo caso è del Ministero, che interviene in quei casi in cui malauguratamente c'è un incidente e bisogna dare conto al Paese, alla Nazione, di che cosa è accaduto. L'agenzia italiana, l'agenzia dello Stato, fa poi parte, riferisce e prende le linee guida dall'agenzia europea, l'ERA, che immagino abbiate già ampiamente conosciuto. Non so se ho risposto alla sua domanda.

AVV. STILE - Allora, quello che volevo sapere è come nel 2007 il sistema di gestione si modifica, perché penso - da quello che lei ha detto - che certamente il sistema di gestione della sicurezza va a modificarsi.

C.T. DIFESA DE ROSA - Sì.

AVV. STILE - Vuole spiegare esattamente che succede nel 2007?

C.T. DIFESA DE ROSA - Sì. Mi scusi, devo fare una piccola premessa, una piccola premessa. Come dicevamo, il gestore dell'infrastruttura si è mosso in anticipo e quindi ha creato un sistema di gestione della sicurezza, per le sue componenti interne, che in questa slide, che è la numero 7, viene schematicamente rappresentato. Ha una

particolarità: non può racchiudere tutte le funzioni che all'epoca erano all'interno del gestore, perché il gestore in quel momento era ancora ente di garanzia, normatore, e questa parte stava nella direzione tecnica, nelle direzioni centrali. Per cui si decise di sviluppare due sistemi di gestione della sicurezza, uno per la circolazione e uno per la manutenzione, che venivano comunque tenuti sotto controllo da un comitato guida di cui facevano parte tutti i direttori dell'allora già costituita Rete Ferroviaria Italiana, ma non poteva includere l'organo che doveva fare da controllore, che all'epoca era il Cesifer, che era il garante dell'applicazione della Disposizione 13. Cesifer è nato sostanzialmente per certificare le imprese ferroviarie. Forse anche questa parte è nota?

(più voci fuori microfono)

C.T. DIFESA DE ROSA - Ecco, Cesifer è nato per - diciamo - certificare le imprese ferroviarie, mentre per quanto riguarda la parte infrastruttura c'era la direzione tecnica che fungeva, pur essendo all'interno di R.F.I., da garante del corretto funzionamento dei due sistemi di gestione della sicurezza, manutenzione e movimento. Quando nel 2007 ci fu il Decreto 162, ovviamente questo sistema non rispondeva più pienamente alle direttive, ma questo non vuol dire che fosse inadeguato. E' un punto chiave. C'era semplicemente da eliminare l'anomalia.

AVV. STILE - (sovrapposizione di voci)

C.T. DIFESA DE ROSA - Che non poteva essere eliminata prima, perché non c'era un punto di riferimento. Quindi è chiaro che bisognava gestire un transitorio, transitorio che era di uomini, tecnologie e responsabilità. Quando fu creata l'agenzia a poco ci fu un travaso e ovviamente si dovette mettere a posto anche il sistema di gestione della sicurezza del gestore. Però segnalo che era l'ultimo dei problemi, perché nella realtà il gestore già funzionava correttamente. Si trattava solo di mettere su carta - e lì veramente su carta - ciò che già si faceva e che passava all'agenzia. Non so se ho risposto.

AVV. STILE - Questa era la maggiore caratterizzazione che viene a seguito del 2006. Senta ingegnere, vediamo un po' qualche altra cosa, lei ha detto più volte che Rete Ferroviaria Italiana aveva in qualche modo anticipato quelle che sarebbero state nel 2004 le direttive (audio insufficiente - parole incomprensibili)... si sente? Adesso sì. Volevo... volevo semplicemente sapere questo: c'era stata questa... lei ha parlato di un'anticipazione da parte di R.F.I. a partire dalla Disposizione 13 del 2001, che però tra parentesi è a firma dell'ingegner Elia, non dell'ingegner Moretti; va beh, comunque...

C.T. DIFESA DE ROSA - No, no, è sicuramente a firma...

AVV. STILE - ...non ha grande rilevanza.

C.T. DIFESA DE ROSA - ...dell'ingegner Elia, perché è una

disposizione paradossalmente esterna a R.F.I...

AVV. STILE - Esattamente.

C.T. DIFESA DE ROSA - ...quindi deve essere fatta da un ente che non può controllare sé stesso.

AVV. STILE - Benissimo.

C.T. DIFESA DE ROSA - Ed era fatta dalla direzione tecnica che veniva tenuta a margine, diciamo.

AVV. STILE - Benissimo. Quindi, dicevo, vuole spiegare un po'... lei ha già spiegato questa anticipazione, per cui mi pare di avere capito che quando si tratta di adeguare anche l'impostazione formale del controllo della sicurezza a livello europeo, basta semplicemente - se ho capito bene - un trasferimento di competenze dall'interno di R.F.I...

C.T. DIFESA DE ROSA - All'esterno.

AVV. STILE - ...all'esterno e cioè all'A.N.S.F.

C.T. DIFESA DE ROSA - Sì, assolutamente.

AVV. STILE - E questo comporta poi... è così?

C.T. DIFESA DE ROSA - Assolutamente, assolutamente.

AVV. STILE - Benissimo.

C.T. DIFESA DE ROSA - Senza alcuna implicazione operativa, cioè non è che siccome l'authority, i documenti, i poteri di certificazione e di audit passano a un altro ente l'azienda lavora in maniera diversa. Questo è pacifico, insomma.

AVV. STILE - Per quanto riguarda l'esame io avrei terminato.

PRESIDENTE - Sì.

AVV. STILE - Poi dopo si riserva l'ingegner De Rosa di depositare la relazione, che...

PRESIDENTE - Con le slide.

AVV. STILE - ...è molto più elaborata, che...

PRESIDENTE - Bene, bene.

AVV. STILE - ...espone i contenuti del sistema. Forse un'unica cosa, scusi.

C.T. DIFESA DE ROSA - Prego.

AVV. STILE - Una cosa che mi sfuggiva. Se ci dice una parola anche sul sistema integrato di gestione della sicurezza.

C.T. DIFESA DE ROSA - Assolutamente, assolutamente. Sì, forse...

AVV. STILE - Perché...

C.T. DIFESA DE ROSA - Forse ha ragione. C'è un elemento che ho sentito più volte, perché mi sono state riportate... sul significato e sull'importanza di avere risposto alla Disposizione 13 con un sistema integrato. Ecco, questa è una mossa estremamente anticipatrice. Perché? Perché nella realtà i temi dell'ambiente, della sicurezza del lavoro, della qualità, sono tutti afferenti al modo in cui si opera, per cui presidiare le attività per uno di questi temi si fa nel momento in cui si progetta, e io progetto sulla base di requisiti che provengono da varie norme. Ma ancora una volta per potere anticipare i problemi conviene farlo per tutti i temi nello stesso

momento. Analogamente, tutti gli altri step - mi scusi, faccio un passo indietro alla slide numero 4 - tutti questi step, o passi, di gestione del sistema, vengono fatti in contemporanea dalle stesse persone e probabilmente con le competenze diciamo omogenee. Perché? Perché nella realtà la causa di tutti i malfunzionamenti, sia che questi vadano a finire in termini di sicurezza della circolazione, sia che vadano a finire in termini di tutela dell'ambiente, sia che vadano sulla sicurezza del lavoro, dipendono sempre dal modo in cui io ho organizzato la mia attività, fermo restando che ambiente e sicurezza del lavoro sono elementi che si presidiano localmente. L'ambiente - lo dice la parola stessa - è ciò che circonda il punto dove io svolgo la mia attività. Il lavoro sono i lavoratori che in quel sito stanno svolgendo le attività previste in alto.

AVV. STILE - E quindi sotto questo profilo..

C.T. DIFESA DE ROSA - Sì.

AVV. STILE - ...sotto questo profilo, venendo alla sicurezza sul lavoro, il sistema integrato di gestione della sicurezza che cosa comporta?

C.T. DIFESA DE ROSA - Comporta innanzitutto l'assegnazione molto chiara della responsabilità, e qui lo vedete nella slide 7. Vedete che ci sono quattro triangoli. Un triangolo alto che rappresenta il sistema alto di management i due triangoli diciamo alla stessa altezza

che rappresentano le due direzioni, dopodiché c'è la diramazione sul territorio. A metà altezza ci sono quelle cose chiamate DCI e DCM, che all'epoca rappresentavano le direzioni compartimentali infrastruttura e le direzioni compartimentali movimento. Bene, quelle sono la divisione della responsabilità sul territorio nazionale, per le attività che vengono svolte precipuamente lì, non per la circolazione. La circolazione risponde a regole nazionali. La manutenzione e la sicurezza del lavoro rispondono ad esigenze locali, fermo restando che c'è una politica dell'intera azienda. In particolare quei signori furono nominati datori di lavoro e risponderanno alle norme nazionali, locali, regionali, di quelle discipline, ma con un'impostazione generale a livello nazionale.

AVV. STILE - Ingegnere, volevo chiederle ancora una cosa. E' possibile avere dei riscontri circa l'efficacia dell'adozione del sistema integrato di gestione della sicurezza sotto il profilo specialmente della incidentalità? Lei ha dei...

C.T. DIFESA DE ROSA - Dunque...

AVV. STILE - Ha fatto delle verifiche sotto il profilo numerico?

C.T. DIFESA DE ROSA - Da un punto di vista... lei mi solletica perché potrei diciamo mostrare la curva di incidentalità, che sicuramente darebbe grande onore a ciò che abbiamo fatto. Ma lungi da me prendermi questi meriti. Il sistema

di gestione della sicurezza funziona perché funziona la manutenzione delle ferrovie, funziona la progettazione. Il sistema di gestione fa solo sì che questo sia visibile e trasparente. Adesso devo trovare la slide.

AVV. STILE - 25 mi pare che sia.

C.T. DIFESA DE ROSA - 25.

AVV. STILE - Sì.

C.T. DIFESA DE ROSA - Grazie. 25. Allora, vedrete che c'è una caduta verticale, una progressione geometrica nella riduzione di incidentalità. Ma questo è il frutto di tre elementi: tecnologia, organizzazione e personale. Nell'organizzazione ci sono anche i sistemi. Il bello però è che queste tre cose in parallelo, gestite in maniera coerente, hanno portato a questo risultato. Non è certo il sistema di gestione, quello fatto da noi...

AVV. STILE - (sovrapposizione di voci)

C.T. DIFESA DE ROSA - ...ma è l'insieme delle ferrovie che porta a questo risultato.

AVV. STILE - Era stato un incoraggiamento dire...

C.T. DIFESA DE ROSA - La ringrazio. Questo per alleviare le pene...

AVV. STILE - A parte questo, il problema degli investimenti...

C.T. DIFESA DE ROSA - Sì.

AVV. STILE - ...che certamente è qualche cosa che non attiene direttamente al sistema di gestione della sicurezza ma è un presupposto, direi, no? Come gioca?

C.T. DIFESA DE ROSA - La posso interrompere un attimo?

AVV. STILE - Prego.

C.T. DIFESA DE ROSA - Ritorno a questa slide qui. Ecco, è importante che questa slide veda anche la circolarità del processo. La slide 4. L'avevo già fatto vedere, ma è fondamentale perché ciò che mi chiede l'Avvocato Stile è... dice "ma deriva da una strategia". Certamente. Ma attenzione, la strategia a sua volta deriva dai ritorni di tutti quei cicli. Allora, è frutto del monitoraggio sapiente fatto negli anni. La capacità di evitare gli svii deriva dall'assunzione di dati puntuali, milioni di dati, ogni anno, che vengono analizzati e portano a individuare quei piccoli elementi di innovazione che possono essere immessi. Ma attenzione, c'è sotto una solidissima base quantitativa, ancorché inizialmente può sembrare che ci sia un approccio qualitativo. Tutt'altro. Non so se ho risposto.

AVV. STILE - Va bene. Grazie, ingegnere. Volevo chiederle, scusi, ancora una cosa che mi è venuta in mente. A proposito della certificazione...

C.T. DIFESA DE ROSA - Sì.

AVV. STILE - ...se vuole spiegare un po' meglio, poi c'è anche un altro teste che ne parlerà, però se vuole spiegare il significato e il valore della certificazione nel sistema integrato di gestione della sicurezza.

C.T. DIFESA DE ROSA - Da un punto di vista concettuale tutti

noi l'abbiamo sotto gli occhi, è l'unico modo per potere chiaramente definire, identificare le responsabilità. Se io non mi affido a una certificazione non posso tagliare le responsabilità. Così come l'esempio precedente dell'automobile, io devo fidarmi del fatto che mi danno un certificato, quindi il valore del certificato è fondamentale. Se su questo siamo d'accordo, rimane da chiarire come si costruisce il certificato.

AVV. STILE - Esatto.

C.T. DIFESA DE ROSA - Il certificato si costruisce attraverso un processo inizialmente top down. Cioè il certificatore che fa? Si mette nel luogo più esterno all'azienda e comincia ad analizzarla grado per grado, quindi sicuramente parte dalla documentazione. Se la documentazione è esaustiva, e quindi copre, e lo vedete anche in questa slide, vedete che uno dei vertici dell'esagono si chiama "copertura", cioè è fondamentale che la documentazione copra tutto il sistema; dopodiché è fondamentale che la documentazione consenta di passare da un livello al successivo; dopodiché la documentazione deve dare conto che ciò che si è previsto di fare venga veramente fatto e ciò che viene fatto dà l'esito atteso.

AVV. STILE - Ma queste verifiche come si fanno, scusi? Mi spieghi un po'.

C.T. DIFESA DE ROSA - Dapprima si fa una verifica documentale, necessariamente. L'ente esterno prende in considerazione

tutti i documenti - attenzione - del sistema di primo livello, che sono un numero di documenti gestibili, altrimenti sarebbe impossibile condurre questa cosa. Dopodiché l'ente di certificazione inizia un carotaggio, dapprima sui processi, e quindi si reca nei siti dell'azienda attraverso una metodologia statistica di campionatura, che da un punto di vista dell'affidabilità i matematici dicono che è affidabile. Io mi affido a loro e siamo a posto. Quindi fanno una visita a campione e in quella visita vanno a fondo, fino ad arrivare non solo all'attività, ma anche ai modi e ai mezzi con cui si fa l'attività. Quindi non basta vedere che un operaio, un operatore, ha stretto un bullone - scusate l'esempio veramente banale - ma si va a vedere se lo strumento che a utilizzato è quello adatto ed è stato soggetto alla verifica di un ente esterno per quanto riguarda il calibro. Quindi è tutto sotto controllo. Quando l'ente emette il certificato, lo emette mica perché ha guardato i documenti, ma perché è andato a vedere la singola operazione. Ma non basta. Dopo aver fatto questo esame, questa analisi, si fa una riunione diciamo con gli analizzati e si verifica se ciò che è stato rilevato è correttamente recepito. Normalmente ne emergono delle osservazioni che devono essere puntuali. Puntuali vuol dire che fanno riferimento a un'attività, a un documento, a una norma, a uno strumento perfettamente rintracciabile

e rispetto al quale si è evidenziata una eventuale anomalia. Se non ci sono anomalie gravi viene rilasciato il certificato. Se ci sono anomalie lievi viene dato un certo tempo per metterle a posto. Se non ci sono neanche queste, qualche volta l'ente si sente di dare una raccomandazione, dicendo "guarda che però le cose si possono fare anche in modo migliore". Nel 2006 R.F.I. è stata certificata per le attività di manutenzione e circolazione con due raccomandazioni lievi, mi pare, una cosa del genere, quindi il massimo che si può ottenere. E negli audit successivi, negli audit successivi che avvengono mi sembra sei mesi dopo alcune di queste raccomandazioni... una di queste raccomandazioni era già stata recepita, adesso vado a memoria, quindi... evito di dire castronerie; comunque mi sembra che furono sistemate entrambe.

AVV. STILE - Io ho veramente finito, Presidente.

PRESIDENTE - Pubblico Ministero.

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - No, si fa il giro.

AVV. DALLA CASA - Signor Presidente, intanto per il verbale, sono arrivato.

PRESIDENTE - Avvocati Dalla Casa...

AVV. DALLA CASA - Avvocato Dalla Casa.

AVV. PEDONESE - Pedonese.

PRESIDENTE - Avvocato Marzaduri, Avvocato Pedonese.

AVV. PEDONESE - Grazie.

PRESIDENTE - Avvocato Fiorella, buongiorno. Avvocato Valignani. Ci siamo tutti? Perfetto. Prego, Pubblico Ministero.

Pubblico Ministero

P.M. AMODEO - Buongiorno, ingegnere. Mi corregga se sbaglio, lei più volte, a meno di non aver capito male... si sente?

C.T. DIFESA DE ROSA - Sì, la sento.

P.M. AMODEO - E' acceso, è acceso.

C.T. DIFESA DE ROSA - Sì, io la sento.

P.M. AMODEO - Va bene così?

PRESIDENTE - Sì, si sente.

P.M. AMODEO - Allora, sì, mi corregga se sbaglio, lei parlando dell'analisi del rischio - è stato molto sintetico sul punto - ha detto che uno degli elementi fondamentali per la valutazione del rischio è l'analisi dei dati già esistenti, l'analisi dei dati statisticamente significativi e, mi pare, se non ho capito male, ritornando sul punto, addirittura ha parlato di elaborazione o cognizione di milioni di dati che vengono valutati.

C.T. DIFESA DE ROSA - Sì.

P.M. AMODEO - E' così? Ho capito bene?

C.T. DIFESA DE ROSA - Sì.

P.M. AMODEO - Dicendo tra l'altro che la valutazione quantitativa è altrettanto, se non più importante, di quella qualitativa. E' così? Ho capito bene?

C.T. DIFESA DE ROSA - Ha capito perfettamente. E in particolare l'analisi...

P.M. AMODEO - Non sa quanto sono contento, ingegnere.

C.T. DIFESA DE ROSA - E' contento?

P.M. AMODEO - Non sa quanto sono contento. Prego.

C.T. DIFESA DE ROSA - No, volevo dirle che l'analisi qualitativa ha un suo valore in altre situazioni rispetto a quella quantitativa, cioè quando quella quantitativa non è possibile.

P.M. AMODEO - Sì.

C.T. DIFESA DE ROSA - Perché ahimè nell'innovazione c'è una dose che non è nota, quindi... Era solo, diciamo...

P.M. AMODEO - Sì.

C.T. DIFESA DE ROSA - ...integrare quanto da lei detto.

P.M. AMODEO - Okay. R.F.I. ancora nel 2010, con una norma... con una risposta i cui estremi sono LIA-16/06/2010RFI-DLE, insomma... però almeno come indicazioni degli estremi bisognerebbe essere un poco più sintetici, comunque numero finale 2655, R.F.I. ancora in questa nota diceva che nell'applicazione dei documenti relativa alla Stazione di Viareggio il responsabile della valutazione non ha rilevato, anche in virtù dell'assenza di eventi incidentali aventi analoghe dinamiche, la

presenza di criticità tali da richiedere l'adozione di azioni correttive o preventive. Quindi allora nel 2010 R.F.I. diceva "no, io di questa storia dell'incidente di Viareggio non ho contezza, non ne voglio sapere niente", mi perdoni la volgarità dell'espressione. Allora, io collego queste due cose...

C.T. DIFESA DE ROSA - No, spero che non dicesse questo, perché...

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

C.T. DIFESA DE ROSA - Perché mentiva se...

P.M. AMODEO - Ma no, no...

C.T. DIFESA DE ROSA - No, nel senso che...

P.M. AMODEO - Non in termini (sovrapposizione di voci)...

C.T. DIFESA DE ROSA - (sovrapposizione di voci)

P.M. AMODEO - Lei è molto intelligente, ha capito il senso diciamo della mia... del mio *breviter et sommatim*, diciamo. Ora, io le dico questo: lei ha parlato giustamente di esame dei dati storici quantitativi ed R.F.I. dice "no, non è mai successo niente del genere"; eppure ingegnere, solo per restare a quelli più conosciuti, prima del disastro di Viareggio sono registrati 21 incidenti nazionali e internazionali, e 39 nella banca dati di sicurezza gestita da R.F.I., per un totale complessivo quantomeno di 60, incidenti che hanno riguardato la rottura dell'assile e/o incidenti che hanno riguardato il trasporto di merci pericolose. Allora,

questo elemento di carattere storico rilevava o non rilevava nella...

C.T. DIFESA DE ROSA - E' estremamente rilevante.

P.M. AMODEO - Sicuramente rilevante.

C.T. DIFESA DE ROSA - Estremamente rilevante.

P.M. AMODEO - Va bene.

C.T. DIFESA DE ROSA - Peccato, peccato però che è fondamentale riferirlo ai fenomeni.

P.M. AMODEO - Sì...

C.T. DIFESA DE ROSA - Cioè, è come dire che oggi è piovuto. Lei mi chiederà dove, rispetto a quanti giorni, rispetto all'estensione del territorio.

P.M. AMODEO - Sì.

C.T. DIFESA DE ROSA - Allora i numeri da lei citati sembrano, sembrano a livello forse giornalistico, dei numeri rilevanti. Sono dei numeri insignificanti per agire, non consentono alcuna azione tecnicamente valida. Emotivamente sicuramente sì.

P.M. AMODEO - Almeno...

C.T. DIFESA DE ROSA - Sicuramente sì.

P.M. AMODEO - Almeno 60 dal '75 al 2008 sono insignificanti?

C.T. DIFESA DE ROSA - Mi scusi? Scusi?

P.M. AMODEO - Almeno 60 di questi incidenti dal '75, mi pare che il primo è quello di Mississauga...

C.T. DIFESA DE ROSA - Di che incidenti parla, scusi? Di quelli degli assili o degli incendi?

P.M. AMODEO - E' la stessa domanda che ho fatto prima. Cioè si tratta di incidenti che hanno visto la rottura dell'assile e/o...

C.T. DIFESA DE ROSA - Sì.

P.M. AMODEO - ...la rottura di ferrocisterne trasportanti merci pericolose.

C.T. DIFESA DE ROSA - Assolutamente...

P.M. AMODEO - Allora secondo lei sono irrilevanti. Io ne prendo atto. Volevo soltanto...

C.T. DIFESA DE ROSA - No, le dico subito che cosa fa R.F.I. R.F.I... permette che le presenti una slide, dopo le do il numero. Eccolo qua, numero 19. Nella banca dati di R.F.I. vengono rilevati sistematicamente tutti gli eventi derivanti dall'attività delle imprese ferroviarie e vengono consegnate all'agenzia e alle imprese ferroviarie. Le imprese ferroviarie ne fanno tesoro e valutano quanti questi dati le possano aiutare a migliorare la parte di loro responsabilità, che è quella di mettere sull'infrastruttura dei carri che siano affidabili. Ovviamente le imprese ferroviarie poi si avvarranno dei loro processi di manutenzione, ma questo non è la mia materia. Quindi il dato è stato sicuramente rilevato e gestito e dato a chi di dovere, ivi compresa l'agenzia.

P.M. AMODEO - Sì. Chiedo scusa, ma questo tipo di valutazione, visto che lei è consulente tecnico e quindi sicuramente è

abilitato a rispondere a questa domanda, non è un teste, è a suo giudizio conforme la prescrizione prevista dall'articolo 13 della Legge 162 del 2007, che dice che i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie, quindi in una valutazione di rischio addirittura congiunto, elaborano i propri sistemi di gestione della sicurezza...

C.T. DIFESA DE ROSA - Sì.

P.M. AMODEO - ...al fine di garantire nel sistema ferroviario, eccetera, eccetera...

C.T. DIFESA DE ROSA - Sì.

P.M. AMODEO - E poi dice "il sistema di gestione della sicurezza deve garantire il controllo di tutti i rischi connessi all'attività"...

C.T. DIFESA DE ROSA - Assolutamente.

P.M. AMODEO - ..."di gestore ed imprese, compresa manutenzione, servizi, fornitura del materiale"...

C.T. DIFESA DE ROSA - Assolutamente, assolutamente.

P.M. AMODEO - Assolutamente.

C.T. DIFESA DE ROSA - Assolutamente. E viene fatto attraverso il reciproco scambio di informazioni e l'emissione di certificati. Se noi dovessimo entrare, noi... dico chiunque di noi dovesse entrare in ciò che c'è dietro un'apparecchiatura che utilizziamo, staremmo fermi.

P.M. AMODEO - Bene.

C.T. DIFESA DE ROSA - Il principio di responsabilità si basa

proprio sull'affidamento della correttezza dell'altro, la cui correttezza è garantita dall'autorità. E' l'authority che mi dice che l'impresa ferroviaria sta facendo bene.

P.M. AMODEO - Bene.

C.T. DIFESA DE ROSA - E' l'authority che dice all'impresa ferroviaria che l'infrastruttura sta facendo bene.

P.M. AMODEO - Allora, io mi aggancio proprio alla sua ultima affermazione sull'authority, la A.N.S.F. Presidente...

C.T. DIFESA DE ROSA - Sì, scusi...

P.M. AMODEO - Sì, è il soggetto che...

C.T. DIFESA DE ROSA - L'Agenzia Nazionale per la Sicurezza.

P.M. AMODEO - Sì, non si preoccupi. E' il soggetto che riceve, diciamo così, le prescrizioni dell'articolo 13, è quello che dice "fammi andare a vedere se i sistemi di gestione della sicurezza sono adeguati oppure no". Ancora nel 2013, ma poi la situazione, diciamo così, si è miracolisticamente cambiata, mi pare due anni dopo, quindi per tutto il 2014 se non dico sciocchezze, la A.N.S.F. non ha corrisposto, non ha riconosciuto l'autorizzazione di sicurezza ad R.F.I., con parole anche di fuoco. Non so se lei conosce parte di questo contenuto. La A.N.S.F. dice nel 2013 "è proseguito l'iter relativo al rilascio dell'autorizzazione di sicurezza al gestore, nell'ambito del quale l'agenzia deve verificare il processo di adeguamento e il mancato rilascio nel corso del 2013 dell'autorizzazione definitiva è una

conseguenza del processo di adeguamento del sistema di gestione"... quindi non starò qui a leggere, ma...

PRESIDENTE - No, no, facciamo la domanda.

P.M. AMODEO - Lo dice in più parti, rinvio per una sintesi a pagina 70. Io le chiedo come mai la A.N.S.F., che doveva valutare la congruità...

C.T. DIFESA DE ROSA - La...

P.M. AMODEO - Mi faccia terminare, per cortesia.

C.T. DIFESA DE ROSA - Scusi, scusi.

P.M. AMODEO - ...che doveva valutare la congruità del sistema di gestione della sicurezza adottato da R.F.I., dice ad R.F.I. "guarda, tu ancora sei in difetto" nel 2013, quindi quattro anni dopo il disastro di Viareggio?

C.T. DIFESA DE ROSA - Eh, purtroppo lei mi fa una domanda a cui non posso rispondere, se non con una - diciamo - valutazione... va beh, perché io ho lavorato solo fino al 2007.

P.M. AMODEO - Va bene, prendiamo atto.

C.T. DIFESA DE ROSA - Però il mio giudizio è questo: avrei bisogno di vedere i documenti, perché...

P.M. AMODEO - Glieli posso far vedere, se vuole.

C.T. DIFESA DE ROSA - No, no, quello che lei mi ha letto.

P.M. AMODEO - Sì.

C.T. DIFESA DE ROSA - Perché... no, quello che lei mi ha letto mi può far vedere, ma...

P.M. AMODEO - Ah.

C.T. DIFESA DE ROSA - ...mi scusi, un'authority deve fare un'attività di audit, o di audit.

P.M. AMODEO - Sì, sì, ma li ha fatti gli audit, li ha fatti, tranquillo ingegnere.

C.T. DIFESA DE ROSA - Lo voglio sperare, perché sennò sarebbe veramente difficile. Il problema è che...

P.M. AMODEO - Lo dia per certo, ingegnere.

C.T. DIFESA DE ROSA - Lo do per certo e do per certo anche che lei l'abbia letto e me lo abbia riferito, però vorrei sapere con puntualità di quali non conformità si tratta, perché mi sembra strano, mi sembra strano che i treni continuassero a circolare.

PRESIDENTE - Quindi non è stato oggetto di un suo esame, ingegnere, questo aspetto.

C.T. DIFESA DE ROSA - Questo aspetto...

PRESIDENTE - Non ha costituito oggetto di una sua analisi.

C.T. DIFESA DE ROSA - Eh no, io...

PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci)

C.T. DIFESA DE ROSA - ...ne sono a conoscenza e mi sono fatto un'idea. Credo che l'Agenzia si riferisse alla parte alta, perché quella è l'unica modificata dal 2006 in avanti. Tutto ciò che è sotto non si tocca da decenni, quindi mi sembra veramente strano che l'Agenzia non abbia... chiaramente l'Agenzia si rifà al sistema out(?), e questo è possibile che ci sia qualche piccola defaillance, ma non ha nessuna rilevanza rispetto a

quello che è accaduto a Viareggio. L'infrastruttura a Viareggio, per tutti i documenti che io ho, non presentava nessun difetto né fisico, né di processo. Un convoglio in direzione opposta è stato fermato per tempo. Vuol dire che la circolazione era perfettamente sotto controllo. Non c'era nessun elemento dell'infrastruttura che fosse fuori regola, né la rotaia né nulla. Quindi non vedo perché ci sia questo elemento. Però purtroppo questa è un'opinione assolutamente personale, non ero incaricato di fare queste cose.

P.M. AMODEO - Sì, sì. No, la mia domanda era solo sulla conoscenza di cosa avesse concluso la A.N.S.F. per alcuni anni, peraltro, in merito all'autorizzazione di sicurezza di R.F.I. Era solo questo.

C.T. DIFESA DE ROSA - Mi rifaccio però a una sua affermazione.

P.M. AMODEO - Sì, sì, no, no...

C.T. DIFESA DE ROSA - E cioè lei ha detto che miracolisticamente la cosa poi è andata a posto.

P.M. AMODEO - Sì.

C.T. DIFESA DE ROSA - Forse... io in un'aula di Tribunale non citerei i miracoli, insomma.

P.M. AMODEO - Va bene. No, ma io sono un uomo di fede, quindi...

C.T. DIFESA DE ROSA - Va beh.

P.M. AMODEO - Con me sfonda una porta aperta. D'altra parte ci credeva Einstein, non vedo perché non debba crederci io.

C.T. DIFESA DE ROSA - Ci speriamo, però diciamo...
fortunatamente i ferrovieri no, i ferrovieri si danno da
fare per evitare che per la relazione causa/effetto...

P.M. AMODEO - Einstein, anche Newton...

C.T. DIFESA DE ROSA - Va beh, okay (sovrapposizione di
voci)...

P.M. AMODEO - Un'ultima domanda da parte mia, poi le farà il
collega.

C.T. DIFESA DE ROSA - Prego.

P.M. AMODEO - Lei ha detto "io in precedenza"... - fino al
2007 mi pare - "poi ho perso un po' la cognizione di
queste cose". Ecco, lei sa che col Decreto Legislativo,
lei l'ha detto prima, 162/2007 la A.N.S.F. prende le
funzioni di rilascio, tra l'altro, tra le varie funzioni,
dell'autorizzazione di sicurezza al gestore. Prima non
poteva farlo. Sennonché c'è un rapporto della A.N.S.F.
del 2007, e qui però le contestazioni...

C.T. DIFESA DE ROSA - Scusi, non è possibile, nel 2007...

P.M. AMODEO - Guardi, ci sta scritto qua...

C.T. DIFESA DE ROSA - "Rapporto A.N.S.F."... di che anno... di
che mese?

P.M. AMODEO - Non so l'anno in cui è stato editato,
probabilmente è stato editato nei primi mesi del 2008,
forse.

C.T. DIFESA DE ROSA - Ecco, 2008. Perfetto.

P.M. AMODEO - (sovrapposizione di voci)

C.T. DIFESA DE ROSA - No, ma... scusi, era solo perché...

P.M. AMODEO - (sovrapposizione di voci)

C.T. DIFESA DE ROSA - ...la A.N.S.F. non c'era.

P.M. AMODEO - Okay.

C.T. DIFESA DE ROSA - Era solo...

P.M. AMODEO - La ringrazio per la richiesta di precisazione.

In questo rapporto la A.N.S.F., come dire, faccio una premessa, è neonata, non ha ancora messo le mani sulle attività tipiche del 162/2007 e con riferimento questa volta non a R.F.I. ma a Trenitalia, si riporta ad una verifica fatta dal Cesifer. Prima di A.N.S.F. queste cose le faceva il Cesifer. Lei sa cosa ha scritto il Cesifer sul materiale rotabile utilizzato da Trenitalia S.p.A. per il trasporto di merci pericolose...

C.T. DIFESA DE ROSA - A memoria...

P.M. AMODEO - ...prima del 2007?

C.T. DIFESA DE ROSA - A memoria non lo ricordo, però posso immaginarlo, perché va da sé che...

P.M. AMODEO - E lei cosa immagina a proposito?

C.T. DIFESA DE ROSA - Ecco, immagino che si riferisse ai suoi processi. Ma francamente l'impresa...

P.M. AMODEO - Glielo leggo.

C.T. DIFESA DE ROSA - ...sarà stato preso in conto dall'impresa ferroviaria, non dall'infrastruttura.

AVV. MOSCARDINI - Presidente mi scusi, non perché l'ingegner De Rosa non stia rispondendo, anzi ha risposto, però la

domanda addirittura che cosa immagina forse nell'ambito della consulenza mi sembra forse...

C.T. DIFESA DE ROSA - Sembra...

AVV. MOSCARDINI - ...forse estremo.

P.M. AMODEO - L'ha detto lui "immagino".

AVV. MOSCARDINI - Cosa valuta, ma immagino non penso sia...

C.T. DIFESA DE ROSA - Sì, sì.

P.M. AMODEO - L'ha detto lui "immagino".

PRESIDENTE - L'espressione... l'espressione è stata utilizzata dal consulente.

(più voci sovrapposte)

C.T. DIFESA DE ROSA - Ha ragione. Faccio ammenda. Non immaginerò più nulla.

P.M. AMODEO - Va bene. Lei sa che Cesifer scriveva "in sintesi un'attenzione particolare va posta alle non conformità rilevate sul materiale rotabile merci per il trasporto di merci pericolose, soprattutto"...

C.T. DIFESA DE ROSA - Le ho già detto che...

P.M. AMODEO - ...relativamente ai trasporti di Trenitalia S.p.A.", che A.N.S.F. fa sua, non potendo avere altro materiale ispettivo, fa sua un'indagine del... un accertamento del Cesifer su Trenitalia, che si lamenta delle condizioni..

PRESIDENTE - Quindi la domanda è "lo sa, conosce"...?

P.M. AMODEO - Se è a conoscenza delle lamentele...

C.T. DIFESA DE ROSA - Io mi occupo...

P.M. AMODEO - ...del Cesifer...

C.T. DIFESA DE ROSA - ...mi occupo delle infrastrutture.

P.M. AMODEO - ...sul materiale rotabile utilizzato da
Trenitalia per il trasporto di merci pericolose.

PRESIDENTE - L'ha già detto.

P.M. AMODEO - E ho finito.

PRESIDENTE - L'ha già detto. No, la risposta le interessa.

P.M. AMODEO - L'ha già detto.

PRESIDENTE - La risposta le interessa.

C.T. DIFESA DE ROSA - Io mi occupo dell'infrastruttura.

P.M. AMODEO - Va bene. Io al momento non ho altro da chiedere,
Presidente.

PRESIDENTE - Va bene. Prego.

P.M. GIANNINO - Grazie. Sarò brevissimo. Partendo da questa
considerazione, ma tutto quello che lei ci ha riferito
stamattina quindi è soltanto relativo alle azioni
intraprese da R.F.I. sulla propria infrastruttura?

C.T. DIFESA DE ROSA - Non ho capito la domanda.

P.M. GIANNINO - Siccome l'ultima risposta che ha dato è stata
"io mi occupo di infrastruttura"...

C.T. DIFESA DE ROSA - Sì, ho fatto il progettista del
sistema...

P.M. GIANNINO - D'accordo.

C.T. DIFESA DE ROSA - ...di gestione della sicurezza
dell'infrastruttura e non posso fregiarmi di altre...

P.M. GIANNINO - Però...

PRESIDENTE - Solo per R.F.I.

P.M. GIANNINO - Ecco, d'accordo. Ma tutte le considerazioni che ha fatto, anche nella sua relazione, che leggeremo, e nella sua esposizione, sono limitate alla parte infrastruttura, quindi anche sistema di gestione della sicurezza relativo ai processi di R.F.I. sulla propria infrastruttura?

C.T. DIFESA DE ROSA - Sì.

P.M. GIANNINO - Perfetto. Quindi non ha analizzato nulla per quanto riguarda invece i processi di sicurezza delle imprese ferroviarie che circolano sull'infrastruttura di R.F.I.

C.T. DIFESA DE ROSA - No. No, perché proprio l'ottica era quella di separare. E tenga presente, perché può sembrare una sciocchezza, nella realtà è fondamentale mettersi in quest'ottica, perché ciò che mancava erano i sistemi di scambio. Cioè quando si crea un confine è fondamentale capire da dove si passa, i varchi. E solo così è possibile garantire la responsabilizzazione del singolo soggetto sulle proprie attività.

P.M. GIANNINO - Però lei ha citato anche la 13 del 2001 di R.F.I.

C.T. DIFESA DE ROSA - Che è una norma che dovevamo leggere, assolutamente.

P.M. GIANNINO - Quindi è di tutto rilievo, fondamentale forse, nei sistemi di gestione della sicurezza la 13 del 2001.

E' d'accordo?

C.T. DIFESA DE ROSA - Assolutamente. E' la norma di riferimento.

P.M. GIANNINO - Perfetto. Concorda con me che la 13 del 2001 impone anche ad R.F.I. di pretendere dalle imprese ferroviarie sistemi di gestione a lei comunicati in cui siano individuati anche i propri processi, i propri processi di impresa? E' o non è così?

C.T. DIFESA DE ROSA - Ammette una piccola correzione?

P.M. GIANNINO - Certo.

C.T. DIFESA DE ROSA - Non è così. No, in quel momento noi siamo nel transitorio, quindi c'è un piccolo equivoco, e capisco che ci si possa cadere. La disposizione 13 è emessa da R.F.I., ma attenzione, da quella parte di R.F.I. che con grande accuratezza è stata tenuta fuori, che poi, proprio per costruirla e consegnarla come un pacchetto all'agenzia che sarebbe arrivata. Nel frattempo però ci si doveva muovere, qualcuno questo lavoro lo doveva fare. E lo faceva Cesifer. Perché lei ha ragione, sta dentro R.F.I., ma non faceva parte del sistema di gestione della sicurezza, anche per un principio molto sano, che è questo, ed è quello che ci è stato insegnato dalla garanzia della qualità nel nucleare: che il sistema - la slide numero 8 - deve essere indipendente dal sistema di operatività dell'azienda, quindi non può essere dentro(?).

P.M. GIANNINO - Sono... sono d'accordo, però c'è l'equivoco di fondo forse nella mia domanda. Certo che il sistema di gestione di Trenitalia non lo poteva imporre a R.F.I., però R.F.I. nella 13 del 2001 dà o non dà lei stessa i requisiti ai quali le imprese dovevano attenersi?

C.T. DIFESA DE ROSA - È una bellissima domanda, però non è corretta, mi scusi, perché nella realtà lei identifica diciamo con titolo, R.F.I., un ente che non è in questo momento in questione, perché i sistemi di gestione della sicurezza sono in capo alla direzione manutenzione e alla direzione circolazione, le quali non sono enti legali e quindi fanno parte della Rete Ferroviaria Italiana.

P.M. GIANNINO - Eh. E quindi...

C.T. DIFESA DE ROSA - Eh no, quindi è la direzione tecnica che nella sua emanazione di Cesifer aveva questo compito di presidio delle imprese ferroviarie, nel transitorio.

P.M. GIANNINO - Perfetto. L'allegato 1A della 13 del 2001 ce l'ha presente?

C.T. DIFESA DE ROSA - Adesso a memoria no.

P.M. GIANNINO - No.

C.T. DIFESA DE ROSA - Però se me lo descrive può darsi... però se me lo dà è ancora meglio.

P.M. GIANNINO - Guardi, è l'allegato con cui R.F.I. indica quali sono i requisiti...

C.T. DIFESA DE ROSA - Guardi, vengo qua che così prendo l'utile e il dilettevole.

C.T. DIFESA DE ROSA - Devo...

P.M. GIANNINO - No, no, la domanda...

C.T. DIFESA DE ROSA - Devo leggere la parte gialla?

P.M. GIANNINO - No, no, quello poi glielo domanderò io.

Intanto se ricorda questo allegato 1A e se lo ha tenuto in considerazione nella sua esposizione.

C.T. DIFESA DE ROSA - Sì...

P.M. GIANNINO - Se non ne ha tenuto conto andiamo avanti.

C.T. DIFESA DE ROSA - Sì, lo vedo, ma questo comincia proprio con la prima frase: "L'impresa ferroviaria deve"...

P.M. GIANNINO - Perfetto. E chi l'ha scritto?

C.T. DIFESA DE ROSA - Glielo restituisco, perché è quello che ho già detto prima: l'ha scritto colui che ha redatto la Disposizione 13, che in quel momento...

P.M. GIANNINO - Era o non era vincolante per le imprese ferroviarie la Disposizione 13?

C.T. DIFESA DE ROSA - Per le imprese ferroviarie sì, era vincolante.

P.M. GIANNINO - Perfetto.

C.T. DIFESA DE ROSA - No, vado io perché faccio due passi. Grazie.

P.M. GIANNINO - Grazie a lei. Lei ha fatto più volte riferimento all'importanza delle manutenzioni, l'ha citata più volte la manutenzione nel corso della sua esposizione.

C.T. DIFESA DE ROSA - Per quanto riguarda R.F.I., rappresenta

più del 50 per cento degli addetti.

P.M. GIANNINO - La rilevanza della manutenzione ai fini della sicurezza deve essere tenuta in considerazione nei sistemi di gestione della sicurezza?

C.T. DIFESA DE ROSA - Assolutamente sì, perché è naturale che qualunque sistema, per quanto ben progettato, abbia un naturale decadimento, come lo abbiamo anche noi.

P.M. GIANNINO - Un'ultima domanda. Se nell'analisi quantitativa di cui si è parlato è corretto prendere in considerazione soltanto incidenti, quindi incidenti aventi la stessa dinamica, o si dovrebbe invece prendere in considerazione anche incidenti, situazioni anomale, inconvenienti e situazioni pericolose?

C.T. DIFESA DE ROSA - Sfonda una porta aperta. Va da sé che si vanno a prendere tutti i dati rilevanti di cui si è in grado di creare la connessione. Cioè, laddove le connessioni sono possibili, note, il dato è significativo.

P.M. GIANNINO - Quindi anche inconvenienti e situazioni pericolose, non solo incidenti che hanno avuto la stessa dinamica?

C.T. DIFESA DE ROSA - Assolutamente.

P.M. GIANNINO - Grazie, non ho altre domande.

C.T. DIFESA DE ROSA - Prego.

PRESIDENTE - Le Parti Civili, Avvocato Nicoletti.

Parte Civile - Avvocato Nicoletti

AVV. NICOLETTI - Sì, Presidente.

PRESIDENTE - Si alza... okay.

C.T. DIFESA DE ROSA - Arrivo... sento.

AVV. NICOLETTI - Sì, le faccio una premessa, tanto la può ascoltare in piedi. Ascolti, ingegnere, lei questa mattina ha iniziato la sua deposizione affermando che la sicurezza la fanno i ferrovieri. Poi ci ha illustrato l'iter, la genesi della predisposizione del sistema di gestione di sicurezza. Io le aggiungo che all'udienza del 14 maggio 2014 è stato ascoltato il signor Cosentino, che è il manovratore che era presente il 29 giugno del 2009 sul binario dove è successo quello che sappiamo. A precisa domanda, cioè se è a conoscenza, quando lui deve presiedere al passaggio di un treno, di cosa trasporta il treno in quel momento, lui ha risposto "non so cosa trasporta il treno". Successivamente, sempre a precisa domanda, gli è stato chiesto se è a conoscenza, se c'è un protocollo che impone determinati comportamenti al personale in caso di deragliamento e lui ha risposto "non lo so se c'è, non lo so". Ecco, la domanda è questa: come concilia, dal punto di vista tecnico, quello che ci ha raccontato questa mattina, tutte queste belle slide, con quello che ha risposto il manovratore presente sul luogo del disastro?

C.T. DIFESA DE ROSA - Grazie. Dunque, sulla prima domanda

credo che lei la risposta la conosca già: non ha nessuna rilevanza, nessuna, perché noi ci occupiamo, come infrastruttura, di evitare che qualunque treno che trasporti un umano indifeso e - diciamo - inoffensivo, oppure che porti merci pericolose. Quando passa un treno è meglio scansarsi, a prescindere da quello che succede, a prescindere da che cosa trasporta. Quindi questo va da sé. Sulla seconda domanda sono lievemente sorpreso, ma neanche tanto, perché il legislatore in caso di incidente grave prevede semplicemente una cosa: un piano di emergenza. Se lei ha mai visto un piano di emergenza, è una cosa molto semplice. Ci sono dei numeri di telefono e occorre che il datore di lavoro si attivi per dare assistenza, evacuazione e soccorso. Queste sono le tre cose che deve fare un datore di lavoro. Non può fare nient'altro. E lo prevede il legislatore.

AVV. NICOLETTI - L'ultima domanda. Ma secondo la sua esperienza, sempre dal punto di vista della sicurezza, se deraglia un treno che trasporta delle patate ci sono le stesse conseguenze se deraglia un treno che trasporta GPL?

C.T. DIFESA DE ROSA - Eh, mi sembra una domanda pleonastica.

AVV. STORTONI - Mi oppongo, signor Giudice. Presidente, mi oppongo a questa domanda.

C.T. DIFESA DE ROSA - È per noi un disastro. Per... è un...

PRESIDENTE - Sentiamo, sentiamo.

C.T. DIFESA DE ROSA - Quindi non è significativo, perché io non... io non faccio il ferroviere. Il gestore dell'infrastruttura si preoccupa di qualunque svio, qualunque sia la cosa.

AVV. NICOLETTI - Le conseguenze sono le stesse?

C.T. DIFESA DE ROSA - E' una domanda...

PRESIDENTE - Va beh, quello... quello, Avvocato (sovrapposizione di voci)...

C.T. DIFESA DE ROSA - (sovrapposizione di voci)

AVV. SCALISE - C'è opposizione, Presidente.

C.T. DIFESA DE ROSA - (sovrapposizione di voci) significativa.

PRESIDENTE - L'opposizione... l'opposizione è accolta.

AVV. NICOLETTI - Altre. Allora, chi ha altre domande? Avvocato Dalle Luche.

Parte Civile - Avvocato Dalle Luche

AVV. DALLE LUCHE - Sì. Avvocato Dalle Luche. Salve.

C.T. DIFESA DE ROSA - Non lo vedo. Ah.

AVV. DALLE LUCHE - Una prima domanda. Senta, nella sua attività lei si è occupato anche di analizzare la banca dati di sicurezza di R.F.I.? E mi riferisco soprattutto alle modalità di classificazione degli eventi. Se ha preso in considerazione, se ha esaminato...

C.T. DIFESA DE ROSA - Mi scusi, la sento molto male, non capisco tutte le parole.

AVV. DALLE LUCHE - Allora, le chiedo se nella sua attività...

C.T. DIFESA DE ROSA - Sì.

AVV. DALLE LUCHE - ...lei si è occupato di analizzare anche la banca dati di sicurezza di R.F.I., soprattutto per quanto riguarda la classificazione degli eventi, come venivano classificati gli eventi incidentati, in particolare.

C.T. DIFESA DE ROSA - Dunque, questo elemento l'ho preso in considerazione ma come elemento dato, nel senso che la banca dati di sicurezza deriva da una storia molto lunga e deriva anche dalle prassi di scambio con le altre reti europee, quindi include tutta una serie di elementi concordati e genericamente di buona pratica della rete(?). Però mi dica...

AVV. DALLE LUCHE - No, ecco, allora lei è a conoscenza se la classificazione degli eventi della banca dati suddetta fosse conforme alla direttiva 2004/49/CE? L'ha esaminata? E se lo sa...

C.T. DIFESA DE ROSA - Da questo punto di vista non so dare una risposta, non era mio elemento. Per gli aspetti... io non sono un tecnico, tenga presente, io sono un progettista di sistemi di gestione. Per tutto ciò che riguarda la componente tecnica mi faccio supportare da chi ne sa molto più di me.

AVV. DALLE LUCHE - Ecco. Se non vi fosse stata una conformità di classificazione rispetto a quanto prevede la direttiva che le ho citato prima, avrebbe avuto conseguenze sulla stesura del sistema di gestione della sicurezza?

C.T. DIFESA DE ROSA - Non capisco la domanda, perché guardi, se un dato non viene raccolto non viene raccolto e quindi non può essere utilizzato; se non è conforme alla norma, ci sarà l'agenzia che chiederà di renderlo conforme.

AVV. DALLE LUCHE - Ecco, allora...

C.T. DIFESA DE ROSA - Però non so darle altra risposta.

AVV. DALLE LUCHE - Lei è a conoscenza che - e poi lo produco, era quel documento che mi ero riservato di produrre - che nel 2001 nella direzione annuale della Direzione generale per le investigazioni ferroviarie si solleva rispetto alla banca dati della sicurezza di R.F.I. proprio questo problema, cioè di una non conformità della classificazione degli eventi a quanto prevede la normativa europea, soprattutto nell'individuazione dell'evento primario, secondario, eccetera? Se lo sa.

C.T. DIFESA DE ROSA - Non...

AVV. DALLE LUCHE - E se questo...

C.T. DIFESA DE ROSA - Non ne sono al corrente.

AVV. DALLE LUCHE - E se questo fosse vero avrebbe costituito un problema proprio rispetto al dato quantitativo di cui parlava prima come fondamentale...

AVV. SCALISE - Presidente, c'è opposizione, la domanda è ipotetica, non è assolutamente proponibile.

AVV. DALLE LUCHE - No, è una valutazione che chiedo a un consulente che ha certificato il sistema di gestione della sicurezza.

PRESIDENTE - Prego, se è in grado... ingegnere, se è in grado di dare una risposta.

C.T. DIFESA DE ROSA - No, guardi, andremmo nell'opinabile.

AVV. DALLE LUCHE - Nell'opinabile. Quindi se le dico che alla luce di questa critica è stato riclassificato quasi il 90 per cento degli eventi contenuti nella banca dati...

C.T. DIFESA DE ROSA - Mi scusi, ho perso una parte della frase.

AVV. DALLE LUCHE - Se le dico che alla luce di questa critica mossa dalla Direzione investigativa si è proceduto a una riclassificazione circa del 90 per cento degli eventi contenuti nella banca dati per la sicurezza... le ripeto la domanda, proprio perché non venivano individuati in particolar modo gli eventi primari e secondari rispetto agli incidenti... le ripeto la domanda, questo avrebbe avuto un'incidenza sulla stesura del sistema di gestione della sicurezza?

C.T. DIFESA DE ROSA - Non...

AVV. DALLE LUCHE - Se il dato quindi quantitativo fosse stato sbagliato o non classificato bene, avrebbe avuto un'incidenza positiva o negativa sulla stesura del sistema di gestione della sicurezza e sulla sua eventuale certificazione?

AVV. STILE - Scusi, Presidente, no, io volevo chiedere all'ingegner De Rosa se ha capito la domanda, perché siccome io non ho capito la domanda...

PRESIDENTE - Non l'ha capita.

AVV. STILE - No.

PRESIDENTE - Ingegnere...

AVV. STILE - Può darsi che l'abbia capita l'ingegner De Rosa.

C.T. DIFESA DE ROSA - No, provo a rifrasare quello che lei ha detto.

AVV. STILE - Troppo complicata.

PRESIDENTE - Un attimo solo, fermiamoci un attimo che il tecnico deve fare un'operazione, mentre cerchiamo di... ingegnere, intanto cerchi di...

C.T. DIFESA DE ROSA - (voce fuori microfono)

PRESIDENTE - Si riparte. L'Avvocato Stile era preoccupato del fatto che lei potesse non aver capito la domanda.

C.T. DIFESA DE ROSA - Di fatto non credo di averla capita, però provo a rifrasare e vediamo se l'ho capita. Cioè lei mi chiede se nella progettazione del sistema... è così?

AVV. DALLE LUCHE - Sì. E nella sua... e nella sua certificazione poi del sistema...

C.T. DIFESA DE ROSA - Ecco...

AVV. DALLE LUCHE - ...una banca dati della sicurezza...

C.T. DIFESA DE ROSA - Ma di che anno parliamo, scusi?

AVV. DALLE LUCHE - Di quando ha lavorato lei.

C.T. DIFESA DE ROSA - Io ho lavorato dal 2003 al 2007.

AVV. DALLE LUCHE - Eh, ma siccome la critica viene mossa da parte della Direzione investigativa nel 2001, ma rispetto a una conformità alla direttiva del 2004 dovrebbe averla

riguardata. Quindi io le chiedo: una banca dati della sicurezza di R.F.I. che non riportasse in maniera conforme a quanto prevede la direttiva comunitaria per quanto concerne la classificazione degli eventi...

C.T. DIFESA DE ROSA - No...

AVV. DALLE LUCHE - ...avrebbe inciso o non avrebbe inciso sulla stesura del sistema di gestione della sicurezza?

C.T. DIFESA DE ROSA - E' troppo generico, troppo generico, perché andiamo in una discussione... io non l'ho preso in considerazione, ma è troppo generica la domanda che mi fa.

AVV. DALLE LUCHE - Quindi lei nella certificazione del sistema di gestione della sicurezza non ha preso in considerazione se la banca dati di sicurezza di R.F.I. (sovrapposizione di voci)...

C.T. DIFESA DE ROSA - No, non ho detto questo. Questo lo sta dicendo lei. Io non ho detto questo.

AVV. STILE - (sovrapposizione di voci)

C.T. DIFESA DE ROSA - Assolutamente no.

AVV. DALLE LUCHE - Allora le rifaccio la domanda. Lei ha valutato...

C.T. DIFESA DE ROSA - Anzi, le devo dire che io ho preso in considerazione la banca dati di sicurezza, che è certificata...

AVV. DALLE LUCHE - (sovrapposizione di voci)

C.T. DIFESA DE ROSA - ...è certificata. Quindi ho preso il

certificato della banca dati di sicurezza emesso da un ente terzo e, come si addice a chi divide le responsabilità, l'ho presa (sovrapposizione di voci)...

AVV. DALLE LUCHE - Ecco. Allora lei non è che ha preso in considerazione la banca dati, ma ha preso in considerazione la certificazione.

C.T. DIFESA DE ROSA - Assolutamente.

AVV. DALLE LUCHE - Ecco.

C.T. DIFESA DE ROSA - Assolutamente.

AVV. DALLE LUCHE - Quindi non sa, non è in grado di dire se la banca dati riportasse in maniera conforme la classificazione degli eventi.

C.T. DIFESA DE ROSA - È quello che le ho detto prima.

AVV. DALLE LUCHE - Okay, okay. Senta, altre due domande veloci. Rispetto ai rischi interferenti fra impresa ferroviaria e gestore dell'infrastruttura, una domanda banale, cosa trovo nel sistema di gestione della sicurezza di R.F.I.? Cioè, il sistema di gestione della sicurezza di R.F.I. prende in considerazione la valutazione dei rischi interferenti fra impresa ferroviaria e gestore dell'infrastruttura? Mi basta un semplice sì o un no, se lo sa.

C.T. DIFESA DE ROSA - Ecco, come le dicevo prima, fra infrastruttura e imprese ferroviarie c'è uno scambio di informazioni. In questo elenco, che è alla pagina 19, lei legge gli eventi derivanti dalle attività delle imprese

ferroviarie, cioè tutto ciò che stando sull'infrastruttura il gestore dell'infrastruttura è in grado di rilevare e di trasmettere alle imprese ferroviarie.

AVV. DALLE LUCHE - Quindi...

C.T. DIFESA DE ROSA - Non può fare altro, perché c'è un'autorità che ha diritto e dovere di fare tutti i processi di monitoraggio, audit e compagnia cantante.

AVV. DALLE LUCHE - Comunque nel sistema di gestione della sicurezza di R.F.I. trovo una valutazione dei rischi interferenti, cioè dei rischi connessi all'interferenza fra impresa ferroviaria e...?

C.T. DIFESA DE ROSA - Ce l'ha sotto gli occhi.

AVV. DALLE LUCHE - Mi dica sì o no, se la trovo.

C.T. DIFESA DE ROSA - Ce l'ha sotto gli occhi.

AVV. DALLE LUCHE - Okay.

C.T. DIFESA DE ROSA - È il sistema di monitoraggio.

AVV. DALLE LUCHE - Sì. Quindi...

C.T. DIFESA DE ROSA - Il sistema di gestione della sicurezza è fatto di tante componenti. Il sistema di monitoraggio è quello che parla, perché dice che se io osservo quel fenomeno, vuol dire che lo ritengo degno di osservazione, quindi critico. Se è critico vuol dire che ha degli effetti. Se ha degli effetti vuol dire che quegli effetti rappresentano un rischio.

AVV. DALLE LUCHE - Quindi mi conferma che...

C.T. DIFESA DE ROSA - Ed è la prova palese, o patente, che noi ci occupiamo dei rischi. Non solo li valutiamo, ma li analizziamo tutti i giorni.

AVV. DALLE LUCHE - I rischi. E i rischi connessi al trasporto di merci pericolose in maniera particolare, nel sistema di gestione della sicurezza di R.F.I. o in R.F.I. come venivano valutati? Dove li trovo? Ci sono i documenti (sovrapposizione di voci)?

C.T. DIFESA DE ROSA - Credo di avere già risposto.

AVV. DALLE LUCHE - Eh, ma mi risponda.

C.T. DIFESA DE ROSA - Per un'infrastruttura la merce pericolosa è identica a un passeggero. L'unico momento in cui si prende in considerazione la merce pericolosa in quanto tale è nelle attività di carico e scarico.

AVV. DALLE LUCHE - Quindi...

C.T. DIFESA DE ROSA - Da quel momento in poi il problema è non sviare. La capisco, ma pensi a lei quando guida. Se lei porta in automobile se stesso o sua sorella o... la sua preoccupazione è di non fare un incidente, mica di...

AVV. DALLE LUCHE - Quindi comunque voi... cioè voi... R.F.I. si ferma a una valutazione ante svio. Se il treno svia non vi interessa (sovrapposizione di voci).

C.T. DIFESA DE ROSA - Assolutamente non ho detto questo, ma no, non ho assolutamente detto questo. Devo dire che mi preoccupa ancora prima.

AVV. DALLE LUCHE - E del dopo come si preoccupa R.F.I.?

C.T. DIFESA DE ROSA - Mi scusi, è una domanda non significativa.

AVV. DALLE LUCHE - No, va beh, se la mette... io vorrei capire allora...

PRESIDENTE - Qual è la domanda?

AVV. DALLE LUCHE - ...se vi è una valutazione dei rischi con specifica connessa al trasporto di merci pericolose e se il sistema di gestione della sicurezza, o i piani di investimento, o i piani annuali, mi individuano le misure - se lo sa, naturalmente - o preventive o mitigative, una volta...

C.T. DIFESA DE ROSA - Mi scusi, mi scusi, è ampiamente dimostrato che non ci sono misure mitigative. Ci sono misure di evacuazione, assistenza e soccorso, e questo accade ogni volta che c'è un disastro, che sia un'alluvione, che sia un terremoto, che sia un incendio. Mi dispiace, ma è previsto dal legislatore.

PRESIDENTE - Va bene ingegnere, va bene. Risponda in maniera chiara...

AVV. DALLE LUCHE - Va bene. Io non ho nessuna domanda e produrrei quel documento che mi ero riservato di produrre l'altra volta, che è la relazione annuale 2011 della Direzione generale per le investigazioni ferroviarie del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dove si fa riferimento a questa critica che viene mossa alla banca dati di sicurezza di R.F.I. per quanto concerne

una non conformità di classificazione degli eventi alla direttiva comunitaria.

PRESIDENTE - Su questa produzione le Parti si riservano di interloquire all'esito dell'esame della stessa. Ci sono altre domande o andiamo al riesame? Riesame, Avvocato Stile.

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - Ah, non la vedevo, Avvocato.

Difesa - Avvocato D'Apote

AVV. D'APOTE - Non pensavo che si fosse già arrivati a me. Buongiorno, ingegnere.

C.T. DIFESA DE ROSA - Buongiorno a lei.

AVV. D'APOTE - Pochissime cose. Dunque, lei ha iniziato il suo intervento tra l'altro dicendo "a valle dell'incidente di Piacenza".

C.T. DIFESA DE ROSA - E' solo un riferimento temporale.

AVV. D'APOTE - E' solo un riferimento temporale. A proposito di riferimenti temporali le risulta che a valle, cioè dopo...

PRESIDENTE - Che succede, scusi?

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - Ah. E quindi ci sono i testimoni... se sono presenti testimoni in aula devono accomodarsi. Avvocato...

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - Ah, okay. Grazie. Mi scusi.

AVV. D'APOTE - No, si figuri. Sempre rimanendo allora nella logica del riferimento temporale, le risulta che a valle dell'incidente del Pendolino di Piacenza con legge dello Stato sia stata istituita la divisione infrastruttura di Ferrovie dello Stato?

C.T. DIFESA DE ROSA - Sì.

AVV. D'APOTE - E le risulta anche che la Divisione infrastruttura è poi, diciamo, diventata l'attuale R.F.I.?

C.T. DIFESA DE ROSA - Sì.

AVV. D'APOTE - In quel periodo, che è quindi fine anni Novanta, lei ha fatto un accenno a questo, può dire di un particolare fermento, sia tecnologico sia, se vogliamo chiamarlo così, ideale, che ha determinato poi di fatto una serie di implementazioni sia tecniche che normative, diciamo?

C.T. DIFESA DE ROSA - Assolutamente.

P.M. AMODEO - Presidente, c'è opposizione. La domanda sul fermento...

C.T. DIFESA DE ROSA - Più che parlare di un fermento...

P.M. AMODEO - Un attimo. Che domanda è? Siamo in un officina chimica, in un laboratorio...?

AVV. D'APOTE - La cambio.

P.M. GIANNINO - Poi si è deposto su sistemi di gestione, non su...

AVV. D'APOTE - La cambio.

PRESIDENTE - Sì, mi pare...

P.M. GIANNINO - ...non su altro.

PRESIDENTE - Mi pare che comunque sia ammissibile la domanda.

Sentiamo la risposta, brevemente ingegnere.

C.T. DIFESA DE ROSA - Diciamo che più che un fermento ci sono evidenze di progetti molto significativi, da un punto di vista tecnologico, da un punto di vista dell'organizzazione aziendale, da un punto di vista della cultura della trasparenza. Quindi all'epoca l'ingegner Moretti, che era nell'infrastruttura, avviò dei progetti, grazie anche al supporto dell'ingegner Elia, decisamente all'avanguardia, se era questo quello che voleva dire.

AVV. D'APOTE - Era questo.

C.T. DIFESA DE ROSA - E in anticipo con tutte le reti europee. Nessuna rete europea si era mai sognata di chiedere l'intervento di un ente di certificazione esterno. Nessuna rete europea aveva sviluppato un sistema di condotta e manovra del treno. Eravamo, siamo tuttora come Ferrovie, all'avanguardia. Se era questo quello che voleva sapere.

AVV. D'APOTE - Era questo e quindi lei mi ha sottratto domande successive e io non ho altre domande, con una risposta così esauriente.

PRESIDENTE - Avvocato Moscardini.

Difesa - Avvocato Moscardini

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

La mia domanda è rapida e spero precisa. Vorrei chiederle quanto è rilevante nell'analisi del rischio la valutazione del sistema di riferimento, perché, come ricorderà, il Pubblico Ministero ha parlato di una serie di eventi partendo dal '65 e parlando di Mississauga. Quindi vorrei che rispondendo alla mia domanda...

C.T. DIFESA DE ROSA - Sì, sì.

AVV. MOSCARDINI - ...spiegasse al Tribunale quanto il sistema di riferimento incide in quella valutazione.

C.T. DIFESA DE ROSA - Assolutamente. Grazie della domanda. Posso fare riferimento a una slide, che è di una normativa europea. Diciamo che è mandatorio il riferimento a un sistema. Scusate questo scorrere che fa venire il mal di stomaco. Eccola qua. Non so se si vede, è la slide 11. Sostanzialmente quando si vuol passare da una valutazione qualitativa, durante la quale tutto è lecito, anzi, è fondamentale che si acceda a informazioni le più svariate possibili, le più lontane possibili, quando si passa a una valutazione quantitativa è gioco forza fare l'attività di definizione del perimetro del sistema, quindi che cosa è dentro e che cosa è fuori, quanto è ampio in termini di sviluppo fisico il sistema a cui ci riferiamo. Senza questo capite anche voi che il passaggio al quantitativo è quantomeno bizzarro, perché

io posso dire che è avvenuto un incidente, ma devo dire in riferimento a un numero che metto al denominatore, quindi un incidente ogni quanti... ogni quanti cicli. E la normativa aiuta - con la slide 13 - a orientarsi un po' e dice "sì, va bene, hai detto 'frequente', hai detto 'occasionale', adesso dimmi ogni quante volte rispetto al numero di cicli".

PRESIDENTE - Va bene, mi sembra che sia...

AVV. MOSCARDINI - Chiarissimo.

PRESIDENTE - ...un chiarimento rispetto a quello che ha già riferito.

C.T. DIFESA DE ROSA - Esatto.

AVV. MOSCARDINI - Quindi a conclusione ritiene che il sistema di riferimento, il quale è stato citato, quindi quello americano rispetto all'incidente di Mississauga, possa essere preso a riferimento?

C.T. DIFESA DE ROSA - Assolutamente no in una valutazione quantitativa, sia per motivi tecnologici, sia perché bisognerebbe poi distribuire le iniziative sull'intero sistema, mentre noi ci possiamo occupare tutt'al più del sistema italiano e del sistema europeo.

AVV. MOSCARDINI - (voce fuori microfono)

PRESIDENTE - Avvocato Stile.

AVV. STILE - No, non ho domande per il riesame.

PRESIDENTE - Bene. Ingegnere, si può accomodare.

C.T. DIFESA DE ROSA - Grazie mille.

PRESIDENTE - Produciamo...

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - Sì. Acquisiamo l'elaborato con le slide. Chi è il teste che è arrivato? Carganico, Carganico. Allora, acquisito l'elaborato sospendiamo cinque minuti esatti per un caffè e riprendiamo con Carganico.

(Viene sospeso il procedimento alle ore 12:02).

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

PRESIDENTE - Buonasera. Questa è la produzione dell'Avvocato... lasciamola qui che facciamo interloquire le parti. Ma ci serve l'Avvocato Stile.

Viene introdotto in aula il Teste

DEPOSIZIONE DEL TESTE - CARGANICO CARLO

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

PRESIDENTE - Allora, intanto buongiorno.

TESTE CARGANICO - Buongiorno.

PRESIDENTE - Allora, lei come si chiama?

TESTE CARGANICO - Carganico Carlo.

PRESIDENTE - Nato?

TESTE CARGANICO - A Milano, il 18/03/'52.

PRESIDENTE - E dove abita, ingegnere?

TESTE CARGANICO - Abito a Roma, in via Nomentana 233.

PRESIDENTE - Allora, l'Avvocato Stile è qui. Lei è un teste appunto della difesa Elia e l'Avvocato Stile comincerà a formularle alcune domande.

Difesa - Avvocato Stile

AVV. STILE - Grazie. Buongiorno, ingegnere.

TESTE CARGANICO - Buongiorno.

AVV. STILE - Senta ingegnere, lei può dirci di che cosa si occupa, innanzitutto?

TESTE CARGANICO - Io sono presidente e amministratore delegato della società Italcertifer S.p.A., una società che sviluppa attività di certificazione nell'ambito ferroviario.

AVV. STILE - Che tipo di competenze ha maturato prima di diventare presidente di questa società?

TESTE CARGANICO - Io mi sono laureato al Politecnico di Milano nel 1977. Ho lavorato per sedici anni nell'area milanese e nell'area genovese, dove ho fatto fundamentalmente attività di progettazione nel settore elettronico, sia su componenti facili tipo una stampante ad aghi, quando lavoravo nel settore dell'informatica, poi per la progettazione di presse idrauliche da 600 a 7.000 tonnellate; poi mi sono occupato di sistemi di automazione e di sicurezza, quando c'era ancora l'attività per lo sviluppo delle centrali nucleari, quindi logiche (parola incomprensibile) per la

centrale... proprio per gli elementi combustibili di Caorso. Poi, chiusa la vicenda del nucleare, mi sono occupato di sistemi di automazione per il controllo di processi in tanti settori, tra cui il minerario, (parola incomprensibile), le centrali di produzione di energia e le piattaforme offshore che allora cominciavano a nascere nel settore... nei mari del Nord. Successivamente nel '93 ho cominciato la mia carriera nel gruppo Ferrovie dello Stato e ho svolto diverse attività, tra cui relative alla omologazione di componenti ferroviari di sicurezza e anche attività di progettazione, perché ho trascorso due anni a Bruxelles per sviluppare il sistema dell'Alta Velocità, quello che oggi è utilizzato su tutta la rete italiana e che è diventato uno standard a livello mondiale, non solo in Europa, ma nel resto del mondo. Quindi le mie competenze, il mio background ovviamente è quello di un ingegnere elettronico con capacità di progettazione hardware e software, ma poi via via ho sviluppato tutte le tecniche prevalentemente nel settore della progettazione di sicurezza.

PRESIDENTE - Benissimo.

AVV. STILE - Ingegnere, vuole spiegare sinteticamente che cosa è Italcertifer?

TESTE CARGANICO - Italcertifer...

AVV. STILE - E che cosa fa, ovviamente.

TESTE CARGANICO - Italcertifer è un organismo notificato. Noi

sappiamo che...

AVV. STILE - Un organismo...?

TESTE CARGANICO - Notificato.

AVV. STILE - Sì.

TESTE CARGANICO - Dall'inglese *notified body*. Tutto il nostro vivere civile è normato a livello europeo da delle specifiche tecniche e in Europa ci sono - pensate che Italcertifer è il numero 1960 - più di tremila organismi notificati. Ciascuno di essi opera nel suo settore di competenza, c'è chi certifica la sicurezza delle imbarcazioni della nautica da diporto, chi certifica gli ascensori, chi le macchine utensili, il medicale, tutto il nostro vivere civile è normato e a livello europeo è stato reso obbligatorio - e recentemente anche per il settore ferroviario - la certificazione svolta da un soggetto di parte terza. C'è un sito dove ci sono tutti gli organismi notificati, uno può identificare a partire dal nome dell'ente e vedere per quali oggetti lui è abilitato a certificare, oppure partendo dal componente che si vuole certificare si vedono tutti gli organismi notificati che sono stati ritenuti idonei a certificare. Quindi Italcertifer è diventata nel 2007 organismo notificato per certificare componenti e sottosistemi di tutto il sistema ferroviario, sia infrastruttura, sia materiale rotabile, sia convenzionale, sia Alta Velocità. In quanto tale abbiamo cominciato, a differenza di altri

organismi notificati che nel mondo operano, alcuni anche da più di un secolo, il R.I.Na. per esempio, Registro Navale Italiano, opera da centocinquant'anni, l'SGS svizzero opera dal 1880, i TUF tedeschi - Nord, Sud, Rheinland - operano da decine e decine di anni. Noi siamo giovani. Siamo, rispetto agli altri che sono trasversali, tra virgolette, che si occupano di tutti i settori del nostro vivere civile, Italcertifer è focalizzata sul settore ferroviario.

AVV. STILE - Senta, scusi ingegnere, volevo sapere: ci sono rapporti di controllo, non so, di riconoscimento con il Ministero dei Trasporti e la A.N.S.F.?

TESTE CARGANICO - Certo, perché uno che... diciamo, un soggetto, che potrebbe anche essere privato, che decide di entrare nel settore della certificazione, può farlo ma deve essere riconosciuto. Infatti organismo notificato vuol dire riconosciuto. Nel nostro caso noi siamo stati riconosciuti dal Ministero dei Trasporti nel 2007, poi siamo stati riconosciuti, quando è nata, dall'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie, dall'A.N.S.F., e in più siamo stati riconosciuti da Accredia, che è l'Ente di accreditamento unico italiano ad operare...

AVV. STILE - Accredia.

TESTE CARGANICO - ...ad operare in questo... secondo le norme 17020 o quella dei laboratori 17025. Quindi in questo senso uno per certificare non è che decide "da oggi lo

faccio", deve fare tutto un iter, essere riconosciuto, e questo riconoscimento fondamentalmente consiste nel vedere che il soggetto che si propone ha innanzitutto anche una certa capacità finanziaria, ma ha un'organizzazione, con identificazione di ruoli e responsabilità ben precisi, che ha gli *skills*, quindi che ha il know-how, i tecnici, con anni di esperienza, non basta avere tre anni. Per esempio il direttore tecnico deve avere più di dieci anni di esperienza. Quindi, diciamo, tutto quanto, questi requisiti sono normati a livello europeo e quindi il Ministero dei Trasporti nel riconoscerci ha seguito esattamente questo elenco di requisiti prima di darci l'autorizzazione, che è durata parecchio tempo, non mesi, addirittura anni, anche nel nostro caso. Ovviamente uno dei requisiti è anche il riconoscimento dell'indipendenza e terzietà, che è il fattore cardine del soggetto di certificazione.

AVV. STILE - Ingegnere, mi spiega... vuole spiegare un po' sinteticamente che cosa sono le certificazioni e che tipo di verifica è a monte della certificazione?

TESTE CARGANICO - In parole semplicissime, certificare un soggetto... un componente, un sistema, significa avere ben chiari quelli che sono i requisiti. Di solito questi requisiti sono normati da qualcun altro. Poi dopo... perché ci sono delle procedure. Il certificatore fondamentalmente, utilizzando delle procedure, verifica

che il requisito è conforme, oppure dichiara che non è conforme. Alla fin fine tutto si traduce in un dossier, dove viene precisato tutto quello che è stato osservato, controllato, guardato, e poi viene sintetizzato in un certificato. Nel caso dei certificati, i certificati hanno una forma, intesa come... non solo data di emissione, ma numerazione, contenuto, eccetera, che è identificato a livello europeo. A livello europeo è stato scritto come devono essere prodotti i certificati e quale deve essere il loro contenuto. Quindi l'attività di certificazione consiste, nel settore ferroviario, quello del quale Italcertifer si occupa, fondamentalmente in primis di un'analisi documentale, quindi si va a guardare i documenti. Tenete presente che l'oggetto può essere... il soggetto che richiede la certificazione può essere un gestore infrastruttura, un'impresa di trasporto, oppure può essere un fornitore di componenti, può anche essere un fornitore che vende un segnale, che vende una traversa. Allora noi abbiamo una notevole varietà di soggetti, quindi procediamo con l'analisi documentale, poi facciamo molto spesso delle prove in laboratorio, laboratori che devono anch'essi essere accreditati da Accredia e quindi rispondere a certe ben precise norme di funzionamento, e poi successivamente facciamo degli audit in campo. Ovviamente sono degli audit che non vanno a coprire il cento per cento di tutto quello che si... si

fa a campionamento, a insindacabile giudizio del certificatore. Quindi posso anche fare un esempio: quando si fa a fare il test di un sistema nuovo messo in servizio che magari deve operare sull'Alta Velocità, si vanno a fare quelli che vengono chiamati 'scenari di prova', dove col movimento di un treno avanti e indietro per tutta la notte si riescono a fare frenature di emergenza, si riescono a provare i rallentamenti, gli instradamenti e tutto quanto, e a seguito di alcune giornate di prova noi siamo in grado di dire: visto i documenti, visto le prove che abbiamo fatto in laboratorio e visto quello che abbiamo visto sul campo, noi siamo in grado di emettere i nostri rapporti, che spesso contengono anche delle non conformità, di solito non gravi, ma delle... Il nostro mestiere oltretutto ci impone di evitare qualsiasi forma di consulenza. Noi non possiamo mai suggerire a chi ci chiede la certificazione "non fare così, ma fai così". Questo ci è proibito dalle regole internazionali di accreditamento. Noi dobbiamo solo emettere delle non conformità e diciamo che il soggetto che ci ha richiesto il nostro servizio usa le non conformità per migliorare il suo processo, perché poi è sempre... non capita mai che alla prima volta si possa dare un giudizio positivo; ci si avvicina con - tra virgolette - una, due, tre... chiamiamole così, passate dell'iter, perché ci sono spesso delle non conformità che

poi devono essere risolte da chi ci ha chiesto la certificazione. Quindi il soggetto che ci richiede la certificazione ha anche un soggetto, perché un soggetto che non è coinvolto nella progettazione, che non è coinvolto nel *procurement*, cioè nell'acquisto, che non è coinvolto nella realizzazione, è un soggetto di parte terza indipendente che gli fa una fotografia e gli dice cosa va bene, cosa va meno bene o cosa va assolutamente male, e quindi lui utilizza questi risultati con un processo che strategicamente lo porta a migliorare.

AVV. STILE - Grazie, ingegnere. Ancora volevo chiederle questo: lei ci sa dire se il sistema di gestione della sicurezza di R.F.I. era certificato e da quando?

TESTE CARGANICO - Sono a conoscenza che è stato certificato prima del riconoscimento della notifica a Italcertifer. So che è stato certificato dal TUF di Monaco di Baviera, che è un soggetto che io conosco molto bene perché in passato l'avevo anche utilizzato quando non ero organismo notificato, e poi so che è stato anche certificato dall'SGS. Sono due istituti di fama - tra virgolette - internazionale e che so che hanno fatto questa... svolto questa attività di certificazione. Ho visto in modo particolare un articolo del responsabile tecnico del TUF che ha descritto...

PRESIDENTE - Il TUF da quando... mi pare che la domanda fosse da quando, anche? Si ricorda da quando era certificato?

TESTE CARGANICO - Il TUF da quanto è un organismo...?

PRESIDENTE - No, no, no.

AVV. STILE - No, no, no. Quando è stata certificata R.F.I. dal TUF?

TESTE CARGANICO - Eh, da una decina di anni, dal 2003... fra il 2003 e il 2006, per quanto è a mia conoscenza.

AVV. STILE - Va bene. Io non ho altre domande, Presidente.

PRESIDENTE - I Pubblici Ministeri?

Pubblico Ministero

P.M. AMODEO - No, io no.

P.M. GIANNINO - Una soltanto. La società di cui lei è amministratore delegato, se non sbaglio, a quale gruppo appartiene?

TESTE CARGANICO - Appartiene al gruppo Ferrovie dello... è controllata al 55 per cento dal gruppo Ferrovie dello Stato; poi vi sono quattro soci con quote paritarie, 8,33 per cento cadauna.

P.M. GIANNINO - Quindi...

TESTE CARGANICO - Vi sono quattro università, che sono il Politecnico di Milano, l'Università di Firenze, l'Università di Pisa e il Federico II di Napoli; e poi c'è la Regione Toscana che ha acquisito un anno fa l'11 per cento e rotti della compagine azionaria.

P.M. GIANNINO - Il proprietario di maggioranza quindi è la FS Holding, Ferrovie dello Stato S.p.A. o un'altra società

del gruppo F.S.?

TESTE CARGANICO - E' la F.S. HD, la Holding detiene il 55 per cento.

P.M. GIANNINO - Grazie.

PRESIDENTE - Le Parti Civili hanno domande? Avvocati? Abbiamo finito, Avvocato Stile?

AVV. STILE - Sì Presidente, finito.

PRESIDENTE - Grazie ingegnere.

TESTE CARGANICO - Grazie a voi.

PRESIDENTE - Buonasera.

QUESTIONI ISTRUTTORIE

PRESIDENTE - Avvocato Stile, chi è presente?

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - Abbiamo Fiorani e Pozzi. Il più breve chi è?

AVV. STILE - Penso Fiorani. Ma tutti e due saranno non particolarmente lunghi. Fiorani forse.

PRESIDENTE - Anche perché Pozzi in parte dovrebbe deporre su aspetti, passaggi di competenze di A.N.S.F. di cui abbiamo parlato abbondantemente nel corso delle udienze scorse, no?

AVV. STILE - Sì.

PRESIDENTE - Con la professoressa Torchia, che ci ha tenuto...

AVV. STILE - Sì, esattamente. Comunque è un completamento. Se possiamo sentire la dottoressa Fiorani.

PRESIDENTE - La dottoressa Fiorani.

AVV. STILE - Se c'è. L'abbiamo sollecitata. C'è?

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - Ufficiale Giudiziario, vediamo se c'è la dottoressa Fiorani o il dottor Pozzi.

AVV. GALTIERI - Mi scusi, signor Presidente...

AVV. STILE - (voce fuori microfono)

PRESIDENTE - Avvocato Galtieri.

AVV. GALTIERI - Mi scusi, signor Presidente, volevo soltanto dire che sono costretta ad allontanarmi e lascio in mia sostituzione il collega Dalle Luche Gabriele.

PRESIDENTE - Dalle Luche. Va bene. L'Avvocato Carloni intanto è arrivato. Non c'è nessuno.

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - Avvocato Stile, non c'è nessuno.

AVV. STILE - Mi dicono che sono in arrivo o in prossimità, forse avranno considerato una mezz'ora in più, però...

PRESIDENTE - Ecco, allora approfittiamo sulla richiesta di produzione dell'Avvocato Dalle Luche, Relazione annuale 2011. Avvocato Sgubbi, lei voleva interloquire? Avvocato Moscardini.

AVV. MOSCARDINI - Sì, in sostituzione dell'Avvocato Sgubbi.

PRESIDENTE - (voce fuori microfono)

AVV. MOSCARDINI - Seramente sarebbe un onore. No, non c'è alcun motivo formale per l'opposizione e nel merito sarà poi valutato.

PRESIDENTE - Allora, il Tribunale, nulla opponendo le Parti,

acquisisce la Relazione annuale 2011 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Direzione generale investigazioni ferroviarie, su richiesta dell'Avvocato Gabriele dalle Luche. Grazie.

AVV. STILE - Presidente, saranno qui tra cinque minuti.

PRESIDENTE - Saranno qui tra cinque minuti entrambi. Se riuscissimo a sentirli tutti e due prima della pausa sarebbe l'ideale. Allora...

AVV. STILE - Va beh, nel senso prima della pausa, evitando la pausa.

PRESIDENTE - Approfittiamo per vedere quindi il 13, Frediani e Binante, giusto Avvocato...?

AVV. RAFFAELLI - Sì, sono nostri, nostri inteso difese tedesche...

PRESIDENTE - Tedeschi.

AVV. RAFFAELLI - ...e austriache. Il professor Frediani e l'ingegner Binante saranno regolarmente presenti.

PRESIDENTE - Quindi, poi... Binante, tedeschi... sì, e Frediani, due consulenti. Assile... assile, propagazione della cricca, velocità... sono abbastanza simili le circostanze, se non... Avvocato Raffaelli.

AVV. RAFFAELLI - Parleranno insieme, renderanno consulenza insieme.

PRESIDENTE - Ah. Va bene. Sarà una cosa lunga oppure possiamo inserire qualche altra cosa?

AVV. RAFFAELLI - Presidente, credo che nel suo programma sia

già previsto che loro rendano le loro consulenze tra il 13 e l'udienza che viene due settimane dopo, il 27...

PRESIDENTE - Il 27.

AVV. RAFFAELLI - ...e il 27, e riteniamo che riempiranno abbondantemente queste due udienze.

PRESIDENTE - Mah, mah... sulla velocità di propagazione della cricca quindici ore, sedici ore?

AVV. RAFFAELLI - Presidente...

P.M. GIANNINO - In tempo reale.

AVV. RAFFAELLI - ...la rassicuro sulla circostanza che prenderanno sicuramente due udienze e a seconda dei controesami potrebbero... saranno due udienze assolutamente piene.

PRESIDENTE - Mah, io... vediamo se poi riusciamo a fare tutto in una. Allora, intanto c'è la professoressa Fiorani.

AVV. STILE - E' arrivata la dottoressa Fiorani.

PRESIDENTE - La dottoressa Fiorani.

AVV. STILE - Più rapidamente del previsto.

PRESIDENTE - Avvocato Raffaelli, se ne riparla di questa cosa. Mi sembra tanto due udienze.

AVV. RAFFAELLI - Eh?

PRESIDENTE - Mi sembra tanto. Dottoressa Fiorani, buonasera, buonasera.

AVV. RAFFAELLI(?) - Perché le sembra tanto, Presidente?

PRESIDENTE - Due udienze intere?

AVV. RAFFAELLI(?) - Cosa la spinge a pensare che è tanto?

PRESIDENTE - Due udienze intere.

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - No, due udienze intere sulla velocità di propagazione della cricca.

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - Insomma, però...

Viene introdotta in aula la Teste

DEPOSIZIONE DEL TESTE - FIORANI VERA

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

PRESIDENTE - Buonasera.

TESTE FIORANI - Buonasera.

PRESIDENTE - Allora, dottoressa, lei si chiama Vera Fiorani ed è nata?

TESTE FIORANI - Sono nata a Roma il 29 luglio del 1964.

PRESIDENTE - E dove abita, dottoressa?

TESTE FIORANI - Abito a Roma, in Via Nimorense 93.

PRESIDENTE - Bene. Allora, lei è una testimone, ci sono vari difensori che hanno chiesto il suo esame. Allora, l'Avvocato Stile.

Difesa - Avvocato Stile

AVV. STILE - Grazie, Presidente. Siccome c'è anche il dottor Pozzi, possiamo forse farlo...

PRESIDENTE - Il dottor Pozzi?

AVV. STILE - Lo facciamo...

(più voci fuori microfono)

AVV. STILE - Può aspettare fuori oppure...

PRESIDENTE - Allora, Avvocato Stile, prego.

AVV. STILE - Grazie. Dottoressa, buongiorno. Può dire innanzitutto quali attività svolge e quali funzioni ricopre attualmente?

TESTE FIORANI - Io sono la responsabile della struttura di amministrazione, finanze e controllo della società Rete Ferroviaria. Ricopro questo incarico dal 2008 e dal 1998 ero comunque nella Divisione infrastruttura poi divenuta Rete Ferroviaria, occupandomi precedentemente di attività di budget, controllo degli investimenti e del finanziamento degli stessi.

AVV. STILE - Insomma, lei ha i cordoni della borsa delle Ferrovie.

TESTE FIORANI - Sì... no, no delle Ferrovie, di Rete Ferroviaria.

AVV. STILE - Di Rete Ferroviaria Italiana.

TESTE FIORANI - Però, diciamo, sono cordoni piuttosto pesanti, sì.

AVV. STILE - Va bene. Senta, come è finanziata R.F.I.?

TESTE FIORANI - Dunque, la società, come sapete, è intestataria di un atto di concessione di gestione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, di propagazione del Ministero delle Infrastrutture e dei

Trasporti. L'ultimo atto, l'atto di concessione vigente, è dell'anno 2000 e ancorché Rete Ferroviaria giuridicamente sia nata a giugno 2001 era già un contratto che ne prevedeva l'esistenza. Quindi già era strutturato per regolare diciamo le attività della sola infrastruttura ferroviaria. In forza di questo atto di concessione i rapporti... diciamo, nell'atto di concessione, che ripeto, è un atto di gestione, di concessione di gestione dell'infrastruttura, sono anche però previsti compiti di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, quindi in forza di questo gli atti con i quali viene regolata nel dettaglio l'insieme degli obblighi che deve avere il gestore in materia di investimenti è il contratto di programma. Il contratto di programma è un atto previsto dalla legge ed è l'atto con il quale lo Stato declina, e il gestore evidentemente (parole incomprensibili) accetta tutto il meccanismo di attuazione dei propri obblighi concessori, tutto il programma degli investimenti che devono essere realizzati per mantenere, in prima battuta, l'infrastruttura ferroviaria, e svilupparla, quindi migliorarla, aumentarne la capacità, aumentare la quantità di linee sulle quali è possibile svolgere servizio ferroviario. Il contratto di programma 2001-2005 è il primo che viene sottoscritto da Rete Ferroviaria nella sua nuova funzione di gestore dell'infrastruttura ferroviaria, giuridica, di

gestore dell'infrastruttura ferroviaria. Il precedente contratto di programma, che era un contratto di programma '94-2000, prorogato poi fino all'entrata in funzione del nuovo, era un contratto che regolava i rapporti finanziari con lo Stato di tutto il gruppo Ferrovie, dunque in quel contratto erano indicati anche i finanziamenti, gli obblighi e i finanziamenti di servizio di trasporto e gli obblighi e i finanziamenti per il materiale rotabile. Dal 2001, con il nuovo contratto invece si regolano unicamente le attività che riguardano il gestore e quindi che riguardano l'infrastruttura ferroviaria. Questo contratto, che diciamo è fondante e cambia anche in maniera piuttosto sostanziale il modo di rapportarsi con lo Stato, è un contratto che, diciamo, possiamo concettualmente dividere in due grandi diciamo aree: un'area che doverosamente teneva conto di quegli investimenti infrastrutturali che al momento della stipula del contratto erano ancora in corso.

AVV. STILE - Quindi, chiedo scusa...

TESTE FIORANI - Sì.

AVV. STILE - Per il completamento delle opere in corso?

TESTE FIORANI - Per il completamento di una serie di interventi infrastrutturali, prevalentemente di sviluppo, che erano in corso al momento in cui si stipulava il contratto e che quindi provenivano dal precedente contratto solo in ambito infrastrutturale e che non erano

ancora stati completati. Quindi era necessario regolarne, nei rapporti con lo Stato... regolarli nei rapporti con lo Stato. E da un'altra diciamo area del contratto, che invece identificava i nuovi interventi che quel contratto lanciava. Parliamo di un contratto, per capirci, di un valore di investimenti regolari di circa... poco meno di centonovanta miliardi di euro, quindi la dimensione del portafoglio che veniva regolata con questo contratto era gigantesca. Questo primo contratto aveva un'impostazione, dal punto di vista finanziario, un'impostazione che poi nel tempo di è evoluta, con il successivo contratto... si è evoluta... si è modificata ed era un'impostazione secondo la quale venivano identificati sia gli investimenti in corso sia, come abbiamo detto, i nuovi investimenti da avviare, facendo riferimento a un piano di lungo periodo dei fabbisogni necessari per realizzare questi investimenti. Annualmente lo Stato, con le leggi finanziarie, a quel tempo così si chiamavano, oggi sono diventate leggi di stabilità, con le leggi finanziarie annuali stanziava risorse finanziarie per avviare in realizzazione una parte degli investimenti regolati dal contratto che avevano bisogno di coperture finanziarie. Questo significa che c'era una programmazione delle cose da fare nel lungo periodo che lo Stato poi, attraverso i suoi strumenti di finanza diciamo ordinaria, procedeva a coprire e quindi poi conseguentemente la società avviava

i processi realizzativi. L'impostazione di questo contratto nel successivo, che è quello del 2007-2011, quindi diciamo il 2001-2005... come vedete i contratti hanno sempre una valenza pluriennale, quindi diciamo la legge veramente dice che devono avere una durata di cinque anni e quindi, diciamo, in questo senso sono sempre stati stipulati. Quindi il successivo, a parte un anno di proroga del contratto 2001-2005, che è stato prorogato per un anno per il 2006, il successivo è del 2007-2011 e alcuni elementi dell'impostazione di questo contratto vengono modificati. In particolare le aree del contratto concettualmente rimangono sempre sostanzialmente due, ma con una filosofia completamente diversa, e cioè c'è un'area del contratto che identifica i progetti che hanno copertura finanziaria integrale e sulle quali quindi la società ha già copertura finanziaria integrale e sulle quali quindi la società è chiamata a operare in maniera, come dire, continua; e un'area del contratto, cosiddetta programmatica, che è quella sulla base della quale lo Stato da una parte... lo Stato diciamo programma i propri stanziamenti nelle leggi di finanziamento e che mano a mano finanzia... e che quindi questa area del contratto è un'area del contratto programmatica, perché non essendoci risorse finanziarie disponibili per eseguire le attività non è possibile lavorare su questi investimenti.

AVV. STILE - La interrompo, scusi. Ma c'è una contrattazione?

TESTE FIORANI - Allora...

AVV. STILE - (Sovrapposizione di voci) c'è una contrattazione, una trattativa, cioè la proposta, le proposte da chi vengono?

TESTE FIORANI - Sì. Diciamo che, sì, c'è una... diciamo, e questo, i due contratti tutti e due hanno abbastanza strutturato questo pezzo del percorso, e quindi c'è sempre una proposta che parte dal gestore dell'infrastruttura, proposta che, diciamo, dà conto dell'andamento e delle eventuali esigenze sui progetti in corso, e dà... diciamo, esegue una valutazione e una quindi richiesta, rappresentazione dei fabbisogni per gli investimenti nuovi. Questa proposta iniziale poi, diciamo, è oggetto di un confronto molto serrato istruttorio, dal punto di vista del contenuto dei progetti, quindi degli oggetti di investimento, dei filoni di oggetti di investimento, col Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che è il nostro concedente ed è il Ministero istruttore sulla materia. Poi c'è anche un ruolo del Ministero dell'Economia e Finanze, ma è più legato ai temi delle coperture finanziarie. Dal punto di vista del contenuto della proposta infrastrutturale l'interlocutore è il Ministero delle Infrastrutture, che non solo quindi legge, discute, controbatte, o diciamo valuta la proposta che è stata

fatta, ma naturalmente ne verifica anche la coerenza con, diciamo, gli strumenti di programmazione nazionale ed europea di programmazione del Piano generale dei trasporti, ad esempio, piuttosto che i piani di sviluppo dell'Unione Europea e i libri bianchi... insomma, i vari diciamo strumenti di programmazione. Quindi ovviamente il nostro piano di sviluppo deve risultare coerente con l'insieme degli strumenti della programmazione nazionale ed europea. Questa interlocuzione, anche questo diciamo nel tempo ha avuto diverse fasi, ma è sicuramente stata estremamente tesa, è sempre molto diciamo tesa. Vi devo dire che si fatica diciamo a...

AVV. STILE - Cioè, non è che...

TESTE FIORANI - No, no, non è assolutamente pacifica.

AVV. STILE - ...c'è una richiesta...

TESTE FIORANI - Nella maniera più assoluta.

AVV. STILE - ...e un'accettazione?

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

AVV. STILE - In che consisteva la contrattazione? Nel senso che R.F.I. naturalmente esporrà dei programmi (sovrapposizione di voci)...

TESTE FIORANI - Sì, espone nel dettaglio, sì, i programmi e i progetti, diciamo, per cui ritiene di avere...

AVV. STILE - Progetti (sovrapposizione di voci)...

TESTE FIORANI - ...necessità finanziarie. Naturalmente la società tende diciamo a proporre e a tutelare in prima

battuta le richieste che riguardano gli elementi che ritiene cardine nel funzionamento dell'azienda, che sono sempre la manutenzione straordinaria, che per noi è sicurezza, gli interventi di sicurezza, gli interventi di efficientamento...

AVV. STILE - Quindi la sicurezza...

TESTE FIORANI - ...quindi gli interventi che toccano più la componente industriale dell'azienda.

AVV. STILE - Allora...

TESTE FIORANI - Sì...

AVV. STILE - ...manutenzione e sicurezza, che poi penso vadano abbastanza insieme...

TESTE FIORANI - Sì, per noi sono, diciamo, sostanzialmente sinonimi, cioè...

AVV. STILE - ...costituiscono una priorità nelle richieste di R.F.I.?

TESTE FIORANI - Assolutamente sì, assolutamente sì. Nel contratto di programma 2001-2005 veniva proprio diciamo esposto, con una metodologia anche tecnico-scientifica, l'insieme dei fabbisogni sulla base di una lista di priorità, che venivano fatte con dei pesi e quindi tutti i progetti venivano pesati e venivano esposti in termini di priorità. Fuori priorità, perché rappresentava una priorità zero, c'è sempre stata la manutenzione straordinaria alla sicurezza, che non erano neanche prioritarizzabili, nel senso che era assolutamente

necessario che queste... erano un presupposto per il funzionamento dell'azienda. D'altra parte erano, diciamo, il presupposto perché le linee potessero circolare... diciamo, i treni potessero circolare sulle linee in condizioni di sicurezza e utilizzando al meglio l'infrastruttura ferroviaria, che evidentemente, essendo una risorsa scarsa, deve essere diciamo utilizzata in tutti i suoi elementi e al meglio. Di questa diciamo contrattazione se ne trova traccia nei documenti, perché il contratto di programma dopo questa prima fase istruttoria veniva sottoposto, viene sottoposto tuttora, all'approvazione del CIPE, del Comitato della programmazione economica, il quale con delibera prende atto e normalmente, e soprattutto nella prima fase, riempie di prescrizioni, cioè diciamo fa una presa d'atto e fa molte prescrizioni, quindi ci impone, rispetto a una proposta originale, che quindi è già il frutto di una discussione, di una negoziazione sulla quale non sempre si trova diciamo necessariamente, come dire, la quadra, con il Ministero delle Infrastrutture, ma poi il CIPE... quasi mai abbiamo approvazioni, come diciamo noi, *clean*, pulite, ci sono sempre delle prescrizioni, delle volte anche piuttosto importanti, delle quali evidentemente non può che...

AVV. STILE - Chiedo scusa se la interrompo anche questa volta.

TESTE FIORANI - Sì. Sì, sì, prego.

AVV. STILE - Ovviamente lei sa che cosa sono le gronde.

TESTE FIORANI - Sì, sì.

AVV. STILE - Cosa di cui io non sapevo niente...

TESTE FIORANI - Sì.

AVV. STILE - ...e invece adesso lo sappiamo un po' tutti quanti. C'è stata una richiesta di finanziamento per le gronde nell'ambito di questi...

TESTE FIORANI - Allora...

AVV. STILE - ...di queste contrattazioni, di questi programmi? Che fine hanno fatto?

TESTE FIORANI - Sì, sì, ci sono state, come no, faceva parte del programma degli, del contratto di programma sicuramente... 2007-2011 sicuramente, sia la gronda di Milano, sia la gronda di Roma. E per la gronda di Milano poi c'erano degli interventi infrastrutturali che (sovrapposizione di voci)...

AVV. STILE - Che sarebbero dei passanti, no?

TESTE FIORANI - ...la Bergamo-Seregno, che si considera una gronda. Prego?

AVV. STILE - Sostanzialmente sono... io questo termine "gronda" non l'ho mai...

TESTE FIORANI - Ma la gronda sono delle...

AVV. STILE - Dei passanti, in sostanza.

TESTE FIORANI - ...diciamo soluzioni alternative... diciamo delle soluzioni infrastrutturali che consentono diciamo di far circolare i treni, normalmente treni merci, al di

fuori dei centri abitati, circumnavigando potremmo dire, se fossero navi, diciamo, i grandi centri abitati. Le gronde erano, diciamo, nei contratti di programma previste per i grandi nodi di Roma e di Milano, e in effetti erano state avviate le progettazioni preliminari di questi interventi. E in uno dei... in due successivi definanziamenti che lo Stato ha operato attraverso le leggi di stabilità sono state definanziate le risorse per proseguire le attività di progettazione, quindi effettivamente il definanziamento è intervenuto sia per la gronda di Milano che per la gronda di Roma. E questo diciamo è rilevabile dagli atti, perché sono - come dire - atti che fanno parte anche delle istruttorie col Ministero e anche veramente del CIPE.

AVV. STILE - Senta, lei ricorda invece quali progetti sono stati finanziati ed eventualmente realizzati proprio in maniera di sicurezza?

TESTE FIORANI - Sì.

AVV. STILE - Ricorda qualcosa...?

TESTE FIORANI - Allora...

AVV. STILE - Forse non tutti penso, sarebbe impossibile, ma ricorda i principali?

TESTE FIORANI - Sì. Dunque, noi... diciamo, sempre perché trattiamo manutenzione e sicurezza, abbiamo avuto agli inizi degli anni 2000 fu... diciamo, noi abbiamo, come dire... riceviamo le risorse annualmente per svolgere le

attività di manutenzione straordinaria, che potremmo chiamare "manutenzione straordinaria ordinaria". Alla fine degli anni Novanta, quindi all'inizio degli anni Duemila, lo Stato dell'infrastruttura... ma questo non sempre negli anni Novanta, si è diciamo assestato con la dovuta regolarità. Questo ha reso necessario, alla fine degli anni Novanta, inizio... proprio inizio Duemila, l'avvio di un piano straordinario di revisione rete, che era di fatto finanziato dallo Stato e consentiva, con una consistenze immissione di risorse finanziarie, di riportare i livelli manutentivi dell'infrastruttura a livelli... facendogli fare decisamente un salto in avanti rispetto a ciò che era venuto maturando negli ultimi anni appunto degli anni Novanta. Questo piano straordinario, molto consistente, si affiancò al piano delle manutenzioni straordinarie e fu sicuramente letto come un intervento straordinario per riportare lo stato dell'infrastruttura a un livello di efficienza e di sicurezza elevato. Accanto a questo, negli stessi anni, fu varato invece un importantissimo diciamo piano di sviluppo di tecnologie innovative per la sicurezza, che attenevano sostanzialmente ai temi connessi alla circolazione dei treni in varie forme.

AVV. STILE - Sistema...

TESTE FIORANI - Eh?

AVV. STILE - Sistema di controllo marcia treno...

TESTE FIORANI - Sistema di controllo marcia treno...

AVV. STILE - Prima di tutto...

TESTE FIORANI - ...che erano un grosso programma di investimento, che era finalizzato a controllare la marcia del treno mentre esso camminava. Io provo a parlare in termini non... io non sono un tecnico e quindi... diciamo più facilmente quindi a controllare questa marcia e quindi a indirizzarla, soprattutto nelle condizioni diciamo di perturbazione. Ma non era l'unico diciamo sistema. Questo era un sistema che è stato varato in quegli anni. La prima evidenza finanziaria consistente di questo piano la troviamo proprio nel contratto di programma 2001-2005, che nel 2001 stanziava 500 milioni di euro per far partire questo piano. Poi negli anni questi finanziamenti in quegli anni sono stati molto fortemente diciamo integrati, anno per anno, ed era una tecnologia innovativa, perché era una tecnologia che, diciamo, non era un prodotto standard, come diciamo noi, che tu potevi diciamo acquistare dall'area. Era un prodotto che era stato studiato, pensato, sviluppato in quegli anni e a quel punto implementato su tutta l'infrastruttura ferroviaria. Accanto a questo, a supporto di questo, ci fu il sistema GSMR, quindi un sistema di telefonia diciamo mobile dedicato al settore ferroviario, quindi al servizio ferroviario e alla sicurezza ferroviaria, che era diciamo ed è... fu un piano di consistente

dimensione, quasi un miliardo di euro fu stanziato in quello stesso... in quegli stessi anni per varare questo piano. A questo si affiancarono le altre tecnologie, legate più alla cura del distanziamento fra i treni, quindi a creare sistemi di sicurezza, come dicevamo, collegati alla marcia del treno, considerando la distanza di un treno rispetto al suo precedente, i sistemi tecnologici di sicurezza per il governo dell'infrastruttura nella stazione, che è sempre un punto molto critico dal punto di vista proprio del funzionamento ferroviario, quindi sono sistemi innovativi, tecnologici, ce ne abbiamo anche a Roma, insomma in molte città italiane sono stati ormai installati, gli ACC diciamo vengono chiamati, che governano i sistemi ferroviari nelle stazioni. Questo per citare i più importanti. Ma parliamo di un piano di investimenti di dimensioni molto consistenti, affiancato alla manutenzione straordinaria vi potrei dire che fra il 2002... guardate, fra il 2002 e oggi, ma insomma, in realtà poi nel 2009-2010, come dire, questo piano è andato in conclusione e parliamo di quasi... forse poco più di undici miliardi di euro di risorse finanziarie dedicate a realizzare queste attività, questi investimenti, che sono stati in effetti realizzati e che sono stati implementati sulla linea. Da quel momento sono diventati oggetto di manutenzione, quindi diciamo, come

dire, vengono mantenuti come ogni altro impianto.

AVV. STILE - Cioè, il grosso di questi investimenti in funzione della sicurezza della circolazione...

TESTE FIORANI - Sì, sì, è stato realizzato all'inizio degli anni...

AVV. STILE - Tra il 2002 e il 2009.

TESTE FIORANI - Sì, sì.

AVV. STILE - E' così?

TESTE FIORANI - E' così.

AVV. STILE - Benissimo. Quindi...

TESTE FIORANI - In quegli anni noi non spendemmo meno di un miliardo e cento l'anno, per questo dico circa undici miliardi. Un miliardo e cento l'anno, in alcuni anni arrivammo anche a un miliardo quasi e mezzo l'anno. Spesa all'anno intendevo dire sono le attività che sono state eseguite in quell'anno per realizzare attività di investimento, il cui valore economico non è mai sceso sotto il miliardo, miliardo e cento direi. In alcuni anni, direi il 2006, abbiamo toccato il picco e siamo arrivati a quasi un miliardo e mezzo. Vi dico che rispetto a tutti gli investimenti che si facevano sull'infrastruttura ferroviaria, quelli della sicurezza di cui parliamo in effetti sono sull'infrastruttura ferroviaria... noi la chiamiamo in esercizio, quindi diciamo escluderei gli investimenti che allora si facevano sull'Alta Velocità, che era un investimento a sé

stante, cosiddetto fuori esercizio, quindi si realizzava... e quindi è sicuramente stato un periodo in cui si realizzava diciamo l'investimento AV, che peraltro non realizzava rete, c'era una società ad hoc che lo stava realizzando, però escludendo questo, che è un investimento particolare, perché è un investimento di sviluppo diciamo ad hoc, specifico, in quegli anni su tutto il resto della rete noi in sicurezza spendevamo più del 50 per cento delle risorse che lo Stato ci dava, 51 per cento precisamente. Fra il 2002 e il 2010, io ho diciamo riguardato...

PRESIDENTE - Fra...?

TESTE FIORANI - Fra il 2002...

PRESIDENTE - E il 2010...

TESTE FIORANI - ...e il 2010 noi abbiamo ricevuto dallo Stato le risorse per realizzare investimenti sulla rete convenzionale. E' evidente che quelli... diciamo, per il momento escludo da questa percentuale la AV, perché la AV, diciamo... l'investimento di sicurezza si fa su una linea che funziona, che sta in esercizio, non su una linea che è in fase di costruzione, perché nella fase di costruzione, diciamo... come dire, la sicurezza è un fatto di esercizio, cioè di funzionamento, di uso della linea per mandarci sopra i treni.

AVV. STILE - Sì.

TESTE FIORANI - Quindi ai fini di questo ragionamento che sto

facendo non mi sembra rilevante. Tutta la linea(?) invece in funzione... scusi...

AVV. STILE - No, dicevo, anche di progettazione. Naturalmente la sicurezza - va beh, noi l'abbiamo sentito poco fa - è un problema innanzitutto di progettazione. E poi anche di esercizio.

TESTE FIORANI - E poi anche... sì, di progettazione ma di esercizio dal punto di vista della spesa, cioè io, come dire, miglioio gli elementi della sicurezza sulle linee che funzionano...

AVV. STILE - E relativamente alla manutenzione...

TESTE FIORANI - ...non sulle linee che sto costruendo.

AVV. STILE - Certo, certo, certo.

TESTE FIORANI - Allora, in questo periodo, in questi dieci anni, più del 51... il 51 per cento, a dire la verità è il numero esatto, delle risorse che Rete Ferroviaria ha speso per fare investimenti erano dedicate alla sicurezza, nelle accezioni che ho detto, manutenzione straordinaria, funzionamento dei sistemi di SCC, SCMT e ACC, diciamo i sistemi che non ho prima citato, ma se mi consente Presidente lo completo, che rilevavano problematiche diciamo nel contatto, sempre molto delicato, tra l'infrastruttura e il rotabile. Faccio riferimento al rilevamento termico delle boccole, che è un piano di investimenti specifico, che tendeva a rilevare l'esistenza di un elemento di tensione dal punto

di vista delle temperature di quel componente, diciamo, nel momento in cui la rotaia tocca l'infrastruttura, piuttosto che i portali multifunzione, che erano... che sono, diciamo, invece delle strutture anche queste, diciamo degli investimenti di sicurezza che hanno la finalità di... come dire, di valutare la sagoma di un treno, cioè quindi diciamo sempre collegati a treni merci, la sagoma... diciamo, problematiche di sagoma dei treni merci e che quindi sono in grado di intercettare e, diciamo, di segnalare un problema o di agire sui sistemi centrali di controllo per la gestione di treni che avessero tematiche di questo tipo. Questi sono tutti... Quindi fu un'epoca di grandissima innovazione da questo punto di vista, effettivamente.

AVV. STILE - Mi scusi dottoressa, le volevo chiedere un'altra cosa: i finanziamenti arrivavano e arrivano direttamente a R.F.I. o passando per la holding?

TESTE FIORANI - Allora, i finanziamenti di questi investimenti hanno avuto un punto diciamo di distinzione nel 2006 sulla modalità con la quale lo Stato ha deciso di finanziare Rete Ferroviaria. Fino al 2006... allora, diciamo che sono finanziamenti dedicati, dedicati a quegli investimenti, che venivano dati dal punto di vista finanziario fino al 2006 come aumenti di capitale sociale. Dunque, essendo aumenti di capitale sociale, ancorché diciamo originati da un contratto firmato solo

da Rete e, diciamo, la cui destinazione era vincolata, era diciamo assolutamente necessario... necessario, perché questo dice il diritto societario, passare, per un aumento di capitale sociale, che il Tesoro faceva a Ferrovie dello Stato, che immediatamente rigirava su Rete Ferroviaria. Ferrovie dello Stato non aveva alcuna... vi devo dire, diciamo... né lo faceva, ma non aveva alcuna... come dire, era un passante necessario perché era il proprietario di Rete, a sua volta posseduto dal Tesoro, quindi questa formula di finanziamento... Dal 2006 questa modalità fu superata e fu introdotto il contributo conto impianti.

PRESIDENTE - Il contributo...?

TESTE FIORANI - Conto impianti. Quindi non è più un aumento di capitale sociale, è conto impianti, è una modalità tecnica con la quale invece a questo punto non c'è più alcun bisogno del tramite di una capo gruppo, perché l'erogazione delle risorse va diretta su Rete Ferroviaria da parte dello Stato. Quando dico Stato intendo i Ministeri delle Infrastruttura e dei Trasporti, che sono un finanziatore di Rete Ferroviaria, nel senso che sono erogatori di risorse finanziarie, e il Ministero dell'Economia e delle Finanze, quindi già l'entrata del Ministero delle Infrastrutture fa capire che il tema, diciamo, del possesso azionario non è più rilevante, non è più un fatto... e quindi oggi noi riceviamo le risorse

sui nostri conti, che sono conti intestati alla Tesoreria Centrale dello Stato, e poi diciamo... dal Ministero delle Infrastrutture e dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, secondo modalità che strettamente correlano queste risorse agli investimenti che abbiamo realizzato, perché oggi loro ci erogano le risorse, con cadenza periodica piuttosto diciamo regolare, ancorché... su investimenti che noi abbiamo già eseguito e che noi gli certifichiamo come eseguiti.

AVV. STILE - Bene. Un'ultima domanda. Sulla specifica materia della sicurezza del lavoro, o sul lavoro, lei ha dei riferimenti di spese?

TESTE FIORANI - Allora, dunque...

AVV. STILE - Noi abbiamo anche una serie di... noi abbiamo una serie di slide che le vorremmo sottoporre, lei è testimone, per dire se corrispondono - Sono prevalentemente spese effettuate - se corrispondono a verità.

TESTE FIORANI - Sì.

AVV. STILE - Per la materia della prevenzione degli infortuni sul lavoro ci può dire qualcosa di carattere generale?

TESTE FIORANI - Guardi, di carattere generale, io, diciamo, darei i riferimenti ai temi della... soltanto diciamo ai costi di formazione che noi, come dire, focalizziamo. Però devo dirvi che...

AVV. STILE - Però...?

TESTE FIORANI - Ah, sì, questo diciamo sono... no, questo sono i temi diciamo prevalentemente legati alla formazione del personale in materia di prevenzione della... e sono i cosiddetti costi di conto esercizio, quindi sono costi non di investimento, però sono tutti costi regolati da... diciamo, fanno parte di quei costi che lo Stato finanzia in attività di tipo ordinario, quindi non in attività di investimento, che sono i contratti di cui parlavo poco fa.

AVV. STILE - Bene. La ringrazio. Presidente, io avrei finito l'esame della teste. Possiamo proiettare le slide alle quali ho fatto riferimento, per vedere se la dottoressa è in grado di, come dire, asseverare quelli che sono i contenuti? Però le vorrei far vedere a tutti, naturalmente. Non so come, ma penso che si possa fare.

TESTE FIORANI - Ah, posso fare così?

PRESIDENTE - Sullo schermo le vediamo.

TESTE FIORANI - Allora...

AVV. STILE - Le può rapidamente commentare?

TESTE FIORANI - Dunque, Presidente, diciamo, questa tabella sintetizza gli investimenti tutti...

PRESIDENTE - Parli al microfono, dottoressa.

TESTE FIORANI - Scusate. Sì, scusate. Conto investimenti e conto esercizio, in materia di sicurezza, dal 2002 siamo arrivati addirittura al 2014. Queste attività sono tutte regolate dai contratti con lo Stato, quindi sono tutte

finanziate dallo Stato. Il conto investimenti è quello a cui facevo riferimento nella articolazione dei contratti di cui parlavo poco fa e dove vedete, ecco, diciamo a conferma che dal 2002... io ho citato fino al 2009, ma insomma si prosegue anche, come vedete, fino a tutto il 2014 e il 2015 vi confermo che siamo sugli stessi livelli del 2014. I costi di investimento per la sicurezza si sono mossi intorno a... mai meno di un miliardo e cento. Il picco, se diciamo... ecco, per scendere nel dettaglio, come vedo da queste slide c'è anche un grafico, questi sono i dettagli della parte degli investimenti e sono i dettagli quindi delle tipologie di investimenti che sono stati realizzati. Manutenzione straordinaria dell'infrastruttura e obblighi di legge, che è diciamo considerata, come dire, parte della straordinaria, e poi tutti i sistemi di controllo della circolazione e della marcia del rotabile, l'SCMT, l'SSC, l'SCC, i sistemi che dicevo collegati al momento del contatto rotaia-treno, quindi RTB, rotaia treno o treno che cammina sulla rotaia, portali multifunzionali, e le pese dinamiche, le pese dinamiche sono un altro strumento per pesare il carico di un treno merci. Poi c'è tutto il filone della diagnostica predittiva, estremamente importante. Rete Ferroviaria ha realizzato dei treni diagnostici importantissimi, che consentono... che circolano sulle reti, uno dei quali addirittura a velocità superiore ai

250 chilometri orari, e che passando sulle linee ferroviarie...

AVV. STILE - Rilevano...

TESTE FIORANI - ...consentono di rilevare lo stato dell'infrastruttura...

AVV. STILE - Il Tribunale è già informato.

TESTE FIORANI - ...e mandare tutta una serie di informazioni ai centri di manutenzione, ai comandi di... ai posti centrali di manutenzione che, diciamo, possono così programmare in immediatezza e diciamo gestire eventuali situazioni critiche che dovessero rilevarsi. Questi treni sono almeno tre e sono... tra l'altro ce li chiedono da tutto il mondo e li vengono a vedere da tutte le parti del mondo perché sono effettivamente... Il sistema di telecomunicazione l'abbiamo detto. E poi abbiamo l'area degli itinerari e, diciamo, della soppressione dei passaggi a livello, che per noi sopprimerli significa, diciamo...

AVV. STILE - Per il verbale, si tratta della slide numerata 2.

TESTE FIORANI - Numero 2, esatto.

AVV. STILE - Così...

PRESIDENTE - Che poi produrrete, immagino.

AVV. STILE - Sì, certo.

TESTE FIORANI - Che noi produrremo. E diciamo che in parte aiuta, vedete, la veste grafica, questa semplicemente traduce in grafica e fa vedere l'andamento negli anni,

quindi identifica proprio negli anni in cui ci sono diciamo i grandi... in atto i grandi interventi sull'SCMT e la GSMR una vera e propria gobba sull'attività di investimento di sicurezza.

PRESIDENTE - Questa è la slide 3, slide numero 3.

TESTE FIORANI - Questa è la slide numero 3.

AVV. SCALISE - Ecco dottoressa, se per favore può dire sempre prima il numero della slide...

TESTE FIORANI - Scusate.

AVV. SCALISE - ...che sta commentando, così...

TESTE FIORANI - Chi ha parlato? Ah, scusi.

PRESIDENTE - L'Avvocato Scalise vuole essere notato.

TESTE FIORANI - Sì, Avvocato.

PRESIDENTE - Va bene. Non si è accontentato che lo avessi detto io. Va bene.

TESTE FIORANI - Diciamo, nella slide numero... non c'è il numero qui... 5, ancorché non numerata... no, 4 bis allora, numerata a mano. Ecco, vedete, volevo farvi vedere il ragionamento che facevo prima. Dunque, i numeri del totale sicurezza sono i numeri che abbiamo visto, i cui dettagli abbiamo visto nella slide numero 3. Diciamo, qui sono rappresentati poi quelli totali sull'infrastruttura negli stessi anni, quindi non solo la sicurezza ma tutti gli investimenti che venivano realizzati sulla rete convenzionale e sulla rete AV. E poi il dettaglio solo rete AV o solo rete convenzionale.

L'ultima percentuale, che è la percentuale degli investimenti in sicurezza sugli investimenti della rete convenzionale, come vedete, la media del periodo 2002-2009 è 51 per cento.

PRESIDENTE - A cui lei aveva fatto cenno prima.

TESTE FIORANI - Ed è fatta considerando che gli investimenti di sicurezza di cui noi parliamo, che sono quelli che abbiamo citato, sono eseguiti non sulla rete AV, la rete AV era in costruzione, quindi la rete AV non aveva... non faceva... come dire, sulla rete AV non si operavano questo tipo di interventi, era fuori perimetro, fuori ambito. E infine, forse per rispondere all'Avvocato sulla parte di conto esercizio... vediamo se... scusate, qui ci dovrebbero essere... ecco, li vedo. Ecco, sugli oneri di conto esercizio, come dicevamo, che è l'altra componente della slide originale, noi abbiamo... i cosiddetti costi per la sicurezza non vengono rilevati, non erano stati rilevati in maniera specifica fino al 2006, sono quelli di formazione. Poi ci sono quelli di ordinaria diagnostica e quelli di bonifica di diciamo amianti, diciamo di attività di bonifica sulle nostre aree, dove c'è un tema di amianti (sovrapposizione di voci)...

AVV. STILE - Questo era relativo alla sicurezza sul lavoro.

TESTE FIORANI - Sicurezza del lavoro, esatto.

AVV. STILE - Sicurezza sul lavoro, sì.

TESTE FIORANI - Esatto.

PRESIDENTE - Questi dottoressa sono dati ufficiali, non contestabili (sovrapposizione di voci)...

TESTE FIORANI - Questi sono dati ufficiali rilevabili dai sistemi contabili e di controllo della società. Sì, sì, sono certamente dati ufficiali, certamente.

PRESIDENTE - Avvocato Stile.

AVV. STILE - Io ho finito, Presidente.

PRESIDENTE - Pubblici Ministeri, avete domande? Ci sarebbero altri in esame ma vedo che non ci sono domande. Avvocato Dalle Luche.

Parte Civile - Avvocato Dalle Luche

AVV. DALLE LUCHE - Salve. Avvocato Dalle Luche. Senta, volevo farle una prima domanda. Ma R.F.I. nell'ambito degli investimenti, soprattutto in sicurezza, ha mai pensato di rivolgersi al mercato o al sistema bancario per reperire eventuali fondi?

TESTE FIORANI - No, mai.

AVV. DALLE LUCHE - Mai. E non ha mai pensato...

TESTE FIORANI - Non ha mai, diciamo perché... no, perché... provo a spiegarle. Il sistema bancario quando, diciamo, eroga risorse si aspetta che queste vengano restituite, naturalmente, oltre che remunerate. Fino a oggi diciamo che non c'erano gli strumenti di quadro regolamentare che consentivano a Rete Ferroviaria di autofinanziare un investimento e recuperarlo, e avere gli elementi per

recuperarlo poi. Recuperarlo significa, diciamo, restituire i soldi alle banche, oltre agli interessi passivi. Questo sistema non c'è sugli investimenti di sicurezza, non c'è su nessun investimento infrastrutturale. L'unico per il quale era stato dallo Stato ipotizzato era una parte del sistema AV Torino-Milano-Napoli. Quindi mai per la sicurezza. Oggi le devo dire che il quadro regolatorio è cambiato, è cambiato nel senso che investimenti autofinanziati, come si dice, o finanziari con le banche, in teoria possono essere pagati e quindi recuperati dal gestore attraverso il pedaggio ferroviario, che il gestore fa pagare alle imprese ferroviarie. Questo vale dal 2000... ancora non vale completamente, perché diciamo è il Decreto Legislativo 112 del 2015 che è stato appena emesso, è stato appena diciamo promulgato, quindi del 2015, e che, diciamo... quindi è un tema di prospettiva ma non è un tema di attualità. Oggi gli elementi... alcuni elementi potrebbero per il futuro prefigurarsi, ma non c'erano, assolutamente non erano prefigurabili per il passato.

AVV. DALLE LUCHE - Senta, e la holding avrebbe potuto eventualmente accedere al mercato azionario attraverso un prestito obbligazionario o attraverso finanziamenti appunto dal settore bancario, per poi eventualmente ricapitalizzare R.F.I. e quindi sostenere e sviluppare interventi in materia di sicurezza?

TESTE FIORANI - Una holding può fare in questo senso tutto quello che ritiene. E' materia che prima che di una holding è, diciamo, materia del rapporto con lo stato, prima che con la holding. In teoria una holding potrebbe fare, come dire... sicuramente potrebbe pensare di farlo. Era chiaro che questa è una materia diciamo non di una holding ma afferente al rapporto del gestore con lo Stato.

AVV. DALLE LUCHE - Senta...

TESTE FIORANI - Una holding si comporta in questo modo quando, diciamo, ci sono... per la stessa ragione che le dicevo prima, cioè quando, come dire, è possibile finanziare interventi che possono essere recuperati. Una holding è come una banca. Se diciamo ritiene di volersi capitalizzare si aspetta un rendimento da quel tipo di investimento, altrimenti le logiche di finanziamento a fondo perduto, fra virgolette, sono logiche dello Stato, mai di una holding. Quindi le direi che vale la stessa risposta che le ho dato la volta scorsa. Non lo avrebbe potuto fare perché non c'era uno schema che consentisse a noi di restituirgli o remunerargli i soldi che ci dava per fare questa attività e quindi in un'azienda questo sarebbe stato assolutamente inopportuno.

AVV. DALLE LUCHE - Le faccio presente, sicuramente penso lo sappia, che per esempio recentemente, nel febbraio 2015... non so, le chiedo se è a conoscenza che la

holding ha emesso un prestito obbligazionario per un miliardo e mezzo.

TESTE FIORANI - Sì, è così.

AVV. DALLE LUCHE - Per esempio, sempre nel dicembre 2015...

TESTE FIORANI - Sì.

AVV. DALLE LUCHE - ...ha ottenuto per il finanziamento di treni regionali, sempre la holding, un finanziamento di trecento milioni dalla Banca Europea per gli Investimenti. Sono comunicati stampa...

TESTE FIORANI - Sì, sì, no, no...

AVV. DALLE LUCHE - ...che sono presenti sul sito della holding e poi li produco. E' a conoscenza di questo?

TESTE FIORANI - Sì. Posso, Presidente?

PRESIDENTE - Prego.

TESTE FIORANI - Sì, sono a conoscenza diciamo del fatto che per quello che riguarda Rete Ferroviaria la holding - perché noi lo abbiamo richiesto - ha emesso titoli obbligazionari per noi, per finanziare una parte del progetto AV, perché, come dicevo prima...

AVV. DALLE LUCHE - Del progetto...? Scusi, non ho sentito.

TESTE FIORANI - AV.

AVV. DALLE LUCHE - Ah.

TESTE FIORANI - AV, infrastrutturale.

AVV. DALLE LUCHE - (sovrapposizione di voci)

TESTE FIORANI - Il progetto AV, come dicevo prima, è l'unico progetto di investimento che ha una quota di

finanziamento, cosiddetto autofinanziamento, perché in realtà è sempre lo stesso tema, noi chiediamo i soldi in prestito e poi li dobbiamo restituire. Ma nel caso di specie lo Stato ha detto a Rete che il grande progetto dell'investimento dell'Alta Velocità Torino-Milano-Napoli doveva essere in parte finanziato con i ricavi del pedaggio. Quindi noi abbiamo acceso dei prestiti obbligazionari e li abbiamo... e li dovremo, li stiamo pagando e li stiamo restituendo attraverso il pedaggio ferroviario. Trenitalia, Trenitalia non ha...

AVV. DALLE LUCHE - Scusi, "noi" intende R.F.I.?

TESTE FIORANI - "Noi" intendo R.F.I. Io, se mi consente...

AVV. DALLE LUCHE - No, no, no, no...

TESTE FIORANI - ...Presidente, io vorrei rispondere di Rete Ferroviaria, poi...

AVV. DALLE LUCHE - Noi... siccome prima mi aveva detto...

PRESIDENTE - Sì, sì.

TESTE FIORANI - Diciamo, poi le notizie sui giornali, come dire...

AVV. DALLE LUCHE - No, no, no...

PRESIDENTE - Dottoressa...

TESTE FIORANI - (sovrapposizione di voci)

PRESIDENTE - Era una richiesta di chiarimento.

TESTE FIORANI - Va bene. Okay.

AVV. DALLE LUCHE - No, no, era una richiesta di chiarimento, perché "noi"...

TESTE FIORANI - Grazie.

AVV. DALLE LUCHE - Perfetto. Senta, un'altra domanda. Volevo tornare al discorso dei contratti di programma. Mi sa dire chi materialmente - se lo sa, ovviamente - per conto vostro, di R.F.I., partecipa a queste trattative con il Ministero delle Infrastrutture? Cioè, chi è che ci va a trattare rispetto agli investimenti con il Ministero delle Infrastrutture?

TESTE FIORANI - Diciamo, normalmente vanno... io ho partecipato a numerose di queste, quindi va il direttore amministrativo e finanziario, il direttore delle strategie, il direttore degli investimenti, sotto il coordinamento che è di norma, molto spesso presente, dell'amministratore delegato della società. Siccome questo processo è piuttosto lungo, ci sono delle fasi più tecniche e istruttorie, dove noi lavoriamo con gli uffici del Ministero. C'è una direzione generale vigilante nel Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, e quindi quella è la struttura organizzativa con la quale i livelli comunque più alti della società interloquiscono nella fase istruttoria, ma sempre, sempre partecipa a un certo punto l'amministratore delegato, perché, diciamo così, è un team... Dall'altra parte ci sono gli uffici competenti. Di solito c'è l'Ufficio di Gabinetto e spesso anche il Ministero delle Infrastrutture.

AVV. DALLE LUCHE - Senta... senta, lei conosce... penso che

conosca le Disposizioni di gruppo numero 100 del maggio 2007.

TESTE FIORANI - Sì.

AVV. DALLE LUCHE - In questa Disposizione si dice chiaramente che "la direzione di gruppo" - quindi la direzione della holding - "finanza, controllo e partecipazione di R.F.I., coordina e supporta i rapporti con i dicasteri competenti e con la commissione europea in materia di investimenti per le tematiche afferenti". Quindi partecipa... chi è che vi rappresenta?

TESTE FIORANI - No, no, no. Ma non a questo. Diciamo, allora... nelle diciamo istruttorie dei contratti di programma non è mai stata presente la direzione finanza diciamo nelle sue accezioni varie, non è mai stata presente la direzione finanza di capo gruppo. Quindi ha invece un ruolo... ha invece un ruolo perché esiste un ruolo di gruppo sui finanziamenti comunitari, quindi finanziamenti che Rete e anche gli altri, altre società del gruppo ricevono dall'Unione Europea. C'è un ruolo di interfaccia nei confronti delle strutture di Bruxelles, nei rapporti con la Commissione Europea, con le diverse direzioni generali competenti sui diversi tipi di finanziamenti, della direzione finanza di capogruppo.

AVV. DALLE LUCHE - Voglio dire, la disposizione di gruppo in realtà fa riferimento ai rapporti con i dicasteri per gli investimenti anche, quindi non soltanto... oltre che alla

Commissione Europea. Quindi c'è un ruolo di questa direzione nel...?

TESTE FIORANI - Dunque, io diciamo, le chiederei di capire un attimo a che arco temporale fa riferimento, perché diciamo...

AVV. DALLE LUCHE - E' la disposizione di gruppo del 2007?

TESTE FIORANI - Del 2007.

AVV. DALLE LUCHE - Del maggio 2007.

TESTE FIORANI - Che poi è stata a sua volta sostituita...

AVV. DALLE LUCHE - No, no, quella non credo sia...

TESTE FIORANI - Cioè, diciamo, quindi parla del 2007.

AVV. DALLE LUCHE - La 100, la numero 100.

TESTE FIORANI - No, allora, il ruolo diciamo di capogruppo in materia di investimenti con i dicasteri competenti è legato alla materiale erogazione delle risorse finanziarie. Su questo c'è diciamo un ruolo di coordinamento forte nei rapporti col Ministero dell'Economia, che allora era l'unico che finanziava, tra l'altro, della capogruppo.

AVV. DALLE LUCHE - Senta...

TESTE FIORANI - Quindi è un problema legato all'incasso delle risorse finanziarie da parte dello... dallo Stato.

AVV. DALLE LUCHE - All'incasso. E chi incassava materialmente queste risorse finanziarie?

TESTE FIORANI - In che senso chi incassava? Posso capire la domanda?

AVV. DALLE LUCHE - Chi, appunto... su quali conti transitavano queste...?

TESTE FIORANI - Allora, noi abbiamo... Rete, come le dicevo, ha un conto intestato alla Tesoreria centrale dello Stato, sul quale vengono... lo Stato diciamo mette le risorse finanziarie, le risorse finanziarie che ci deve. Quindi vengono collocate in questo conto presso la Banca d'Italia intestato a Rete Ferroviaria, dove vanno solo le risorse di Rete Ferroviaria.

AVV. DALLE LUCHE - Solo di Rete Ferroviaria.

TESTE FIORANI - Perché poi altre società del gruppo ricevono ad altro titolo risorse. Poi noi, diciamo, se fa riferimento... abbiamo un meccanismo di tesoreria accentrato di gruppo, che però ha tutto un altro tipo, come dire... attiene ad altri tipi di finalità.

AVV. DALLE LUCHE - Comunque mi conferma che la gestione finanziaria di R.F.I. viene eseguita dalla direzione finanze della capogruppo?

TESTE FIORANI - Per questo fenomeno della Tesoreria accentrata, dal punto di vista della tesoreria, sì. Come in molti gruppi, non di Rete, di tutte le società, di un numero rilevante di società del gruppo, sì.

AVV. DALLE LUCHE - Di tutte le società.

TESTE FIORANI - Quindi anche Rete, perché...

AVV. DALLE LUCHE - Sì, sì.

TESTE FIORANI - Indubbiamente sì. Per le più importanti sì. E'

una diciamo *governance*.

AVV. DALLE LUCHE - Senta, un'altra domanda. Lei ha parlato degli investimenti in sicurezza. Le risulta che dal 2006 vi sia stato un decremento degli investimenti ricerca e sviluppo, in particolar modo si sia passati dai 133,66 milioni del 2006 ai 25,38 del 2009?

TESTE FIORANI - Allora, sì, diciamo mi risulta che si sia passati... ci sia stata diciamo una dinamica delle spese di ricerca e sviluppo.

AVV. STILE - Io chiedo scusa...

TESTE FIORANI - Devo però aggiungerle, se posso Presidente...

AVV. DALLE LUCHE - No, facciamo rispondere prima alla... la domanda (sovrapposizione di voci)...

AVV. STILE - Volevo far esporre il grafico.

TESTE FIORANI - Scusi, non capisco chi sta parlando.

PRESIDENTE - No, no, prego, guardi il grafico e risponda.

TESTE FIORANI - No, qui diciamo non... non lo abbiamo il grafico. Allora, sì, mi risulta, e questa cosa... ecco, questo volevo diciamo aggiungere... sto guardando ma mi pare che qui dati sulla... volevo aggiungere che questo tipo di... questa cosa è del tutto normale, perché l'attività di ricerca e sviluppo, che è regolata in quell'area del bilancio a cui fate riferimento, perché è uno dei documenti che io ho predisposto sotto la mia cura, sono... le attività di ricerca e sviluppo sono la parte prototipale e innovativa di un investimento, quello

deve essere rappresentato in quella sezione. E dunque è evidente che in presenza di un così basso programma di innovazione tecnologica le spese di ricerca e sviluppo, che sono state consistenti negli anni precedenti, a un certo punto per forza devono - come dire - trovare... perché fra virgolette è vietato dai principi contabili continuare a considerare ricerca cose che sono diventate standard per la società. Però, se diciamo mi consente un attimo Presidente, posso proiettare un'altra diapositiva che fa vedere i costi di ricerca e sviluppo presi un po' prima del momento nel quale, diciamo...

PRESIDENTE - Prego.

TESTE FIORANI - ...a cui lei sta facendo riferimento. Ecco, infatti l'avevo messo in questa forma. Sono le stesse slide che conoscete, le spese correnti... Ecco, spero che si veda questa tabella... no, ho esagerato... non è tanto facile, scusate, il governo di questi macchinari infernali. Ecco. Volevo, ecco... spero che si veda. Coi numeri forse è più semplice. Ecco, non so se si vede, Presidente, spero sia diciamo leggibile. La chiameremo "tabella numero 5".

PRESIDENTE - Prego.

TESTE FIORANI - Come vedete, i costi di ricerca e sviluppo... faceva riferimento agli anni che lei citava, però se lei parte dal 2005 questo fenomeno è molto più consistente ed è del tutto coerente con l'andamento degli investimenti,

quindi sì, le confermo, è vero, e guardi da dove siamo partiti, cioè da 112 siamo arrivati poi... ma questo è un fenomeno strettamente correlato proprio alla fase fidale dell'implementazione di sistemi innovativi di sicurezza e quindi la ricerca è finita, ormai si passa a una fase... si è ampiamente passati a una fase operativa.

AVV. DALLE LUCHE - Le risulta - le faccio un'ultima domanda, allora - che la Corte dei Conti e non qualcuno, come un collega ha detto, abbia evidenziato questo decremento sottolineando appunto che vi sia una notevole riduzione dal 2006 al 2009 proprio sulla tecnologia per la sicurezza?

TESTE FIORANI - Sì, la Corte dei Conti l'ha rilevato in una sua diciamo... l'ha rilevato in un suo... in uno dei rendiconti che fa sul bilancio della società. Sì, sì, corrisponde.

AVV. DALLE LUCHE - Nessun'altra domanda.

TESTE FIORANI - Mi risulta eccome, certo che mi risulta.

AVV. DALLE LUCHE - Nessun'altra domanda. Grazie.

TESTE FIORANI - È un atto pubblico, peraltro.

PRESIDENTE - Ci sono altri difensori? Avvocato D'Apote.

Difesa - Avvocato D'Apote

AVV. D'APOTE - Sì, buongiorno dottoressa. Sono Armando D'Apote e difendo, per quello che riguarda le sue domane, Moretti, l'ingegner Moretti e la holding. Solo una

precisazione, perché in realtà lei ha risposto a domande che volevo farle già al collega della Parte Civile. Una curiosità. Lei ha parlato di "funzione di tesoreria" come funzione che è ora riservata alla holding. E' così?

TESTE FIORANI - Diciamo, è una funzione accentrata.

AVV. D'APOTE - Sì.

TESTE FIORANI - Diciamo, da parte del gruppo è riservata alla holding che opera su procure specifiche, date dalla società Rete Ferroviaria alla dirigenza di holding per operare sui nostri conti...

AVV. D'APOTE - Sì.

TESTE FIORANI - ...e movimentare le partite finanziarie secondo le indicazioni che riceve da noi, quindi è diciamo una funzione tecnica, non è una funzione decisionale dal punto di vista di cosa va pagato. Io personalmente autorizzo ogni pagamento che viene fatto a soggetti esterni alla società, tutti i nostri fornitori e tutti i tipi di... è un'autorizzazione che arriva da me, che sono il direttore finanziario, e che chiede di operare sui miei conti secondo distinte alla capogruppo che esercita la funzione tecnica operativa di tesoreria.

AVV. D'APOTE - E quindi ha risposto alla domanda che non le ho fatto.

TESTE FIORANI - Ah, mi scusi...

AVV. D'APOTE - No, no, ma anzi, la ringrazio. E cioè se esiste, se c'è una discrezionalità rilasciata al

tesoriere nell'erogazione del denaro.

TESTE FIORANI - No, non c'è una discrezionalità.

AVV. D'APOTE - Non ci sono scelte...

TESTE FIORANI - Se ci fosse...

AVV. D'APOTE - Non ci sono scelte né politiche...

TESTE FIORANI - No.

AVV. D'APOTE - ...né...

TESTE FIORANI - No.

AVV. D'APOTE - No.

TESTE FIORANI - No, non c'è.

AVV. D'APOTE - Senta, i due periodi di contratto di programma
a cui lei ha fatto riferimento...

TESTE FIORANI - Sì.

AVV. D'APOTE - ...adesso vengo sulla specifica posizione
soggettiva che difendo, in cui lei è sempre stata in
R.F.I...

TESTE FIORANI - Sì.

AVV. D'APOTE - ...corrispondono il primo a quello in cui
l'ingegner Moretti era amministratore delegato di R.F.I.
e il secondo, più o meno, mese più mese meno, a quello in
cui l'ingegner Moretti era amministratore delegato di
Ferrovie dello Stato?

TESTE FIORANI - Sì.

AVV. D'APOTE - E' vero?

TESTE FIORANI - Direi di sì, potremmo dire di sì, sì.

AVV. D'APOTE - Sì. Ma lei ha conosciuto l'ingegner Moretti

anche prima? Cioè no, scusi, così è inutile la domanda. Lei aveva quella funzione, svolgeva quella funzione, o una funzione analoga, anche nella direzione infrastruttura?

TESTE FIORANI - Io sì, come ho detto, dal '98, sì, svolgevo la funzione di budget e controllo degli investimenti. Era diciamo una funzione più bassa, ma comunque si occupava sempre di queste cose, sì.

AVV. D'APOTE - Sì. Perché la direzione infrastruttura...

TESTE FIORANI - La Divisione infrastruttura poi è diventata Rete Ferroviaria.

AVV. D'APOTE - Nasce? Quando nasce?

TESTE FIORANI - Nel 1998, a luglio '98.

AVV. D'APOTE - Ecco. E lei nel diagramma degli investimenti che ha fatto - almeno non l'ho visto, forse ho visto male - non tiene conto degli ultimi anni della Divisione infrastruttura, dei primi di R.F.I.? O sì? Cioè quegli investimenti, quegli investimenti per mi sembra 29 miliardi di euro...

TESTE FIORANI - Per...? Scusi...

AVV. D'APOTE - Mi sembra 29 miliardi di euro, o 25, che ha fatto...

TESTE FIORANI - Eh, che ho fatto vedere...

AVV. D'APOTE - ...abbiamo visto prima...

TESTE FIORANI - 19, sì.

AVV. D'APOTE - Da quando partono?

TESTE FIORANI - Questi che ho proiettato partono dal 2002.

AVV. D'APOTE - Partono dal 2002.

TESTE FIORANI - Sì.

AVV. D'APOTE - Mi dà atto o mi dice, o mi spiega, se il progetto dell'Alta Velocità e altri progetti collegati, in relazione a quella che lei ha chiamato "epoca di grandissima innovazione", cito tra virgolette le sue parole, nasce prima del 2002?

TESTE FIORANI - Sì. L'Alta Velocità, la prima opera parte la realizzazione nel '95, che è la Roma-Napoli. Sì, come no?

AVV. D'APOTE - Sì. Ma, diciamo, la progettazione, l'idea, ecco, di...

TESTE FIORANI - Dell'Alta Velocità? (sovrapposizione di voci)

AVV. D'APOTE - No, no, non sto parlando dell'Alta Velocità. Di sistemi come il sistema SCMT, l'SSC, l'RTB...

TESTE FIORANI - Sì, guardi, sono della fine degli anni Novanta, sì.

AVV. D'APOTE - Eh. Cioè Direzione infrastruttura.

TESTE FIORANI - Sì, sì, della Divisione Infrastruttura direi, sì, sicuramente, sicuramente.

AVV. D'APOTE - Ecco. I contratti... c'erano anche prima i contratti di programma?

TESTE FIORANI - Sì, ci sono sempre stati i contratti di programma.

AVV. D'APOTE - Che erano prima con le Ferrovie dello Stato (sovrapposizione di voci)?

TESTE FIORANI - Sì, nel loro complesso.

AVV. D'APOTE - (sovrapposizione di voci)

TESTE FIORANI - E regolavano anche investimenti, come dicevo, in materiale rotabile.

AVV. D'APOTE - Sì. Solo una curiosità. Lei che conosce i contratti di programma, e credo anche l'atto di concessione...

TESTE FIORANI - Sì.

AVV. D'APOTE - ...entrambi si riferiscono... cioè, hanno parti centrali...

TESTE FIORANI - Sì.

AVV. D'APOTE - ...che si riferiscono...

TESTE FIORANI - Assolutamente sì. Diciamo, nell'atto di concessione noi abbiamo, fra gli obblighi del gestore, garantire la sicurezza dell'esercizio ferroviario. Poi sa, con la nascita dell'A.N.S.F. questa cosa si è diciamo in parte modificata.

AVV. D'APOTE - Sì.

TESTE FIORANI - Ma indubbiamente noi abbiamo l'obbligo di effettuare la circolazione in sicurezza.

AVV. D'APOTE - Sì.

TESTE FIORANI - Nei contratti di programma, come dicevo, la sicurezza insieme alla manutenzione straordinaria sono investimenti a priorità zero, cioè diciamo che noi dobbiamo assolutamente... diciamo, per i quali Rete si è sempre battuta per avere sempre le risorse per poter

operare.

AVV. D'APOTE - Sì. Entrambi, cioè il contratto di programma e l'atto di concessione, tra l'altro credo facciano riferimento a standard come minimo di livello pari a quello delle... non mi ricordo se dice "migliori" reti europee o "più importanti" reti europee. E' così?

TESTE FIORANI - Sì.

AVV. D'APOTE - Sì.

TESTE FIORANI - Sicuramente sì.

AVV. D'APOTE - Sì. Quindi l'adeguamento... cioè, quello che ci si chiede a livello minimo è l'adeguamento alle reti europee. E' così?

TESTE FIORANI - Sì, sì, assolutamente sì.

AVV. D'APOTE - Alle reti... alle migliori... adesso io non ricordo, però non lo so se ricorda lei.

TESTE FIORANI - Agli standard europei, agli standard europei, cioè ai migliori standard... diciamo, ai normali standard europei.

AVV. D'APOTE - Ma c'è un riferimento specifico alle reti, non ricordo se la norma dice "alle migliori" o "alle più importanti", qualcosa del genere. Comunque il concetto...

TESTE FIORANI - Ma noi siamo le migliori però.

AVV. D'APOTE - Sì, questo lo so.

TESTE FIORANI - No, lo dico...

AVV. D'APOTE - Lo stavo dicendo in riferimento...

TESTE FIORANI - (sovrapposizione di voci)

AVV. D'APOTE - Altra cosa. Sia il contratto di programma che l'atto di concessione si rivolgono esclusivamente al gestore?

TESTE FIORANI - Esclusivamente al gestore. Assolutamente sì, confermo, assolutamente sì.

AVV. D'APOTE - Poi una conferma, perché forse non ho ben capito, ma ho visto che è stata ripresa indirettamente dal collega Avvocato Dalle Lucche. Lei a proposito dei rapporti con holding, rapporti, diciamo così, economici, lei ha detto che c'è stato un periodo di transizione, cioè c'è stata una cesura fra...

TESTE FIORANI - Sì.

AVV. D'APOTE - ...l'ante 2006 e il post 2006.

TESTE FIORANI - Sì.

AVV. D'APOTE - Nel senso che mentre prima, se ho capito bene, sennò dica meglio lei, mentre prima un qualche ruolo della holding era...

TESTE FIORANI - Ci doveva essere.

AVV. DALLE LUCHE - Presidente, ma qual è la domanda? Questa è una premessa.

AVV. D'APOTE - Io sono in controesame.

PRESIDENTE - Stava riprendendo una sua domanda l'Avvocato D'Apote, l'ha anche citata espressamente.

AVV. D'APOTE - Allora, ho capito bene se mentre prima un ruolo, sia pur di passacarte, se vogliamo, o di passa soldi, della holding, prima del 2006 c'era nella misura

in cui il denaro che veniva dal contratto di programma..

TESTE FIORANI - Esatto.

AVV. D'APOTE - ..passava attraverso - è così? - un aumento di capitale...

TESTE FIORANI - Sì.

AVV. D'APOTE - ...e quindi attraverso la holding che possiede il capitale di tutti, dopo non è stato così.

TESTE FIORANI - Assolutamente no.

AVV. D'APOTE - E non ho capito dopo, dopo il 2006 con che modalità.

TESTE FIORANI - Dopo vengono...

AVV. D'APOTE - Cioè, non è che non ho capito. Non ho sentito, sono stato un attimo disattento.

TESTE FIORANI - Allora, prima del 2006 appunto dicevamo ci sono gli aumenti di capitale sociale, che sono un fatto... tecnicamente diciamo richiedono l'intervento della holding. Ricordo a tutti che parliamo di risorse pubbliche e quindi la materia dell'utilizzo e della destinazione di risorse pubbliche è delicata e critica per tutti, e quindi la destinazione va rispettata a pena di - come dire - grossissimi problemi che nessuno corre. Dal 2006 in poi lo Stato eroga direttamente le risorse nei conti della società.

AVV. D'APOTE - Ah, quindi...

TESTE FIORANI - Nel conto diciamo di tesoreria della Banca d'Italia della società.

AVV. D'APOTE - Ecco. Ho capito.

TESTE FIORANI - Quindi è diretta.

AVV. D'APOTE - Va in tesoreria ma (sovrapposizione di voci)...

TESTE FIORANI - Non c'è più... non c'è più alcun passaggio con la capogruppo.

AVV. D'APOTE - Sì. Quindi il ruolo della tesoreria l'abbiamo capito (sovrapposizione di voci).

TESTE FIORANI - No, non c'è più nessun ruolo.

AVV. D'APOTE - Ultima cosa, se vogliamo. Ma cosa è successo alla fine degli anni Novanta che ha determinato questo impulso, questa decisione di impulso tecnologico ed altro, di cui abbiamo parlato con altri testimoni, così importante, così forte?

TESTE FIORANI - Beh, diciamo che c'era il tema dell'arretratezza tecnologica dell'infrastruttura. Era un tema che si voleva... che era diciamo venuto in evidenza e che si voleva superare, soprattutto a beneficio dell'impresa ferroviaria. In quegli anni, proprio per questa arretratezza tecnologica che doveva essere superata, e nel mentre che noi realizzavamo gli investimenti di miglioramento tecnologico le imprese ferroviarie che operavano sulla rete italiana, Trenitalia, come dire, che è la nostra consorella, ma molte altre, soprattutto nel settore merci, avevano diritto di ricevere uno sconto consistente sul pedaggio ferroviario, quindi pagavano un pedaggio più basso e il

gestore doveva praticare uno sconto, chiamato in gergo K2, come diciamo un'alta montagna, in effetti lo era, che aveva la finalità di rendere indenne l'impresa ferroviaria dei sovraccosti che doveva sostenere per l'arretratezza tecnologica dell'infrastruttura ferroviaria. Quindi il tema era un tema di sistema.

AVV. D'APOTE - Sì.

TESTE FIORANI - Il sistema ferroviario italiano faceva pagare alle imprese ferroviarie che venivano a camminare un sovrapprezzo in termini di costi della loro diciamo gestione operativa, che era ritenuto inaccettabile, tanto inaccettabile che lo Stato si era fatto carico di abbassare il prezzo che loro pagavano. Questo prezzo era stato abbassato e veniva abbassato, quindi veniva... attraverso praticare uno sconto, che era decrescente mano a mano che Rete Ferroviaria attrezzava le sue linee ferroviarie all'SCMT. Quindi man mano che entravano in funzione i sistemi di controllo della marcia del treno, secondo il piano degli investimenti che abbiamo detto, il gestore era titolato a non richiedere, a non applicare più lo sconto alle imprese ferroviarie. Quindi le imprese ferroviarie a quel punto godevano... quindi era un tema di sistema ed era un tema che ci doveva avvicinare agli altri grandi gestori di infrastrutture europei o alle altre grandi reti ferroviarie europee.

AVV. D'APOTE - Quindi, diciamo che aver colto o cogliere

questo tipo di visione di sistema era necessario per entrare in una logica innovativa, o no?

TESTE FIORANI - Assolutamente sì.

AVV. D'APOTE - Ed è stato...

TESTE FIORANI - Era assolutamente necessario, chiaramente sì, direi decisamente di sì.

AVV. D'APOTE - Va bene.

TESTE FIORANI - Ed era... non era, come dire, come vedete, l'esistenza di uno sconto... cioè lo Stato in questo tipo di percorso era... come dire, se volete lo Stato affianca il gestore o il gestore affianca lo Stato, come dire, è stata... come dire, una risposta di sistema anche, era un'esigenza di sistema ed è stata una risposta del sistema italiano.

AVV. D'APOTE - Bene. La ringrazio.

PRESIDENTE - Avvocato Stile, abbiamo finito?

Difesa - Avvocato Stile

AVV. STILE - Ho una sola... una sola richiesta di precisazione in rapporto a una domanda dell'Avvocato Dalle Luche. Senta, nella contrattazione tra Stato e R.F.I. in tema di sicurezza ci sono mai stati tagli rilevanti, tali da incidere?

TESTE FIORANI - No, no, questo noi non lo avremmo consentito.

AVV. STILE - Grazie, io ho finito.

PRESIDENTE - Sì. Ora interrompiamo. Si può spegnere questa

aria fredda che arriva...? Perché tanto è fredda, non serve neanche a voi. Allora sospendiamo, ci vediamo alle...

(Più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - L'Avvocato Stile... no, no, ma l'ha detto, sono le due meno venti...

AVV. STILE - Io sono assolutamente indifferente Presidente, tanto...

PRESIDENTE - Contavamo... grazie, dottoressa.

TESTE FIORANI - Io ho finito? Grazie.

PRESIDENTE - Contavamo di finire prima questo teste, altrimenti... anche il Tribunale ed il personale ha bisogno un attimo... due e mezza.

(Viene sospeso il procedimento alle ore 13:42).

(Viene ripreso il procedimento alle ore 14:46).

Viene introdotto in aula il Teste:

DEPOSIZIONE DEL TESTE - POZZI RICCARDO

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

PRESIDENTE - Dottor Pozzi, si accomodi pure. Buonasera.

TESTE POZZI - Buonasera.

PRESIDENTE - Lei si chiama?

TESTE POZZI - Riccardo Pozzi.

PRESIDENTE - Ed è nato?^

TESTE POZZI - A Bologna, il 24 aprile 1959.

PRESIDENTE - E vive?

TESTE POZZI - A Modena, in Via Morselli 22.

PRESIDENTE - Bene. L'Avvocato Stile...

AVV. STILE - Grazie Presidente.

PRESIDENTE - ...l'ha citata insieme ad altri colleghi.
Comincerà comunque lei. Prego.

Difesa - Avvocato Stile

AVV. STILE - Buongiorno, dottore.

TESTE POZZI - Buongiorno.

AVV. STILE - Che funzioni svolge attualmente?

TESTE POZZI - Io al momento sono responsabile dell'amministrazione e gestione dei dirigenti del gruppo Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. e dal 1° ottobre 2003 fino al 31 di maggio 2013 ero direttore del personale di Rete Ferroviaria Italiana.

AVV. STILE - Quindi direttore del personale e dell'organizzazione.

TESTE POZZI - Sì.

AVV. STILE - Che significa personale e organizzazione? Personale è facile. Direttore dell'organizzazione che cosa vuol dire?

TESTE POZZI - Significa che dal punto di vista della gestione delle risorse umane supportiamo chi fa la produzione, cioè la linea produttiva, nella scelta delle persone

giuste da mettere nei posti giusti e verificiamo che l'organizzazione corrisponda a dei criteri di omogeneità.

AVV. STILE - Nel periodo in cui lei era direttore del personale...

TESTE POZZI - Sì.

AVV. STILE - ...e dell'organizzazione, ha seguito personalmente il passaggio del personale di R.F.I. a A.N.S.F.?

TESTE POZZI - Sì.

AVV. STILE - Bene. Senta, innanzitutto però le vorrei chiedere: per quanto concerne le competenze del gestore dell'infrastruttura come si sono modificate nel tempo?

TESTE POZZI - Sì, se posso prendere due appunti per essere più puntuale nelle mie risposte...

AVV. STILE - Chieda il permesso.

TESTE POZZI - Sono appunti miei.

PRESIDENTE - Il Tribunale autorizza. Prego.

TESTE POZZI - Grazie.

PRESIDENTE - Il Tribunale autorizza.

TESTE POZZI - Allora, per quanto è a mia conoscenza... dunque, io ho seguito il passaggio del personale da Rete Ferroviaria Italiana, e non solo da Rete Ferroviaria Italiana, perché il personale dell'A.N.S.F. era composto da persone che venivano da Rete Ferroviaria Italiana, da Trenitalia e anche dal Ministero dei Trasporti, quindi era un gruppo di persone... naturalmente per quanto

riguarda il Ministero dei Trasporti non sono a conoscenza né di nomi né di fatti; per quanto riguarda Rete Ferroviaria Italiana, con il primo verbale del 10 aprile... chiedo scusa, del 06 giugno 2008, che poi fu riportato dalla comunicazione organizzativa 186 del 05 settembre 2008, passarono in Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie competenze e persone relativamente a emanazione norme standard di sicurezza della circolazione ferroviaria, omologazione materiale rotabile, rilascio, rinnovo, modifica, revoca del certificato di sicurezza e attività di ispezione e audit sull'attività delle imprese ferroviarie.

AVV. STILE - Quindi fermiamoci un attimo su questo punto. Il Tribunale e tutti i presenti già sono informati, perché abbiamo sentito la professoressa Torchia, una nostra consulente...

TESTE POZZI - Sì.

AVV. STILE - ...su alcuni profili giuridici e giuslavoristici.

TESTE POZZI - Sì.

AVV. STILE - Lei invece ha vissuto la vicenda direttamente, in prima persona.

TESTE POZZI - Sì.

AVV. STILE - Ecco. Quindi se ci vuole spiegare adesso in maniera dettagliata le fasi di passaggio, insieme al passaggio delle competenze, che è la cosa che più ci interessa...

TESTE POZZI - Sì.

AVV. STILE - ...le fasi del passaggio del personale da
R.F.I...

TESTE POZZI - Con...

AVV. STILE - Quello che interessa a noi...

TESTE POZZI - Sì.

AVV. STILE - ...è il passaggio delle competenze.

TESTE POZZI - Allora, con...

AVV. STILE - (sovrapposizione di voci) in dettaglio.

TESTE POZZI - Sì. Allora, con il primo verbale, diciamo, passarono all'Agencia nazionale per la sicurezza delle ferrovie 99 persone e quattro dirigenti, e questo naturalmente fu una sorta di spin-off, passarono le competenze, quindi passarono anche... passarono anche le persone. Diciamo che per quanto riguarda le tematiche di cui abbiamo detto prima, a partire dalla ratifica di questo verbale, con decreto dirigenziale, dal 10 giugno del 2008 tutte queste competenze passarono dalla direzione tecnica di R.F.I. alla...

AVV. STILE - Scusi, le competenze lei mi pare che le ha elencate però un po' di fretta. Vuole ripeterle con calma, per piacere?

TESTE POZZI - Omologazione norme standard di sicurezza della circolazione ferroviaria, omologazione di materiale rotabile o di sue parti, per gli aspetti connessi con la sicurezza della circolazione, incluso ovviamente il

registro del materiale rotabile, rilascio, rinnovo, modifica, revoca del certificato di sicurezza alle imprese ferroviarie, ivi comprese le attività relative ai sistemi di gestione e di sicurezza, e attività di ispezione e audit, nonché di monitoraggio sull'attività delle imprese ferroviarie.

AVV. STILE - Ecco. Quello che vorrei chiederle: la qualificazione del personale già di R.F.I. che passa ad A.N.S.F., come avviene questa selezione diciamo di personale?

TESTE POZZI - Non avviene una selezione di personale. Sono le persone che esercitavano queste competenze che con una sorta di spin-off vengono passate direttamente in blocco...

AVV. STILE - Ecco.

TESTE POZZI - ...all'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie.

AVV. STILE - Quindi diventa...

TESTE POZZI - Non c'è una selezione, sostanzialmente.

AVV. STILE - Sì. Ma...

TESTE POZZI - Alle persone... alle competenze corrispondono persone che passano direttamente dall'altra parte.

AVV. STILE - Sì, ma è un passaggio, come dire, d'ufficio, senza chiedere niente agli interessati?

TESTE POZZI - Assolutamente. Cioè... no, agli interessati venne comunicato ovviamente, sia da parte di Rete

Ferroviana Italiana, sia da parte dell' Agenzia. Questo è evidente, chiaramente. Però il principio era quello di mettere immediatamente l' Agenzia in condizioni di operare nella maniera più piena possibile, sin dal momento... sin, diciamo, dall' inizio.

PRESIDENTE - (voce fuori microfono)

AVV. STILE - Un po' più piano, gli sto facendo segno pure io.

Gli sto facendo segno... parli un poco più lentamente.

PRESIDENTE - Più lentamente.

TESTE POZZI - Sì.

AVV. STILE - Gli sto facendo pure io segno.

TESTE POZZI - Chiedo scusa.

AVV. STILE - Prego, prego.

PRESIDENTE - Riprendiamo.

AVV. STILE - Continui.

TESTE POZZI - Sì. Dicevo, il passaggio fu fatto in blocco in modo tale da consentire all' Agenzia di operare immediatamente sin dalla ratifica del verbale.

AVV. STILE - Quindi passano le funzioni, con il personale che già era addetto...

TESTE POZZI - Esatto.

AVV. STILE - ...a quelle funzioni.

TESTE POZZI - Esatto. Esatto.

AVV. STILE - Benissimo. E poi successivamente, ma è un fatto successivo...

TESTE POZZI - Beh, poi successivamente c'è stato un verbale 2

del dicembre 2009 e un verbale 3 del novembre 2011 e il personale diciamo di questi tre blocchi, sostanzialmente, quindi R.F.I., Trenitalia e il Ministero delle Infrastrutture, passa definitivamente poi all'Agenzia, che a quel punto ha identificato il comparto contrattuale di riferimento a seguito di un accordo sindacale firmato il 17 settembre del 2012. Quindi con i sindacati si firmò un accordo, con i sindacati nostri, diciamo, di ferrovia, e del comparto del Ministero dei Trasporti, per definire il comparto diciamo di confluenza di queste persone, che poi con cessione di contratto individuale passarono all'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie, definitivamente.

AVV. STILE - Ecco, siccome ci sono state alcune questioni che dovremmo approfondire con lei, questa è la ragione specifica della sua testimonianza...

TESTE POZZI - Sì.

AVV. STILE - ...quello che vorrei sapere: il rapporto gerarchico e funzionale...

TESTE POZZI - Era in capo all'Agenzia.

AVV. STILE - In capo all'Agenzia.

TESTE POZZI - Assolutamente sì.

AVV. STILE - Però risulta, è risultato che ancora... era ancora R.F.I. a pagare gli stipendi.

TESTE POZZI - Questo è vero e non era solo R.F.I., era R.F.I. per quelli di R.F.I., Trenitalia per quelli di Trenitalia

e il...

AVV. STILE - Per quelli... noi parliamo di quelli di R.F.I. Quelli di Trenitalia non ci interessano in questo momento.

TESTE POZZI - ...e il Ministero dei trasporti per quelli del Ministero dei Trasporti.

AVV. STILE - Sì.

TESTE POZZI - E questo è diciamo precisamente previsto anche dal verbale, dove c'è scritto che "a seguito della ratifica del presente verbale il personale dipende funzionalmente in maniera esclusiva dal direttore dell'Agencia, conservando il rapporto di lavoro con la società di provenienza R.F.I.". Perché non avendo ancora l'Agencia definito quale comparto contrattuale di riferimento, è evidente che, diciamo, il rapporto di lavoro inteso come pagamento di stipendi e contributi continuava in capo al precedente datore di lavoro. Le persone però uscivano completamente dalla nostra visibilità, diciamo così, sia dal punto di vista gerarchico che dal punto di vista funzionale. Era solo un rapporto amministrativo ed era stabilito dal verbale, insomma.

AVV. STILE - Senta, ancora per andare un po' più a fondo, ma questi 99, quanti erano all'inizio...

TESTE POZZI - 99 impiegati e quattro dirigenti.

AVV. STILE - Sì. Continuavano a stare dove stavano in

precedenza?

TESTE POZZI - Allora, questi signori...

AVV. STILE - Spieghi bene.

TESTE POZZI - Allora, noi, come dire, dal primo momento, non avendo ancora l'Agenzia una sede, che poi fu definita a Firenze, la prima cosa che facemmo è isolare fisicamente con tramezzi, mettendoli in stanze apposta, separate dai dipendenti di R.F.I., i dipendenti dell'Agenzia, in modo tale da definire anche fisicamente quali erano i confini tra il personale di R.F.I. e il personale dell'Agenzia, e dare il senso del fatto che questi signori non dipendevano più assolutamente da Rete Ferroviaria Italiana.

AVV. STILE - Ecco.

TESTE POZZI - E poi col tempo chiaramente essi hanno acquisito una loro dimensione fisica, in spazi fisici propri dell'Agenzia.

AVV. STILE - Sì. Noi parliamo della fase appunto di transizione, dove lei diceva "sono stati isolati anche fisicamente".

TESTE POZZI - Sì.

AVV. STILE - Cioè, che vuol dire? C'erano stanze...

TESTE POZZI - Vuol dire che se c'erano... vuol dire che furono fatti dei tramezzi laddove non si poteva spostarli fisicamente in altre stanze, dove si trovavano, in modo tale da evitare possibilmente ogni contatto, per quanto

possibile, coi dipendenti di R.F.I., quindi con gli ex colleghi, sostanzialmente.

AVV. STILE - Benissimo. Quindi il rapporto gerarchico era...

TESTE POZZI - Il rapporto gerarchico era totalmente come previsto dal verbale, non solo dal verbale 1, ma successivamente anche dal verbale 2, in capo al direttore dell'Agencia nazionale per la sicurezza delle ferrovie.

AVV. STILE - Bene. Benissimo. Quindi se qualcheduno dicesse, o ritenesse di essere ancora dipendente di R.F.I., in che senso sarebbe stato ancora dipendente di R.F.I.?

TESTE POZZI - Nel senso che R.F.I. pagava la busta paga e versava i contributi, ma R.F.I. non aveva nessun controllo, neanche sulle funzioni di questi signori, perché l'Agencia ovviamente aveva messo in piedi giustamente una sua organizzazione e aveva ridistribuito i compiti all'interno della sua organizzazione, senza che noi potessimo averne né visibilità né controllo.

AVV. STILE - Il nuovo contratto di inquadramento di questo personale...

TESTE POZZI - Credo sia ENAV, credo che fosse l'ENAV.

AVV. STILE - Sul modello ENAV.

TESTE POZZI - Sì.

AVV. STILE - Che più o meno, insomma...

TESTE POZZI - Credo che fosse quello all'epoca, sì.

AVV. STILE - Ho capito. Si ricorda quand'è che si arriva a questa...

TESTE POZZI - Si arriva con una...

AVV. STILE - ...definizione contrattuale?

TESTE POZZI - Sì. Il 19 settembre del 2012 è stato firmato l'accordo sindacale con i sindacati diciamo del pubblico impiego, i sindacati delle ferrovie, Rete Ferroviaria Italiana e gruppo F.S., diciamo, per quanto riguarda Rete Ferroviaria Italiana R.F.I. e l'Agenzia nazionale, che definiva la confluenza di questi signori. Poi però la cessione di contratto individuale è stata fatta dall'Agenzia con negoziazione individuale con i singoli, insomma.

AVV. STILE - Senta, lei sa se, dato questo tipo di rapporto, se successivamente l'A.N.S.F. ha rimborsato R.F.I. per le spese del personale?

TESTE POZZI - Sì, era previsto nel Decreto Legislativo 162 del 2007 che ci fosse un rimborso da parte di A.N.S.F. delle spese sostenute per il personale, parzialmente preso anche dal pedaggio, se non ricordo male.

AVV. STILE - Ho capito. Sì. Lei ha detto che erano 99 più quattro dirigenti, giusto?

TESTE POZZI - All'inizio sì, il primo blocco. Perché era personale che corrispondeva a queste quattro aree, le cui competenze erano di queste quattro aree che sono passate, transitate in blocco all'Agenzia.

AVV. STILE - Senta, qualcuno di questi... siccome il trasferimento coattivo può porre qualche problema, può

aver posto qualche problema, lei sa se qualcuno di questi dipendenti, già dipendenti di R.F.I., passato ad A.N.S.F., è poi ritornato in R.F.I.?

TESTE POZZI - Ci sono stati diciamo dei passaggi da A.N.S.F. a R.F.I., da R.F.I. ad A.N.S.F., perché nel frattempo, come previsto dal Decreto Legislativo 162 era stata fatta un'interpellanza relativa... in tutto il gruppo Ferrovie dello Stato, per personale che aveva le competenze richieste dall'Agenzia, e a questa interpellanza risposero più o meno cinquecento persone, per cui ci sono stati dei travasi di personale da R.F.I. e da Trenitalia all'A.N.S.F. e viceversa, sempre gestiti di comune intesa con l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie.

AVV. STILE - Diciamo, questo rapporto è stato formalizzato in qualche modo con il Ministero?

TESTE POZZI - No, col Ministero mai.

AVV. STILE - No.

TESTE POZZI - Non... come dire, era un rapporto diretto con l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie, direi insomma con Chiovelli, ecco, con il quale abbiamo sempre avuto un rapporto molto... molto trasparente da questo punto di vista.

AVV. STILE - Bene. Senta, per quanto riguarda il Cesifer, questo passaggio di competenze come ha inciso sul Cesifer, per quanto lei ne sa?

TESTE POZZI - Per quello che... per quello che mi ricordo,

rimase in capo diciamo solo la autorizzazione alla messa in servizio del sottosistema di terra, cioè dei nuovi apparati sostanzialmente che venivano diciamo inseriti all'interno del sistema ferroviario e la sicurezza negli scali, che queste due diciamo competenze passarono con il verbale 2 del 22 dicembre 2009, passarono definitivamente all'Agenzia.

AVV. STILE - 2010?

TESTE POZZI - 2010, chiedo scusa. No, 2009. Scusi, verbale 2, 22 dicembre 2009.

AVV. STILE - 2009.

TESTE POZZI - E' stato ratificato col decreto dirigenziale dal Ministero il 1° dicembre 2010.

AVV. STILE - Benissimo. Quindi praticamente delle funzioni... le funzioni che diventavano dal 2009 competenza dell'A.N.S.F., il personale relativo all'espletamento di queste funzioni passa tutto ad A.N.S.F.

TESTE POZZI - Passò in blocco, sì.

AVV. STILE - Invece c'è una piccola parte, questa relativa a... ci spiega qual era questa parte che resta fino al 2009 al...?

TESTE POZZI - Era la parte relativa sostanzialmente ai collaudi dei nuovi apparati, che erano importanti per la messa in esercizio del sottosistema di terra. Sono poche persone che poi passarono con...

AVV. STILE - Successivamente, nel...

TESTE POZZI - Con il verbale successivo.

AVV. STILE - Sì. Senta, è emerso nel dibattimento, qui in questa aula, che un certo Bailoni certifica una verifica su un serbatoio, su carta intestata di R.F.I. E' in grado di spiegare questo fatto? Bailoni era ovviamente uno di quelli passati, transitati in A.N.S.F.

TESTE POZZI - Bailoni, se non ricordo male, come dire, transitò con il primo verbale immediatamente nel 2008. Posso solo supporre che nella prima fase diciamo di trasferimento di persone da R.F.I. all'A.N.S.F., ovviamente le persone se ne andarono con tutte le loro diciamo spettanze, quindi se ne andarono con le scrivanie, con i timbri, con la carta intestata, perché all'epoca l'A.N.S.F. non aveva... non aveva ancora nulla. E quindi è evidente che sempre nella logica di cercare di mettere l'A.N.S.F. immediatamente in condizioni di operare, dal punto di vista delle risorse, ovviamente, al meglio, tutto diciamo l'apparato cartaceo, i computer, eccetera, immediatamente passarono... passarono con le persone; anzi, più che passarono furono relegati con le persone, perché, come ho detto prima, noi cerchiamo anche fisicamente, compatibilmente con la logistica ovviamente, di dove erano le persone all'epoca, di isolarli rispetto al resto del personale, che invece continuava a fare capo a Rete Ferroviaria Italiana.

AVV. STILE - Ma non dette luogo a problemi questa divisione,

spostamento?

TESTE POZZI - No.

AVV. STILE - No?

TESTE POZZI - Che io ricordi no, assolutamente.

AVV. STILE - Ho capito.

TESTE POZZI - No, anche perché non è uno spostamento di sede fisica, è uno spostamento... cioè, nel senso, non è che si cambiava città, ecco.

AVV. STILE - Sì, sì.

TESTE POZZI - E' uno spostamento all'interno del comprensorio, quindi...

AVV. STILE - Ho capito. Senta, adesso le devo fare alcune altre domande relative a un tema diverso, cioè quello della sicurezza in rapporto alla formazione del personale. Lei ovviamente era investito anche di questa funzione, no?

TESTE POZZI - Sì.

AVV. STILE - Del problema della formazione del personale in funzione della sicurezza.

TESTE POZZI - Sicurezza del... sicurezza del lavoro e sicurezza dell'ambiente, non sicurezza della circolazione, nel senso che...

AVV. STILE - Non sicurezza della...

TESTE POZZI - No.

AVV. STILE - Quindi sicurezza sul lavoro e sicurezza dell'ambiente.

TESTE POZZI - Sì. Allora, all'epoca... all'epoca, diciamo, la normativa della sicurezza sulla circolazione faceva capo alla direzione tecnica, fino al verbale 1 e quindi fino a quando tutte quelle competenze passarono all'A.N.S.F. All'epoca sempre la normativa invece di sicurezza del lavoro e di tutela ambientale faceva capo alla direzione del personale, la quale direzione del personale aveva il compito di segnalare diciamo le novità normative che venivano dal Parlamento e trasferirle all'interno dell'azienda, e quindi far sì che, come dire, l'azienda recepisce in termini di sicurezza lavoro e di tutela ambientale quelle che erano le novità normative che venivano dal mondo... dal mondo esterno, sostanzialmente.

AVV. STILE - Quello che le risulta proprio dalla sua posizione di dirigente del personale, sa dire qualcosa sull'organizzazione della sicurezza per quanto riguarda il personale?

TESTE POZZI - Allora, parlando sempre... facendo la premessa che, come dire, la società all'epoca contava circa trentaseimila dipendenti, quindi è chiaro che parliamo di processi in linea generale e non quindi di comportamenti organizzativi singoli, ovviamente. Però, come dire, a quello che mi consta noi seguivamo diciamo tutta una serie di iniziative tendenti, come dire, a introdurre il concetto di cultura della sicurezza all'interno dell'azienda, e quindi tendenti a cercare di far cambiare

l'atteggiamento delle persone sul tema della sicurezza e della tutela ambientale, con una serie di iniziative, che potevano essere ad esempio nelle zone, nei tronchi, i totem, come si fa nelle fabbriche normalmente, che segnalano da quanti mesi, da quanti giorni, da quanti minuti, da quanti anni non ci sono infortuni sul lavoro; poi con tutta una serie di iniziative di formazione dirette a tutta la catena gerarchica, per far sì che venissero utilizzati gli strumenti di protezione individuale, come venivano diciamo utilizzati e quali erano gli errori nell'utilizzazione di questi strumenti, onde evitare i cosiddetti delitti di abitudine, no? Cioè, quando le persone fanno sempre le stesse cose, alla fine

AVV. STILE - E' ben noto.

TESTE POZZI - Ecco, questo è il... quello che posso dire è che la formazione in Ferrovie è sempre stata tracciata, tracciata dal punto di vista dell'erogazione e tracciata dal punto di vista della ricezione, cioè quando viene fatto un corso di formazione, il corso di formazione viene tracciato e anche diciamo il discende, il quale è oggetto del corso di formazione, deve attestare di avere partecipato al corso e quindi di avere appreso le nozioni del corso stesso.

AVV. STILE - Questo, direi, ovviamente era del tutto documentato, penso, no?

TESTE POZZI - Sì. Non da me, nel senso che...

AVV. STILE - No, va beh, non da lei personalmente.

TESTE POZZI - ...è tracciato dalle procedure, è tracciato dalle procedure aziendali.

AVV. STILE - Certamente. A proposito delle procedure aziendali, un altro aspetto di sua competenza era il sistema delle deleghe, delle deleghe in materia di sicurezza... in materia di sicurezza.

TESTE POZZI - Sempre parliamo di sicurezza del lavoro, ovviamente...

AVV. STILE - Sempre lei si riferisce alla sicurezza del lavoro.

TESTE POZZI - E di tutela ambientale, esatto.

AVV. STILE - Benissimo. Ricorda come era strutturato per questo aspetto?

TESTE POZZI - Sì. Allora, se posso cito un esempio, che credo sia, come dire, abbastanza importante. Ad esempio, solo a titolo di esempio mi sono portato la comunicazione organizzativa 185 del 2008, che tratta del tema organizzazione della sicurezza e lavoro ambientale in Rete Ferroviaria Italiana. Questa comunicazione organizzativa... la comunicazione organizzativa è un documento abbastanza corposo che...

AVV. STILE - Questo, diciamo... scusi se la interrompo, questo attiene all'introduzione del Decreto Legislativo...

TESTE POZZI - Questo viene ad esempio, perché viene...

AVV. STILE - ...81 o viene prima?

TESTE POZZI - ...recepito il decreto... siamo nel 2008, quindi viene recepito il Decreto Legislativo numero 81 del...

AVV. STILE - 2008.

TESTE POZZI - ...09 aprile 2008, tanto è vero che questa comunicazione organizzativa sostituisce quella del 2004, che era quella precedente. Ecco, il lavoro consisteva nel fornire, diciamo, linee guida a quelle che erano le unità produttive, al fine di consentire il corretto espletamento di quelle che erano tutte le attività in termini di sicurezza del lavoro e ambientale. Quindi vengono definiti i soggetti a cui sono dirette le norme, vengono definiti i compiti e vengono definite diciamo le responsabilità fino al capo impianto, quindi fino all'unità più piccola, sostanzialmente, dell'organizzazione, il capo impianto sia della circolazione che della manutenzione, perché all'epoca l'azienda era organizzata in direzioni compartimentali infrastruttura, quindici, e direzioni comportamentali movimento, quindici, che facevano capo a due direzioni centrali, infrastruttura e manutenzione e circolazione, sostanzialmente. Quindi il compito era questo, era quello di definire le linee guida. Diversamente ovviamente sono i comportamenti organizzativi, perché i comportamenti organizzativi attengono a quello che le persone mettono in atto, e questi chiaramente devono essere controllati da chi gestisce la produzione, insomma. Però il mio

lavoro era quello un po'... il nostro lavoro come personale era quello di dare queste linee guida, recepire le novità normative, darne contezza all'azienda e individuare chi fa che cosa, sostanzialmente.

AVV. STILE - Ecco, l'ultima domanda le volevo fare. Lei era diciamo capo del personale, uso questa espressione, per R.F.I.

TESTE POZZI - Sì.

AVV. STILE - Ora, in materia sia di sicurezza della circolazione, sia di sicurezza del lavoro, sia di sicurezza dell'ambiente, lei sa dare... sa indicare qual era la ripartizione delle competenze e quali erano i campi di applicazione tra le unità...

TESTE POZZI - Allora, come...

AVV. STILE - ...centrali, della sede centrale e le unità periferiche?

TESTE POZZI - Allora, come ho detto prima, diciamo la struttura organizzativa di R.F.I. all'epoca, quindi parliamo del 2008-2009, era tale per cui la normativa di sicurezza della circolazione faceva capo alla direzione tecnica fino al verbale 1 e al passaggio conseguente di competenze e persone all'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie. La normativa, viceversa, relativa alla sicurezza del lavoro e alla tutela ambientale faceva capo alla funzione del personale. Questi due enti diciamo fornivano alle direzioni centrali

infrastruttura e movimento, che a loro volta trasferivano alle direzioni compartimentali infrastruttura e movimento le linee guida che poi venivano tradotte in procedure operative da applicare, fino alle unità territoriali e agli impianti, sostanzialmente. Quindi, diciamo, la cosa era organizzata in modo tale da arrivare sostanzialmente e proceduralmente fino all'ultimo operatore, sia lato manutenzione infrastruttura sia lato circolazione.

AVV. STILE - Va bene. Io ho finito, ho terminato l'esame, Presidente.

PRESIDENTE - Pubblico Ministero.

Pubblico Ministero

P.M. AMODEO - Sì, solo qualche domanda. Buonasera.

TESTE POZZI - Buonasera.

P.M. AMODEO - Senta, lei, magari forse un po' velocemente, per quello che ho capito io, ha fatto riferimento a due tipi di passaggi di competenze da R.F.I. ad A.N.S.F...

TESTE POZZI - Sì.

P.M. AMODEO - ...che tutti noi sappiamo, diciamo, essere distinte in due grandi gruppi: competenze di sicurezza non di terra, cioè non tipiche del gestore della sede ferroviaria sostanzialmente, che poi è un monopolista naturale, e competenze di terra, competenze tipiche del gestore. Ora, nella scansione dei passaggi di competenza, scansione tra l'altro prevista, diciamo così,

originariamente dall'articolo 4 comma 6 della 162 del 2007, il primo verbale... è un'ipotesi tipica di quello che in diritto amministrativo si chiama concessione di contratto, il primo verbale che ratifica il passaggio delle competenze non di terra, cioè quelle non tipiche, competenze di sicurezza non tipiche, non attribuite ad R.F.I., è quello del 21 maggio del 2008. E' così? Mi corregga se mi sto sbagliando.

TESTE POZZI - È quello del...? Mi scusi?

P.M. AMODEO - 21 maggio 2008.

TESTE POZZI - No, io... mi perdoni, ma io l'unico verbale che conosco è questo del 06 giugno del 2008.

P.M. AMODEO - Sì, quello è il verbale attuativo, veramente. Quindi, mi perdoni, si distinguono due fasi procedurali. C'è una convenzione, l'ho detto che è una convenzione di contratto.

TESTE POZZI - Certo.

P.M. AMODEO - Quindi c'è una convenzione, e stia pur certo che è del 21 maggio 2008. Poi c'è il verbale attuativo, che è il verbale attuativo della convenzione, del 06 giugno 2008.

TESTE POZZI - Esatto.

P.M. AMODEO - Ecco, in questo negozio, diciamo così, complesso, passano da R.F.I. ad A.N.S.F. le cosiddette competenze non di terra, che sono poi quelle elencate nel verbale, quindi riguardano emanazione di norme standard

in materia di sicurezza sulla circolazione, omologazione del materiale rotabile, rilascio, rinnovo e modifica del certificato di sicurezza, attività di ispezione, audit e monitoraggio. E' così?

TESTE POZZI - Questo è quello che c'è scritto nel verbale.

P.M. AMODEO - Sì. Allora, su domanda dell'Avvocato Stile che, diciamo così, ha posto in qualche maniera un comportamento cronologico tra l'attività del tecnico Bailoni del Cesifer e il passaggio di competenze da R.F.I. ad A.N.S.F., io le chiedo se è vero, se le risulta che la verifica che ha fatto il tecnico Bailoni è del 19/02/2009, su richiesta della Cima del 27/01/2009. E' così? Lei lo sa? Lo ricorda?

TESTE POZZI - Non sono in grado di rispondere. Non ho mai visto questa verifica. Non sono in grado di rispondere.

P.M. AMODEO - Va beh, non si ricorda. Va bene. Rispetto a queste date però io le faccio un'altra domanda, cioè le chiedo se lei sa, quindi rispetto al gennaio-febbraio 2009, quand'è che sono contrattualmente passate da R.F.I. ad A.N.S.F. le competenze di sicurezza cosiddette di terra, che riguardavano - sta scritto nel verbale - l'autorizzazione per la messa in servizio di sottosistemi infrastrutturali appunto di R.F.I., l'omologazione di sistemi strutturali di terra di R.F.I. ed altre due, la validazione, eccetera. Ora, lei... è corretto dire che queste competenze sono passate soltanto il 22 dicembre

del 2009? C'è un verbale, tra l'altro.

TESTE POZZI - C'è un verbale del 22 dicembre 2009.

P.M. AMODEO - Perfetto. Quindi... mentre invece Bailoni opera diciamo quasi un anno prima... sì, dieci mesi prima.

TESTE POZZI - Passa col verbale dell'anno prima.

P.M. AMODEO - Quindi nel pieno delle competenze del Cesifer. Poi ci torniamo su questo...

AVV. STORTONI - Non è così.

P.M. AMODEO - Ci torniamo.

AVV. STILE - Non è... chiedo scusa, Pubblico Ministero, chiedo scusa se interrompo. Non mi pare del tutto esatto questa...

(più voci sovrapposte)

P.M. AMODEO - In riesame farà tutte le domande che vuole, Avvocato.

PRESIDENTE - La premessa non è corretta. E' questo il senso? Lei nella risposta, ha compreso...

TESTE POZZI - Io sono... io sono in grado solo di... perché non sono un tecnico, quindi io non sono un tecnico, quindi...

P.M. AMODEO - No, la domanda (sovrapposizione di voci)...

TESTE POZZI - Io sono semplicemente in grado di dire sulla base dei verbali quando le risorse sono passate da R.F.I. ad A.N.S.F., sulla base dei verbali. Che cosa facevano le persone, che cosa firmavano e quant'altro dal punto di vista tecnico, non sono in grado di dirlo perché non sono

un tecnico.

P.M. AMODEO - Va bene, ne prendiamo atto.

TESTE POZZI - Io mi sono occupato del passaggio delle risorse unicamente, quindi non... solo quello, ecco.

P.M. AMODEO - Ne prendiamo atto. Va bene. Senta, chiedo scusa, lei conosce il contenuto... è agli atti del fascicolo del Tribunale, Presidente, è una lettera che fa parte delle produzioni documentali dell'08 luglio 2015, questo anche ovviamente per le Difese. Lei è al corrente del contenuto di una lettera dell'ex Ministro Matteoli diretta personalmente all'amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato S.p.A. Mauro Moretti, in tema di richiamo, non vorrei usare la parola rimprovero, ma richiamo sulla necessità di completare il passaggio del personale che doveva transitare da R.F.I. ad A.N.S.F., lamentandosi che a quella data non era ancora passato? Gliela mostro.

TESTE POZZI - No.

P.M. AMODEO - Posso mostrargliela, Presidente?

PRESIDENTE - Se il teste è in grado di darci (sovrapposizione di voci)...

P.M. AMODEO - Se la conosce, se la riconosce visivamente. Tutto qua.

TESTE POZZI - No, visivamente no, non...

P.M. AMODEO - E quindi è inutile che gliela mostro.

TESTE POZZI - Se me la fa solo vedere da lontano...

P.M. AMODEO - Sì, la guardi da vicino.

PRESIDENTE - Viene esibita al teste la lettera indicata dal
Pubblico Ministero.

P.M. AMODEO - La data è dell'08 luglio 2015.

TESTE POZZI - No, mai vista.

P.M. AMODEO - Matteoli, in cui chiede il completamento del
trasferimento...

TESTE POZZI - No, questa non...

P.M. AMODEO - ...del personale.

TESTE POZZI - Mai vista, non l'ho mai vista.

P.M. AMODEO - Dicendo "tale adempimento risulta strategico al
fine di favorire il processo"...

PRESIDENTE - No, va beh...

TESTE POZZI - Mai vista.

PRESIDENTE - Se è agli atti la leggeremo.

P.M. AMODEO - Va bene. Okay, Presidente.

PRESIDENTE - La conosce? Quindi lei la conosce?

TESTE POZZI - No, questa non l'ho mai vista.

P.M. AMODEO - E' agli atti, è agli atti, Presidente.

TESTE POZZI - Non l'ho mai vista.

P.M. AMODEO - Dunque, lei...

(più voci fuori microfono)

AVV. MOSCARDINI - Dottore, ma l'08 luglio 2015 è la
produzione, evidentemente, dottore Amodeo. Dottor
Amodeo...

PRESIDENTE - L'udienza, l'udienza.

P.M. AMODEO - Che c'è?

AVV. MOSCARDINI - All'udienza è stata prodotta, l'08 luglio 2015.

P.M. AMODEO - Produzione... sì, chiedo scu...

(più voci fuori microfono)

P.M. AMODEO - No, dopo pranzo questi attacchi proditori non dovete farmeli, soprattutto da parte di chi è tanto più giovane.

(più voci fuori microfono)

P.M. AMODEO - E' così, è così. Confermo Presidente. Non abbiamo bevuto, comunque, gliel'assicuro, diciamo. Sì, è dell'ottobre 2009, chiedo scusa. Allora, lei quindi... se le faccio qualche domanda sulla procedura di cabotaggio lei è in grado di rispondermi o...?

TESTE POZZI - No, assolutamente no.

P.M. AMODEO - Sì. Senta, ma indipendentemente dalla procedura di cabotaggio, perché quella procedura là in realtà imponeva innanzitutto un obbligo di immatricolazione negli elenchi del materiale rotabile di R.F.I., cioè di Cesifer, dei carri cisterna provenienti dall'estero, diciamo, ma lei in generale è al corrente dell'obbligo che gravava su Cesifer di tenere e gestire il registro di immatricolazione del materiale rotabile?

TESTE POZZI - No, non era nelle mie competenze questo.

P.M. AMODEO - Sa di cosa si occupava questo registro di immatricolazione del materiale rotabile?

TESTE POZZI - No, francamente no. Ribadisco, non era nelle mie

competenze.

P.M. AMODEO - Quindi non...

TESTE POZZI - Io mi occupavo solo di gestione delle persone, quindi non di fatti tecnici.

P.M. AMODEO - Va bene. Io al momento non ho altre domande, Presidente.

P.M. GIANNINO - Grazie. Pochissime.

TESTE POZZI - Buonasera.

P.M. GIANNINO - Buonasera, ingegnere. Lei ha detto che si è occupato o si occupa ancora della selezione...?

TESTE POZZI - No, io adesso mi occupo della gestione e dell'amministrazione dei dirigenti del gruppo F.S. Sono uscito da R.F.I. tre anni fa.

P.M. GIANNINO - Ho capito. Quindi ora si occupa dell'intera gestione dei dirigenti del gruppo.

TESTE POZZI - Sì.

P.M. GIANNINO - In cosa consiste?

TESTE POZZI - Consiste... sostanzialmente prima di tutto l'amministrazione, cioè il pagamento sostanzialmente. E poi consiste in quelle che sono le linee guida di politica meritocratica, nel senso, come dire, di determinare in rapporto al peso delle posizioni quali sono... qual è il posizionamento meritocratico di mercato rispetto alle persone, e poi di sostanzialmente linee guida in termini di trasferte, trasferimenti, rispetto delle procedure, regole e così via.

P.M. GIANNINO - Anche per i dirigenti di R.F.I.?

TESTE POZZI - Beh, premesso che ogni società gestisce i suoi dirigenti per conto suo, io faccio il controllo delle trasferte anche per i dirigenti di R.F.I., certo.

P.M. GIANNINO - Di R.F.I., di Trenitalia e di...

TESTE POZZI - Trenitalia, Italfer, Ferservizi e quant'altro, insomma.

P.M. GIANNINO - E per quanto riguarda la loro selezione da chi viene curata?

TESTE POZZI - La selezione dei... allora, innanzitutto, come dire, è un po' di tempo che non vediamo dirigenti che vengono dall'esterno, quindi, insomma, la selezione... la selezione dei dirigenti intende... cosa si intende per selezione? Cioè, si intende sviluppo, si intende assunzione, si intende...?

P.M. GIANNINO - La pianificazione del fabbisogno quantitativo...

TESTE POZZI - R.F.I., R.F.I.

P.M. GIANNINO - E poi la gestione del...

TESTE POZZI - Tutto R.F.I.

P.M. GIANNINO - (sovrapposizione di voci)

TESTE POZZI - Movimentazione, diciamo, attribuzione di incarichi... fa tutto la società.

P.M. GIANNINO - Le risulta che invece la DCRU, la Direzione Centrale Risorse Umane e organizzazione, abbia questa area di responsabilità, quindi quella di definire le

politiche di gruppo in materia di pianificazione quali-quantitativa del personale, ottimizzazione del personale del gruppo...

TESTE POZZI - Beh, come in tutti...

P.M. GIANNINO - ...dinamica degli organici e costo del lavoro del personale nel gruppo?

TESTE POZZI - Allora, la DCRU ha ancora questi... cioè, la Direzione... scusate, la Direzione Centrale Risorse Umane ha ancora questi compiti, nel senso che ha il compito di assemblare ciò che fanno le singole società, che si occupano chiaramente di pianificazione, costo del lavoro, mobilità e quant'altro, chiaramente per fare anche da questo punto di vista il consolidato di gruppo. Il consolidato di gruppo anche in termini di costo del lavoro è fatto dalla somma dei consolidati delle singole società, per cui come in tutti i gruppi si occupa di questo. Posso anche dire che, diciamo, la Direzione Centrale si occupa anche dello sviluppo di quelle che sono le risorse di pregio. Le risorse di pregio sono le risorse top, che sono patrimonio del gruppo. E questo devo dire che è abbastanza comune. Io prima di fare questo lavoro venivo dal gruppo Fiat e il sistema è assolutamente identico, insomma.

P.M. GIANNINO - Senta, la comunicazione 185 del 2008 di cui ha parlato prima, con cui vengono individuate le posizioni per l'adeguamento all'entrata in vigore del decreto 81

del 2008...

TESTE POZZI - 186.

P.M. GIANNINO - No, 185 del 2008, mi sembra.

TESTE POZZI - 185... eh, forse allora... dica.

P.M. GIANNINO - Mi sembra... la comunicazione organizzativa con cui vengono individuate le unità produttive, i datori di lavoro...

TESTE POZZI - Ah, pardon, chiedo scusa.

P.M. GIANNINO - Prego.

TESTE POZZI - Stavo guardando la 185. Sì, chiedo scusa, stavo guardando quella del primo verbale.

P.M. GIANNINO - No, no, mi sembra lei abbia citato la 185 poco fa.

TESTE POZZI - Chiedo scusa, chiedo scusa, sì, sì, sì, 185, è corretto, va bene.

P.M. GIANNINO - Individua le posizioni datoriali attribuendogli poteri datoriali, e quindi potere di spesa illimitato ed assoluto?

TESTE POZZI - Individua le posizioni datoriali attribuendogli poteri illimitati di spesa per le materie di competenza, e in questo caso l'individuazione... diciamo, individua le unità produttive, che sono quelle che hanno la titolarità datoriale e... come dire, ma non è solo questa che le individua; le unità produttive vengono aggiornate diciamo progressivamente e con tutte le responsabilità e le competenze che le unità datoriali hanno, insomma.

P.M. GIANNINO - Ecco, che vuol dire "nelle materie di competenza"?

TESTE POZZI - Nelle materie di competenza...

P.M. GIANNINO - Un datore di lavoro deve ricevere da qualcuno le materie di competenza, scusi?

TESTE POZZI - Lavoro... lavoro e tutela ambientale, quindi sulle risorse, sostanzialmente il potere di spesa sulla... diciamo sulla tutela del lavoro è illimitato, per cui non ci sono problemi.

P.M. GIANNINO - Le risulta invece che nella stessa 185 del 2008 vi siano delle espresse limitazioni ai poteri sia decisionali che di spesa, che possono soltanto pianificare, avviare le procedure di investimenti previsti...

TESTE POZZI - Non è possibile...

P.M. GIANNINO - ...al fine di mettere la società nelle condizioni di fornire prontamente i mezzi finanziari e quant'altro occorra per assicurare il rispetto delle vigenti norme di legge ed amministrative?

TESTE POZZI - Non è possibile perché sarebbe *contra legem*, perché se c'è, come dire, un problema diciamo di sicurezza del lavoro io devo agire, non devo aspettare l'autorizzazione di nessuno.

P.M. GIANNINO - Lei è a conoscenza di quanti siano a oggi - siamo al 2016 - gli ispettori di cui l'Agenzia nazionale può disporre per il monitoraggio dell'intera rete...

TESTE POZZI - No.

P.M. GIANNINO - ...e parliamo di migliaia di chilometri?

TESTE POZZI - No.

P.M. GIANNINO - È corretto se dico che sono...

TESTE POZZI - Francamente...

P.M. GIANNINO - ...qualcosa come cinque o sei?

TESTE POZZI - Non lo so.

P.M. GIANNINO - Non ne è a conoscenza.

TESTE POZZI - Francamente non lo so.

P.M. GIANNINO - Chi sia a capo del servizio che si occupa dell'ispezione della rete di R.F.I., sa se per caso è Margarita?

TESTE POZZI - Sono uscito anni fa, quindi francamente non me ne sono più interessato.

P.M. GIANNINO - Grazie. Non ho altre domande.

PRESIDENTE - Parti Civili? Nessuna domanda. Altre domande? Avvocato.

Difesa - Avvocato Stortoni

AVV. STORTONI - Una sola. Come capo del personale lei per caso sa quando l'ingegner Costa assunse la direzione tecnica di R.F.I.?

TESTE POZZI - Mi sembra all'inizio o a metà del 2008, credo, però non... francamente non me lo ricordo, francamente.

AVV. STORTONI - Va bene. Grazie.

TESTE POZZI - Francamente non me lo ricordo precisamente.

PRESIDENTE - Avvocato Stile, vuole chiudere?

Difesa - Avvocato Stile

AVV. STILE - Rinunzio.

PRESIDENTE - Bene. Allora si può accomodare.

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - Dottore, solo un attimo, aspetti.

AVV. STILE - Sulla domanda che le ha rivolto, mi pare che sia stato il dottor Amodeo, su questa lettera inviata dal Ministro...

PRESIDENTE - Matteoli.

TESTE POZZI - Matteoli.

AVV. STILE - ...dal Ministro Matteoli all'ingegner Moretti, io vorrei che lei la vedesse un attimo con calma nei contenuti e poi dopo dicesse se conosce la risposta dell'ingegner Moretti al Ministro Matteoli.

P.M. GIANNINO - Presidente, però su questa domanda non ha risposto alla domanda del dottor Amodeo, quindi non...

AVV. STILE - No...

P.M. GIANNINO - Un riesame su una mancata risposta...

PRESIDENTE - Vediamo...

AVV. STILE - A me mi pare che ci sia stato un equivoco su questo punto, nel senso che non si riusciva a capire bene a che cosa si riferisse questa lettera, visto che la data non era esatta, quella indicata.

PRESIDENTE - Va bene. Poi gli è stata esibita ed il teste ha

riferito di non conoscerla. Ora, se vogliamo sottoporgliela...

AVV. STILE - Ah, ha detto di non conoscerla quella del 2015 o quella del 2009 non la conosce, scusi?

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - Quella esibita non l'ha riconosciuta. Poi glielo possiamo... glielo possiamo richiedere... siamo qui per vedere... anche perché...

AVV. STILE - Possiamo... ecco.

PRESIDENTE - ...l'attendibilità del teste (sovrapposizione di voci)...

AVV. STILE - Perché mi pare che non abbia... in realtà ha detto che non la riconosce, ma la veda con attenzione, perché mi pare giusto che una volta precisata la data...

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - No, no, no, ma stiamo più attenti, Pubblico Ministero. Stiamo attenti, Pubblico Ministero. Facciamogliela vedere.

AVV. STILE - Dottore, non la voglio forzare. Se non se la ricorda, non se la ricorda. Se se la ricorda...

TESTE POZZI - No, io questa non l'ho mai vista.

AVV. STILE - Va bene. Allora...

TESTE POZZI - Io questa proprio non l'ho mai vista.

AVV. STILE - E allora...

TESTE POZZI - Fisicamente non l'ho mai vista.

AVV. STILE - E allora naturalmente è chiuso il discorso.

TESTE POZZI - Non l'ho mai vista.

PRESIDENTE - Bene. Allora ha finito, Avvocato Stile? Ha concluso? Si può accomodare, dottore.

QUESTIONI ISTRUTTORIE

PRESIDENTE - Allora, quindi ci diamo...

(più voci fuori microfono)

AVV. STILE - Chiedo scusa, solamente... non devo far domande all'ingegner Pozzi, per carità, ho concluso l'esame, però era stata prodotta sia questa lettera, questa del Ministro Matteoli all'ingegner Moretti, sia la risposta dell'ingegner Moretti a Matteoli. Tutte e due prodotte. O sbaglio?

PRESIDENTE - Sta parlando con il Pubblico Ministero...

P.M. AMODEO - Io faccio male il Pubblico Ministero, farei peggio il difensore, quindi...

PRESIDENTE - 08 luglio 2015.

(più voci fuori microfono)

AVV. STILE - Sì, l'08 luglio 2015 sono state prodotte entrambe però.

P.M. AMODEO - Se risulta, risulta. Adesso la memoria non (sovrapposizione di voci)...

AVV. STILE - L'udienza è 08 luglio 2015. Quindi già ci sono.

(più voci fuori microfono)

AVV. STILE - No, non c'è bisogno.

(più voci fuori microfono)

AVV. STILE - No, è inutile che... se non ricorda...

PRESIDENTE - Avvocato Stile, le devo chiudere il microfono. Mi dica solo: vuole produrre queste... vuole produrre queste lettere? No.

AVV. STILE - Semmai la possiamo riprodurre, però già sono prodotte.

PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci)

AVV. STILE - In data 15 luglio.

PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci)

AVV. STILE - Quindi è inutile.

PRESIDENTE - Se sono prodotte... se sono prodotte, poi verificiamo, già siamo pieni di carte. Allora, dicevamo, il 13 aprile ci siamo detti, Avvocato Raffaelli, con tutte le precisazione del caso, abbiamo Frediani e Bilante.

AVV. RAFFAELLI - Binante, Binante.

PRESIDENTE - Binante, sì, Binante, Binante. Che sono consulenti tecnici e che tenderemo ad esaurire nella stessa udienza. Poi invece il 20 aprile abbiamo l'ingegner Resta, per il 20 aprile, professor Resta, mi perdoni. Benissimo. Bene. E poi il 27 cerchiamo di utilizzarla proficuamente in qualche modo, se riusciamo a contenere i consulenti. Ma non è una pressione, come dire...

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - No. Allora, quindi ci vediamo - l'udienza è

chiusa - il 13 aprile 2016, ore 09:30. Grazie.

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: 11401

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° 62085

ID Procedimento n° 206997