



**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 LOVI NICLA	Cancelliere
SPINELLI SIG.RA MARILENA - Stenotipista	Ausiliario tecnico

VERBALE DI UDIENZA REDATTO IN FORMA STENOTIPICA

PAGINE VERBALE: n. 227

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

A CARICO DI: ANDRONICO SALVATORE + 40

UDIENZA DEL 09/07/2014

LU0010 POLO FIERISTICO

Esito: RINVIO AL 16 LUGLIO 2014 ORE 09.30

Caratteri: 293406

INDICE ANALITICO PROGRESSIVO

DEPOSIZIONE DEL TESTE – ZALLOCCO ALFREDO -	5
Pubblico Ministero – Dott. Amodeo	6
Presidente	11
Pubblico Ministero – Dott. Amodeo	11
Pubblico Ministero – Dott. Giannino.....	14
Presidente	14
Difesa – Avvocato Fiorella	15
Presidente	15
Pubblico Ministero - Dott. Amodeo	16
Presidente	16
Pubblico Ministero – Dott. Amodeo	17
Difesa – Avvocato Stortoni	17
Presidente	18
Pubblico Ministero – Dott. Amodeo	18
Pubblico Ministero - Dott. Giannino	20
Difesa – Avvocato Fiorella	21
Presidente	21
Pubblico Ministero – Dott. Giannino	21
Presidente	21
Pubblico Ministero – Dott. Giannino	21
Difesa – Avvocato Stortoni	22
Presidente	22
Pubblico Ministero – Dott. Amodeo.....	23
Presidente	25
Pubblico Ministero - Dott. Giannino	26
Pubblico Ministero – Dott. Amodeo	33
Difesa – Avvocato Manduchi	35
Pubblico Ministero - Dott. Giannino	36
Pubblico Ministero - Dott. Amodeo	36
Difesa – Avvocato Stortoni	37
Pubblico Ministero – Dott. Amodeo	37
Presidente	38
Pubblico Ministero – Dott. Amodeo	39
Pubblico Ministero - Dott. Giannino	39
Difesa – Avvocato Stortoni	39
Presidente	40
Pubblico Ministero – Dott. Giannino	41
Presidente	42
Pubblico Ministero – Dott. Giannino	43
Pubblico Ministero - Dott. Amodeo.....	44
Pubblico Ministero - Dott. Giannino	48
Pubblico Ministero - Dott. Amodeo.....	60
Pubblico Ministero - Dott. Giannino	60
Difesa – Avvocato Scalise	62

Presidente	63
Pubblico Ministero – Dott. Giannino	66
Difesa – Avvocato Stortoni	66
Pubblico Ministero – Dott. Giannino	66
Presidente	67
Pubblico Ministero - Dott. Amodeo.....	68
Pubblico Ministero - Dott. Giannino	70
Difesa – Avvocato Stortoni	71
Presidente	73
Pubblico Ministero - Dott. Amodeo.....	74
Pubblico Ministero - Dott. Giannino	75
Pubblico Ministero - Dott. Amodeo.....	81
Pubblico Ministero - Dott. Giannino	82
Pubblico Ministero - Dott. Amodeo.....	97
Pubblico Ministero - Dott. Giannino	97
Pubblico Ministero - Dott. Amodeo.....	98
Presidente	100
Pubblico Ministero – Dott. Giannino	102
Pubblico Ministero - Dott. Amodeo.....	103
Pubblico Ministero - Dott. Giannino	103
Difesa – Avvocato Giovene	104
Difesa – Avvocato Stortoni	104
Difesa – Avvocato Scalise	105
Presidente	105
Difesa – Avvocato Stortoni	105
Pubblico Ministero - Dott. Amodeo.....	107
Difesa – Avvocato Scalise	107
Difesa – Avvocato Scalise	109
Difesa – Avvocato Giovene	109
Presidente	110
Pubblico Ministero - Dott. Giannino	110
Difesa – Avvocato Raffaelli	111
Presidente	112
Pubblico Ministero – Dott. Giannino	112
Presidente	118
Difesa – Avvocato Giovene	118
Difesa – Avvocato Scalise	119
Pubblico Ministero - Dott. Amodeo.....	120
Difesa – Avvocato D’Apote	120
Pubblico Ministero - Dott. Giannino	120
Pubblico Ministero – Dott. Amodeo	121
Parte Civile – Avvocato Carloni	122
Parte Civile – Avvocato Bagatti	132
Parte Civile – Avvocato Dalla Casa	136
Parte Civile - Avvocato Dalle Luche	136
Difesa – Avvocato Scalise	148
Parte Civile – Avvocato Brachi	148

Parte Civile – Avvocato Mara	152
Parte Civile – Avvocato Quartararo	157
Parte Civile – Avvocato Brachi	160
Responsabile Civile – Avvocato D’Apote	161
Pubblico Ministero – Dott. Giannino	167
Presidente	167
Responsabile Civile – Avvocato D’Apote.....	169
Pubblico Ministero - Dottor Amodeo	182
Responsabile Civile – Avvocato D’Apote	183
Parte Civile – Avvocato Dalle Luche	183
Responsabile Civile – Avvocato D’Apote	183
Pubblico Ministero	190
Presidente	190
Responsabile Civile – Avvocato D’Apote	191
Parte Civile – Avvocato Nicoletti.	200
Responsabile Civile – Avvocato D’Apote	201
Difesa – Avvocato Scalise	201
Responsabile Civile – Avvocato d’Apote	202
Responsabile Civile – Avvocato Manduchi	210
Responsabile Civile – Avvocato Giorgi	222
Difesa – Avvocato Scalise	224
Difesa – Avvocato Stortoni	224

**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 09/07/2014**

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 LOVI NICLA Cancelliere
SPINELLI SIG.RA MARILENA - Stenotipista Ausiliario tecnico

PROCEDIMENTO A CARICO DI - ANDRONICO SALVATORE + 40 -

Viene introdotto in aula il Teste

DEPOSIZIONE DEL TESTE - ZALLOCCO ALFREDO -

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

TESTE ZALLOCCO - Zallocco Alfredo nato a Massa Marittima 12
Gennaio 1957.

PRESIDENTE - Dove lavora?

TESTE ZALLOCCO - Lavoro presso l'Azienda Sanitaria 4 di Prato
attualmente presso il consorzio della regione SIOR per la
costruzione dei 4 ospedali.

PRESIDENTE - Lei è un teste, ha l'obbligo di verità. Prego il
Pubblico Ministero.

Pubblico Ministero - Dott. Amodeo

P.M. AMODEO - Buongiorno ingegnere.

TESTE ZALLOCCO - Buongiorno.

P.M. AMODEO - Innanzitutto lei potrebbe precisare quali sono le sue esperienze professionali nel settore della valutazione dei rischi, sulla sicurezza sul lavoro, quali accertamenti in precedenza ha compiuto, quali attività di verifica e di indagine nell'ambito delle sue mansioni?

TESTE ZALLOCCO - Allora brevemente io mi sono laureato 30 anni fa all'Università di Ingegneria di Firenze, una laurea in energetica e mi sono occupato per i primi 15 anni, sono stato impiegato in una ditta di apparecchiature per macchine di petrolchimico, Nuova Opinione, quindi per 4 anni ho fatto il manager sempre con la General Electric occupandomi di collaudi e anche di verifiche di apparecchiature meccaniche. Nel Febbraio del 1999 sono entrato presso l'azienda sanitaria di Prato, per i primi due anni mi sono occupato di apparecchi a pressione, apparecchi a sollevamento, verifica degli apparecchi e conformità dei macchinari. Dopodiché sono entrato con la tessera di Polizia Giudiziaria nell'ambito delle inchieste per di infortuni e malattie del lavoro, sono diventato dopo due anni responsabile del settore della Medicina del Lavoro dell'Azienda Sanitaria di Prato; all'interno della mia attività, nello specifico dei problemi di cui trattiamo all'interno da questa

inchiesta, e correlati ad essi, da un lato inizialmente in senso tecnico avevo anche una qualifica per i collaudi non distruttivi presa presso il Rina di Genova, ma era una qualifica operativo per l'attività che facevo; poi in seguito mi sono occupato, come responsabile della medicina del lavoro, di tutti gli infortuni mortali che sono accaduti a Prato nell'arco dei 10 anni, in particolare della parte sui macchinari e dei rapporti con i familiari delle vittime e i rapporti di carattere tecnico che avevamo. Circa nell'anno... ora non ricordo il dettaglio, mi pare nel 2002 o 2003, mi sono occupato per la prima volta di un'inchiesta per la morte di un macchinista, il signor Landi, per una causa di carattere meccanico dovuta a una apertura accidentale di una porta. Questa è stata la prima inchiesta che ho fatto sul materiale ferroviario; nel frattempo io facevo parte di un gruppo che in commissione Europea aveva portato alcune istanze sulla non conformità di alcune norme europee, e tra l'altro citando una clausola di salvaguardia, si chiama così, su una norma e quindi facendo creare dalla Comunità Europea una clausola di salvaguardia su una norma che era stata fatta non conforme perché non era completa rispetto alle normative al suo interno. Dopo l'inchiesta di Landi mi sono occupato di altre inchieste per infortuni mortali, tra cui quello di una signora caduta da un treno che transitava nella galleria Vernio

San Benedetto. Mi sono occupato del materiale ferroviario e delle attività sia del gestore delle infrastrutture che delle imprese ferroviarie e in particolare dell'attività all'interno della galleria Vernio San Benedetto. Ho fatto parte del Gruppo Nazionale Ferrovie che collaborava da una parte con la conferenza Stato Regione e dall'altra con Trenitalia RSI su alcuni elementi tecnici e poi nel Gruppo Regionale Ferrovie, all'interno del quale insieme a alcune inchieste mi sono occupato di alcuni dispositivi di sicurezza installati sul materiale ferroviario di Trenitalia e anche di altre, di alcune normative, alcune inchieste e in genere ho fatto alcune inchieste su materiali come il dispositivo vigilante e altre inchieste similari.

P.M. AMODEO - Bene senta per dare ordine a questo esame noi pensiamo di procedere in questa maniera, cioè di usare a mo di campo base l'annotazione, questo anche per la difesa, del 6 Dicembre 2010, a sua firma in materia di mancata valutazione di rischi per le società del gruppo FS, e poi di lì toccare anche gli altri argomenti specifici che sono comunque direttamente e indirettamente richiamati da questa annotazione.

TESTE ZALLOCCO - Mi perdoni Signor Giudice, posso avere il permesso di consultare gli atti in mio possesso?

PRESIDENTE - Il Tribunale autorizza.

TESTE ZALLOCCO - Grazie mille

- Si dà atto che il teste prende visione degli atti a sua firma in ausilio della memoria.

P.M. AMODEO - Allora, il campo di riferimento è la nota del 6 Dicembre 2010, che è una nota incentrata sulla mancata valutazione dei rischi da parte delle società del gruppo Ferrovie dello Stato, relativamente alla valutazione del rischio del transito di merci pericolose all'interno della stazione di Viareggio. Prima di, diciamo così, entrare nello specifico di questa relazione, lei è in grado di indicare quali sono i problemi particolari che una valutazioni di rischi di questo genere comporta per tutti gli attori dell'esercizio ferroviario, in particolare in dipendenza di quello che tecnicamente si chiama contatto tra ruota e rotaia?

TESTE ZALLOCCO - Io ovviamente mi riferisco all'inchiesta che noi abbiamo fatto, e quindi alle risultanze degli elementi che abbiamo reperito all'interno dell'inchiesta; evidentemente il problema del trasporto ferroviario è quello della convivenza e della interazione, se non interferenza, di attività di tipo diverso e di società di tipo diverso. Quello che lei definisce contatto tra ruota e rotaia nella realtà è un discorso di contatto più generale, nel senso... parliamo semplicemente nella nostra relazione, noi abbiamo riferito, di una sorta di rischio interferente, anche se è inappropriato, perché la norma... il decreto 81 come prima il decreto 626, parla

in termini di interferente soprattutto citando altri campi e quindi non è attinente al mondo ferroviario da questo punto di vista. Nella realtà però la redazione della valutazione dei rischi, la valutazione dei pericoli e la valutazione nonché la mitigazione possibile dei rischi, e questo è scritto nelle relazioni, impatta ovviamente in un incrocio di competenze, in un incrocio di influenze reciproche, in questo caso tra gestori - lo dico al plurale perché la struttura è una struttura consolidata a livello europeo - di infrastruttura e imprese ferroviarie che utilizzano infrastruttura stessa. Questo è il problema fondamentale e quindi poi noi abbiamo tratto delle conclusioni più da delle evidenze documentali che abbiamo trovato, più che da un discorso meramente filosofico.

PRESIDENTE - Ingegnere può rivolgersi a noi, perché altrimenti fatico... alcune parole mi sfuggono.

P.M. AMODEO - Una domanda così, una specie di nota: lei ha parlato di necessità di interazione, cioè di rischio interferenziale atipico perché non è che solo perché ne parla l'81 /08 non esistano altri rischi interferenziali, ma lei è a conoscenza di questo tipo di rischio, di questo tipo di valutazione, si è fatto carica anche la direttiva 2004 49 CE e la legge 162 /2007 attuativa di questa direttiva?

TESTE ZALLOCCO - Sì ora nella realtà il problema è stato...

P.M. AMODEO - E' stato stabilito l'obbligo di cooperazione tra gli attori?

TESTE ZALLOCCO - Però questo è un discorso generale, lo vorrei definire generale.

Presidente

PRESIDENTE - Il discorso è più generale: siccome lei è citato qui per rispondere in ordine alle indagini, accertamenti, attività di Polizia Giudiziaria, documentazione, annotazioni e quanto direttamente verificato e su quanto è a sua conoscenza; quindi capisco la premessa, però Pubblico Ministero la inviterei...

Pubblico Ministero - Dott. Amodeo

P.M. AMODEO - Presidente io ho con pudore detto che era una nota, è un codicillo che possiamo anche... sul quale possiamo soprassedere; mi sono ricordato di questa cosa per associazione di idee, in realtà è la legge che prevede la cooperazione. Poi sarà argomento di discussione. Vuole dire quali sono stati i risultati della sua indagine, in particolare lei ha per esempio accertato l'esistenza e l'idoneità di una valutazione di rischi da parte della società Trenitalia?

TESTE ZALLOCCO - Riguardo alla società Trenitalia, prendendo a riferimento il documento di valutazione dei rischi presente, e nel caso specifico della Divisione Cargo che

era la divisione che sovrintendeva al trasporto delle merci pericolose e in questo caso del trasporto delle merci di cui stiamo parlando, esiste un documento di valutazione dei rischi.

PRESIDENTE - Esiste?

TESTE ZALLOCCO - Esiste un documento. All'interno del documento di valutazione dei rischi esistono vari capitoli nel quale il documento è strutturato e all'interno di questi capitoli viene evidenziata una parte che è quella relativa al trasporto delle merci, in particolare viene citato, all'interno del... se ricordo bene all'interno del capitolo specifico di uno dei rischi specifici che è l'incendio e l'esplosione, viene citato il rischio del trasporto delle merci pericolose, ma nella realtà viene citato semplicemente indicando come elemento necessario e sufficiente quello della congruenza e della rispondenza al Rid. Rid è il documento che viene emanato in sede europea da una commissione di esperti, e validato dalla comunità che riguarda i rischi correlati al trasporto delle merci pericolose. Quindi l'unica citazione che c'è all'interno è questa. Dico subito che nella realtà, per quello che riguarda il contesto che noi abbiamo avuto di fronte nell'attività di Polizia Giudiziaria, e questo è scritto in più relazioni che noi abbiamo redatto, il documento, il Rid, nelle sue evoluzioni, perché veniva aggiornato non dico annualmente

ma veniva aggiornato, all'interno del (inc.) in maniera estesa dei rischi associati delle merci pericolose più per la parte - e questa è una considerazione più ingegneristica che di Polizia Giudiziaria - attinente da un lato al rischio effettivo come di merci, come apparecchi a pressione, quindi i dimensionamenti, i rischi, i dispositivi associati alla parte relativa all'apparecchio a pressione, perché al di sopra, il trasporto di alcune merci quali i carichi di GPL oggetto, erano trasportati all'interno di recipienti che erano recipienti a pressione e che seguivano una norma che è indipendente, se vogliamo, dal trasporto. E' una norma che più o meno la stessa delle norme di qualsiasi recipiente in pressione, di qualsiasi recipiente che vediamo per la strada: i recipienti dell'azoto piuttosto che altri recipienti. Dall'altra oltre a questo elemento veniva fatti alcuni riferimenti specifici su alcuni particolari ma all'interno del Rid esiste un riferimento chiaro, evidente, viene citato all'interno delle relazioni ma è all'interno d Rid stesso, che definisce in un punto che il Rid non copre la valutazione del rischio del trasporto delle merci pericolose all'interno di zone densamente abitate. Quindi per quello che riguarda noi la dichiarazione della conformità a Rid, di qualsiasi anno fosse, nello specifico nel Rid che era vigente nell'anno del disastro di Viareggio, che mi pare fosse quello del

2007, ma non vorrei sbagliarmi, lasciava all'interno una lacuna che era quella della valutazione del rischio del trasporto di merci pericolose. Questo quindi non era stato assolutamente valutato, e non era presente.

Pubblico Ministero - Dott. Giannino

P.M. GIANNINO -Ma il Rid, nell'avere in sé questa lacuna lo dichiarava anche espressamente, o era una lacuna occulta questa mancanza di ogni valutazione sul trasporto merci?

TESTE ZALLOCCO - No no no.

P.M. GIANNINO - O demandava... Se non era occulta demandava a chi e cosa per coprire questa lacuna.

TESTE ZALLOCCO - Il Rid è, in teoria, perché questa in generale è l'impostazione a livello europeo, demandava eventualmente agli stati membri di fare una valutazione sul trasporto delle merci pericolose nelle zone densamente abitate. Nella realtà, se mi permettete, ma è citata, la filosofia europea delle norme europee della sicurezza è cambiata e viene riflessa... poi Signor Giudice se ritenete che non sia utile...

Presidente

PRESIDENTE - Ci interessava quell'aspetto, più che il discorso più generale e filosofico, quell'aspetto che il Rid demandava agli stati membri...

TESTE ZALLOCCO - Demandava agli stati membri.

PRESIDENTE - Cosa demandava?

TESTE ZALLOCCO - Demandava agli stati membri la valutazione eventuale del trasporto delle merci pericolose all'interno delle zone densamente abitate. Facevo questo inciso perché nella realtà, mentre le norme della sicurezza si sono evolute anche in Italia dagli anni Cinquanta con un approccio molto semplice e diretto come se il datore di lavoro, e gli stati in generale, ma i datori di lavoro non sapessero quali erano i rischi, dando elementi specifici di mitigazione di rischi... Tanto per fare un esempio, cerco di fare le cose semplici perché non mi riesce altrimenti: nelle leggi degli anni Cinquanta ciascun elemento, ciascuna macchina aveva i suoi elementi scritti pedissequamente: la sega doveva avere una copertura sopra, tutti questi elementi. La normativa europea ha cambiato radicalmente questa impostazione.

Difesa - Avvocato Fiorella

AVV. DIF. FIORELLA - C'è opposizione. Il cammino che stiamo percorrendo è un cammino che ha come proprie basi senz'altro l'interpretazione delle norme. Non credo che questo sia l'oggetto della testimonianza.

Presidente

PRESIDENTE - L'obiezione è accolta.

TESTE ZALLOCCO - Per rispondere al Signor Giudice e asserendo alla domanda del Signor Giudice, nella normativa europea che è la normativa che viene attuata attraverso prima la 626, il Decreto Legislativo, e poi il decreto 81 che quello che è stata applicato nel nostro caso, viene citato espressamente all'articolo 5 da un lato viene citato espressamente l'obbligo del datore di lavoro indipendentemente dagli (inc.) come dall'interno del decreto 81 l'obbligo della valutazione del rischio. Però l'articolo 5...

Pubblico Ministero - Dott. Amodeo

P.M. AMODEO - Presidente ma ci si oppone alla domanda, non alla risposta. Cioè...

PRESIDENTE - L'obbiezione era stata accolta, io stavo dando lo spazio al teste di chiarire ma con l'intento...

P.M. AMODEO - Questa è una valutazione che è inscindibile dalla sua attività. Il suo mestiere è questo Presidente.

Presidente

PRESIDENTE - Stabiliamo una regola che quando parla il Tribunale gli altri ascoltano.

P.M. AMODEO - Chiedo scusa Presidente.

PRESIDENTE - Lei mi deve rispondere alla domanda del Rid. Rid demandava gli stati membri e dava l'eventuale

valutazione. Era quello che vi stava chiarendo, era su quello che volevo i chiarimenti. Non sulle norme...

TESTE ZALLOCCO - No no, certo. Completavo semplicemente dicendo, poi decida lei ma non mi sembra fuori tema il fatto che la normativa europea che governa su tutte le norme di sicurezza sul lavoro dice che gli stati membri hanno la facoltà di intervenire nel dare delle indicazioni ai datori di lavoro, ma è una facoltà e non un obbligo. Solo questo volevo...

PRESIDENTE - Grazie. Prego Pubblico Ministero.

Pubblico Ministero - Dott. Amodeo

P.M. AMODEO - Lei può indicare in particolare il Rid in materia di trasporto pericoloso su quali specifici due elementi si appunta? Uno già l'ha riferito , l'attraversamento dei centri densamente abitati, nel senso poi di demandare alle autorità nazionali, dice: guardate valutate voi questa cosa; e l'altro elemento quale è? Si ricorda?

TESTE ZALLOCCO - No no, il Rid...

P.M. AMODEO - E' o no la velocità?

TESTE ZALLOCCO - No il Rid cita...

Difesa - Avvocato Stortoni

AVV. DIF. STORTONI - Chiedo scusa signor Presidente, il teste non ha affatto detto che il Rid demanda alle autorità

nazionali la valutazione della pericolosità nell'attraversamento demente centri abitati, questo l'ha detto il Pubblico Ministero. Quindi faccia la domanda ma non...

Presidente

PRESIDENTE - Avvocato, non ho compreso l'obbiezione e volevo comprendere anche meglio la domanda. Pubblico Ministero, era un chiarimenti su questo aspetto ulteriore con riferimento alla velocità?

Pubblico Ministero - Dott. Amodeo

P.M. AMODEO - Sì, il Rid fa riferimento a cosiddetti requisiti addizionali in materia di sicurezza e indica dei parametri, dà dei suggerimenti alcuni che sono collegati ai centri densamente abitati e altri dà dei suggerimenti in materia di velocità ridotta, di divieto di incrocio. Questo volevo dire. Tutto qua. Lo dice il Rid, non lo dico io.

TESTE ZALLOCCO - Sì, ma nella relazione noi abbiamo indicato, rispetto alla funzione del Rid un elemento che secondo noi è essenziale, cioè che il Rid lascia in maniera tecnicamente evoluta e quindi motivata il campo della valutazione del rischio di questo tipo ai datori di lavoro, agli stati membri, e indirettamente attraverso la norma europea ai datori di lavoro. All'interno cita

alcuni elementi di mitigazione del rischio nella presenza del pericolo del trasporto delle merci pericolose nelle zone densamente abitate e cita esplicitamente alcuni elementi. Però ne cita alcuni e non li cita tutti, perché nella realtà fa solo esempi di carattere tecnico quale ad esempio quello della velocità.

P.M. AMODEO - Senta, parlando di valutazione dei rischi, perché mi pare che eravamo partiti da lì, lei ha fatto riferimento al Rid, e quindi al fatto che le stesse norme di carattere internazionale, perché il Rid è sottoscritto da un gran numero di paesi europei, ma anche da paesi non europei, oltre a questi elementi vi erano, diciamo così, altre spie, altri indicatori che potessero richiamare l'attenzione sui rischi derivanti dal passaggio di merci pericolose in centri fortemente abitati, quali precedenti incidenti o altri elementi?

TESTE ZALLOCCO - No. Allora, gli elementi statistici erano evidenti...

P.M. AMODEO - In Svizzera si erano verificati...

TESTE ZALLOCCO - Ma diciamo che generalmente ci sono degli elementi chiari dal punto di vista statistico di deragliamenti e conseguenti ribaltamenti o a effetti dovuti ai deragliamenti. Ci sono degli incidenti che noi citiamo all'interno della relazione della valutazione del rischio, e sia nelle altre relazioni, ci sono degli incidenti quale per esempio alcuni incidenti di carattere

più macroscopico quale uno che è avvenuto in Canada, non mi ricordo il nome, piuttosto che alcuni incidenti successi in Germania e alcuni in Svizzera. Qui io sto parlando di incidenti che hanno avuto effetti rilevanti. Nella realtà di deragliamenti con potenziali effetti dannosi rilevanti, catastrofici, quelli che si chiamano eventi persi, tradotto dall'inglese, ce ne sono stati tantissimi. Quindi l'evidenza statistica di deragliamenti e del rischio delle merci pericolose in senso generale, poi l'effetto che avrebbe potuto avere quei deragliamenti avuti all'interno di zone densamente abitate era visibile; ora non vorrei... è citata all'interno della documentazione e per quanto riguarda attività di Polizia Giudiziaria non ha avuto un effetto di interpretazione in senso negativo della mancanza riscontrate. Però ci sono stati dei convegni ai quali hanno partecipato università piuttosto che gestori di infrastrutture e imprese ferroviarie che hanno nominato, hanno citato esplicitamente eventi di questo tipo.

PRESIDENTE - Prego Pubblico Ministero.

Pubblico Ministero - Dott. Giannino

P.M. GIANNINO - Una precisazione: quando lei ha detto che il Rid domanda agli stati membri le valutazioni le chiederei di essere più preciso. Demandava cosa agli stati membri? Le valutazioni del rischio del trasporto o la valutazione

della...

Difesa - Avvocato Fiorella

AVV. DIF. FIORELLA - C'è opposizione è un'interpretazione di un teste normativo.

P.M. GIANNINO - No, non è una interpretazione.

AVV. DIF. FIORELLA - E' una interpretazione!

Presidente

PRESIDENTE - Faccia concludere Avvocato, perché volevo vedere quale era... Se il Rid?

Pubblico Ministero - Dott. Giannino

P.M. GIANNINO - Intanto vorrei solo, per premessa generale: si tratta di un ufficiale di Polizia Giudiziaria dell'A.S.L. che necessariamente per il suo mestiere deve valutare la normativa, perché nel momento in cui parla di valutazione dei rischi deve ancorarsi alle norme per riferire sulla valutazione dei rischi. Non può prescindere.

Presidente

PRESIDENTE - Questo è opinabile Pubblico Ministero, però non le facciamo le premesse. La domanda è ammessa.

Pubblico Ministero - Dott. Giannino

P.M. GIANNINO - Quindi demandava agli stati membri

l'emanazione di specifiche norme di settore o le valutazioni dei rischi del trasporto di merci pericolose? Perché non l'ho capito.

Difesa - Avvocato Stortoni

AVV. DIF. STORTONI - Presidente...

PRESIDENTE - La domanda è ammessa Avvocato!

AVV. DIF. STORTONI - Presidente mi permette: noi stiamo parlando di un testo normativo, il testo normativo è agli atti, è chiaro, ognuno ne dà la sua valutazione ma è un testo normativo. Io credo che al teste non si può chiedere di interpretare un testo normativo, abbiamo il testo ognuno lo leggerà come meglio riterrà ma credo che questo esuli dalla possibilità di chiederlo al teste. Mi rimetto a Lei ma mi sembra...

Presidente

PRESIDENTE - Avevo ammesso la domanda Avvocato. Prego può rispondere alla domanda specifica, al chiarimenti del Pubblico Ministero.

TESTE ZALLOCCO - Anche per rispetto dell'Avvocato che faceva la considerazione, nella relazione della Polizia Giudiziaria noi abbiamo citato esplicitamente il Rid e abbiamo citato quella che secondo noi è la norma. Non lo posso leggere ovviamente ma nella realtà noi citiamo il Rid e diciamo che il Rid lascia gli stati membri in

generale la facoltà di valutare il rischio, questa è la risposta. Quindi questo è quello riportato nella nostra valutazione di Polizia Giudiziaria.

Pubblico Ministero - Dott. Amodeo

P.M. AMODEO - Lei lo stesso lavoro l'ha fatto anche nei confronti di R.F.I.?

TESTE ZALLOCCO - Sì.

P.M. AMODEO - Vuole esporre al Collegio quali sono stati i risultati della sua verifica in materia sempre di valutazione di rischi?

TESTE ZALLOCCO - Il discorso su R.F.I. è un discorso, poi di mi fermate se divento proprio lungo, la nella realtà il discorso di R.F.I. è più complicato, nel senso che la struttura aziendale di R.F.I., come quella di Trenitalia, è composta da un mondo variegato di unità cosiddette unità produttive, con un'indipendenza a livello gestionale, con indipendenza a livello di poteri di spesa, della quale dirò dopo nelle relazioni successive, ma in termini di valutazione di rischio, mentre per Trenitalia il documento di valutazione dei rischi è un documento, quello a cui facciamo riferimento di Divisione Cargo unico, all'interno di R.F.I. noi abbiamo analizzato, perché era competente territorialmente il documento di valutazione rischi dell'unità territoriale di competenza che era quella alla quale sottostava la

stazione di Viareggio e il tratto relativo al disastro; nella realtà questo è un elemento di carattere contraddittorio perché nella realtà esistevano tanti documenti di valutazione rischi quante erano le unità territoriali competenti nel senso del territorio. Questo era un elemento che nonostante... Allora la risposta è: l'abbiamo valutato all'interno del documento di valutazione dei rischi non è presente la valutazione rischi del trasporto delle merci pericolose per quanto riguarda il trasporto intendendo, qui chiarisco, che e viene analizzato il rischio delle merci pericolose perché il rischio delle merci pericolose, detto un po' alla in maniera semplice, è composto dalla nascita del convoglio, il trasporto del materiale da una parte all'altra e l'arrivo del convoglio da un'altra parte. I due punti, quello di arrivo e di partenza nella realtà sono effettivamente configurabili per un rischio che rientra quasi, diciamo, in un'altra normativa che è la normativa che si ora chiama 334, che si chiamava prima in un'altra maniera, che era la normativa Seveso e che rischio relativo e quello è valutato, nella realtà dello stazionamenti delle merci pericolose all'interno di un'area strettamente dedicata. Quindi per fare un esempio le perdite da fermo dei materiali, i controlli da fare, tutte queste valutazioni. La parte relativa al trasporto dalla partenza, dalla stazione di partenza alla stazione

di arrivo non c'è.

Presidente

PRESIDENTE - Quindi c'è solo quello con riferimento allo stazionamento?

TESTE ZALLOCCO - Solo allo stazionamento, sì. Finisco dicendo che nella realtà c'è parso, e l'abbiamo citato nella relazione della valutazione dei rischi e ha inciso anche sulla nostra proposta, le nostre indicazioni dell'Autorità Giudiziaria, alla Procura, dei reati e di profili di responsabilità ad essi connessi, che la presenza di più documenti di valutazione dei rischi e quindi l'obbligo apparente nella figura di datore di lavoro di più datori di lavoro sulla valutazione e del transito delle merci pericolose, essendo il transito trasversale rispetto a più unità produttive rendeva impossibile la valutazione dal punto di vista del singolo responsabile dell'unità produttiva, perché sarebbe stato impensabile che il singolo responsabile dell'unità territoriale si inventasse una sua maniera. Al di là che era responsabile di business, e quindi rispondeva anche dal punto di vista economico finanziario del rendimento della propria unità territoriale. E questo ha generato, per quello che riguarda noi, una considerazione sull'omissione della valutazione di rischio in senso generale da parte di R.F.I., perché noi abbiamo compreso

bene, io anche dall'esperienza mia nelle ditte private precedenti, l'intenzione di una società seria quale da un lato l' Holding per Trenitalia che (inc.) della frammentazione in unità produttive. E' una intenzione, un chiaro intento manageriale, chiaro intendo di dare responsabilità anche di potere di spesa ai singoli, anche su unità produttive che potevano sembrare capziose, perché non attinenti a un prodotto; erano servizi al servizio di un altro servizio che era il trasporto ferroviario. Nello specifico delle valutazioni di rischio e della configurazione delle unità territoriali di R.F.I., questo impediva, secondo noi, in senso generale manageriale, quella valutazione di rischio specifico e quindi l'unica struttura che era in grado di potere dirimere l'elemento di questo evento transitante da un territorio all'altro era la direzione e quindi diciamo il consiglio di amministrazione piuttosto che l'amministratore delegato che noi abbiamo identificato poi successivamente come uno dei destinatari di eventuale comunicazione di notizia di reato.

Pubblico Ministero - Dott. Giannino

P.M. GIANNINO - Al di là di questa mancanza, quindi della valutazione del trasporto di merci pericolose a carattere nazionale, le singole unità produttive per come erano strutturate, lei ha detto che non erano in grado di

effettuarla. E' corretto?

TESTE ZALLOCCO - Sì.

P.M. GIANNINO - Per quanto riguarda il singolo territorio era pensabile, possibile, e se sì è stata fatta ogni singola valutazione da parte di ogni unità produttiva sulla sua frazione di territorio per quanto riguarda il passaggio e il trasporto di merci pericolose?

TESTE ZALLOCCO - Ogni singolo territorio aveva la sue singolarità. Noi siamo di fronte sul territorio italiano a delle singolarità rilevanti. Faccio un esempio: non possiamo considerare tutte le linee ferroviarie, ma di questo ne parleranno gli Avvocati dalla difesa, gli stessi tecnici R.F.I., uguali al transito ad esempio sulla linea adriatica dove per passare all'interno della raffineria di Falconara c'è tutti i muri di contenimento, di protezione da una parte del treno, sull'esterno e dell'esterno sul treno. Sono tutte considerazioni che vengono diverse e territoriali, quindi è evidente che ci sono degli elementi territoriali, specifici, vediamo ad esempio se all'interno di un singolo territorio c'era di queste stazioni, come le chiamo impropriamente io, di arrivo o di partenza di questi materiali, è evidente che una parte di quella valutazione afferiva alla singolo unità territoriale, mente ad esempio unità territoriali, come mi pare che ne sono alcune, che non avevano questo problema, il problema di rischio eventuale di incidente

rilevante, come si chiama in un'altra normativa, potevano non averlo. Quel rischio accessorio derivante dal trasporto di merci pericolose era presente dappertutto, però poteva essere gestito in miliardi di maniere diverse, perché la realtà territoriale, logistica e planimetrica delle zone poteva proporre soluzioni diverse. Vedremo dopo, o se non lo vediamo lo posso citare direttamente ora, che... faccio un preambolo, mi scusi, poi mi ferma: l'Autorità di Polizia Giudiziaria non dà le indicazioni precise sull'adeguamento alle prescrizioni, di solito, almeno questo non è la mia maniera di lavorare. Noi diamo delle indicazioni generali, poi il datore di lavoro in generale ha il diritto di trovarne anche altre ugualmente positive e noi andiamo a fare l'adeguamento alle prescrizioni rispetto a cose che magari non avremmo neanche pensato. Pensiamo all'ambito ferroviario dove c'è delle società con un'esperienza...

PRESIDENTE - Va bene.

TESTE ZALLOCCO - Quindi, detto questo loro avevano una serie di opzioni possibili che potevano applicare, derivanti anche da differenze territoriali, ma scelte anche di tipo diverso: vedremo il problema dell'eliminazione del picchietto come causa iniziale oppure altre. Nella realtà non stava in piedi questa cosa perché non poteva il sistema R.F.I. pensare a singole tratte gestite in

maniera diversa su questo problema della mitigazione del rischio del trasporto di merci pericolose.

PRESIDENTE - Ha chiarito. Prego.

P.M. GIANNINO - Questo abbiamo detto per quanto riguarda R.F.I.; la struttura di Trenitalia era differente, analoga e se una valutazione globale in Trenitalia ha tenuto in considerazione le differenze territoriali. Sì, no, eventualmente in che modo?

TESTE ZALLOCCO - No allora secondo me non ha tenuto conto; nella realtà qui nel nostro caso noi abbiamo, al di là del problema che abbiamo citato prima poi dell'incrocio o del rimpallo, è un termine... spero non sia offensivo, ma non è offensivo, è di carattere tecnico, impallo da possibili soluzioni tra i gestori delle infrastrutture e le industrie ferroviarie, perché uno poteva dire: "Mettili i muri te, non mi fare mettere a me un dispositivo o fare andare più piano i treni", nella realtà questo è il problema, uno dei problemi cardine della nostra analisi di Polizia Giudiziaria. La Trenitalia faceva la valutazione specifica sui rischi associati al trasporto e tecnicamente lo faceva, l'avrebbe dovuto fare, specificatamente sulle caratteristiche tecniche del proprio trasporto, quindi sulla velocità del convoglio, la tipologia del convoglio, la qualità del convoglio stesso e del materiale che trasportava e i pericoli presenti e i rischi associati.

P.M. GIANNINO - Senta al di là di questo rimpallo di soluzione mitigative per quanto riguarda il trasporto o invece l'infrastruttura, le società Trenitalia e R.F.I. hanno effettuato allora una valutazione globale e coordinata per arrivare a una soluzione medicativa che potesse essere una qualsiasi soluzione medicativa partendo da una valutazione comune di un rischio?

TESTE ZALLOCCO - No non esiste una valutazione coordinata; diciamo che quello che noi abbiamo identificato successivamente, ma non sarà penso oggetto... sarà oggetto di considerazione fatte dai colleghi che mi seguiranno, nello specifico la dottoressa La Spina e il dottore Landozzi, nella realtà l'elemento di coordinamento tra di loro era difficilmente realizzabile anche perché sono due società all'interno di una Holding con una definizione economica finanziaria definita, interessi di raggiungimento di obiettivi definiti per i quali evidentemente, cancello l'evidentemente perché è un parere della Polizia Giudiziaria, noi abbiamo indicato che dovesse esserci un coordinamento super partes che era quello della Holding che poi... E mi fermo qui perché è supportato da alcuni elementi documentali, ma che non produrrò io.

P.M. GIANNINO - L'oggetto sociale della Holding è a conoscenza di quale sia?

TESTE ZALLOCCO - L'oggetto sociale della Holding in genere è

definito nei documenti che e sono allegati, è quello del trasporto ferroviario e in generale copre l'oggetto sociale poi, chiamiamolo sotto oggetto sociale, che è quello relativo. La Holding ha altre tipologie di società, ma nella realtà principalmente è nata come il raggruppamenti sia del gestore delle infrastrutture che dell'impresa ferroviaria Trenitalia.

P.M. GIANNINO - Quando io le ho chiesto se esisteva, se esiste, se è stata effettuata una valutazione coordinata da Trenitalia e R.F.I. lei ha detto "no non esiste anche perché c'era da valutare degli indirizzi generali", ha fatto riferimento quindi a degli indirizzi di politica industriale finanziaria, a chi facevano capo gli indirizzi, se c'era un vertice a cui facessero capo questi indirizzi di politica che poi dovevano condurre anche alla mitigazione comune di rischio?

TESTE ZALLOCCO - No, allora... qui diciamo che ci sono due elementi, l'elemento che noi abbiamo valutato e che è quello di documentazione dei rischi fa riferimento specifico, come figura viene chiamata con una butta parola da qualcuno prevenzionistica, al cosiddetto datore di lavoro. Il datore di lavoro indicato all'interno degli atti dalle società che da noi sono state esaminate erano configurati e posizionati in alcune posizioni. Nella realtà da questo punto di vista noi abbiamo evidenziato che la figura effettiva del datore di lavoro secondo noi,

per alcuni poteri, ad esempio quello della valutazioni di rischio stava all'interno del consiglio di amministrazione. Ad esempio di R.F.I. erano gli stessi amministratori delegati, quindi è la società stessa che aveva da un lato l'obbligo di rispondere in termini economico finanziari del rendimento della società stessa, e dall'altro siccome c'è era questo problema doveva nella realtà valutare il rischio. Nella realtà dopo, con il passare degli anni rispetto al discorso della valutazione rischi, interviene il sistema integrato di gestione della sicurezza che è l'evoluzione, che è un dispositivo, chiamiamolo dispositivo, è una struttura di cui si dotano sia R.F.I. che Ferrovie dello Stato, che nasce su una composizione di carattere della gestione dell'azienda che già era presente, e era la certificazione dell'azienda rispetto alle norme europee. Per intendersi Ferrovie dello Stato per la struttura, la qualità e la dimensione in generale R.F.I. e Trenitalia si erano già certificati rispetto all'ISO 9001, quindi vuole dire che tutti i processi fossero tracciati in una certa maniera, verificati, dovevano essere revisionati attraverso degli audit da enti terzi esterni e indipendenti. Questo si parla della certificazione rispetto a alcune norme. All'interno di questo poi nasce quello che viene chiamato prima sistema di gestione della sicurezza poi sistema integrato che è un sistema che affronta via via i

problemi, i problemi che trova li deve denunciare all'interno di un rapporto annuale, all'interno del rapporto annuale ci deve essere l'evidenziazione del problema, le modalità di risoluzione, le tempistiche di risoluzione, i responsabili della risoluzione delle cosiddette non conformità. E' lì il cuore della valutazione, è lì che nell'incrocio di queste problematiche doveva evidenziarsi una necessità di soluzione. All'interno dei piani annuali della sicurezza viene evidenziato in alcuni casi in maniera chiara le carenze dal punto di vista... e quindi le cosiddette non conformità rispetto alla valutazione del rischio del trasporto di merci pericolose.

Pubblico Ministero - Dott. Amodeo

P.M. AMODEO - Senta ingegnere in particolare quali elementi impeditivi o riduttivi del rischio derivanti del trasporto di merci pericolose all'interno dell'abitato di Viareggio sono stati omessi in una omessa valutazione dei rischi peraltro. Cioè che cosa si poteva fare rendere meno rischioso il trasporto di merci pericolose all'interno della stazione di Viareggio?

TESTE ZALLOCCO - Come sempre come Polizia Giudiziaria per quanto esperto sia ne ho una minima idea; ne ho una minima idea. Nel senso che noi abbiamo evidenziato quelli che erano gli elementi più evidenti di mitigazione del

rischio che erano presenti e che per quello che consta al mio compito erano già presenti e a conoscenza sia dell'impresa ferroviaria che del gestore dell'infrastruttura. Ce ne potevano essere 20 mila diversi, non mi sono mai... provato a fare l'esercizio diretto di andare a pensarle tutte. Però nella realtà abbiamo evidenziato quelle che erano già presenti e visibili nella filosofia di gestione del trasporto delle merci e quindi quelli nella realtà non è presente nessuno all'interno della valutazione ma gli elementi di mitigazione li abbiamo elencati quelli che abbiamo esaminato noi, perché avevano alcune particolarità, ma assolutamente l'elenco che c'è scritto non è esaustivo.

P.M. AMODEO - Nessuno pretende questo per carità, poi l'evoluzione della tecnica, come dice l'articolo 2087 impone il costante quotidiano adeguamento. Lei prima ha parlato, giusto per fare riferimento sempre agli elementi che lei dice sommariamente sono stati inseriti nella sua annotazione, colgo l'occasione del fatto che lei già facendo riferimento al Rid ha parlato della velocità. Ecco, la prima domanda che mi viene da fare chi è che stabilisce la velocità dei treni merci, in questa fase evidentemente non ci interessa la velocità dei treni viaggiatori, all'interno delle società del gruppo Ferrovie dello Stato; la seconda domanda se lei sa o non sa se è mai stata normata dall'impresa ferroviaria

titolare del potere di stabilire la velocità, se è mai stata normata in maniera ad hoc, specifica, particolare, la velocità dei treni trasportanti merci pericolose o se rientra nell'ordinaria velocità di tutte le altre merci: paglia, fieno, animali da soma e quant'altro?

TESTE ZALLOCCO - Ora non ricordo se c'è un dettaglio specifico sulla velocità specifica per il trasporto di merci pericolose. C'è un'indicazione generale sulle velocità del trasporto. Secondo me, al di là di rischi limite derivante dal materiale ferroviario specifico le velocità in senso generale sono dettate soprattutto da questioni... non sono libere, sono dettate da questioni di mercato soprattutto, perché l'ingombro durante il trasporto del materiale incide... rappresenta il costo del trasporto del materiale ferroviario. Quindi nella realtà una valutazione rispetto al limite massimo mi sembra che non ci sia nello specifico da questo punto di vista. Viene data una indicazione limite della velocità ma poi non viene poi rimodulata rispetto ai rischi accessori o pericoli presenti accessori.

P.M. AMODEO - Va bene. Non ha risposto alla domanda a quale società del gruppo Ferrovie dello Stato compete determinare la velocità, in questo caso, del trasporto di merci, trasporto di merci pericolose.

Difesa - Avvocato Manduchi

AVV. DIF. MANDUCHI - C'è opposizione la domanda è suggestiva forse bisognerebbe chiedere al teste chi è competente a dettare norme in materia di velocità invece di chiedere all'interno del solo Ferrovie dello Stato.

P.M. AMODEO - Presidente io non finisco mai di imparare, suggestiva di cosa?

PRESIDENTE - La domanda è ammessa obiezione respinta.

Pubblico Ministero - Dott. Giannino

P.M. GIANNINO - Chi detta le prescrizioni di esercizio tra le quali la velocità?

TESTE ZALLOCCO - Nella realtà la risposta è composta, ma nella realtà il gestore dell'infrastruttura è colui che attraverso le certificazioni delle aziende, le certificazioni di sicurezza detta le norme sulla circolazione all'interno delle infrastrutture. Poi nella realtà ci sono degli elementi tecnici che il gestore dell'infrastruttura, per gestore di infrastruttura parlo in questo caso in senso ingegneristico, sono mutate dalle caratteristiche del trasporto che c'è all'interno del rete, quindi in realtà è un discorso di nuovo di mutua correlazione tra il materiale ferroviario che circola sulla rete e il gestore del rete stessa.

Pubblico Ministero - Dott. Amodeo

P.M. AMODEO - La domanda fa chiaramente riferimento al

patrimonio informativo delle indagini e quindi agli atti della Procura e non evidentemente ai risultati dibattimentali che ancora non sono arrivati. Fatta questa doverosa premessa lei sa se fra gli accertamenti svolti dall'ufficio della Procura di Lucca ve n'è uno anche relativo alla velocità al di sotto della quale il convoglio di Viareggio, e in particolare la prima ferrocisterna agganciata al locomotore, nonostante lo svio non si sarebbe ribaltata?

Difesa - Avvocato Stortoni

AVV. DIF. STORTONI - Mi oppongo in maniera più radicale. E' un parere tecnico.

P.M. AMODEO - Per quale ragione? Ho detto che lui fa riferimento agli accertamenti tecnici.

PRESIDENTE - Me la può semplificare la domanda così la capisco anche io?

Pubblico Ministero - Dott. Amodeo

P.M. AMODEO - Sì, allora diciamo che per accertamenti tecnici fatti è stato anche...

PRESIDENTE - No la domanda.

P.M. AMODEO - Se lui può indicare in base ad accertamenti svolti dalla Procura della Repubblica, non dal Tribunale ovviamente, quale è la velocità al di sotto della quale il ferrocisterna nonostante lo svio non si sarebbe mai

ribaltata.

Presidente

PRESIDENTE - E' un'attività di indagine che ha svolto lei ingegnere?

TESTE ZALLOCCO - No.

PRESIDENTE - Allora...

P.M. AMODEO - L'ha fatta Paolo Toni, il consulente tecnico.

PRESIDENTE - Ho fatto la domanda al teste.

P.M. AMODEO - Mi perdoni.

PRESIDENTE - Lei ha svolto attività di indagine su questo aspetto?

TESTE ZALLOCCO - Indirettamente sì, le spiego poi vediamo se... Nella relazione inerente a uno delle possibili metodologie di mitigazione del rischio che è quella relativa a un detettore, rilevatore dello svio del deragliamento dei treni, c'è una relazione specifica, all'interno noi facciamo una valutazione dell'incidenza della velocità e prendiamo atto di una relazione per la quale noi abbiamo fatto specifiche domande all'ingegnere Toni su quali sarebbero stati gli effetti della velocità.

PRESIDENTE - Avete fatto domande a un consulente quindi?

TESTE ZALLOCCO - A un consulente.

PRESIDENTE - E quindi ci riferirà il consulente su quello che

ha accertato; prego Pubblico Ministero.

Pubblico Ministero - Dott. Amodeo

P.M. AMODEO - Cogliamo l'occasione dal fatto che lei ha citato il detettore di svio... Un attimo Presidente.

Pubblico Ministero - Dott. Giannino

P.M. GIANNINO - Un chiarimento sull'aspetto della velocità, lei ha detto che comporta degli incrementi di costo, quindi la velocità ha incidenza diretta sui costi.

PRESIDENTE - Sì ha fatto riferimento al mercato. L'incremento mi sfugge.

P.M. GIANNINO - Quali sono le questioni di mercato sono direttamente influenzate dalle prescrizioni sulla velocità di esercizio dei treni che trasportano merci pericolose ?

Difesa - Avvocato Stortoni

AVV. DIF. STORTONI - C'è opposizione che vorrei verbalizzare Signor Giudice, poi lei deciderà, perché mi sembra davvero che siamo fuori dai termini del testimone: le valutazioni, le ragioni tecnico politiche eccetera, possono essere opinionabili e ne discuteremo, non può riferire certamente un teste. Questa è la mia opposizione.

PRESIDENTE - In linea di massima sono d'accordo però è un

concetto che ha espresso e che effettivamente è rimasto un po'...

AVV. DIF. STORTONI - Appunto perché è un concetto che ha espresso ed è un concetto che il teste non deve esprimere. C'è questa mia opposizione che lei valuterà.

Presidente

PRESIDENTE - Che rigettiamo. Ingegnere allora su questa questione di mercato, il chiarimento che le ha chiesto... ?

TESTE ZALLOCCO - Noi abbiamo affrontato il problema della velocità per capire se quell'elemento di mitigazione, , la riduzione della velocità fosse possibile o meno, per capire se fosse... anche per rispondere all'Avvocato; e la motivazione che noi abbiamo trovato nell'impedimento o comunque nella difficoltà nel ridurre la velocità era una motivazione, come ho detto prima, di mercato nel senso che evidentemente la velocità del transito di merci pericolose, del trasporto delle merci in generale rappresenta il tempo necessario a trasportarla e quindi necessariamente emetteva una modifica delle velocità all'interno del nostro paese, emetteva una situazione di competizione rispetto agli altri paesi, in una situazione commercialmente di difficoltà.

PRESIDENTE - Questa è una conclusione a cui siete giunti A seguito dei vostri accertamenti?

TESTE ZALLOCCO - E' una considerazione ovvia dal punto di vista che tempi maggiori comportavano un problema nella competizione.

PRESIDENTE - Questa è una vostra deduzione, va bene.

TESTE ZALLOCCO - Fermo restando, mi perdoni, questo è un elemento che io penso si possa dire perché è citato più volte che quasi mai c'è una serie di specifiche che si chiamano STI che sono le specifiche tecniche di (inc.) operabilità che governano per assicurare il diritto di tutti i materiali rotabile di tutte le imprese ferroviarie a circolare entro alcuni parametri in tutto il territorio europeo. Da un certo punto di vista l'abbiamo analizzato e non ha mai inciso in maniera forte nella nostra indagine. Sulla parte dei costi magari potenziali di un gestore di una impresa ferroviaria che transita sul nostro territorio, deve portare delle merci da una parte all'altra, in postazioni di tipo diverso da un certo punto di vista andavano analizzate. E' l'unico dubbio che mi può venire quello dell'incidenza sulla... sull'interoperabilità. Però nella realtà nelle STI non è mai presente valutazione di carattere economico.

PRESIDENTE - Grazie. Pubblico Ministero.

Pubblico Ministero - Dott. Giannino

P.M. GIANNINO - Una riduzione di velocità comporta un maggiore rischio per il transito di un convoglio con

merci pericolose?

TESTE ZALLOCCO - Io direi proprio di no. Ho letto da qualche parte qualche elemento, però si fa ragionamenti di carattere estremo. Io però non voglio rispondere a una valutazione di carattere meramente tecnica, forse l'ingegnere Toni è il grado meglio di me di rispondere. Quello che abbiamo verificato all'interno della relazione che fa su alcune considerazioni del perito di parte, l'ingegnere Toni, è che la riduzione della velocità nel nostro caso...

Presidente

PRESIDENTE - Guardi ingegnere, tutto quello che ci dovrà dire il consulente che lo dirà il consulente.

TESTE ZALLOCCO - Sì, però è scritto nella... Allora, quando arriveremo... Semmai, quello che è scritto nella mia relazione sul (inc.) dice chiaramente che la riduzione della velocità...

PRESIDENTE - Ma chi lo dice?

TESTE ZALLOCCO - Lo dico io nella relazione. Sulla base dei calcoli effettuati dall'ingegnere Toni.

PRESIDENTE - Ecco, allora guardi, lei dice qualcosa sulla base di calcoli dati dal consulente, che li dirà il consulente che ci spiegherà la metodica utilizzata, perché ha effettuato certi calcoli e non altri. Pubblico Ministero.

Pubblico Ministero - Dott. Giannino

P.M. GIANNINO - Lei è a conoscenza se l'elemento della velocità fosse stato già dibattuto, quindi conosciuto e dibattuto in precedenza rispetto, parliamo ovviamente rispetto all'incidente di Viareggio in ambito della commissione di esserti del Rid, se sì quando e in che termini era conclusa questa discussione, questo dibattito?

TESTE ZALLOCCO - Il problema della velocità, dal punto di vista di connessione col trasporto delle merci pericolose dalla commissione tecnica di esperti del Rid è dibattuto fino dal 2005, per quello che ne so io. Nella realtà non solo è dibattuto ma almeno in un convegno nel quale noi abbiamo allegato agli atti, e che è un convegno di un'università, non mi ricordo se di Milano o di Pisa, ma in realtà viene citato, e poi è citato da altre parti il fatto che non solo è citato all'interno del Rid, ma che alcuni paesi membri sia della comunità europea, ma membri anche delle altre organizzazioni che gestiscono i problemi ferroviari come Otif, che è un organizzazione che si allarga oltre i confini europei, ad esempio in Olanda era attuata in alcuni casi la riduzione di velocità in alcuni campi di trasporto di merci.

P.M. GIANNINO - La conclusione del comitato di esperti del Rid quale fu nel 2005? Perché lei ha detto che era dibattuta

già dal 2005, se ricorda il comitato di esperti che cosa propose e quale fu la conclusione di questo dibattito sulla velocità?

TESTE ZALLOCCO - La conclusione come Rid valuta, e come succede per altri elementi da noi poi evidenziati in seguito per gli altri dispositivi propone, tenta di proporre attraverso l'Otif che è questo organismo internazionale a cui fa capo, l'inserimento del problema della riduzione della velocità ed esplicitamente come una disposizione supplementare per la mitigazione del rischio su linee... del trasporto di merci pericolose sulle linee attraversanti zone abitate e densamente abitate.

Pubblico Ministero - Dott. Amodeo

P.M. AMODEO - Lei prima ha fatto riferimento agli atti di un convegno, è tra gli allegati credo alla sua annotazione?

TESTE ZALLOCCO - E' tra gli allegati... uno sicuramente è tra gli allegati della dottoressa La Spina. E' un convegno che tratta anche della valutazione del rischio specifico e dei rischi potenziali degli incidenti derivanti da deragliamenti e rovesciamenti. Però sono convegni.

P.M. AMODEO - Sì, chiedo scusa, a livello universitario questo convegno?

TESTE ZALLOCCO - E' a livello universitario ed è presente anche il gestore dell'infrastruttura, se ricordo bene.

P.M. AMODEO - Sì, per quello che si ricorda, perché poi chiederemo alla La Spina, ma...

TESTE ZALLOCCO - Comunque ai tempi dei nostri atti...

P.M. AMODEO - Sì, un attimo. Allora, per quello che lei ricorda, diciamo, da chi era stato organizzato?

TESTE ZALLOCCO - Non lo ricordo questo.

P.M. AMODEO - Va bene. Senta lei prima ha fatto riferimento, parlando di velocità, alla questione del detettore. Vuole riferire quali accertamenti ha svolto in merito, quale era l'eventuale capacità impeditiva dell'evento di quel meccanismo o di meccanismi che comunque avevano la capacità di mandare immediatamente in frenata il convoglio?

TESTE ZALLOCCO - Allora, vorrei fare un riferimento. Il cosiddetto detettore di svio è solo uno degli elementi potenziali da noi valutati di mitigazione del rischio nel transito delle merci pericolose, nel trasporto delle merci pericolose. Nella realtà rappresenta una singolarità, è questo il motivo per cui l'abbiamo accorpato in una singola relazione per la Procura della Repubblica, perché i rilevatori di deragliamento transitano alla fine degli anni Novanta in Italia attraverso un apparecchiatura che è stata montata su dei carri Svizzeri e che nasce dalla esigenza valutata in Svizzera di ridurre il rischio del trasporto di merci pericolose. Più specificatamente in Svizzera succedono

alcuni incidenti rilevanti correlati al trasporto di merci pericolose, alcuni con effetti notevoli di sversamento di combustibili e in zone abitate. A fronte di questi incidenti la Svizzera insieme, quindi la Federazione Elvetica insieme alla allora Swiss (inc.) che è la compagnia ferroviaria svizzera decidono di fare una valutazione tecnica di una potenziale installazione di un dispositivo per mitigare o per verificare l'avvenuto deragliamento. Chiedono a una società svizzera di far parte del gruppo di lavoro e da questo tavolo di studio nasce la realizzazione di un dispositivo che viene installato sopra alcuni carri inizialmente, circa una ventina, della Exon, o della Exora, dipende da come era la definizione della compagnia che ne dà diverse, e che sono dispositivi di una semplicità allarmante. Cioè sono dispositivi ingegneristicamente, magari dopo dirò il perché di questo dettaglio, sono dispositivi meccanici che non richiedono una alimentazione separata sui carri, e che in teoria e poi praticamente al di là di alcuni affinamenti, permettono, mandano in frenatura di emergenza il convoglio se rilevano un apparente deragliamento del carro. Questo perché è a tutta evidenza e non solo in Svizzera per quegli incidenti, ma anche nella situazione di Viareggio stesso, che il personale di condotta del materiale rotabile nella realtà, soprattutto su carri trasporti rilevanti, si accorge in ritardo del

potenziale problema che è presente. E quindi il detettore dovrebbe servire, un dispositivo di questo tipo, qualsiasi esso sia, dovrebbe servire o ad avvisare che è fatto in una certa maniera o comunque a mandare in frenatura di emergenza il treno prima che lo mandi il personale di condotta. Questo dispositivo viene applicato, siccome questi treni transitano sul territorio europeo, transitano anche in Italia, negli anni Novanta, mi pare nel '98 la allora unità (Inc.) che fa parte delle Ferrovie dello Stato verifica il transito sul proprio territorio di questo dispositivo, e quindi della possibilità che intervenga questo dispositivo, e genera una serie di note informative che diventano note informative anche tecniche per il personale di condotta in generale, in cui dice che transitano dei carri con all'interno questo dispositivo, che il dispositivo serve, quindi l'obbiettivo del dispositivo stesso, gli schemi funzionali generali del dispositivo, le modalità eventuali di intervento a valle dell'intervento, scusate il gioco di parole, del dispositivo stesso del personale di condotta, le modalità di individuazione quindi quale è di quei dispositivi che è intervenuto e le modalità per il personale di condotta della riattivazione del convoglio a valle dell'avvenuta verifica nel caso in cui un deragliamento non fosse effettivamente successo oppure per altri discorsi. Questo nella realtà fa di questa

modalità di mitigazione del rischio un elemento diverso rispetto agli altri, perché ai sensi anche della normativa e ai sensi di alcuni commi dell'articolo 15 del Decreto 81 che però era presente anche nella 626, l'obbligo di adeguamento dei datori di lavoro è normato in maniera chiara, soprattutto in presenza di evoluzioni della tecnica presente, anche se in generale non sia presente un elemento definito. In particolare questo elemento noi abbiamo ritenuto, dal punto di vista tecnico, essenziale che fosse presente allora e codificato, come fu fatto, all'interno dei canoni europei, all'interno di una serie di norme che si chiamano UIC, l'acronimo indica *l'Union Internationale des Chemins de fer* che aveva il compito di conglobare tutta una serie di norme, di dispositivi, di specifiche per renderle certificate e utilizzabili in maniera uniforme all'interno dell'ambito della UIC della quale facevano parte paesi europei ma anche paesi non europei.

Pubblico Ministero - Dott. Giannino

P.M. GIANNINO- Scusi se la interrompo. Alcuni dettagli mi interesserebbe che lei facesse emergere. Questi carri erano carri su cui era stato installato il dispositivo nel 98 erano carri internazionali?

TESTE ZALLOCCO - Erano carri che erano a tutti gli effetti certificati dal punto di vista per il trasporto

internazionale altrimenti non avrebbero potuto transitare.

P.M. GIANNINO - Quindi transitavano anche attraverso le frontiere e viaggiavano poi anche in Italia?

TESTE ZALLOCCO - Viaggiavano... sono transitati in Italia...

P.M. GIANNINO - Sono transitati.

TESTE ZALLOCCO -... il motivo per cui (Inc.) rotabile denuncia questo elemento, ne fa una verifica perché transitano e li lascia transitare, evidentemente li lascia transitare con i dispositivi attivi.

P.M. GIANNINO - Erano carri marchiati Rid?

TESTE ZALLOCCO - Sì.

P.M. GIANNINO - Sì. Senta, l'UIC vuole ripetere cosa è e magari se ce lo traduce anche in italiano?

TESTE ZALLOCCO - L'Unione Internazionale delle Ferrovie è un organismo che, ora, il dettaglio di tutti i compiti precisi non ce l'ho, ma nella realtà, nello specifico dei nostri problemi è quello che codifica tutta una serie di elementi e di dispositivi quando il gestore del materiale, chiamiamola l'impresa ferroviaria, o il gestore dell'infrastruttura, decide di renderlo disponibile e lo vuole fare certificare in senso generale. Ma in realtà l'esempio di questo dispositivo, quando viene messa la specifica della UIC che è la 541 se non ricordo male, la specifica è una scatola che è in parte vuota. Nel senso: proprio in questo compito

all'inizio viene emessa una specifica di carattere generale, ingloba poi il dispositivo utilizzato in Svizzera e costruito da questa società ma lascia spazio a eventuali altri dispositivi di carattere meccanico e ha un capitolo specifico vuoto che è relativo a eventuali dispositivi di carattere elettrico. Tanto per spiegare i dispositivi di carattere elettrico avevano hanno attualmente, ma ora lo hanno meno, la complicazione che sui treni merci non c'è un cavo che transita da un carro all'altro, c'è solo le condotte dell'aria che transitano da un carro all'altro. Però lascia aperto questo, e questo dice la filosofia di carattere generale di inglobamento di tutti i dispositivi di quella tipologia all'interno. Nella realtà, nella specifica della UIC poi viene aggiornata nel momento in cui il dispositivo viene modificato da parte...

P.M. GIANNINO - Chiedo scusa ricorda di quando è la prima approvazione da parte dell'Unione Internazionale delle Ferrovie di questo dispositivo?

P.M. AMODEO - È la nota del 20 settembre 2010 ingegnere.

TESTE ZALLOCCO - Nel Dicembre del 2000 c'è la prima emissione. Poi in date successive c'è l'inserimento... E' l'emissione, come le dicevo, della UIC 541. Poi nella seconda edizione del 2001 viene approvata la seconda edizione stessa e viene inserito nell'appendice A il dispositivo costruito da questa società che aveva

collaborato con la Swiss Ban, con le Ferrovie Svizzere, e con la Federazione Elvetica, per la progettazione di questo dispositivo.

P.M. GIANNINO - Come si chiama il dispositivo?

TESTE ZALLOCCO - Il dispositivo si chiama EDT100 e la società è la Knorr Bremse o Oerlikon Knorr Bremse è una società che nella realtà si occupa di materiale ferroviario, fa freni e altra roba, ma non era specificamente rimandata a questa roba. Successivamente il dispositivo per quello che consta alla documentazione che abbiamo reperito, ha una serie... denuncia una serie di... un problema che è derivante da una serie di falsi allarmi, nel senso che manda in frenatura convogli quando nella realtà il deragliamentò non c'è stato. Viene evidenziato il problema come un problema di caratura. Questo dispositivo, tanto per essere e per intendersi è un peso con delle molle dentro che quando supera una certa oscillazione verticale il treno, e quindi simula il deragliamentò, apre la valvola dell'aria e manda in frenatura automatica il treno. E' uno dei dispositivi ed è quello che viene inserito dentro alla UIC. Nella realtà già in Europa in quel tempo, in Spagna, era presente un altro dispositivo, nella realtà la relazione successiva che poi citerò dell'Era che è l'organismo europeo delle ferrovie dice che ce ne sono altri. Noi non l'abbiamo rintracciati ma di sicuro ce n'è uno nelle ferrovie

spagnole che avevano problemi di infrastruttura seri con un numero di deragliamenti elevati, e si progettano per conto loro, io non lo vorrei sminuire, ma l'ingegnere Toni brontolerà, ma due pezzi di ferro legati uno sull'altro che quando la posizione della sala del treno rispetto al carro si sposta manda in frenatura. Quindi rileva incidentalmente anche le variazioni orizzontali oltre che verticali, ma è un dispositivo ancora più rozzo di quello della Knorr Bremse che viene utilizzato, per quello che dice la Spagna, risolve i problemi sulle linee della Feve che sono le ferrovie spagnole del nord. Però le ferrovie spagnoli non richiedono mai di farlo omologare dell'UIC, non era mai presente ma in realtà era lì. Lo dico questo perché noi citiamo nella relazione, poi, e questo per esperienza diretta, le grandi capacità tecniche, nel caso specifico, di Trenitalia. E nello specifico dell'allora ufficio tecnico del materiale rotabile che è la divisione tecnica che allora era... che era diretta dall'ingegnere Maestrini.

P.M. GIANNINO - Lei ha parlato...

TESTE ZALLOCCO - Mi perdoni, finisco... La capacità tecnica di Trenitalia, nello specifico dell'ufficio di progettazione era tale e lo abbiamo verificato nel corso degli anni, e nella mia esperienza anche nella modifica di dispositivi di sicurezza d'emblée rispetto a prescrizioni effettuate, che pare ovvio che avesse al suo interno le capacità

tecniche se voleva, invece di andarle a comprare da un altro, ma questo sta anche per altre società, di progettare per conto suo un dispositivo che tra l'altro non era soggetto a, per come costruito, a particolari brevetti. Quindi siccome in più punti poi viene riferito come una limitazione quella potenziale della presenza di un solo dispositivo sul mercato, nella realtà sul mercato ce n'era più d'uno, era semplicemente che ce n'era uno solo iscritto nella UIC, ma poi non avrebbe impedito a nessuno delle imprese ferroviarie in Europa di progettarne uno nuovo come è successo per alcuni dispositivi. Nello specifico io mi sono occupato con il gruppo nazionale delle Ferrovie del problema dei dispositivi vigilanti dei macchinisti, che è un dispositivo con un pedale che serve a verificare lo stato di veglia macchinisti, quello è un dispositivo che era presente anche della UIC ma che Trenitalia poi ha modificato e si è riprogettato. E, voglio dire, è un pedale con tre comandi, il dispositivo del Knorr Bremse non è che sia spaccare l'atomo.

PRESIDENTE - Va bene. Ha chiarito questo aspetto della capacità particolarmente sviluppata di questa branca di Trenitalia.

P.M. GIANNINO - Questi dispositivi, visto che erano differenti, per quanto riguarda le ferrovie svizzere o le ferrovie spagnole, sono stati inseriti quindi di

iniziativa o per un'imposizione normativa.

TESTE ZALLOCCO - No no, sono stati inseriti di iniziativa , da un lato dalla sede spagnola che però inglobava sia i gestori delle infrastrutture... era un problema più del gestore delle infrastrutture che l'ha fatta applicare su tutti i suoi treni. Teniamo di conto, di sicuro è conoscenza degli esperti di tutte le parti, che si parla di una ferrovia a scartamento ridotto, quindi con problemi ferroviari di cui l'ingegnere Toni è più esperto, di carattere diversa la nella realtà stato una decisione singola. Come peraltro la decisione dell'installazione sia dei 25 sulla Exon, sia dei successivi 620 che rappresentano a quel momento la totalità dei carri Svizzeri trasportanti merci pericolose in Svizzera, è una decisione attraverso un mutuo accordo tra Ferrovie Svizzere e Ministero dei Trasporti svizzeri. Quindi è una decisione non imposta, diciamo concordata.

P.M. GIANNINO - Questo tipo di dispositivo pregiudica l'interoperabilità?

TESTE ZALLOCCO - No.

P.M. GIANNINO - Lei ha parlato di iniziali problemi di falsi allarmi perché il dispositivo, credo che parlasse solo di quello svizzero, dell'EDT100...

TESTE ZALLOCCO - Mi perdoni penso che ne parlerò dopo: il problema dell'interoperabilità la mia risposta secca è avvalorata da una relazione dell'agenzia europea che poi

consiglia la non installazione del dispositivo, ma ne parlo successivamente, all'interno quella quale vengono citate le specifiche tecniche interoperabilità. E l'unico problema è che anche l'agenzia europea, la mia risposta è una risposta secca anche ingegneristica, ma l'unica contestazione che fa l'agenzia europea è di carattere cartaceo, di revisione di alcune norme, non di carattere tecnico.

P.M. GIANNINO - Tornando alla domanda: lei ha parlato dell'esistenza iniziale di alcuni falsi allarmi da parte dell'EDT100 . Le conseguenze di questi falsi allarmi quali erano state?

TESTE ZALLOCCO - Esattamente quelli che se il personale di condotta avesse mandato in frenatura di emergenza il treno, che è una procedura tra l'altro di sicurezza usata normalmente, sulla nostra rete ferroviaria la frenatura di emergenza deriva come effetto secondario da tutta una serie di elementi correlati alla sicurezza, primo tra tutti i superamenti dei semafori rossi, il superamento di velocità, i cosiddetti spad, e mandava in frenatura l'unico effetto era la frenatura di emergenza. La frenatura di emergenza ha qualche rischio associato, almeno nella teoria derivante dal potenziale accavallamento di carri e tutto, però la frenatura di emergenza è utilizzata come un dispositivo principale della sicurezza del materiale ferroviario ivi compreso

quello dei passeggeri che, voglio dire... trascuriamo la maniglia rossa che è a disposizione addirittura d passeggeri, ma... Quindi nella realtà ha avuto come solo effetto questo: la mitigazione di questo effetto nella realtà ha comportato poi, per quello che riportano ed è in allegato alla nostra relazione, quindi è agli atti, la sparizione, apparentemente, o la mitigazione forte di questi falsi segnali.

P.M. GIANNINO - Un attimo, poi ci arriviamo. Le conseguenze della frenatura di emergenza... Quindi, la prima conseguenza del falso allarme era la frenatura di emergenza del treno. Le conseguenze pratiche della frenatura di emergenza inutile del treno quali erano?

TESTE ZALLOCCO - Allora, le conseguenze pratiche era la fermata, la fermata, l'interruzione del servizio dal punto di vista generale. Di nuovo qui si entra in un ambito di carattere misto tecnico finanziario: la fermata era una fermata che richiedeva la verifica, se non era deragliato, perché se poi era deragliato... il falso segnale, mi scusi. La domanda è sul falso segnale. Il falso segnale era la discesa del personale di condotta suppongo, la verifica di dove era avvenuto il falso segnale perché il dispositivo chiariva con un segnale, un pulsante rosso dove era... il ripristino del convoglio e la ripartenza, sempre che poi non ci fosse un segnale successivo. Avevano anche calcolato una media di tempi,

le medie a me piacciono sempre pochissimo nella realtà, una media di 20 minuti di effetto di impatto globale sul trasporto del convoglio e per ogni singolo falso segnale.

P.M. GIANNINO - Quale era il tempo medio perso a causa di un falso allarme?

TESTE ZALLOCCO - 20 minuti mi pare.

P.M. GIANNINO - Lei ha detto anche che ci poteva essere un rischio teorico dovuto all'accavallamento dei carri. Esiste un sistema di sicurezza per mitigare il rischio di accavallamento dei carri?

TESTE ZALLOCCO - Sì, certo. E' un sistema conosciuto da tempo, è un sistema valutato anche all'interno delle norme, è un sistema che attualmente è in applicazione sui carri. Non ritengo che nello specifico della mia inchiesta, nonostante io poi l'abbia impropriamente, non mi ricordo perché francamente, citato, ma nel senso... lo dico...

P.M. GIANNINO - Sì, va beh...

TESTE ZALLOCCO - L'abbiamo citata...

P.M. GIANNINO - Non ha nessuna influenza causale sul nostro incidente.

TESTE ZALLOCCO - Non ha influenza sull'effetto...

P.M. GIANNINO - Questo è pacifico. Era una domanda connessa...

TESTE ZALLOCCO - (Inc.).

P.M. GIANNINO - ... l'accavallamento, il sistema di antiaccavallamento carri.

PRESIDENTE - Facciamo ripetere perché vi siete accavallati voi invece.

TESTE ZALLOCCO - Sì, mi scusi. Tanto per chiarire: il rischio dell'accavallamento è un rischio evidente in carri soprattutto con inerzie diverse. La frenatura diversa tra un carro e l'altro, immaginiamoci... posso pensare, ora di nuovo, carri vuoti con carri pieni dietro, la frenatura non è uniforme. Poi dipende anche la frenatura da che viene causata, se all'inizio o alla fine del treno, no? Il rischio dell'accavallamento deriva da questo, da un'inerzia diversa tra i carri. Questo viene tenuto di conto e nella accezione delle norme attuali e aggiornate attualmente, i dispositivi che sono praticamente una sorta di grande paravento che evita l'accavallamento dei respingenti, è previsto perché evita questo problema.

P.M. GIANNINO - Lei poi stava parlando dell'evoluzione dei falsi allarmi e io l'ho fermata per farle queste domande. Vogliamo tornare a quell'aspetto quindi dei falsi allarmi e della loro evoluzione, se si è risolta quando e da quali dati emerge l'eventuale superamento di quel problema?

TESTE ZALLOCCO - Allora nella realtà i falsi allarmi vengono risolti con una mera, io ritengo, modifica della taratura dello strumento. Non c'è scritto da nessuna parte se ci sono modifiche fisiche, ma mi pare di no, che non ci

siano modifiche fisiche sul detettore. E' una mera analisi della taratura corretta dello strumento perché i falsi allarmi derivavano da condizioni termiche particolari, cioè avvenivano i falsi allarmi in condizioni di temperature di un certo tipo che però erano all'interno della specifica e quindi non dovevano succedere. Vengono ritirati, vengono fatte le prove, vengono fatte delle prove commissionate anche in seguito e viene riaggiornato e viene inserito il dispositivo nel 2007 all'interno della specifica UCI, rinominato con un nome diverso, progressivo, invece di EDT100 è EDT101, e le prove che vengono fatte dall'Otif, sempre da quell'organizzazione delle imprese ferroviarie internazionale sono prove che vengono effettuate con l'aiuto dell'università di Berlino all'interno delle quali si verifica l'assenza di falsi allarmi. Questa è una relazione che poi Otif trasmette all'agenzia europea. Diciamo che nel frattempo, perché ora guardavo la relazione, nel frattempo succede anche che in Svizzera avviene un incidente rilevante di deragliamento del treno e il treno sul quale avviene... ne avvengono più d'uno, ma nella realtà ne avviene uno in particolare sul trasporto di merci pericolose nel quale i vagoni, i carri, sono attrezzati con il dispositivo, questo incidente avviene a Cornaux e per quello che dice la relazione apparentemente il treno va in frenata di

emergenza e non si rovesciano i carri e quindi la frenata anticipata impedisce, non ha altri effetti tranne che la fermata, ma a treno deragliato impedisce apparentemente il rovesciamento dei carri.

Pubblico Ministero - Dott. Amodeo

P.M. AMODEO - Si ricorda la data dell'incidente di Cornaux in Svizzera, in quale anno è avvenuto?

TESTE ZALLOCCO - 2006, marzo 2006.

Pubblico Ministero - Dott. Giannino

P.M. GIANNINO - Ricorda il proseguo dell'iter del riconoscimento del dispositivo da parte dell'Otif che altre tappe ha avuto e se vi sono state delle evoluzioni anche rispetto al primo modello del 99 , dell'EDT?

TESTE ZALLOCCO - L'evoluzione l'ho detto ora nel nuovo dispositivo con le nuove modifiche delle tarature e la nuova emissione nella UCI 541.

P.M. GIANNINO - In che anno?

TESTE ZALLOCCO - Nell'anno 2007, Nel Luglio 2007, mi pare... Viene approvato all'Uci come EDT101. Il passo successivo è quello che la Otif fa tramite gli esperti, il comitato tecnico di esperti del Rid, chiedendo all'Agenzia Europea l'ERA di valutare la possibilità, perché loro l'hanno previsto nella modifica, dell'inserimento all'interno del Rid della applicazione del detettore di svio. L'ERA

inizia una indagine dettagliata che tiene di conto delle considerazioni del Rid, tiene di conto delle prove effettuate dall'Università di Berlino e di tutte le rilevanze, e al termine di questo fa tutta una serie di valutazioni da un lato tecnico commerciale, dall'altro statistiche nel senso di accadimenti, di aspetti, per arrivare a determinare il parere che gli è richiesto dal Rid e dall'Otif indirettamente sulla obbligatorietà o sull'applicabilità del detettore. Qui noi riferiamo una serie di elementi all'interno degli atti di Polizia Giudiziaria sul documento dell'ERA. All'interno della dinamica della valutazione dell'ERA...

PRESIDENTE - In che anno siamo?

TESTE ZALLOCCO - Siamo, mi perdoni ha ragione, siamo nel 2009, nel Maggio del 2009. Diciamo che nel Maggio del 2009 è la redazione del documento dell'ERA, nella realtà ovviamente la procedura e la dinamica di confronto parte fin da prima e la procedura di confronto vede, e sono agli atti i documenti e le missive intercorse tra Otif e ERA, un conflitto serio sul parere della possibilità o meno dell'impostazione del dispositivo. Perché? Perché l'ERA arriva alla conclusione nel Maggio della possibilità di non applicare, quindi dice che non va applicato obbligatoriamente il detettore di svio. La valutazione che fa l'ERA la fa sulla base di tutta una serie estesa, e per certi versi seria di considerazioni, che però a

nostro parere parte da alcune valutazioni insufficienti che minano alla base...

Difesa - Avvocato Scalise

AVV. DIF. SCALISE - Se il teste potesse indicarci "a nostro parere", che cosa significa? A parere di chi?

TESTE ZALLOCCO - No no, a parere dell'autorità scrivente, scusate.

AVV. DIF. SCALISE - Siccome il teste ha detto più volte "a nostro parere"...

P.M. GIANNINO - Non è un controesame.

PRESIDENTE - L'obiezione è su che cosa era?

AVV. DIF. SCALISE - Non è un'obiezione. Siccome il teste ha appena detto che l'ERA aveva dichiarato che non doveva essere applicato, che c'era un serio ed esteso dibattito con delle considerazioni sul punto, poi ha aggiunto "a nostro parere", e poi stava spiegando...

PRESIDENTE - Lei voleva sapere a chi, a parere di chi. Ce lo spieghi ingegnere.

TESTE ZALLOCCO - È una deviazione, mi perdoni Avvocato, è una deviazione professionale, è un *plurale maiestatis*, perché quando scrivo generalmente... al di là che queste relazioni sono scritte a quattro mani o a volte a sei, quindi è mio parere... ha ragione, nella dinamica...

AVV. DIF. SCALISE - Quindi è a suo parere?

TESTE ZALLOCCO - Mi perdoni, lo uso perché lo scrivo di solito

in questa maniera, ma è a parere dell'autorità scrivente che sono anche io.

AVV. DIF. SCALISE - L'importante è che sia suo.

TESTE ZALLOCCO - No no, su questo non c'è dubbio.

Presidente

PRESIDENTE - Quale è il vostro parere ingegnere?

TESTE ZALLOCCO - L'algoritmo che viene utilizzato , l'algoritmo è una equazione lunga all'interno della quale ci sono tutta una serie di numeri e di parametri che derivano tutti da una serie di valutazioni che alla fine deve dare un numero finale, la faccio semplice, che dice: "se viene 5 questo affare è buono, se viene 8 non è buono", no? Gli algoritmi servono a questo. L'algoritmo che viene usato inserisce all'interno una serie di parametri tra i quali l'affidabilità del componente, l'impatto all'interno dell'ambiente, il costo del dispositivo, gli effetti del rapporto rischio beneficio in termini economico finanziari del rischio, tutti questi parametri sono evidenziati dall'ERA, vengono spiegati dall'ERA. Allora, da un lato la valutazione del costo relativo all'impatto di un evento catastrofico, e l'ERA lo fa, la valutazione economica della morte di una persona, cozza in maniera radicale con la filosofia della norma europea, nonché della filosofia del decreto 81 che la attua. Perché la valutazione dei rischi all'interno

delle aziende, sul rischio mortale, dà un'impostazione radicalmente diversa. Non si può valutare, fare una valutazione economica di questo tipo. E quindi quello è già una base, diciamo, che rende non affidabile quel calcolo. Tra l'altro le norme europee che definiscono i criteri di valutazione per i rischi associati alle attività fanno una sorta di tabella che è in funzione della probabilità di accadimento dell'evento e la gravità dell'evento. Cioè, per intendersi...

PRESIDENTE - Quindi, mi scusi, per andare al vostro parere, quindi quale era il vostro parere?

TESTE ZALLOCCO - Il nostro parere è che alcuni degli elementi, primo la valutazione troppo conservativa del fatto del rischio associato, rischio grave associato con la probabilità che anche ERA dice di esserci ma che è bassa, che portano a conclusione che è difforme rispetto anche alle norme che governano il mondo del lavoro, dall'altra parte la valutazione di un costo economico della vita umana come fatto (inc.) e il rapporto con le perdite o con il costo del dispositivo è assolutamente... non ha un senso all'interno della norma vigente per quello che riguarda noi che è il decreto 81.

PRESIDENTE - Senta...

TESTE ZALLOCCO - Un ultimo, finisco l'ultimo dettaglio...

PRESIDENTE - Prego.

TESTE ZALLOCCO - Alcuni elementi sono elementi che non

riusciamo a capire perché vengono messi, ad esempio sull'impatto ambientale vengono trascurati come elementi aggiuntivi di rischio sul potenziale rischi conseguenti alla perdita del gpl, alcuni elementi sostanziali. Le tergite di gpl, come è stato scritto da valutazioni di rischio esperti, come l'esempio di Viareggio, comportano diverse tipologie di effetti dall'infiammabilità del gpl. A Viareggio ne abbiamo di esempio: c'è la sorta... viene chiamato flash fire, c'è un problema del fronte di fiamma, come lo chiamo io, il problema dell'esplosione all'interno delle abitazioni causato dal confinamento del gas, c'è il problema delle pozze che prendono fuoco. Questi elementi sono valutati dall'ERA come elementi incidenti e pesanti sulla possibilità di decisione sul detettore o meno. L'elemento del flash fire viene omesso, omesso nel senso che forse hanno deciso che non ci dovesse essere, l'elemento del flash fire è definito nella letteratura, ma in generale, come uno degli elementi con la più alta incidenza, con la più alta probabilità, e nella realtà sugli effetti era chiaro. Quindi secondo noi l'algoritmo che viene usato all'interno nella realtà ha delle carenze in partenza e quindi la conclusione finale, al di là di alcune conclusioni che noi lo scriviamo rispetto anche alle perdite di vite umane che sono assolutamente, mi verrebbe da dire immorali, ma difformi rispetto alla normativa,

questo è il nostro parere. Al di là di questo la conclusione dell'ERA è che il dispositivo non va applicato. L'Otif risponde reiterando in alcuni casi , e la documentazione è agli atti, la richiesta che questo dispositivo venga incluso nel RID, l'ERA conclude con una dichiarazione ufficiale della Comunità Europea e dicendo all'Otif che avrebbe passato poi nell'evenienza di un conflitto ulteriore il parere, a mio parere come quasi una minaccia al RID alla commissione stessa a livello più alto, e conferma che il dispositivo secondo loro non va attuato, non va applicato.

Pubblico Ministero - Dott. Giannino

P.M. GIANNINO - In definitiva è vero o non è vero che il parere finale sulla non obbligatorietà... perché i benefici che si avrebbero in termini di vite umane non giustificano il costo per la sua applicazione?

Difesa - Avvocato Stortoni

AVV. DIF. STORTONI - Io mi oppongo formalmente, vorrei che fosse verbalizzata la mia fiera opposizione!

PRESIDENTE - Accolta l'opposizione.

Pubblico Ministero - Dott. Giannino

P.M. GIANNINO - Quale è il costo stimato iniziale allora dispositivo e il costo in realtà più realistico del

dispositivo per (inc.) all'applicazione sui (inc.).

TESTE ZALLOCCO - Il costo stimato da l'ERA, mi pare di ricordare ma non so se sono sicuro è nell'intorno dei 2 mila euro, comunque del migliaio di euro. Nella realtà il costo stimato quello lo so sicuramente è correlato a un riferimento che è economicamente senza senso perché fa riferimento all'unico dispositivo installato all'interno dell'(inc.) e quindi in un regime che non è impeditivo perché non era l'unico dispositivo che poteva essere usato, però dal punto di vista commerciale valutare il costo su quel dispositivo della Knorr Bremse è una posizione non condivisibile. Peraltro...

Presidente

PRESIDENTE - Quale era il costo quindi?

TESTE ZALLOCCO - Il costo 2 mila euro apparentemente. Però non sono sicuro signor Giudice, dovrei andare a rivedere le carte.

PRESIDENTE - Va bene. Circa.

TESTE ZALLOCCO - Nella realtà di quello che sono... quello che ho presente è che in alcune conferenze successive che sono agli atti gli stessi gestioni delle infrastrutture, come mi pare le imprese ferroviarie, rivalutano il costo del dispositivo a valori inferiori alla metà di questo valore qui. Forse pensando a un'attuazione a tappeto del dispositivo che ovviamente avrebbe generato diminuzione

del prezzo e una calmierazione del prezzo, anche solo col singolo costruttore, ma vista la facilità della costruzione e della progettazione che le dicevo prima, io non vedo assolutamente nessuna possibilità che rimanesse solo Knorr Bremse a fare... o che accampasse qualsiasi diritto a dover essere unico monopolio. Non c'era la possibilità nemmeno tecnica.

Pubblico Ministero - Dott. Amodeo

P.M. AMODEO - Risponde al vero che nel 2009, anno di stesura di quel documento de l'ERA a cui lei sta facendo ampio riferimento, il dispositivo prodotto dalla Knorr era offerto sul mercato in regime di monopolio oppure c'erano altri prodotti che si potevano acquistare o produrre anche non coperti da brevetto?

TESTE ZALLOCCO - Lo abbiamo già detto, è citata dall'ERA, e se escludiamo il dispositivo spagnolo è citata dell'ERA la presenza e poi citato anche dai tecnici del RID la presenza di altri dispositivi. Non ho...

P.M. AMODEO - E nel documento dell'ERA il presunto monopolio viene preso come elemento per non ammettere...

TESTE ZALLOCCO - E' uno degli elementi di rischio dal punto di vista generale, penso...

P.M. AMODEO - Che però in fatto non risponde al vero?

TESTE ZALLOCCO - Non risponde al vero.

P.M. AMODEO - Un'ultima cosa, questo tra l'altro è citato

ampiamente anche del documento dell'ERA: le risulta che nella riunione RID COTIF del 2007 sia stato prescritto, per quanto poi successivamente paralizzato per l'intervento dell'ERA a cui lei ha fatto riferimento, è stato prescritto d'adozione del detettore di svio?

TESTE ZALLOCCO - Mi ripete?

P.M. AMODEO - Le risulta o non le risulta che nella riunione RID del 2007, come lei ben sa le riunioni sono biennali e... La riunione di Zagabria se non ricordo male, il dispositivo RID è stato implementato, il dispositivo detettore di svio, chiedo scusa, è stato implementato nella normativa RID?

TESTE ZALLOCCO - No, ma mi sembra... Cioè, allora, io non ricordo... non riesco a rispondere alla domanda.

P.M. AMODEO - E' citato nella disposizione ERA tra l'altro.

TESTE ZALLOCCO - No no, ma l'implementazione... Cioè, il problema è questo: il comitato tecnico degli esperti del RID include il dispositivo detettore di svio ma l'avevo detto prima probabilmente, o forse no, include il detettore all'interno del RID e ovviamente il paesaggio della validazione della norma per il trasporto di merci pericolose transita dall'agenzia europea e dalla commissione europea. E' questo il percorso che viene fatto. Peraltro la valutazione delle merci pericolose in questo caso rappresenta un elemento singolare perché l'ERA all'interno del documento, ovviamente per la

qualità della struttura dell'associazione, dice che il trasporto merci pericolose non può essere limitato in termini di valutazione a un singolo apparato come (inc.) e cita esplicitamente la necessità di valutare elementi suppletivi nella mitigazione del rischio di trasporto merci pericolose. Però dice che non c'è tempo per dare... C'è un capitolo specifico in cui dice: siccome c'è urgenza di dare il parere su questo elemento, probabilmente per i tempi di emanazione del RID, lascia vuoto di nuovo questo capitolo e dice: Sui problemi accessori, la riduzione della velocità e elementi di mitigazione dei rischi lo faremo dopo perché ora non c'è tempo. Però cita di nuovo elementi... quelli che poi sono diffusi nelle nostre relazioni che sono elementi classici: riduzione della velocità, possibilità di percorsi alternativi e tutti gli altri elementi di contenimento. Fa un breve cenno dicendo che lì tratta solo quello o che però dice: "Attenzione questo - come lo diciamo noi, io, nella relazione - è uno degli elementi. Si poteva fare benissimo a meno".

PRESIDENTE - Ha chiarito benissimo.

TESTE ZALLOCCO - Bene.

Pubblico Ministero - Dott. Giannino

P.M. GIANNINO - Se nelle motivazioni con le quali lei ora chiede di non inserire l'obbligatorietà del dispositivo

antisvio viene indicata anche la possibilità di rimediare
alternativamente, quindi in altri modi, allo stesso
rischio?

TESTE ZALLOCCO - È quello che ho detto in questo momento.
Viene citato esplicitamente.

P.M. GIANNINO - Quali sono nello specifico?

TESTE ZALLOCCO - Però citato... Citato sono paroloni, nel
senso che viene fatto un riferimento esplicito che copia
la filosofia del RID e che se vogliamo può essere
condivisibile nel senso tecnico. Cioè, l'ERA dichiara lì
all'interno, con alcuni elementi indicativi, che esiste
il rischio del trasporto merci pericolose, ma che la
mitigazione del rischio transita da valutazioni a mio
parere che potevano essere codificate ampiamente
attraverso alcuni elementi comuni sfruttando anche
l'insuperabilità, ma nella realtà dicono che nella realtà
alcuni elementi, quali di nuovo quello della velocità...

PRESIDENTE - Ha già risposto su questo aspetto.

TESTE ZALLOCCO - Vorrei lasciare agli atti rispetto a quello
che ho scritto una valutazione che noi abbiamo fatto
guardando tutti questi documenti.

Difesa - Avvocato Stortoni

AVV. DIF. STORTONI - Io mi oppongo signor Giudice. Il teste
risponde alle domande non fa valutazioni.

P.M. GIANNINO - Sta facendo... Sta finendo di rispondere alla

mia domanda.

PRESIDENTE - Facciamolo concludere, poi valuteremo se è utilizzabile o meno, vediamo che cosa sta dicendo.

AVV. DIF. SCALISE - Ma no Presidente, scusi, se il teste premette alla sua risposta che sta facendo una valutazione è di per sé inammissibile la risposta e quindi non dobbiamo..

PRESIDENTE - Avvocato..

AVV. DIF. SCALISE - Io credo il Tribunale...

PRESIDENTE - Valutazione collegata immagino... ha detto, abbiamo valutato, quindi immagino che volesse dire esaminato...

AVV. DIF. SCALISE - No no. Ha detto: "Vorrei lasciare agli atti una mia valutazione" e non è consentito.

PRESIDENTE - Sentiamo che cosa dice.

P.M. GIANNINO - Valutazione sull'esame degli atti.

PRESIDENTE - Sugli atti, evidentemente, mi auguro sugli esiti dell'attività investigativa. Me lo auguro...

AVV. DIF. SCALISE - No, Presidente...

PRESIDENTE - Avvocato?! Va bene così. Sentiamo cosa dice. E lo blocchiamo...

AVV. DIF. SCALISE - A me... Presidente vorrei che (inc.) l'opposizione perché, vede, le opposizioni vanno decise prima che la risposta venga, come logica.

PRESIDENTE - Infatti... Ovviamente.

AVV. DIF. STORTONI - Allora, di fronte a un incipit in cui

finito di rispondere alla domanda il teste dice "vorrei riversare agli atti una mia opinione", io mi appongo a che lo faccia. Poi lei è padrone del dibattito, però non posso giudicarlo a posteriori, è a priori che va valutata secondo le regole dell'ammissibilità.

Presidente

PRESIDENTE - Io infatti allo stato ho respinto l'opposizione; volevo capire il senso dell'affermazione, la premessa è sicuramente erronea. Vediamo se invece c'è un contenuto diverso. Faccia riferimento all'esito della sua attività...

TESTE ZALLOCCO - Mi scuso con lei e mi scuso con gli Avvocati, ho fatto erroneamente la premessa nel senso che volevo semplicemente citare la parte della relazione che noi abbiamo scritto che è la fine della risposta rispetto all'ERA, e specificatamente il fatto che l'ERA e il RID anche in questo caso lasciano un vuoto normativo a disposizione della valutazione dei singoli stati e dei singoli datori di lavoro, e di nuovo qui viene confermato un vuoto normativo dell'Europa che è un vuoto che può essere considerato di carattere tecnico, all'interno del quale nasce tutta l'omissione della valutazione dei rischi di questo processo, per quello che riguarda le nostre contestazioni, le nostre notizie di reato. Era semplicemente il completamento, è parte scritta a pagina

8 della nostra relazione sul detettore di Svio.
Scusatemi.

Pubblico Ministero - Dott. Amodeo

P.M. AMODEO - Se lo sa le risulta che R.F.I. con una nota di appena 6 mesi dopo l'incidente di Viareggio rispondendo al Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture abbia propugnato l'installazione del detettore di svio?

TESTE ZALLOCCO - Eh...

P.M. AMODEO - Se lo sa, se hanno fatto altri queste indagini...

TESTE ZALLOCCO - No.

P.M. AMODEO - Va bene. Lo chiederemo a altri.

TESTE ZALLOCCO - Io francamente penso che la nostra attività di P.G. da un certo punto di vista si fermi alla data dell'incidente di Viareggio.

P.M. AMODEO - Va bene, o risulta o non risulta ingegnere.

TESTE ZALLOCCO - Ho delle (inc.) pesantissime su quello che è successo dopo ma me le tengo per me. E' chiaro noi abbiamo fatto una valutazione sulla completa omissione della valutazione del rischio fino al giorno dell'incidente. Quello che succede dopo per il RID possiamo dire certamente che succede quello che il comitato tecnico esperti ha richiesto, però secondo me non ha nessun valore all'interno della nostra determinazione di profili di responsabilità e reati

connessi. E quindi non l'abbiamo utilizzato.

P.M. AMODEO - E' documentale.

Pubblico Ministero - Dott. Giannino

P.M. GIANNINO - In Seno a questa totale omissione delle valutazioni dei rischi discendenti dal vuoto normativo in cui si sviluppa il trasporto delle merci in Europa vi è stata una qualche attività di indirizzo da parte della società proprietaria di R.F.I. e di Trenitalia in materia, in termini di disposizioni di gruppo, di indirizzi di gruppo? Ovviamente, parlo della società FS proprietaria di Trenitalia e R.F.I.?

TESTE ZALLOCCO - Ma nello specifico del problema del detettore?

P.M. GIANNINO - Delle valutazioni dei rischi omesse da Trenitalia e da R.F.I..

TESTE ZALLOCCO - Nella realtà alcune considerazioni ufficiali vengono fatte dalle Ferrovie dello Stato sulla sicurezza del trasporto merci e ferroviario, ora...

P.M. GIANNINO - Quindi vi sono disposizioni da parte della FS in materia?

TESTE ZALLOCCO - Ma in particolare mi sembra che ce ne sia una, questa del 2008 che è una delle disposizioni che cito che riguarda la sicurezza del lavoro in generale e quindi detta una serie di indirizzi sull'importanza della valutazione in generale dei rischi e quindi della

sicurezza del lavoro e dell'ambiente...

P.M. GIANNINO - Che data porta e a firma di chi?

TESTE ZALLOCCO - La disposizione è allegata alla nostra relazione, a una delle nostre relazioni, è la 113 del 2008; è firmata dall'ingegnere Moretti.

P.M. GIANNINO - Avete acquisito, nella documentazione che è stata trasmessa è risultato se l'...

PRESIDENTE - A firma?

TESTE ZALLOCCO - Dell'ingegnere Moretti.

P.M. GIANNINO - Avete verificato se a fronte dell'inottemperanza a questa disposizione vi sia stata una forma di controllo o ispettiva sulla sua attuazione, se risultano attività di coordinamento per verificare se questo indirizzo in materia di sicurezza del lavoro verso le società sia stato poi da queste realmente attuato?

TESTE ZALLOCCO - No 2008 siamo già in ambito di sistemi di gestione del sicurezza di cui parleranno i colleghi. Nella realtà i sistemi di gestione e sicurezza di cui poi verrà parlato successivamente, ma che, insomma, le relazioni sono state firmate anche da me ovviamente, prevedano dei meccanismi di audit che sono alla stessa stregua dei sistemi di certificazione. Gli Audit prevedono un controllo periodico, prevedono chi lo controlla, prevedono l'eventualità in caso di verifica di problemi di emanazione di non conformità e come ho detto

prima di risoluzione, ma non da parte della Holding.

P.M. GIANNINO - Risulta che la Holding non abbia fatto nessuna di queste attività di controllo?

TESTE ZALLOCCO - No.

P.M. GIANNINO - Non ne ha fatte. Ancora legge domande sempre sulla valutazione dei rischi. Tornando alla ripartizione in unità produttive territoriali, avete riscontrato delle analogie nella divisione... quindi nella ripartizione in unità produttive per quanto riguarda Trenitalia e R.F.I.?

TESTE ZALLOCCO - Beh, analogie... La filosofia di costruzione del sistema, che ripeto è sistema estremamente complesso, sembra plausibilmente derivare da necessità di un governo generale e di una responsabilizzazione del sistema. Questo lo è per una parte che non è afferente alla nostra inchiesta, nel senso alla nostra specializzazione, che è la parte finanziaria. Però lo è indirettamente, con un apparente potere di spesa, in alcuni casi limitati. Lo è anche... lo è però in senso generale anche sulle deleghe in termini di sicurezza, cioè sia in R.F.I. che in Trenitalia c'è una delega diffusa a pioggia fino a livelli più bassi dell'organigramma, all'interno degli organismi, dei cosiddetti elenchi di mansioni di responsabilità, gli elementi afferenti e quindi di impegni afferenti specificatamente alla sicurezza dei luoghi di lavoro e nell'ambiente per posizioni molto meno

che quelle apicali. Questa è una continuità dappertutto che deriva... che però nulla toglie poi alla definizione dell'effettivo ruolo di datore di lavoro o meno.

PRESIDENTE - Va bene quello è un profilo interpretativo che verificheremo, normativo chiaramente .

P.M. GIANNINO - All'interno di queste unità produttive lei ha parlato di apparente autonomia. La singola unità produttiva, parliamo adesso di R.F.I., avrebbe potuto, o può, se è così, ad esempio, assegnare delle proprie tracce orarie sulla propria infrastruttura, o modificare...

TESTE ZALLOCCO - No. La trasversalità del trasporto delle merci in senso tecnico per quello che consta quello che noi abbiamo rintracciato è un elemento che non è governato dalle singole unità territoriali.

P.M. GIANNINO - Quindi potrebbe una singola unità produttiva prescrivere, dare, imporre prescrizioni d'esercizio diverse ad esempio sulla velocità rispetto a un'altra unità territoriale?

TESTE ZALLOCCO - No, quello della velocità secondo me no. Si troverebbe in enormi difficoltà. Se avesse percorsi, parlando di elementi mitigativi, se avesse percorsi, che cosiddette linee cintura, cioè percorsi alternativi diversi sarebbe contestabile all'unità territoriale. Noi non siamo andati all'intero di questa valutazione, perché era omessa totalmente, quindi... Quindi, voglio dire, se

la singola realtà territoriale aveva degli elementi mitigativi che non incidevano in senso economico finanziario o tecnico perché aveva un percorso, poteva fare passare da Calambrone, faccio per dire, con tutto il rispetto di Calambrone dove ho fatto le colonie quando ero piccolo, invece che da Viareggio il treno, quella poteva essere una città anche evitabile.

P.M. GIANNINO - Ma nella realtà oggettiva che abbiamo accertato è così o non è così?

TESTE ZALLOCCO - No, ma è così. Poi nella realtà è ancora più severo. Costruirle le linee... sono tutte spese che incidono sul business specifico dell'unità territoriale che a mio parere era irrealizzabile in termini della singola unità. Poi parliamo di Divisione Cargo per la parte Trenitalia che ha una dimensione diversa, però lì anche si entra in una dinamica di valutazioni probabilmente che sono di carattere più correlato anche al trasporto del merci in senso generale. Lì è trasversale, ma trasversale vuole dire che poi ci si affaccia alla frontiera e s'ha da vedersela in un mercato di tipo diverso. Non è un oggetto della nostra valutazione. E sicuramente non è un elemento mitigativo della omessa valutazione totale del rischio del trasporto delle merci pericolose.

P.M. GIANNINO - Esiste in fatto, nella realtà normativa nel senso di prescrizioni di esercizio attuale l'esistenza di

difformità tra unità produttive in ordine a criteri di sicurezza imposti al materiale rotabile circolante sul singolo tratto di infrastruttura?

TESTE ZALLOCCO - Un ho capito la domanda mi perdoni.

P.M. GIANNINO - Se esistono tra le diverse unità produttive di R.F.I. delle prescrizioni diverse in ordine alle pretese che R.F.I. avanza nei confronti dei treni che circolano.

TESTE ZALLOCCO - Che io sappia no. Possono esistere, mi scusi, per essere preciso: può darsi che io non abbia rilevato, perché non me lo ricordo, l'età e tutto, ma in realtà nel (inc.) dei piani di sicurezza annuali che sono redatti anche dalle singole unità, e che vengono collettati tutti e coordinati, può darsi anche ed è ragionevole che ci siano degli elementi che asseriscono a singole problematiche... Voglio dire: il terremoto de L'Aquila può sicuramente avere portato elementi singolari di piani di sicurezza eventuali, di implementazioni in quel territorio dell'unità territoriale afferente a quel territorio pero io non le ho viste ma hanno una ragione d'essere. Quelle filosoficamente di cui stiamo parlando, cioè relative a elementi afferenti al trasporto delle merci pericolose io non l'ho viste in nessuno dei piani annuali di sicurezza. Ho visto riferimenti generali ma non specifici delle singole unità territoriali. Quindi "in quella lì andiamo più piano, in quell'altra mettiamo il muro"... Non c'è.

P.M. GIANNINO - Le specifiche tecniche di cui ha parlato quindi non provenivano dalle singole unità territoriali, le specifiche tecniche che sono state trasmesse e che abbiamo acquisito che firma portano?

TESTE ZALLOCCO - Sta parlando di quelle a valle dei piani annuali della sicurezza?

P.M. GIANNINO - Tutte quelle relative sì al trasporto nazionale.

TESTE ZALLOCCO - No, sono... Sì, sia le... vengono chiamate CO CCS, DEIF, le NEIF. Quindi le disposizioni sull'esercizio ferroviario, le norme sull'esercizio ferroviario...

P.M. GIANNINO - E da dove provengono?

TESTE ZALLOCCO - Per quel che mi consta derivano tutte dall'ente centrale quindi da R.F.I..

Pubblico Ministero - Dott. Amodeo

P.M. AMODEO - Che raccoglie o non raccoglie le indicazioni delle unità territoriali?

TESTE ZALLOCCO - Mah, raccoglie... raccoglie se sono di carattere generale e le condivide. Ma... Non ho visto traccia di indicazioni specifiche che poi comportino un'indicazione specifica sul territorio. Forse perché è improbabile, non ho idea. Francamente non so rispondere.

AVV. RESP. CIV. GIORGI - Devo assentarmi un attimo e l'Avvocato Tori in mia sostituzione.

PRESIDENTE - Benissimo.

AVV. P.C. DALLA CASA - Vorrei che si desse atto a verbale della mia presenza.

AVV. P.C. QUARTARARO - Se può dare anche la presenza dell'Avvocato Quartararo e Stefano Maccioni.

PRESIDENTE - Bene. Si dà atto. Proseguiamo fino all'una e poi facciamo pausa.

Pubblico Ministero - Dott. Giannino

P.M. GIANNINO - Lei poco fa ha fatto riferimento all'esistenza di un tratto di linea ferroviaria in cui esiste una netta separazione tra i binari e l'ambiente circostante. Ci vuole dare qualche delucidazione in merito, dove si trova e che tipo di separazione c'è e perché è stata installata?

TESTE ZALLOCCO - L'ho citata a titolo di mero Esempio come un esempio di confinamento che probabilmente deriva dalla filosofia del decreto 753 dell'80 che è citato più volte e al quelle facciamo riferimento come un elemento contestato di non adeguamento rispetto alla norma. La linea che avevo citato prima brevemente è la linea che conosco incidentalmente, perché mio padre era marchigiano, la zona che transito all'interno della raffineria e degli impianti vicino ad Ancona, Senigallia, che è stata oggetto tra l'altro di problemi di interferenza, di problemi anche di incendio e con rischi per i treni. Però l'ho citato perché è un esempio tecnico

di applicazione, che probabilmente c'è da tante altre parti, perché nelle zone per esempio delle industrie a rischio di incidente rilevante in alcuni casi viene applicato, ma questo potrà meglio il collega Carcassi, quando viene, potete chiederlo, sono elementi di contenimento utilizzati perché all'interno delle industrie a rischio incidente rilevante l'effetto verso l'esterno, al di là, addirittura con una modellistica matematica viene effettuato in maniera efficace e le protezioni sono funzionali a questo.

P.M. GIANNINO - Per quanto riguarda il trasporto delle merci pericolose in Italia è stata mai effettuato un qualche tipo di valutazione sulla potenziale utilità mitigativa di barriere di contenimento?

TESTE ZALLOCCO - Che io sappia no.

P.M. GIANNINO - Non ne ha trovato traccia?

TESTE ZALLOCCO - No. Allora, noi non abbiamo traccia di alcun elemento, di valutazione di alcun elemento mitigativo del rischio degli effetti di un incidente come quello di Viareggio all'interno dei documenti ufficiali che sono quelli operativi e che sono quelli che eravamo demandati a valutare. Cioè documenti di valutazione dei rischi, sistema di gestione della sicurezza a essa legati con i piani annuali e... e la documentazione europea anche.

P.M. GIANNINO - Per quanto riguarda invece l'elemento mitigativo della velocità di transito dei convogli con

merci pericolose nei centri abitati lei è a conoscenza se vi siano stati interventi successivi all'incidente di Viareggio in materia?

TESTE ZALLOCCO - Sì.

P.M. GIANNINO - Di che tipo?

TESTE ZALLOCCO - Sulla stazione di Viareggio una potenziale riduzione della velocità di transito all'interno della Viareggio. Non so i motivi.

P.M. GIANNINO - E la velocità imposta quale era e da parte di chi è intervenuta questa prescrizione?

TESTE ZALLOCCO - La prescrizione... Allora, io non so, non ricordo. Mi pare che sia di FS, non sia di R.F.I.. Però non ho idea, non lo ricordo, diciamo non lo ricordo. Non so nemmeno il valore a dire la verità.

P.M. GIANNINO - Va bene. E' di R.F.I. comunque. Per quanto riguarda la stazione di Viareggio avete analizzato l'esistenza di una valutazione dei rischi per quanto riguarda... A questo punto scendiamo a livello territoriale, se ogni singola unità produttiva territoriale avesse effettuato una valutazione dei rischi locale, visto che nazionale non esisteva?

TESTE ZALLOCCO - Nello specifico della problema no .

P.M. GIANNINO - Quindi neanche a livello di (inc.)?

TESTE ZALLOCCO - Le valutazioni dei rischi per l'esperienza delle inchieste di Polizia Giudiziaria fatta sulle stazioni in generale e sulle proprietà di R.F.I., la

valutazione dei rischi inerente alle attività all'interno delle stazioni sono attività valutate nel dettaglio delle attività tipiche, quindi rischi accessori quali i rischi dei capi stazione, degli operanti, finanche sui potenziali rischi di interferenze tra i cantieri che agiscono all'interno e di interferenze con il transito delle merci. Sono stati oggetto di diverse prescrizioni anche da parte mia personale. Non esiste nessuna specifica valutazione sul rischio specifico del transito delle merci pericolose all'interno della stazione, meno che mai con criteri, mi viene da dire, inerenti a procedure, perché esistono procedure in altri campi inerenti a procedure di emergenza, evidentemente di emergenza di questo tipo. Ad esempio solo in casi singolari, però può darsi che noi non se ne sia a conoscenza, nella mia esperienza la galleria Vernio San Benedetto che era quella di competenza del mio territorio, è una galleria in cui R.F.I. ha fatto una diffusa valutazione del rischio e delle procedure di emergenza, e quello è uno specifico territoriale, in questo caso, di quel caso. Sulle stazioni, inerenti (inc.) stazione un approccio di quel tipo, e di emergenza di quel tipo, non c'è.

P.M. GIANNINO - E per quanto riguarda le interazioni con l'ambiente circostante, quindi col pericolo nel transito di merce con l'ambiente circostante è stata valutata da

R.F.I.?

TESTE ZALLOCCO - No. La prima volta che ho visto documenti valutanti in qualche maniera l'effetto secondario dello sversamento di un trasporto di merci pericolose è nella relazione dell'ERA. Poi ci sono alcuni documenti relativi a conferenze, elementi di carattere divulgativo, alcuni sono allegati, ma tecnicamente non fanno parte dei documenti operativi. In termini di responsabilità e di evidenza di valutazione del rischio non fanno parte nessuno di documenti o specifiche tecnico operative, per quello che sappiamo noi che abbiamo scritto queste relazione, per carità, è un mondo di una complessità tale...

P.M. GIANNINO - Ma vi sono state trasmesse?

TESTE ZALLOCCO - Per cui tutta la vicenda...

P.M. GIANNINO - Quando le avete richieste vi sono state trasmesse, questo tipo di valutazione?

TESTE ZALLOCCO - Ma noi le abbiamo chieste... Glielo sto dicendo, forse con eccessiva modestia, le abbiamo chieste anche all'ufficio affari legali e non c'erano all'interno, non..

P.M. GIANNINO - Per quanto riguarda invece Trenitalia ha fatto qualche valutazione analoga a livello territoriale?

TESTE ZALLOCCO - Sulla stazione di Viareggio no.

P.M. GIANNINO - Neanche Trenitalia?

TESTE ZALLOCCO - No.

P.M. GIANNINO - FS Logistica ha dipendenti che movimentano carri che trasportano merci pericolose?

TESTE ZALLOCCO - Sì. Per quanto ci consta FS Logistica ha del personale di condotta che dovrebbe servire apparentemente... mi pare di avere anche incontrato alcuni casi, in alcune inchieste, che serve agli smistamenti e forse anche alla composizione, ma non sono sicuro, dei convogli all'interno dei luoghi deputati.

P.M. GIANNINO - Quindi i carri manovra vengono dati a disposizione dei lavoratori di FS Logistica?

TESTE ZALLOCCO - Apparentemente sì. Cioè, c'è la possibilità che venga fatto.

P.M. GIANNINO - Ha dipendenti di questo tipo.

TESTE ZALLOCCO - Sì. Poi non è detto che, per come conosco la dimensione delle stazioni di smistamento può darsi tutto nel momento specifico e contingente.

P.M. GIANNINO - Però è prevista la movimentazione.

TESTE ZALLOCCO - E' prevista anche la movimentazione, la composizione da parte dei dipendenti di FS Logistica.

P.M. GIANNINO - FS Logistica ha effettuato una valutazione dei rischi relativa alla movimentazione dei carri messa a disposizione dei suoi dipendenti per queste manovre?

TESTE ZALLOCCO - No.

P.M. GIANNINO - Neanche FS Logistica?

TESTE ZALLOCCO - No.

P.M. GIANNINO - FS Logistica ha previsto nelle sue

eventuali... quindi prendiamo atto di questa mancanza ma se vi siano altri tipi di valutazione FS Logistica ha tenuto conto in queste eventuali valutazioni dei rischi connessi al noleggio di carri non mantenuti in prima persona?

TESTE ZALLOCCO - Beh, no.

P.M. GIANNINO - No.

TESTE ZALLOCCO - No, nel senso che qui si entra in un'altra... probabilmente anche in un altro campo di responsabilità. Quando parliamo di FS Logistica entriamo in un'altra branca dell'inchiesta e che deriva dall'analisi della necessità o meno non solo della tracciabilità come richiesta in più documenti anche dai sistemi di gestione di sicurezza, ma dalla necessità del controllo della documentazione che io chiamo viaggiante nel trasporto delle merci pericolose. Da questo punto di vista ci sono state diverse valutazioni e ne fanno parte alcune relazioni fatte da noi di cui parlerà probabilmente anche il collega Landozzi, ma nella realtà FS Logistica una delle valutazioni che doveva fare era quella di impedire l'evento primario che era quello della rottura di un elemento componente del materiale rotabile. Poteva essere l'assile nel caso di Viareggio, poteva essere una balestra come nel caso simile successo in pochi giorni a distanza da Viareggio nel mio territorio nella stazione di Vaiano.

P.M. GIANNINO - E' stata fatta questa valutazione?

TESTE ZALLOCCO - Non è stata fatta nel senso che non... Allora, la valutazione è stata fatta, piuttosto non è stata resa congruente la valutazione che veniva fatta sul materiale rotabile di proprietà delle Ferrovie dello Stato che veniva approcciato con una mentalità di controllo delle...

P.M. GIANNINO - Chiedo scusa, ma sta parlando di FS Logistica o di Trenitalia ora?

TESTE ZALLOCCO - No, io parlo in questo momento di FS Logistica, ma in senso generale... Perché FS Logistica poi prendeva i carri, quindi nel realtà però anche lei avrebbe avuto gli stessi obblighi che aveva Trenitalia di avere visibile tutti gli elementi inerenti il rischio del trasporto di merci pericolose, ivi compreso i processi di manutenzione e la tipologia, le modalità della manutenzione e le tempistiche e i rapporti biunivoci tra chi utilizzava il materiale rotabile e chi faceva manutenzione. Perché questo era un altro degli elementi, questo sì che è carente sicuramente. All'interno delle norme una delle tante carenze riscontrate era che non appare, per gli atti... per i documenti che abbiamo noi a disposizione, la trasmissione mai della vita percorsa - la chiamo io - dei chilometri percorsi del materiale rotabile al detentore del carro, come viene chiamato nella norma, piuttosto che il responsabile della manutenzione.

Questo è un elemento tecnicamente grave, ma su questo di nuovo pensa l'ingegnere Toni, è veramente improprio, tra virgolette, lo dico in senso di rispetto...

P.M. GIANNINO - L'aspetto tecnico ingegneristico ora non ci interessa, quindi tecnicamente grave... Ci interessa l'aspetto documentale e valutativo sul rischio del trasporto.

TESTE ZALLOCCO - Non c'era... FS Logistica era tenuta, come Trenitalia, secondo noi, a predisporre un'attività di controllo sul materiale, sulla documentazione viaggiante, come la chiamiamo, relativa ai carri che venivano utilizzati.

P.M. GIANNINO - Ma non l'ha fatto.

TESTE ZALLOCCO - Non l'ha fatto.

P.M. GIANNINO - Trenitalia aveva un parco di carri merci proprio per le merci pericolose, che lei sappia?

TESTE ZALLOCCO - Sulle merci pericolose non lo so. Un parco di carri propri certo.

P.M. GIANNINO - Per quanto riguarda i convogli che trasportavano gpl da Trecate a Gricignano, che lei sappia, erano utilizzati altri carri o solo quelli presi a noleggio da FS Logistica?

TESTE ZALLOCCO - Non ricordo.

P.M. GIANNINO - Trenitalia nella propria valutazione del rischio ha tenuto conto del rischio per i propri dipendenti derivante dalla messa a disposizione di carri

sui quali non aveva controllo diretto della manutenzione?

TESTE ZALLOCCO - Nello specifico no.

P.M. GIANNINO - Ha preso provvedimenti...

TESTE ZALLOCCO - Se si esclude... Mi perdoni: se si esclude non tanto il preso atto del rischio ma gli effetti dei controlli del sistema di gestione che in un caso sporadico, mi pare nei piani annuali di sicurezza del 2008, viene evidenziato, non ricordo se dall'Agencia Nazionale della Sicurezza o direttamente da Trenitalia o da chi per loro, carenze nel controllo e nella tracciabilità della documentazione relativa alla manutenzione. Il che vuole dire tutto e nulla perché la tracciabilità vuole dire anche essere sicuri che la manutenzione è stata fatta da quelle persone o meno. La norma richiede, la norma europea richiedeva la resa disponibilità della documentazione presso i detentori del carro piuttosto che il responsabile della manutenzione.

P.M. GIANNINO - Il detentore aveva l'obbligo di fornire la documentazione e tutte le evidenze sulle manutenzioni eventualmente richieste dall'impresa ferroviaria?

TESTE ZALLOCCO - Il detentore aveva l'obbligo, per quello che ne so io, della resa disponibilità della documentazione.

P.M. GIANNINO - Peni ha mai chiesto tale documentazione o ha mai preteso da parte del detentore o da parte di FS Logistica che faceva da tramite una qualche forma di

controllo di questo tipo?

TESTE ZALLOCCO - Dall'analisi della documentazione che noi abbiamo allegato e che deriva dalla parte di indagine svolta sia dall'Ispettore Laurino che dalla dottoressa La Spina e dall'ingegnere Toni no.

P.M. GIANNINO - Mai. Trenitalia emetteva delle specifiche, puntuali in materia di manutenzione del proprio materiale rotabile?

TESTE ZALLOCCO - I piani di manutenzione del proprio materiale rotabile sono presenti, sono dettagliati e definiscono anche le modalità. In regime di sistema di gestione ulteriormente... diciamo che erano presenti storicamente anche da prima, poi dopo si definisce ancora di più la necessità che è la ovvia necessità, e nel mondo industriale moderno attuale, ma da questo punto di vista era presente forse anche prima, però non sono sicuro, tutti gli elementi che definivo prima, cioè la necessità a fronte di una manutenzione delle modalità, la tempistica, la qualifica degli operatori che facevano la manutenzione e la qualifica dei processi di manutenzione che dovevano essere fatti, la qualifica degli strumenti... Non è un elenco pedissequo, sono tutte necessarie e sufficienti queste, e sono importanti, e fanno tutte parte delle indagini.

P.M. GIANNINO - Quindi Trenitalia...

TESTE ZALLOCCO - Le ripeto... Mi scusi, le ripeto...

P.M. GIANNINO - Quindi Trenitalia avanzava questo tipo di pretese molto rigorose per la manutenzione?

TESTE ZALLOCCO - Loro codificano, all'interno del sistema di gestione, in alcune specifiche, non ricordo quali, codificano quello che è la normale vita industriale e produttiva all'esterno delle ferrovie. Cioè che i criteri di manutenzione, per una manutenzione delicata di un elemento essenziale come può essere un assile transitano dalla conformità della modalità di attuazione della manutenzione, la certificazione dell'operatore che la fa, rispettivamente a quel processo di manutenzione e a quel collaudo che viene fatto, la qualifica, il collaudo e l'avvenuta manutenzione e certificazione dell'attrezzatura che effettua il controllo piuttosto che l'attività manutentiva, ultima ma non meno rilevante, all'interno del sistema di gestione, per quello che ho capito io, è in ambito Iso 9001, di certificazione di processo, la qualifica e la certificazione delle aziende ad esse associato dal punto di vista dei processi che implica poi, scusate tutta la concatenazione, degli elementi che sono discussi poi dal perito e che riguardano però le normative che vengono utilizzate. Perché la qualifica e la verifica dei processi produttivi implica anche, diciamo, un obbligo, se non un dovere da parte del ricevente del bene della verifica della affidabilità e della conformità delle modalità di

effettuazione.

P.M. GIANNINO - Queste pretese molto rigorose Trenitalia le avanzava anche nei confronti di Ditte esterne, quindi di ditte terze, qualora i servizi di manutenzione venissero affidati e esternalizzati? Per il proprio materiale rotabile.

TESTE ZALLOCCO - C'è una fase storica delle ferrovie nelle quali, ed è una fase storica che io ho vissuto di persona con i colleghi delle ferrovie, che è una società di cui ho sempre avuto rispetto, in cui la necessità industriale è quella della esternalizzazione.

P.M. GIANNINO - D'accordo. Ma mi interessa soltanto se queste prescrizioni rigorose di cui lei mi ha parlato e che Trenitalia emette e pretende dalle proprie officine, vengono pretese e se c'è una previsione nelle proprie valutazioni dei pericoli, anche per quanto riguarda ditte terze che effettuino manutenzione sul proprio materiale? C'è o non c'è?

TESTE ZALLOCCO - Lo dicevo proprio perché ci sono alcuni documenti, ora non ricordo il dettaglio ma sono allegati, all'interno dei quali si vede chiaramente questa fase e Trenitalia denuncia questa la necessità di codificare in maniera diversa e più appropriata i casi nei quali venga terziarizzato o comunque destinate all'esterno le operazioni di manutenzione.

P.M. GIANNINO - Sul proprio materiale.

TESTE ZALLOCCO - Quindi denuncia la necessità, sul proprio materiale, e la necessità di una verifica diversa delle officine che effettuano queste... Però quella non ha seguito per quello che è la documentazione...

P.M. GIANNINO - Aspetti. Non mi interessa poi... Non parliamo di materiale di Trenitalia in questo caso, quindi mi interessa la valutazione monte. Fin qui siamo arrivati a parlare del proprio materiale, quindi tutte queste pretese rigorose le abbiamo indicate e poi produrremo i documenti da cui emergono. Ora le chiedo: a fronte di queste rigorose pretese per il proprio materiale Trenitalia ha mai invece posto in essere una attività analoga di verifica di pretese a per quanto riguarda il materiale che le veniva ceduto da terzi e quindi preso a noleggio all'estero o messo a disposizione tramite noleggio all'estero tramite FS Logistica?

TESTE ZALLOCCO - No.

P.M. GIANNINO - Quindi un regime manutentivo rispetto al materiale proprio per quanto riguarda il materiale da terzi non era indicato, non era previsto, non era valutato in nessun modo?

TESTE ZALLOCCO - Io non so... Allora, non so nemmeno dire, ma questa ritengo sia una carenza ora mia più di memoria, se addirittura fosse tracciabile l'avvenuta manutenzione. Probabilmente sì. Ma di sicuro la documentazione allegata non c'era nessuna richiesta, non c'era nessuna verifica

dei documenti che dovevano essere secondo noi viaggianti e che non viaggiavano. Cioè i documenti che erano resi disponibili, secondo la norma, probabilmente presso il detentore piuttosto che il titolare della manutenzione.

P.M. GIANNINO - Ma questa è eventualmente una violazione singola, potremmo ipotizzare una violazione singola. Lei ha riscontrato se nelle specifiche di Trenitalia invece era preteso la stessa manutenzione su materiale estero?

TESTE ZALLOCCO - No no. Non sto parlando di un elemento specifico.

P.M. GIANNINO - Ah, in generale non era mai preteso uno stesso...

TESTE ZALLOCCO - Noi non l'abbiamo rintracciata... Sullo specifico del problema recitano il perito e gli altri...

P.M. GIANNINO - Va bene. Ho capito. Quindi non risultano pretese per quanto riguarda il materiali esteri?

TESTE ZALLOCCO - A noi non risultano.

P.M. GIANNINO - Senta, risulta che invece Trenitalia abbia mai trasmesso o per Trenitalia FS Logistica che a Trenitalia metteva a disposizione il carro, abbiano mai trasmesso a GATX o direttamente in Jungenthal notizie riguardanti l'attività effettuata dal carro e i chilometri percorsi dal carro?

TESTE ZALLOCCO - No, agli atti io non ho trovato...

P.M. GIANNINO - E quindi GATX e Jungenthal non avevano mai ricevuto notizia sui chilometri percorsi dal carro e

nello specifico dei singoli assili?

TESTE ZALLOCCO - Non vorrei avere non valutato appieno le relazioni della dottoressa La Spina e dell'ingegnere Toni del...

P.M. GIANNINO - Quindi da tutta la documentazione che tutti gli ufficiali di Polizia Giudiziaria hanno acquisito non ha trovato nulla di tutto ciò?

TESTE ZALLOCCO - Per quello che riguarda... non l'abbiamo riscontrato.

Pubblico Ministero - Dott. Amodeo

P.M. AMODEO - Lei è a conoscenza del manuale unico del sistema di gestione per l'eccellenza sostenibile di FS Logistica? Se sì cosa riguarda?

TESTE ZALLOCCO - È agli atti.

P.M. AMODEO - Se n'è occupato lei, qualcun altro?

TESTE ZALLOCCO - Se n'è occupato prevalentemente Riccardo Landozzi perché fa parte degli atti correlati alla verifica e alla attribuzione di responsabilità di carattere amministrativo ai sensi della 231.

Pubblico Ministero - Dott. Giannino

P.M. GIANNINO - Le officine Jungenthal e quindi la GATX proprietaria dei carri che protocollo applicava per la manutenzione dei propri carri, che tipo di regolamentazione?

TESTE ZALLOCCO - E allegato alle documentazioni. Loro utilizzavano una serie di protocolli tipo le (inc.), il PI o VPI...

P.M. GIANNINO - Parliamo... chiamiamolo sempre nello stesso modo, VPI.

TESTE ZALLOCCO - Le VPI che però dagli atti derivanti dall'ingegnere Toni poi vengono discusse in alcuni casi non applicabili. Quindi io solo questo so.

P.M. GIANNINO - Sul regime tecnico sentiremo il consulente. Volevo solo sapere da lei, se ne è a conoscenza, che valore ha la VPI a livello di dignità normativa diciamo.

TESTE ZALLOCCO - Io di nuovo leggo e quoto ciò che ha scritto, quoto nel senso inglese, ciò che ha scritto l'ingegnere Toni.

PRESIDENTE - Va bene, allora...

TESTE ZALLOCCO - Mi risulta che il VPI non avessero equivalenza rispetto alle norme richieste in senso generale come norma (inc.), aveva un livello più basso.

PRESIDENTE - Su questa domanda grazie, va bene così.

Pubblico Ministero - Dott. Amodeo

P.M. AMODEO - Tra le condizioni impeditive dell'evento lei ha indicato, tra l'altro rifacendosi all'attività dell'ingegnere Toni e della dottoressa la Spina e dell'ispettore Laurino anche la rimozione dei picchetti almeno nel modo in cui sono attualmente previsti sulla

rete ferroviaria italiana. La domanda che le faccio è: lei ha fatto da sé, in proprio valutazioni tecniche o si è appoggiato al lavoro di altri investigatori e nel caso in cui abbia fatto solo questo secondo tipo di attività se si è limitato a trarre le conseguenze dal punto di vista della omessa valutazione dei rischi sullo specifico punto?

TESTE ZALLOCCO - Diciamo che su quello che riguarda i picchetti noi da un lato abbiamo preso atto delle relazioni presentate dai colleghi estrinsecando dalle relazioni, ovviamente d'accordo con i colleghi, profili di responsabilità e eventuali violazioni da proporre come contestabili dall'autorità Giudiziaria. Nella realtà poi con Riccardo Landozzi abbiamo fatto una relazione sul sistema di tracciamento, una relazione più di carattere riassuntivo tecnico che è allegata tra l'altro al volume quello relativo... che è una relazione di carattere tecnico; ma era solo di didattica perché la parte del tracciamento era una parte inizialmente fondamentale e abbiamo partecipato anche noi quindi nella verifica dei sistemi possibili di tracciamento: dello stato dell'arte dei sistemi di tracciamento al momento del disastro di Viareggio.

P.M. AMODEO - Parimenti per quanto riguarda l'efficacia impeditiva di adeguati sistemi di confinamento lei ha

fatto accertamento suoi propri o si è basato sul lavoro dell'apposita commissione di consulenza tecnica, Chiavacci Mossaverre e altri? Parliamo della capacità impeditiva delle cosiddette barriere previste.

TESTE ZALLOCCO - Noi abbiamo usato la relazione, abbiamo letto e utilizzato la relazione dell'ingegnere Mossaverre e di Carcassi e degli altri, abbiamo preso atto delle valutazioni all'interno fatte nello specifico della sua domanda per quello che riguarda il possibile contenimento...

Presidente

PRESIDENTE - Quindi da Carcassi, da Marotta...?

TESTE ZALLOCCO - Sì, questa relazione. Perché nella realtà...

PRESIDENTE - Ma avete svolto accertamenti vostri autonomi su questi aspetti?

TESTE ZALLOCCO - Noi abbiamo fatto sulla base di quella, abbiamo ritenuto di dover includere l'elemento... di nuovo ce ne potrebbero essere altri mille, ma l'elemento del contenimento era secondo noi un elemento rilevante perché sulla base delle conclusioni del modello matematico utilizzato dai periti il contenimento all'interno del perimetro del stazione effettuato con delle barriere di altezza... adeguata, minima, nel senso non cose... non come... Ad esempio io un fatto una parte dell'inchiesta che è relativa a una cosa che non è

inerente e sono le barriere antirumore che nulla hanno a che vedere se non incidentalmente, perché quelle sono barriere di 7 metri e se c'erano cambiavano i giochi radicalmente. Ma con una barriera di altezza sufficiente il contenimento cambiava radicalmente tutta la dinamica dell'effetto dello sversamento del gpl; nel senso come ho citato all'inizio signor Giudice, nel senso che il rapporto del tempo di percorrenza distanza di percorrenza e inizio dell'incendio, tra virgolette, detto impropriamente, è un elemento essenziale: il confinamento all'interno della rete ferroviaria, al di là di alcuni elementi accessori, effetti accessori non irrilevanti, probabilmente anche lesioni piuttosto che morte di altre persone, per lo studio effettuato e per la valutazione che abbiamo fatto, al di là di quello che poi è stato detto, diceva quasi certamente che le vittime delle vie adiacenti...

PRESIDENTE - Via Ponchielli.

TESTE ZALLOCCO - Via Ponchielli, scusate, no ma questo è un lapsus terribile...

PRESIDENTE - Ma si capiva.

TESTE ZALLOCCO - Le vittime di via Ponchielli, la gran parte delle vittime derivano, per quello che è stato evidenziato, da effetti nel tanto, io dico, tipo Dresda, cioè del fronte di fiamma, ma gli effetti più devastanti sono quelli dell'esplosione dell'accesso in zone

confinare di gpl. Il contenimento avrebbe limitato in maniera drastica questo evento. Non c'è bisogno come dicono alcuni miei colleghi di spaccare l'atomo, il confinamento avrebbe creato zone diverse di arrivo che a un certo punto avrebbero raggiunto la curva di esplosività e avrebbero creato l'esplosione ma forse contenendo nella zona ferroviaria sicuramente, esclusa la stazione di Viareggio, non c'erano altre costruzioni confinate all'interno. Poi lo specifico di un effetto e di come farlo fa parte della valutazione rischi. Ma questo è il motivo per cui noi l'abbiamo allegato nella realtà all'interno del relazione, perché è sembrato, sulla base delle relazioni dei periti, rilevante.

Pubblico Ministero - Dott. Giannino

P.M. GIANNINO - Dovremmo entrare adesso nell'esame nelle singole posizioni soggettive analizzate in relazione a ciascuna violazione ipotizzata in materia di sicurezza sul lavoro. Lei consultando anche gli atti a sua firma e ripercorrendo adesso ad una a una le sue annotazioni, partendo sempre dalla prima che è quella che poi ricomprende tutte quelle conseguenti relative alla mancata valutazione dei rischi dovrebbe indicarci tutte le unità produttive, così come vengono chiamate sia da R.F.I. che da Trenitalia, le mansioni e quindi le missioni, come vengono chiamate, affidate a ciascuna di

queste entità e i relativi garanti per ciascuna di queste posizioni di garanzia.

Pubblico Ministero - Dott. Amodeo

P.M. AMODEO - Chiedo scusa, l'esame su questo punto potrebbe essere noioso e defaticante, scusate il termine, perché sono 32 imputati e lui dovrebbe dire: "Abbiamo denunciato questo perché riteniamo questo" eccetera, eccetera. Allora poiché, diciamo, c'è una estrazione di schede che sono state chieste, per (inc.) di sintesi l'ingegnere Zallocco ha fattispecie, noi potremmo fare una proposta alla difesa: cioè se fossero d'accordo noi potremmo fare transitare questo insieme di carte in cui per ogni imputato e per ogni imputazione si dice perché è chiamato a rispondere. E' senza valutazioni, credo non ce ne siano Presidente.

Pubblico Ministero - Dott. Giannino

P.M. GIANNINO - In poche parole vengono indicati a uno a uno gli imputati, viene riportato proprio fisicamente le pagine, le tre, quattro, cinque pagine in cui è indicata l'imputazione per ciascun imputato, a seguito c'è la estrazione della copia delle missioni di responsabilità dell'unità produttiva o del settore in cui sono inseriti, inquadrati organicamente sulla base di documenti forniti dalle società, proprio estratti dall'organigramma delle singole società e infine l'ultima pagina l'indicazione

delle normative, diciamo così, o dell'oggetto di violazione, quindi a Tizio si imputa la mancata rimozione del picchetto piuttosto che la barriera, senza entrare in ulteriori valutazioni. E' proprio una indicazione elencativa di soggetto, organigramma in cui è inserito, tipo di violazione ipotizzata, quindi non ha rimosso il picchetto, non ha valutato le barriere, non ha adottato... Stop.

PRESIDENTE - Va bene.

P.M. GIANNINO - Senza valutazioni.

PRESIDENTE - Su questa proposta del Pubblico Ministero?

Difesa - Avvocato Giovane

AVV. DIF. GIOVENE - Si tratta di atti nuovi o atti allegati a una delle informative?

P.M. GIANNINO - Non c'è niente di nuovo. Sono estratti fotocopiati dagli organigrammi, dal... tutto parte del fascicolo.

AVV. DIF. GIOVENE - E' estrapolazione, però è un documento nuovo?

P.M. GIANNINO - Forse se gli date un occhiata capite che non è proprio nulla di...

Difesa - Avvocato Stortoni

AVV. DIF. STORTONI - Se potessimo esaminarlo nell'intervallo, siccome mi pare di capire che tra mezzora vi sarà un

interruzione, per non rubare tempo io proporrei che intanto continuassero con altre domande, se ne hanno, durante l'intervallo, siccome è un malloppo, ci diamo un'occhiata e poi possiamo penso rispondere.

PRESIDENTE - Se non è connessa, non è collegata...

Difesa - Avvocato Scalise

AVV. DIF. SCALISE - Prima di farla transitare dal Tribunale direi che su questo esprimiamo prima il parere.

PRESIDENTE - Possiamo fare altre domande che non siano collegate alla preventiva produzione e acquisizione, quindi conoscenza del Tribunale di oppure...

P.M. AMODEO - Sui picchetti è stato già interrogato vero ingegnere?

PRESIDENTE - Possiamo sospendere ora facciamo la sospensione per il pranzo, avete il tempo di guardare le carte e poi rientro alle 14.

- Viene ripreso il procedimento.

Presidente

PRESIDENTE - Eccoci alla ripresa sulla richiesta dei pubblici ministeri di acquisire la documentazione a cui è stato fatto prima riferimento? Cosa dicono le difese?

Difesa - Avvocato Stortoni

AVV. DIF. STORTONI - Noi non diamo consenso ma motivo brevissimamente questa acquisizione. In realtà vi sono nel plico tre componenti: una serie di pagine tratte dalla richiesta di rinvio a giudizio del Pubblico Ministero che rispecchiano esattamente il capo d'imputazione che ovviamente lo abbiamo già e comunque se per comodità lo vogliamo produrre, ma certamente non potrà essere oggetto di domande essendo l'ipotesi che il processo dovrà verificare, quella dell'imputazione, non certo oggetto di testimonianza. Poi vi sono alcuni, per verità pochi, documenti del tipo organigrammi provenienti dagli enti, documenti ufficiali che riguardano l'incarico del signor Rossi e dell'ingegnere Bianchi, questi documenti come documenti possono essere prodotti ma la parte più cospicua che a nostro modo di vedere non consentiamo, non può essere acquisita, e comunque non c'è consenso, riguarda invece una parte argomentativa, tratta se ho ben visto, ma che sia tratta da questo nulla rileva, da alcune informative nelle quali si dice, coniugando quegli elementi, ergo l'ingegnere Bianchi aveva l'obbligo giuridico di impedire l'evento, era nella posizione di garanzia, doveva rispondere eccetera. Questa è una parte deduttiva, argomentativa, per giunta giuridica, che ovviamente non può essere acquisita al dibattimento e quindi per queste ragioni ci opponiamo all'acquisizione. E non può essere neanche oggetto di

testimonianza.

PRESIDENTE - Che qualcuno che vuole aggiungere qualcosa?

AVV. DIF. SCALISE - Noi ci associamo tutti.

PRESIDENTE - Prendiamo atto della mancanza di consenso procediamo all'esame fermo restando che tutto ciò che attiene alle schede contenenti organigramma, posizioni diverse piuttosto che di deleghe, quelli sono documenti e non c'è dubbio che potete produrli in qualsiasi momento; continuiamo con l'esame dell'ingegnere.

Pubblico Ministero - Dott. Amodeo

P.M. AMODEO - Imputato per imputato quali documenti avete acquisito relativamente al loro inserimento nell'organigramma delle società del gruppo FS, quali erano le funzioni da essi ricoperte e in funzione di questo quale avete ritenuto che fosse la posizione di garanzia.

Difesa - Avvocato Scalise

AVV. DIF. SCALISE - C'è opposizione a questa domanda. L'opposizione è su vari piani: il primo piano riguarda la questione degli organigrammi che sono dei documenti acquisibili quindi non avremmo bisogno di spiegazioni sui documenti da parte del teste; la seconda parte della domanda riteniamo che non sia assolutamente, anche io uso il *plurale maiestatis* come ha sentito nel dire riteniamo,

ritengo che non sia compito del teste individuare una posizione di garanzia ma sia proprio il compito dell'ufficio del Pubblico Ministero quello di derivare dall'organigramma, dall'imputazione e dalla normativa poi quella che è la posizione di garanzia. Quindi è semmai tema oggetto di discussione e non accertamento di attività del teste il quale non può venire qui a spiegarci quale sarà la posizione di garanzia che peraltro a tutto voler concedere, ma a questo come il Tribunale ben sa ormai non succede più nemmeno nell'affidamento dell'incarico di consulente, il teste deve riferire su fatti e certamente non su ricostruzioni tecniche giuridiche di quei fatti.

PRESIDENTE - Allora, per quello che riguarda la seconda parte dell'opposizione è condivisibile in ordine invece a quanto invece riferito alle schede, all'organigramma non ancora sono agli atti, non le abbiamo acquisite, saranno prodotte però su questo penso, anzi non penso, siamo convinti che il teste possa assolutamente riferire. In ordine alle varie posizioni, all'organigramma e ai ruoli ricoperti all'interno della società e delle strutture societarie, su questo non c'è alcun dubbio. Desumerne l'eventuale posizione di garanzia e gli obblighi di legge, quello obiettivamente è un compito demandato più al giurista che alla Polizia Giudiziaria. In questo caso lei è Polizia Giudiziaria.

Pubblico Ministero - Dott. Giannino

P.M. GIANNINO - Seguiamo l'ordine di quella estrapolazione che abbiamo fatto copiando le parti degli organigrammi, iniziamo da Mario Castaldo.

TESTE ZALLOCCO - Scusate faccio una domanda Signor Giudice voglio capire: siccome ci sono alcune relazione che non sono state trattate da me stamattina in quanto vengono trattate dai colleghi successivamente, Voi volete che io evidenzi le posizioni relative ai singoli profili, alle singole persone che sono correlate con le relazioni di stamani?

P.M. GIANNINO - Certo.

Difesa - Avvocato Scalise

AVV. DIF. SCALISE - Forse il teste deve rispondere alle domande.

PRESIDENTE - Stava chiedendo un chiarimento. Procediamo. Vediamo un po' da cosa si comincia

P.M. GIANNINO - Mario Castaldo in quale articolazione è inserito, di quale società e di cosa si occupa l'articolazione in cui è inserito Rio Castaldo? Di cosa si occupa Mario Castaldo?

TESTE ZALLOCCO - Un attimo perdonatemi.

Difesa - Avvocato Giovane

AVV. DIF. GIOVENE - Presidente chiedo scusa se il teste può riferire poi quale è il documento di cui prende lettura.

P.M. GIANNINO - Quelli che abbiamo posto in visione prima della pausa pranzo.

PRESIDENTE - Gli stessi?

P.M. GIANNINO - Sì.

Presidente

PRESIDENTE - Ma volete le indicazioni per seguire anche voi? Per le difese... A quale informativa fa riferimento, mi perdoni ingegnere?

TESTE ZALLOCCO - Allora posso rispondere Signor Giudice?

PRESIDENTE - Sì.

TESTE ZALLOCCO - Io all'interno di quel documento, ma ormai l'avete visto, era un documento operativo che ho utilizzato io, ho collegato e ho capito quello che è stato detto Signor Giudice, le parti delle informative da noi redatte. Quindi io all'interno qui, semplicemente dirò a voi quale è l'informativa a cui si fa riferimento via via e poi...

Pubblico Ministero - Dott. Giannino

P.M. GIANNINO - Di volta in volta indicheremo il documento Signor Presidente.

PRESIDENTE - Va bene.

P.M. GIANNINO - Seguiamo lo stesso ordine partendo da Mario

Castaldo in che articolazione è inserito, di cosa si occupa, quali sono le missioni...

TESTE ZALLOCCO - Mi perdoni, devo verificare, perché mi pare che Mario Castaldo lo abbiamo individuato... un attimo solo.

PRESIDENTE - Prego.

TESTE ZALLOCCO - Mario Castaldo fa riferimento alla all'informativa relativa alla manutenzione che non abbiamo trattato stamani o sbaglio?

P.M. GIANNINO - Sul punto a me interessa soltanto che lei mi indichi qual sono...

PRESIDENTE - Al di là del fatto che il Pubblico Ministero ci ha già (inc.) abbiamo parlato o meno, ci individui le posizioni. E' questo che vuole dire. Lei prescinda da quello che ha fatto stamani.

P.M. GIANNINO - Senza entrare nel merito delle operazioni...

TESTE ZALLOCCO - Indipendentemente dalle informative.

P.M. GIANNINO - Indipendentemente dalle informative e dalle valutazioni, se praticamente l'inquadramento... Ora le chiederò semplicemente l'inquadramento di ogni singolo imputato, cosa risulta dai documenti acquisiti relativi alle singole unità operative o articolazioni o società in cui è organicamente inserito.

Difesa - Avvocato Raffaelli

AVV. DIF. RAFFAELLI - Indipendentemente dalle informative

purché siano informative alle quali ha partecipato il teste. Perché se fa riferimento a informative alle quali non ha partecipato ci si oppone.

P.M. GIANNINO - Se ci facciamo iniziare magari ci arriviamo!

Presidente

PRESIDENTE - Non solo. Ma poi non occorre che abbia direttamente partecipato, abbia dato il suo contributo o comunque purché si tratti di risultati di attività investigativa di un unico contesto. Quindi può riferire. Però vi prego di farlo parlare! Non necessariamente Avvocato, no assolutamente no!

P.M. GIANNINO - Sono comunque documenti che sono stati acquisiti dalla A.S.L..

PRESIDENTE - Ingegnere parta.

TESTE ZALLOCCO - Tanto per cominciare con l'ingegnere Castaldo l'informativa è firmata da me. Quindi abbiamo intanto risolto il problema.

Pubblico Ministero - Dott. Giannino

P.M. GIANNINO - Avete acquisito voi gli organigrammi?

TESTE ZALLOCCO - Abbiamo acquisito gli organigrammi e gli elenchi mansioni responsabilità sono acquisiti, sono agli atti, nel caso specifico qui stiamo parlando da una parte di FS Logistica e della Divisione Cargo e all'ingegnere

Castaldo le... diciamo il ruolo dell'ingegnere Castaldo per il quale è stato citato da parte nostra, in un caso è in qualità di responsabile della Business Unit, Industria Chimica e Ambiente di Logistica, c'è una procura attraverso la quale è stato nominato, che è l'allegato 18, ed è citato in qualità di responsabile della Business Unit, Industria Chimica e Ambiente, e ha negoziato la proposta di contratto con Trenitalia e Divisione Cargo e diciamo che nonostante che l'accettazione poi venisse fatta successivamente. Però il contratto comunque veniva attivato attraverso questa negoziazione. Questo è il motivo e il ruolo che aveva l'ingegnere Castaldo.

P.M. GIANNINO - Aveva anche un altro ruolo?

TESTE ZALLOCCO - Aveva un altro ruolo che è il ruolo presso Trenitalia S.p.A. in qualità, in questo caso, di responsabile e datore di lavoro dell'unità produttiva Divisione Cargo; per questo le motivazioni... Quindi, mi perdoni Giudice ancora, la prima volta, io gli articoli che abbiamo indicato violati non li cito, vado direttamente solo sulle posizioni?

P.M. GIANNINO - No senza citare gli articoli.

TESTE ZALLOCCO - Le violazioni contestate sono state contestate in quanto la divisione di Trenitalia, la Divisione Cargo era quella a prendere in uso carri cisterna e la posizione di datore di lavoro sua era inerente alla violazione che gli viene contestata, come

datore di lavoro della Divisione Cargo.

P.M. GIANNINO - Di cosa si occupa Divisione Cargo? Quali sono le responsabilità di Divisione Cargo?

TESTE ZALLOCCO - In questo caso, nel caso specifico, la Divisione Cargo era quella che prendeva in uso i carri cisterna concessi da FS Logistica.

P.M. GIANNINO - All'interno della Divisione Cargo era stata effettuata una specifica valutazione dei rischi connessi alla presa in consegna di carri merci e ai rischi per i dipendenti derivanti dall'utilizzo, dalla conduzione di carri merci, di treni...

TESTE ZALLOCCO - Mi pare avevamo citato questo problema stamani...

P.M. GIANNINO - Si era parlato di Trenitalia in generale. La specifica divisione si era occupata della valutazione dei rischi?

TESTE ZALLOCCO - La Divisione Cargo...

P.M. GIANNINO - Del trasporto.

TESTE ZALLOCCO - No no, certo.

P.M. GIANNINO - Andiamo avanti. Passando a Gilberto Galloni e il ruolo ricoperto da Gilberto Galloni qual è?

TESTE ZALLOCCO - L'ingegnere Galloni è citato sull'informativa sempre relativa alla manutenzione e il ruolo di Gilberto Galloni, per cui è citato, è quello di amministratore delegato di FS Logistica, è stato nominato con il verbale del consiglio di amministrazione che è trasmesso in

allegato, in allegato 15, e nella realtà FS Logistica era quella che, diciamo, come amministratore delegato era la persona responsabile sulle modalità di accertamento da parte di FS Logistica del corretto stato del carro quando veniva preso in carico da FS Logistica stessa. E quindi questi accertamenti che non sono stati fatti... era l'amministratore delegato, quindi il responsabile di questo non controllo da parte di FS Logistica.

P.M. GIANNINO - Vincenzo Soprano?

TESTE ZALLOCCO - Allora la prima informativa nella quale è stato citato l'ingegnere Soprano è l'informativa del 20 di Settembre 2010, quella inerente ai rischi connessi ai deragliamenti svio del materiale rotabile, e quindi al detettore di cui abbiamo parlato stamani.

P.M. GIANNINO - Quali ruoli erano ricoperti dall'ingegnere Soprano?

TESTE ZALLOCCO - Era l'amministratore delegato di Trenitalia S.p.A. al tempo del fatto, nominato ovviamente dal verbale del consiglio di amministrazione e poi riconfermato e che era in carico; ovviamente per quanto riguarda l'ingegnere Soprano come amministratore delegato di Trenitalia era in carica la valutazione dei rischi generali anche se delegabili in parte e per la parte non delegabile erano in carico il compito della valutazione rischi indicato per il datore di lavoro.

P.M. GIANNINO - Che altri ruoli ricopriva Vincenzo Soprano

oltre alla carica di amministratore delegato di Trenitalia S.p.A.?

TESTE ZALLOCCO - Un attimo solo... l'altra informativa nella quale si cita l'ingegnere Soprano è quella del 6 Dicembre 2010 ed è quella relativa alla mancata valutazione del rischio; in questo caso la posizione dell'ingegner Soprano di nuovo e sempre come amministratore delegato di Trenitalia e di nuovo quindi nei compiti suoi, al di là delle violazioni contestate come amministratore delegato doveva adempiere come ruolo all'interno dell'elenco mansioni di responsabilità aveva tutti gli oneri afferenti alla sicurezza nei luoghi di lavoro e alla sicurezza del trasporto ferroviario e la valutazione rischio specifica.

P.M. GIANNINO - Vincenzo Soprano aveva anche dei ruoli in FS logistica?

TESTE ZALLOCCO - Un attimo solo perché non la ritrovo. Io non ho traccia di contestazioni con il ruolo di FS Logistica.

P.M. GIANNINO - Andiamo avanti.

TESTE ZALLOCCO - Nelle relazione nostre non c'è. Perdonatemi non riesco a guardarvi... Ho gli occhiali, o vedo qua o...

PRESIDENTE - No no, guardi le carte.

P.M. GIANNINO - Andronico Salvatore?

TESTE ZALLOCCO - Andronico Salvatore è citato nell'informativa

del 20 Settembre 2010 sul cosiddetto detettore e la funzione ricoperta dall'ingegnere Andronico era di responsabile della Struttura Sicurezza di Sistema Cargo.

P.M. GIANNINO - Di cosa si occupa questa struttura?

TESTE ZALLOCCO - La Struttura Sicurezza di Sistema Cargo doveva secondo l'organigramma concorrere con l'ex OTMR, quindi con la Direzione Ingegneria Sicurezza e Qualità nel Sistema alle analisi delle criticità connesse rispetto ai rischi del trasporto ferroviario e la nomina è con ordine di servizio del 2006 e al momento del fatto era ancora in carica; mi pare ci sia solo questa per l'ingegnere.

P.M. GIANNINO - Contribuisce anche alla posizione dei piani annuali di sicurezza?

TESTE ZALLOCCO - Non ricordo, non riesco a trovare traccia su questo.

P.M. GIANNINO - Va bene andiamo avanti. Giovanni Costa?

TESTE ZALLOCCO - Allora la prima informativa dove viene citato l'ingegnere Costa è quella relativa al dispositivo detettore antisvio e il ruolo dell'ingegnere Costa considerato era quello di responsabile della direzione tecnica.

P.M. GIANNINO - Di quale società?

TESTE ZALLOCCO - Di R.F.I. e come tale come garante, per quello che viene citato negli elenchi mansioni responsabilità e nelle attribuzioni nella definizione del

quadro regolamentare e normativo per la circolazione dei treni.

P.M. GIANNINO - Di cosa si occupava materialmente al di là di questa definizione e di cosa si occupava o occupa la direzione tecnica di R.F.I. per quanto riguarda la circolazione dei treni?

Presidente

PRESIDENTE - Mi scusi Pubblico Ministero su questi aspetti ci sono contestazioni? Anche su questo avete necessità... Appunto, dico sui profili relativi alla posizione degli imputati all'interno delle varie aziende, delle strutture, delle società che li riguardano? Perché se dessimo per scontato almeno questo passaggio che sta ripercorrendo pazientemente il teste, ma che poi se non è contestato potremmo davvero fargli elaborare una scheda in cui vengono indicate queste posizioni, o acquisire tutte le schede relative a tutte le società è un passaggio che superiamo. Se però per voi non ci sono contestazioni sui vari ruoli.

Difesa - Avvocato Giovane

AVV. DIF. GIOVENE - Se i ruoli sono quelli riferiti nel capo d'imputazione evidentemente ci leggiamo il capo d'imputazione e credo che sia di per sé sufficiente. Non so dall'inizio di questa esposizione se il Pubblico

Ministero è invece interessato ad acquisire anche elementi. Cioè se i ruoli sono...

P.M. AMODEO - Presidente la prova proviene dai documenti, non da quello che dice la difesa. Non siamo noi a dire che dobbiamo essere provata o no...

PRESIDENTE - Era l'idea che ci era venuta: se questa deposizione significa ripercorrere le varie qualifiche indicate nell'imputazione si fa prima se si acquisisce una scheda con la quale...

Difesa - Avvocato Scalise

AVV. DIF. SCALISE - Il problema è del Pubblico Ministero come intende procedere. Cioè non è che noi possiamo acquisire schede. I ruoli della valutazione dei rischi imputati sono definiti nel capo d'imputazione. Come il Pubblico Ministero intenda provare il ruolo di ogni imputato è questione che attiene al Pubblico Ministero. Certo da parte nostra non so che consenso dovremmo prestare. Ci sono poi le procure, ci saranno le produzioni che faremo a difesa e quant'altro. L'interpretazione poi spetterà a voi.

PRESIDENTE - Pubblico Ministero da questo punto di vista per questo aspetto, esclusivamente per questo aspetto intende proseguire e vuole organizzare schematicamente eventualmente anche predisponendo una memoria che è sempre producibile e acquisibile senza nessun limite?

Così passiamo a ulteriori...

Pubblico Ministero - Dott. Amodeo

P.M. AMODEO - Possiamo impegnarci a fare una memoria il più
asettica...

PRESIDENTE - Una deposizione, con allegati schede e
organigrammi.

P.M. AMODEO - Sì. Tizio fa questo e fa quest'altro, in base
all'organigramma. Ripeto, la mia affermazione non era
polemica. Cioè se la difesa dà per scontato
l'attribuzione delle funzioni dei capi d'imputazione le
possiamo saltare a piè pari. Però la difesa deve dirlo
chiaramente. Una memoria più sintetica di questa.

PRESIDENTE - Va bene.

Difesa - Avvocato D'Apote

AVV. DIF. D'APOTE - Per quello che mi riguarda non è facile
che io posso dare per scontato, per quello che mi
riguarda, sto parlando per la difesa Moretti, non
Galloni, ma non è facile che io possa dare per scontato
il ruolo che è stato attribuito...

PRESIDENTE - Va bene. Proseguiamo.

P.M. AMODEO - Facciamo una memoria.

Pubblico Ministero - Dott. Giannino

P.M. GIANNINO - Facciamo una memoria con produzione

documentale eventualmente se c'è qualche lacuna, c'è ancora un teste che deve deporre sugli stessi argomenti, quindi predisporremo una memoria. Laddove la memoria non può arrivare faremo singole domande al prossimo teste sugli stessi argomenti.

PRESIDENTE - Decida il Pubblico Ministero come andare avanti.

Pubblico Ministero - Dott. Amodeo

P.M. AMODEO - Ci riserviamo di produrre comunque una scheda. Per noi va bene, è uno sforzo di lavoro ulteriore, ma per noi va bene. Poi andrebbe sentito l'altro funzionario dell'A.S.L., quindi possiamo recuperare anche per quest'altra via. Noi produciamo memoria, vediamo quali saranno le osservazioni della difesa, cercheremo di fare nella maniera più oggettiva e limpida possibile
Presidente.

PRESIDENTE - Chiuso questo aspetto voi avete finito col teste?

P.M. AMODEO - Sì con riserva di produrre la memoria.

PRESIDENTE - Le altre parti che hanno Zallocco in lista sono gli Avvocati sono Dalla Casa, Braghi, Marzaduri, Maffei, Pedonesi, Bagatti, Nicoletti, Dalle Luche Fazzini Bartolini, Carloni e Antonin, e quindi esame diretto quindi dell'ingegnere Zallocco; uno alla volta, procedete pure.

Parte Civile - Avvocato Carloni

AVV. P.C. CARLONI - Buonasera ingegnere, solo alcune precisazioni; senta tornando all'argomento da lei affrontato questa mattina dell'organizzazione in unità produttive della sicurezza sia di R.F.I. che di Trenitalia, intanto le chiedo se le due strutture sono analoghe, e se ci può indicare quante sono queste unità produttive in R.F.I., se sono tutte, tra virgolette, operative o se si riferiscono anche a servizi per introdurre la domanda che le volevo fare?

TESTE ZALLOCCO - Ci sono, se ricordo, due documenti all'interno degli allegati delle informative, e quindi agli atti, che evidenziano la struttura organizzativa in maniera riassuntiva sia di Trenitalia che di R.F.I., e che elencano, mi pare sia aggiornata al momento del fatto, le unità produttive presenti. Ora francamente il numero esatto andrebbe contato, però io sono quasi certo che sono più di 60 per quello che riguarda R.F.I., mi pare siano 64, e circa 50 per Trenitalia, almeno che uno non voglia il numero esatto però penso che sia una valutazione di carattere più qualitativo che quantitativo specifico.

AVV. P.C. CARLONI - Certo.

TESTE ZALLOCCO - La configurazione è simile per certi versi anche se la frammentazione vede ragioni tecniche come quella frammentazione di cui si è parlato prima della

parte territoriale, molto più evidenti; diverse delle unità produttive non hanno una ragione evidente, per quello che mi costa, di un prodotto finale che esce, ma gran parte delle unità produttive sono di per sé stesso un servizio. Mi pare di ricordare che tra le unità produttive c'è anche quella... ora voi di sicuro la conoscete meglio, quella degli affari legali. Di nuovo c'è una ragione forse di equilibrio all'interno quindi ci sono alcune...

PRESIDENTE - È sufficiente la risposta Avvocato?

AVV. P.C. CARLONI - Sì. Se ho bene capito per ogni unità produttiva abbiamo in datore di lavoro e un DVR?

TESTE ZALLOCCO - Dovrebbe esserci, un documento di valutazione dei rischi per ogni unità produttiva se è stato configurato conformemente alla norma come datore di lavoro.

AVV. P.C. CARLONI - Senta attenendoci sempre a questa organizzazione formale, quello che risulta dagli atti che avete acquisito dalle due società, i due amministratori delegati, quindi per R.F.I. Michele Mario Elia e per Trenitalia Vincenzo Soprano, a quale unità produttiva corrispondono, sono datore di lavoro di una unità produttiva?

TESTE ZALLOCCO - In teoria no. Cioè, in teoria non hanno un'unità produttiva, in teoria la delega come datore di lavoro con tutti gli elementi associati conformemente

alla norma è stata trasposta, nel caso sicuramente di R.F.I., ora bisogna che ci ripensi un attimo su Trenitalia, ma non nel caso di R.F.I. alle realtà unità produttiva. Nella realtà i compiti da svolgere in termini di valutazione del rischio complessiva che riescono a dirimere rispetto a possibili contrasti o non possibilità di valutazione completa, stanno in capo, nella pratica e quindi nell'ottica del normale lavoro nostro di Polizia Giudiziaria delle A.S.L., anche agli amministratori delegati.

AVV. P.C. CARLONI - sì, ora io mi riferivo e mi limitavo all'organizzazione che avete constatato, al di là della valutazione che poi faranno le parti e farà il Tribunale. Se ho bene capito questi amministratori non sono datori di lavoro di alcun dipendente, nemmeno la segretaria, per fare una battuta?

TESTE ZALLOCCO - Mi pare proprio di no.

AVV. P.C. CARLONI - Senta passando a un'altra questione e venendo invece all'unità produttiva della direzione infrastruttura di Firenze le volevo chiedere quale era l'oggetto, quale era il perimetro, quale era la competenza di questa unità e se sotto, uso un'espressione impropria, questa unità produttiva si collocava la stazione di Viareggio?

TESTE ZALLOCCO - Mi pare di avere già risposto precedentemente che l'unità produttiva territoriale, compartimentale,

hanno cambiato nomi, di Firenze aveva sotto la sua responsabilità la stazione di Viareggio e tra i compiti, ivi compreso quello della valutazione di rischio aveva tutti i compiti afferenti... in teoria tutti i compiti afferenti alla valutazione di rischio; quindi la valutazione di rischio globale di tutti i rischi e dei pericoli presenti sul territorio di competenza. In pratica ci sono, come si è detto stamattina, chiaramente evidenze di valutazione di rischio degli elementi singolari del singolo territorio, ma nelle valutazioni di rischio singole sono assenti, per quello che riguarda noi, le specifiche valutazioni del rischio inerenti all'oggetto di produzione che ha portato poi al disastro di Viareggio, cioè la valutazione del transito, solamente del transito delle merci pericolose all'interno dell'area di competenza dell'unità territoriale di Firenze, diretta mi pare dall'ingegnere Di Venuta.

AVV. P.C. CARLONI - Se ho bene capito questa valutazione non vi risulta, sono atti prodotti, n'è sul DVR del 23 Dicembre 2008, a carte 100212 n'è, ed è qui che volevo fare una domanda, del documento valutazione dei rischi specifico - o glie lo domando - della stazione di Viareggio?

TESTE ZALLOCCO - Posso dire che non è presente.

AVV. P.C. CARLONI - Anche questo documento relativo alla stazione da chi era stato sottoscritto, per arrivare al

punto?

TESTE ZALLOCCO - Non ricordo.

AVV. P.C. CARLONI - Chi era il datore di lavoro dell'unità produttiva direzione compartimentale infrastruttura di Firenze, all'epoca del fatto?

TESTE ZALLOCCO - Mi pare l'ingegnere Di Venuta ma lo controllo. Mi pare proprio di sì.

AVV. P.C. CARLONI - Senta gli era stata conferita una delega, lei ne ha parlato in generale stamattina, al di là della designazione quale datore di lavoro di unità produttiva gli era stata conferita una procura per l'esercizio dei poteri?

TESTE ZALLOCCO - Certo aveva una procura, un attimo cerco il riferimento.

PRESIDENTE - Poi li produrrete questi documenti?

AVV. P.C. CARLONI - Sì sì, producono certo se non ce l'ha sottomano glieli allungo.

PRESIDENTE - Viene esibito al teste il documento a cui la difesa fa riferimento.

AVV. P.C. CARLONI - Si tratta della procura redatta dal notaio Castellini di Roma del 24 4 2008.

TESTE ZALLOCCO - Questo è allegato agli atti fra l'altro

PRESIDENTE - Di che si tratta, ce lo dica?

TESTE ZALLOCCO - È la procura che viene emessa all'ingegnere Calogero Di Venuta come responsabile della direzione compartimentale infrastruttura in questo caso di Firenze

ed è la Procura con l'attribuzione dei poteri attribuiti: gestire dal punto di vista disciplinare i rapporti di lavoro, intrattenere i rapporti... c'è tutta la descrizione, c'è la descrizione del potere relativo di spesa...

PRESIDENTE - Voleva sapere di chi era la firma.

AVV. P.C. CARLONI - Da chi è firmata?

TESTE ZALLOCCO - È firmata dall'ingegnere Elia.

AVV. P.C. CARLONI - La domanda, arrivo al punto per non fare perdere tempo: i poteri di spesa conferiti all'ingegnere risultano dalla procura?

TESTE ZALLOCCO - Illimitati. Nello specifico del nostro problema illimitati. Su altri...

AVV. P.C. CARLONI - Nello specifico della sicurezza?

TESTE ZALLOCCO - Nello specifico della sicurezza sul lavoro i poteri erano teoricamente illimitati.

AVV. P.C. CARLONI - Perché ha detto "teoricamente"? Avete svolto accertamenti per verificare in concreto se questi poteri...?

TESTE ZALLOCCO - Non abbiamo evidenze di atti che possano dimostrare uno stop dal punto di vista... un'impossibilità da parte dei direttori compartimentali nell'attuare delle azioni che dovevano impegnare finanziariamente la società. Nella realtà tutte le azioni significative che impegnavano finanziariamente la società dovevano comunque passare dal vaglio della società,

dall'amministratore delegato. Le azioni relative alle modifiche, o le azioni di mitigazione, per quello noi abbiamo indirizzato così le nostre informative, erano tutte azioni che impegnavano in senso finanziario le unità produttiva piuttosto che la aziende in maniera rilevante e quindi passavano dal vaglio da un lato dell'amministratore delegato, in alcuni casi anche dal vaglio, però su questa documentazione non ho riferimenti, dalle Ferrovie dello Stato, dalla Holding direttamente per alcuni passaggi più rilevanti. Però questo è argomento che vorrei tralasciare per quello che mi riguarda.

AVV. P.C. CARLONI - Senta volevo fare un'altra domanda. Premetto questo: avete accertato, le risulta, si ricorda quanti dipendenti avesse l'ingegnere Di Venuta quale datore di lavoro della Direzione Compartimentale Infrastruttura di Firenze?

TESTE ZALLOCCO - No.

AVV. P.C. CARLONI - Lo chiedevo perché il predecessore, anticipando un'altra domanda...

PRESIDENTE - Faccia la domanda però.

AVV. P.C. CARLONI - Chi era il datore di lavoro della Direzione Compartimentale Infrastruttura di Firenze prima che lo diventasse Calogero Di Venuta, se lo ricorda?

TESTE ZALLOCCO - Non me lo ricordo.

AVV. P.C. CARLONI - Venendo al punto, ha verificato quale era

il compenso conferito all'ingegnere Di Venuta per il conferimento di questa procura?

TESTE ZALLOCCO - Mi pare nulla, non c'era un compenso; però mi pare.

AVV. P.C. CARLONI - Senta passando ad un altro argomento...

TESTE ZALLOCCO - Come in altre procure del resto.

AVV. P.C. CARLONI - Volevo chiedere questo: se avevate accertato in tema di deragliamento quale era la statistica o comunque i precedenti rilevanti di questo fenomeno?

TESTE ZALLOCCO - Ci sono dei rilievi all'interno delle relazioni numerici più che statistici sui numeri...

AVV. P.C. CARLONI - Reali più che statistici?

TESTE ZALLOCCO - Sono i numeri che derivano, le analisi statistiche derivano, nell'epoca dell'incidente, dalla cosiddetta banca dati di sicurezza, al di là delle informazioni generali che giravano; però nella realtà il sistema Ferrovie dello Stato aveva un sistema chiamato BDS l'acronimo è Banca Dati di Sicurezza, dalla quale venivano rilevati tutti gli elementi statistici degli eventi più o meno rilevanti tra i quali deragliamenti svii e anche alcune valutazioni analitiche degli stessi. Il discorso a livello quantitativo preciso non lo ricordo ma una delle fonti, la fonte più importante è sicuramente il BDS, la Banca Dati della Sicurezza

AVV. P.C. CARLONI - Quale possibile origine di un

deragliamenti, ci sono precedenti che voi avete accertato, quali la rottura dell'assile, quello che poi si è verificato nel nostro caso? Che lei si ricordi.

TESTE ZALLOCCO - No, non me lo ricordo. Io non ho curato la parte tecnica e quindi anche l'analisi precedente sulla problematica della causa primaria della rottura dell'assile; specificamente su questo non l'ho curata.

PRESIDENTE - Ce l'ha spiegato.

AVV. P.C. CARLONI - Un'ultima cosa e poi ho finito. Quando stamattina le venivano chieste spiegazioni sul detettore di svio, lei ci ha illustrato di cosa si tratta etc., ad un certo punto nell'intercalare lei avrebbe segnalato che succede è possibile, non ho capito perché, che il macchinista che conduce il treno non si accorga o si accorga in ritardo dello svio o di un altro problema; perché dice questo? Perché c'è questo fenomeno? Non c'è, domando, un sistema per cui si accende una spia rossa sul monitor di chi guida?

TESTE ZALLOCCO - No.

AVV. P.C. CARLONI - Se lo può spiegare.

TESTE ZALLOCCO - La composizione dei convogli dei treni merci attualmente, ma attualmente ora... dico al momento dell'incidente era generalmente priva di alimentazione carro per carro; come ho spiegato stamattina l'unico elemento di trasposizione di energia tra un carro e l'altro erano le condotte la cosiddetta condotta

generare, le condotte che portavano l'aria. Quindi l'unica energia possibile in senso negativo o positivo era poi quella che era destinata, nel caso di merci, alla frenatura, ed era la condotta dell'aria che serviva all'opposto di quello che uno potrebbe pensare, nel senso che l'aria, la presenza dell'aria, potrebbe, teneva aperto i ceppi, piuttosto se erano dischi, insomma al di là, nella vecchia maniera i ceppi dei freni, e nel momento in cui l'aria andava a mancare il treno andava in frenatura. Quindi la frenatura in pratica toglieva l'aria al sistema, e questo è il motivo per cui quel dispositivo agiva al superamento di un certo livello di accelerazione del treno, aprendo la condotta dell'aria e scaricando (inc.) ...

PRESIDENTE - L'ha spiegato stamattina.

AVV. P.C. CARLONI - Io volevo capire se su quel convoglio, e quindi all'epoca, vi era un apparecchio di segnalazione, non di protezione, proprio di segnalazione del fenomeno di deragliamento, dello svio?

TESTE ZALLOCCO - No. Non era possibile tecnicamente. L'unica maniera è la sensibilità del personale di condotta. E' lì il problema: su inerzie rilevanti, con un convoglio di 14 carri tipo quelli che erano lì presente, il personale di condotta poteva trascinarsi nel caso presente, secondo il (VIS), però sono numeri che hanno senso relativo, per centinaia di metri, mi pare più di 300 metri prima

dell'attivazione della frenatura da parte del personale di condotta.

AVV. P.C. CARLONI - La possibilità di accorgersene era solo fisica, legata alla sensibilità personale di chi conduceva?

TESTE ZALLOCCO - Del personale che conduceva o, in alcuni casi, come per problemi di tipo diversi che vengono citati, tipo il surriscaldamento delle boccole dei treni che hanno portato a dei dispositivi di rilevazione, se uno vedeva passare il treno e lo vedeva con una ruota che era incollata e andava a giro con le scintille, se era personale telefonava se c'era la possibilità di chiamare e venivano avvisati. Ma in realtà era solo una questione di sensibilità del personale.

AVV. P.C. CARLONI - Va bene grazie.

Parte Civile - Avvocato Bagatti

AVV. P.C. BAGATTI - Volevo sapere se nella vostra attività d'indagine avete riscontrato della documentazione, dei documenti elaborati dal gestore o comunque dall'unità produttiva di riferimento per quanto riguarda nello specifico la stazione di Viareggio, attinenti alla predisposizione di procedure specificatamente indirizzate alla gestione di emergenze e evacuazione del personale presente in stazione, sia utenti che personale in servizio?

TESTE ZALLOCCO - Che io mi ricordi no, non c'è una procedura; però non mi ricordo nella realtà non ricordo se è una procedura specifica. Le uniche procedure che ho in mente attualmente sono le procedure scritte esplicitamente nei casi delle stazioni di smistamento e per la parte del trasporto di merci pericolose.

AVV. P.C. BAGATTI - Quindi sta facendo riferimento al decreto ministeriale del '98?

TESTE ZALLOCCO - Sì, però non ricordo.

AVV. P.C. BAGATTI - Documenti voi, nella vostra attività di indagine non li avete recuperati né vi sono stati forniti?

TESTE ZALLOCCO - Ricordo proprio mi dispiace.

AVV. P.C. BAGATTI - La domanda è sempre sullo stesso documento per quanto riguarda la gestione di emergenze e quindi modalità di avvertimento e di eventuale evacuazione per quanto riguarda la popolazione che comunque abita nelle zone limitrofe alla stazione?

TESTE ZALLOCCO - Quello sì, certamente. E' la stessa risposta certo. Ma non era configurato, mi pare che gli effetti secondari verso l'esterno, se lo sono stati valutati sono stati valutati nella filosofia e nell'ottica del decreto legge 334 di nuovo solo nelle aree in cui viene considerato un effetto simile a quello degli incidenti rilevanti, per quello che ne posso sapere. E poi l'altro esempio che io ho presente è quello che ho citato prima

nelle gallerie, in alcune gallerie rilevanti dove le procedure di emergenza sono dettagliate.

PRESIDENTE - L'ha già spiegato prima.

AVV. P.C. BAGATTI - Un'ultima domanda, un'ultima precisazione proprio riallacciandomi a quei parametri, a quei criteri che lei richiama, con riferimento agli scali merci terminali richiamati dal Decreto Ministeriale 20 Ottobre 1998, le chiedo se avete fatto rischi se avete fatto riscontri, se avete rinvenuto delle misure di sicurezza di tipo impiantistico nella stazione, ovviamente di Viareggio, sempre per quanto riguarda la gestione di situazioni di emergenze che si potevano creare?

TESTE ZALLOCCO - Non c'erano sistemi di carattere impiantistico, per quello che ci consta. Non ho documenti, ma non c'erano sistemi simili a quelli delle stazioni di stazionamento e di composizione dei convogli.

AVV. P.C. BAGATTI - Quindi, ad esempio, faccio alcuni esempi: sempre richiamandomi al Decreto Ministeriale citato poc'anzi, sistemi di allerta, dispositivi di segnalazione della direzione del vento, apparecchiature di rilevazione gas?

TESTE ZALLOCCO - Ma non c'era nemmeno in una situazione normale in cui fosse stato valutato diversamente, e sarebbe comprensibile, non era nemmeno presente che io mi ricordi la formazione specifica, perché un tipo di

procedura di questo genere richiede primo fra tutti la formazione specifica del personale per, oltre che ai dispositivi di sicurezza, per determinare le azioni conseguenti a eventi di questo tipo. Mi pare non ci fosse nemmeno questo.

AVV. P.C. BAGATTI - Vi erano individuazioni e segnalazioni delle vie di fuga?

TESTE ZALLOCCO - Questo non lo so dire, nella stazione suppongo di sì, ma perché afferiscono a tutt'altro motivo. Le vie di fuga afferiscono alla conformità alle norme di igiene e di sicurezza sui luoghi di lavoro e non, ma...

AVV. P.C. BAGATTI - Ultima considerazione, sempre su questa falsa riga: per quanto l'impiantistica antincendio che tipo di verifiche e di riscontri avete svolto sulla stazione di Viareggio?

TESTE ZALLOCCO - Io non ricordo di avere fatto verifiche specifiche correlate con eventi come quello del disastro. Cioè a dire la verità non abbiamo nemmeno verificato se l'impianto fosse conforme alle normative... come quelle similari ai certificati di prevenzione incendi generali per quello specifico ambiente di lavoro. Ma quello che noi abbiamo verificato apparentemente, previa verifica con i colleghi con i quali potrete anche parlare successivamente, il dottor Landozzi, mi pare che quello era un ambiente di lavoro in cui i rischi valutati erano

rischi tradizionali di quell'ambiente e non certo un rischio rilevante come quello di evento di questo tipo.

AVV. P.C. BAGATTI - Grazie nessuna altra domanda al momento.

Parte Civile - Avvocato Dalla Casa

AVV. P.C. DALLA CASA - Solo una domanda visto che tutti ormai i terreni d'indagine ai quali ero interessato sono già stati esplorati da altri. Volevo solo un chiarimento perché forse non ho capito. La domanda è la seguente: dagli accertamento eseguiti vi risulta esistere un documento di R.F.I. e quindi per essa dei suoi legali rappresentanti che ha valutato il rischio deragliamenti treno trasportante merci pericolose all'interno della stazione di Viareggio

TESTE ZALLOCCO - No.

AVV. P.C. DALLA CASA - Esiste medesimo documento, o per lo meno degli accertamento da voi eseguiti, avete avuto modo di accertare l'esistenza di analogo documento redatto da Trenitalia e per essa dai suoi delegati rappresentanti o delegati?

TESTE ZALLOCCO - No.

AVV. P.C. DALLA CASA - Grazie ho concluso.

Parte Civile - Avvocato Dalle Luche

AVV. P.C. DALLE LUCHE - Innanzitutto vorrei tornare sul detettore di svio, le farò alcune domande e poi produrrò

alcuni documenti. Volevo sapere il detettore di svio nell'EDT100 e EDT101 era stato validato UIC?

TESTE ZALLOCCO - Era stato incluso nella UIC.

AVV. P.C. DALLE LUCHE - Un'altra domanda: ha parlato di falsi segnali del detettore di svio EDT100. Con il detettore di svio EDT101 furono superati questi falsi segnali?

PRESIDENTE - Allarmi?

TESTE ZALLOCCO - Era già stato riferito stamani, la risposta è sì.

AVV. P.C. DALLE LUCHE - Può riferire chi compì i test inerenti al funzionamento dell'EDT101 in relazione ai falsi allarmi?

TESTE ZALLOCCO - Sono compiuti come ho detto stamani all'Università di Berlino e riportati da Otif, quindi dall'Organizzazione Internazionale Ferroviaria presso anche la sede dell'ERA.

AVV. P.C. DALLE LUCHE - Furono test effettuati a carro pieno, a carro vuoto?

TESTE ZALLOCCO - Ma pare stamani avevo riferito che i test furono effettuati in condizione di carico e di scarico. No non ricordo se a pieno carico o meno ma mi pare che i pesi considerati a pieno carico fossero non lontani da quelli del carico del GPL. Però di sicuro in una configurazione, tra virgolette a carico e in una a carro e scarico.

AVV. P.C. DALLE LUCHE - Se si può mostrare il documento

allegato 3 dove sono riportati i risultati del Politecnico di Berlino. E ne chiederei l'acquisizione ovviamente.

PRESIDENTE - Sono riportati i risultati?

AVV. P.C. DALLE LUCHE - Del Politecnico di Berlino che ha effettuato le prove a carico e scarico.

TESTE ZALLOCCO - È comunque un allegato nella nostra informativa.

- Si dà atto che viene esibita al teste la documentazione suddetta.

TESTE ZALLOCCO - Allegato numero 3 bis della nostra informativa.

PRESIDENTE - Ma noi non lo conosciamo.

TESTE ZALLOCCO - È un allegato, è il resoconto della 44esima sessione dell'Otif che l'organizzazione intergovernativa per i trasporti internazionali in ferrovia, è la sessione del comitato degli esperti sul trasporto di merci pericolose. La relazione ingloba la relazione redatta il 31 di Ottobre del 2007 dell'Università di Berlino, che fa tutto il punto, definisce le modalità di prova, definisce gli effetti, e li definisce con le differenze tra carro pieno carro vuoto, carro carico e carro scarico come avevamo riferito.

PRESIDENTE - E' quello di cui ha parlato lei stamattina e ora?

TESTE ZALLOCCO - Sì certo.

PRESIDENTE - Ne chiede l'acquisizione Avvocato?

AVV. P.C. DALLE LUCHE - Certamente.

PRESIDENTE - Su questa acquisizione le parti nulla oppongono
immagino. Dica cos'è.

TESTE ZALLOCCO - E' il documento ufficiale Otif, INF.2, del 5
Novembre del 2007; l'originale è in tedesco ed è il
documento della relazione sui test di deragliamento
effettuati con i carri merci trasmesso dal Politecnico di
Berlino e fa parte della sessione 44esima del comitato di
esperti Rid tenutasi a Zagabria nel 19 Novembre del 2007.

PRESIDENTE - Il Tribunale sentite le parti acquisisce ex
articolo 234 Codice di Procedura Penale il documento
esibito al teste.

AVV. P.C. DALLE LUCHE - Ha parlato dell'esperienza spagnola in
merito al detettore di svio, prodotti appunto dalle
ferrovie spagnole, avete acquisito documentazione dalle
ferrovie spagnole atte ad indicare quale era l'esito
del'utilizzo dei detettore anti svio? Mi riferisco
all'allegato 12 bis.

TESTE ZALLOCCO - Negli allegati alla nostra informativa,
quindi in data 20 Settembre 2010, tra gli allegati
abbiamo... glielo trovo un attimo

AVV. P.C. DALLE LUCHE - Lo produco io e ne chiedo
l'acquisizione.

- Si dà atto che viene esibita al teste la documentazione
suddetta.

TESTE ZALLOCCO - È l'allegato 12. Di nuovo: è un documento che

si chiama sistema, ed è tradotto, è un sistema di rilevamento e di deragliamento e frenata automatica del treno. Questo è un documento di diffusione, non è un documento tecnico ed è un documento della FEVE che è un... La Ferrociles de la via estrecha, quindi le ferrovie del nord spagnole che hanno che hanno attuato questo dispositivo. E questo è un documento sulla quale racconta, descrive, il funzionamento del dispositivo e il fatto che apparentemente abbiano bonificato la rete rispetto agli eventi di deragliamenti che avevano frequenti.

AVV. P.C. DALLE LUCHE - Io Giudice ne chiedo l'acquisizione.

PRESIDENTE - Ha finito Avvocato?

AVV. P.C. DALLE LUCHE - No. Ha parlato dell'esperienza Svizzera per quanto riguarda il detettore di svio, in particolar modo dell'incidente di Cornaux. Anche qui le chiedo se avete acquisito dalla società svizzera documentazione attestante l'esito dell'utilizzo del detettore di svio EDT101? Se è sì io le produco e le mostro l'allegato numero 19 naturalmente. Naturalmente anche di questo ne chiedo l'acquisizione.

PRESIDENTE - Vuole ripetere di cosa si tratta?

AVV. P.C. DALLE LUCHE - Si tratta di un documento proveniente dalle ferrovie svizzere attestante l'esito dell'utilizzo del detettore di svio sui propri treni, in particolare modo in relazione anche all'incidente di Cornaux, di se

ci vuole riferire se è a sua conoscenza che tipo di incidente è.

PRESIDENTE - Una domanda per volta Avvocato. Poi stamattina ha già riferito di questo episodio. Guardi il documento e la domanda era...

TESTE ZALLOCCO - È il documento è quello allegato alla nostra informativa, è un documento descrittivo attraverso una serie di chart esplicative che fa una serie di considerazioni sui rilevatori di svio e descrive gli effetti dell'incidente di Cornaux connettendolo al... come si è detto, quindi mi fermo, a tutto ciò già descritto stamani. E' l'allegato 19 della relazione di detettore di svio 20 Settembre.

AVV. P.C. DALLE LUCHE - Un'altra domanda. Sempre stamani ha parlato di due documenti dell'(inc.) materiale rotabile e trazione relative al detettore che vennero inviate a tutte le unità territoriali; ha già detto perché viaggiavano treni sulla rete ferroviaria italiana dotati di questo meccanismo. Avete accertato se i macchinisti furono effettivamente formati in merito all'utilizzo del detettore anti svio? Se avete fatto questo accertamento.

TESTE ZALLOCCO - Allora la documentazione del sistema ferroviario di allora di Ferrovie dello Stato come è ora, quei documenti che noi abbiamo acquisito che erano la presa d'atto di quel dispositivo sono di per sé un documento che aveva una catena distributiva precisata e

io ritengo, non abbiamo fatto un accertamento specifico, però quel documento di per sé aveva una catena di distribuzione che li rimandava direttamente a tutto il sistema, in questo senso il sistema ferroviario italiano e soprattutto la parte dei macchinisti ha una costruzione solidissima. Nella realtà quello mi sembra di poter dire che era un elemento che non necessitava di ulteriore formazione tranne gli elementi che erano all'interno delle specifiche di ASA perché necessarie e sufficienti; quindi se fosse stato a me dovergli contestare una cosa di questo genere la formazione poteva restringersi semplicemente alla diffusione di quel documento. Mi pare che il sistema funzionasse a quei tempi e quindi secondo non è solo una presa d'atto ma è anche una presunta diffusione dei macchinisti. Poi non abbiamo una prova diretta.

AVV. P.C. DALLE LUCHE - Quindi non sapete se questi documenti facessero parte del cosiddetto libro del macchinista, che viene consegnato a ogni macchinista e che raccoglie tutta la documentazione relativa alla propria attività?

TESTE ZALLOCCO - Questo non lo so dire, dovrei riguardare perché non so se c'era un elenco di diffusione dove veniva allagato. Non me lo ricordo se vuole possiamo vederlo.

PRESIDENTE - Non si ricorda.

AVV. P.C. DALLE LUCHE - Va bene, chiederemo ai testimoni... se non

si ricorda è uguale. Un'altra domanda. Ha parlato del costo del detettore di svio, al che le faccio questa domanda: ma la singola unità produttiva di cui abbiamo parlato stamani poteva valutare e predisporre l'adozione del detettore di svio? La singola unità produttiva e se è no a chi spettava?

TESTE ZALLOCCO - Qui stiamo parlando di transito di merci pericolose. Ora se parliamo in generale di carri, merci come quelli che erano in disposizione di Trenitalia e in particolare Divisione Cargo è un ragionamento che in teoria potevano attrezzare tutti i carri con un dispositivo piuttosto che un altro. Sui carri merci pericolose nel momento il trasporto di merci pericolose veniva effettuato con carri che non erano di proprietà di Trenitalia. Però la disponibilità sugli altri carri, perché poi, voglio dire, il deragliamento di un carro in questo caso ha provocato questo effetto ma se mi deraglia un carro che sopra porta le automobili e si ribalta dalla parte dove arriva dall'altra parte un altro treno col gpl, il problema del deragliamento era un problema da valutare di rischio non solo nelle merci pericolose ma in senso generale e quindi andrebbe visto poi gli effetti correlati.

AVV. P.C. DALLE LUCHE - Io le ho fatto una precisa domanda: se la singola unità produttiva aveva questa capacità economica e tecnica di poter...

TESTE ZALLOCCO - La capacità economica l'aveva, ma... ora Divisione Cargo prendersi la briga dal punto di vista generare di accollarsi senza nessun appoggio, perché scelte di questo genere e tecniche dovevano, per quanto mi costa, per forza essere validate dalla struttura centrale di Trenitalia e probabilmente siccome impattavano sulla posizione del territorio nostro in termini di validità in senso anche di trasporto commerciale delle merci pericolose, probabilmente impattavano anche più in alto.

AVV. P.C. DALLE LUCHE - Ha parlato di rischi interferenti, ha reperito fra la documentazione acquisita qualche documento di valutazione di rischi interferenti fra le varie unità produttive di Trenitalia e delle altre società del gruppo?

TESTE ZALLOCCO - No. La risposta è no, non abbiamo reperito documenti di questo genere. Nella realtà parlare di rischi interferenti, come ho detto stamattina, dal punto di vista della ratio della norma del decreto legislativo 81 pare essere, e l'abbiamo scritto, inapplicabile, nel senso che i documenti di valutazione dei rischi interferenti in quella tipologia di costruzione non sono applicabili; semmai il discorso è di tipo diverso, di una valutazione complessiva che andava fatta sulla problematica del trasporto, sul passaggio di materiale rotabile al di sopra di una infrastruttura. E' una

definizione normativa però non è applicabile pienamente quella parte dei capitoli che fanno riferimento a tipologie di interferenza di tipo diverso. Un'interferenza effettiva ma che viene trattata in questa maniera, ad esempio sulla quale è oggetto di prescrizione da parte nostra a volte è quella dei cantieri mobili...

PRESIDENTE - Non è questione di questo caso.

AVV. P.C. DALLE LUCHE - A chi spettava una eventuale valutazione complessiva, se lo sa?

TESTE ZALLOCCO - Secondo me la valutazione... Allora, la valutazione secondo quello che noi abbiamo riportato nelle nostre relazioni, intanto la valutazione del rischio del trasportante del materiale rotabile trasportante merci pericolose sull'infrastruttura o dell'infrastruttura che permetteva il trasporto delle merci pericolose spettava ad entrambi; nelle more di un coordinamento generare delle due strutture di due società di questo tipo non c'è dubbio che nessuna delle due era sollevata a fare una valutazione o comunque ad accendere, scusate il termine più dozzinale, un campanello di allarme sulla valutazione, sulla presenza di un pericolo di quel genere. Poi a valle della mancanza, e quindi nelle more di una valutazione reciproca di quella c'era una struttura generale di cui poi ragionano in senso generale i miei colleghi in cui ragionano i miei colleghi per quanto riguarda eventuali funzioni della Holding

indotte, ma questo è un altro argomento.

PRESIDENTE - Appunto.

AVV. P.C. DALLE LUCHE - Un'altra domanda: mi sa dire che cosa è il memorandum *over understanding* cosa si tratta?

TESTE ZALLOCCO - È una presa d'atto... la dovrei riprendere per vederla nel dettaglio. E' un allegato che abbiamo a una relazione che...

PRESIDENTE - E' un documento prodotto?

AVV. P.C. DALLE LUCHE - E un documento prodotto da me durante l'esame del teste Laurino.

PRESIDENTE - Per chiedere cosa al teste, che ce lo illustri?
No!

AVV. P.C. DALLE LUCHE - Semplicemente, velocemente cosa prospettava in materia di manutenzione?

PRESIDENTE - Avvocato ce lo leggiamo il memorandum.

TESTE ZALLOCCO - E' esteso e... diciamo, però nella realtà...

PRESIDENTE - Ce lo dobbiamo leggere per forza.

TESTE ZALLOCCO - Avevo capito che lo leggevamo ora.

PRESIDENTE - Avvocato la domanda specifica che vuole fare qual è? Piuttosto che questa generica di che cosa tratta?

AVV. P.C. DALLE LUCHE - Quali erano i principi a base di questo memorandum d'intesa. Cos'è e chi l'ha sottoscritto.

PRESIDENTE - Chi l'ha sottoscritto, prego.

TESTE ZALLOCCO - Comunque la funzione, alla seconda parte della risposta che è correlata...

PRESIDENTE - E ammessa solo la parte di domanda relativa a chi l'ha sottoscritto.

AVV. P.C. DALLE LUCHE - Se posso fare una domanda più diretta, se... Non so se c'è la sottoscrizione.

PRESIDENTE - Ce lo dice da chi è sottoscritto che a noi manca la sottoscrizione. Se lo guarda di là non la trova la sottoscrizione?

TESTE ZALLOCCO - Guardo un attimo...

AVV. P.C. DALLE LUCHE - La domanda è semplice. Si ricorda se era sottoscritto anche da qualcuno di Trenitalia, R.F.I., delle Ferrovie dello Stato...

TESTE ZALLOCCO - Non ricordo però...

PRESIDENTE - È autorizzato a consultare gli atti.

AVV. P.C. DALLE LUCHE - Sennò mi riservo a produrre la sottoscrizione, mi dispiace che non ci sia.

PRESIDENTE - Avvocato Dalla Casa il suo è completo, ci sono le sottoscrizioni nel suo?

AVV. P.C. DALLA CASA - Sì.

PRESIDENTE - Bene. Lo poi lo verifichiamo noi.

AVV. P.C. DALLE LUCHE - Ha parlato della riduzione di velocità mi sa dire chi dopo l'incidente di Viareggio dispose la riduzione della velocità a 50 chilometri orari per i treni trasportanti merci pericolose?

TESTE ZALLOCCO - Mi pare l'abbia già riferito stamani.

PRESIDENTE - Già detto.

AVV. P.C. DALLE LUCHE - Produco comunque la prescrizione di

R.F.I. a firma Giovanni...

PRESIDENTE - Anche questo già acquisito. Ce lo dia, lo rileggiamo.

AVV. P.C. DALLE LUCHE - Nessuna altra domanda Signor Giudice grazie.

Difesa - Avvocato Scalise

AVV. DIF. SCALISE - Non c'è opposizione a questo documento però segnalo al Tribunale che è una rappresentazione parziale. Abbiamo prodotto qualche udienza fa tutta la corrispondenza esistete sul punto e sul perché si è arrivati a questa riduzione di velocità. Solo questo documento ovviamente rende una visione parziale di quello che è successo.

PRESIDENTE - Dopo i suoi chiarimenti...

AVV. P.C. DALLE LUCHE - Ovviamente non era mia intenzione di produrre qualcosa di incompleto.

PRESIDENTE - Diamo atto dell'incompletezza della produzione e diamo atto che è già stato prodotto nella sua interezza dalle Difese.

Parte Civile - Avvocato Brachi

AVV. P.C. BRACHI - Ho solo due domande. Stamani mattina lei ha fatto riferimento rispondendo a dei chiarimenti dell'ufficio del Pubblico Ministero, alla difficoltà di coordinamento tra il soggetto che doveva gestire

l'infrastruttura e il soggetto che doveva gestire il materiale rotabile, il trasporto, nell'ambito della valutazione rischi; ho capito male ingegnere?

TESTE ZALLOCCO - No.

AVV. P.C. BRACHI - Lei sempre rispondendo al Pubblico Ministero ha fatto riferimento che forse tale coordinamento poteva essere svolto da un qualcosa che poteva stare al di sopra, un sovraordinato mi pare abbia usato lei come termine?

TESTE ZALLOCCO - Sì.

AVV. P.C. BRACHI - Fatta questa domanda: lei può indicare quali sono i documenti dai quali lei ha desunto, immagino li abbia acquisiti una specifica previsione, una specifica deliberazione, una determinazione in virtù la quale la Holding poteva imporre o intervenire per svolgere tale attività di coordinamento nella redazione della valutazione rischi?

TESTE ZALLOCCO - Se mi permette Signor Giudice io preferirei che a questa domanda rispondesse il collega Landozzi che ha curato...

PRESIDENTE - Se è in grado di rispondere ci dica...?

TESTE ZALLOCCO - No è perché non sono in grado di rispondere ora su questa parte.

AVV. P.C. BRACHI - Se lei ricorda il documento. Io non le sto chiedendo di interpretare le norme, le chiedo da quali documenti ha tratto questa determinazione.

PRESIDENTE - Ingegnere se non è in grado non ci sono problemi di nessuno genere; è un documento che ha lei Avvocato?

AVV. P.C. BRACHI - No. È che Ne ha fatto riferimento stamani mattina: dall' della documentazione esiste una determinazione specifica nell'ambito della Holding... Ecco, io vorrei sapere quale è il documento, poi lo interpreto io?

TESTE ZALLOCCO - Allora ci sono alcuni riferimenti per i quali chiedo di nuovo, perché non li ho qui, di riferirsi alla deposizione successiva del dottor Landozzi. Il documento a cui faceva riferimento stamattina era la disposizione di gruppo numero 113 /AD 2008 che titola "la sicurezza del lavoro del gruppo FS, indirizzi e obiettivi a medio termine dal 2008 al 2012"; è una disposizione del gruppo che racconta tutta la parte... Però è un allegato tra l'altro.

PRESIDENTE - Ha già risposto.

TESTE ZALLOCCO - È firmato dall'ingegnere Moretti?

AVV. P.C. BRACHI - Perfetto, io volevo sapere con quale relazione l'ha acquisito e come era affogliato?

TESTE ZALLOCCO - Non mi ricordo. Mi toccherebbe guardare il progressivo...

AVV. P.C. BRACHI - Mi riservo di indicarlo per chiederne l'acquisizione Presidente.

PRESIDENTE - La rilevanza di quest'ultima domanda? Perché voleva sapere come era affogliato e dove è stato

acquisito?

AVV. P.C. BRACHI - Perché poi individuo il documento e poi in sede di discussione...

P.M. GIANNINO - E' già individuato, sarà oggetto di produzione.

AVV. P.C. BRACHI - Altrimenti parliamo: ha fatto la valutazione, non ha fatto la valutazione, gli compete o non gli compete? Individuiamo il documento e poi in discussione ce la vediamo.

PRESIDENTE - Ho capito quello che voleva.

TESTE ZALLOCCO - Questione di un secondo, perdonatemi, vi dico quale è...

PRESIDENTE - Non è rilevante.

AVV. P.C. BRACHI - Senta può descrivere, se è in grado di farlo, quale documentazione e che tipologia di documentazione lei ha acquisito nel corso della sua attività di Polizia Giudiziaria.

P.M. GIANNINO - C'è opposizione. E' una domanda del tutto generica. Che tipo di documentazione... Stiamo qui una settimana a non sapere di cosa parlare.

PRESIDENTE - Sulla genericità siamo d'accordo, potrebbe stare qui a raccontarci per ore quanto acquisito, mi pare di capire.

AVV. P.C. BRACHI - Nessuna altra domanda allora.

PRESIDENTE - Avvocato Pedonese?

AVV. P.C. PEDONESE - Per quanto mi riguarda sono stati già

esauriti gli argomenti.

PRESIDENTE - Avvocato Bartolini? Non ha domande. Avvocato Antonini?

AVV. P.C. DALLE LUCHE - Si è assentato un attimo comunque nessuna, le ho già fatte io.

PRESIDENTE - Prego Avvocato Mara, in controesame.

Parte Civile - Avvocato Mara

AVV. P.C. MARA - Questa mattina all'inizio della sua deposizione lei ci ha parlato sostanzialmente della circostanza relativa alla velocità di trasporto ferroviario delle merci pericolose e che questa velocità in una certa misura era influenzata da esigenze di mercato ovvero di concorrenza con altri soggetti imprenditoriali che operano nello stesso settore di trasporto ferroviario e che si occupano di autotrasporto di merci pericolose a livello internazionale; ora le chiedo: che lei sappia in altri paesi nello stabilire la velocità del trasporto ferroviario di merci pericolose oltre a considerare le esigenze di mercato, di cui lei ci ha parlato più volte stamane, le devo chiedere se vengono considerati anche altri fattori; per esempio: lo stato della rete ferroviaria, e questa è la mia prima domanda, interessata da tale trasporto e le caratteristiche tecniche della rete ferroviaria; per esempio: presenza di sistemi di sicurezza oppure tipo di sistemi frenanti

automatici eccetera. Quello che ci può riferire sul punto.

PRESIDENTE - Se è in grado ingegnere? Se ha fatto questa comparazione.

TESTE ZALLOCCO - Allora, non abbiamo fatto la comparazione specifica per argomentazione. In realtà questa è la logica generale del trasporto ferroviario. Le velocità massime del trasporto ferroviario, me lo possono dire meglio diversi periti presenti di tutte e due le parti, dipendono da un lato delle condizioni della struttura, e ci sono addirittura delle procedure precise che limitano in determinati casi la velocità, dall'altro dal tipo di materiale rotabile. Quindi è una parte essenziale della progettazione del trasporto ferroviario, è una parte proprio dell'ingegneria ferroviaria, chiamiamola così. Quindi è evidente che ci sono ragionamenti anche economici, ma dietro c'è un limite dettato dalle caratteristiche fisiche sia del materiale rotabile, dell'entità e della tipologia del trasporto, ma soprattutto anche delle condizioni della struttura.

AVV. P.C. MARA - Senta fra gli altri fattori da tenersi in considerazione, oltre allo stato della rete ferroviaria di cui lei ci ha appena riferito, le chiedo se deve essere tenuta in considerazione anche la manutenzione preventiva conservativa e ordinaria della rete ferroviaria?

TESTE ZALLOCCO - La condizione manutentiva della struttura ferroviaria, per quello che ne so, non è riferita alla tipologia del trasporto che c'è al di sopra. Cioè la condizione generale, i criteri di manutenzione generali, periodici, le fasi cosiddette... ad esempio quelle sostanziali di rinnovamento o risanamento - rinnovamento e risanamento sono le azioni di rimozione completa dei binari piuttosto che della massicciata - sono delle fasi che sono coordinate e programmate periodicamente e sulla base della quale ci sono, ad esempio, dalle citazioni, perché nel caso dei picchetti poteva essere previsto nel caso della rimozione parziale del rinnovamento l'istallazione di sistemi nuovi. Però mi pare che sia non connesso direttamente con la tipologia di materiale rotabile che c'è sopra. I criteri di sicurezza della struttura, dell'infrastruttura, erano dettati dai criteri dettati in generale, indipendentemente dal tipo di carico. Se si parla della rete non ad alta velocità. Poi si entra su una materia di cui non sono esperto e mi fermo.

AVV. P.C. MARA - Si trattava della velocità riferita al trasporto ferroviario di merci pericolose, quindi la mia domanda era se lei ovviamente è a conoscenza del fatto che in altri paesi tra i fattori che devono essere tenuti in considerazione, oltre alle esigenze di mercato delle quali...

PRESIDENTE - Ha già risposto Avvocato.

AVV. P.C. MARA - ...vi fosse il discorso della manutenzione. Senta, fra questi altri fattori, le chiedo, lei consta che negli altri paesi la velocità del trasporto ferroviario delle merci pericolose debba tenere in considerazione anche lo stato dei carri ferroviari?

PRESIDENTE - Avvocato siamo al di fuori dei limiti del tema di prova per il quale il teste è stato chiamato a deporre. Cioè gli stiamo chiedendo se ha svolto accertamenti in questo ambito al quale la difesa fa riferimento. Non ne ha svolti immagino.

TESTE ZALLOCCO - No no.

AVV. P.C. MARA - Sempre con riferimento ai fattori da tenere in considerazione le chiedo se le consta che le caratteristiche della sostanza trasportata debbano essere presa in considerazione soprattutto se si tratta di una sostanza sotto pressione come il gpl?

PRESIDENTE - Come prima Avvocato siamo sempre punto e a capo; ha svolto accertamenti su questo aspetto?

TESTE ZALLOCCO - Non, però su questa circostanza l'analisi che viene fatta, per esempio, del RID che è il regolamento che governa non fa esplicite differenze sul trasporto di merci se è... perché poi la considerazione del recipiente trasportato a pressione dice pochissimo rispetto alla pericolosità e costruttivamente ci sono livelli di pressioni per cui, per ipotesi, il recipiente potrebbe

essere più sicuro. Quello del gpl era un caso terribile perché il gpl era a pressione relativamente limitate e quindi gli spessori della cisterna erano relativamente più sottili. Con mi pare ci sia... non abbiamo fatto specifiche rilevazioni ma non ci pare che ci sia un elemento di questo genere.

AVV. P.C. MARA - Invece sulla pericolosità intrinseca della sostanza trasportata, sia essa o non essa ad alta pressione?

TESTE ZALLOCCO - Il tipo di classificazione era quello che afferiva direttamente anche a livello di pericolosità. Se non ricordo male il gpl era in classe 2 mi pare.

AVV. P.C. MARA - E quindi le condizioni di trasporto devono essere prese in considerazione, di sostanze pericolose che vengono classificate secondo la direttiva di cui ci ha parlato?

TESTE ZALLOCCO - Che io sappia non erano prese in considerazione le differenze ma le tipologie di approccio in senso generale sempre riferite ai rischi associati, ad altri rischi associati, non quello specifico del trasporto, non mi pare ci fossero differenze tra classe 1 o classe 2 sul trasporto.

AVV. P.C. MARA - Le chiedo un ultima domanda: se è a conoscenza di quale era il costo giornaliero di noleggio di una delle ferrocisterne che trasportavano il gpl che costituivano il treno merci coinvolto nel disastro

ferroviario del 29 Giugno 2009 alla stazione di Viareggio?

TESTE ZALLOCCO - Mi pare che si sia indicato tra i 20 e 25 euro giornalieri, mi pare indicato in alcune relazioni...

PRESIDENTE - Mi pare che è stato approfondito abbondantemente questo aspetto, non oggi ma le scorse udienze.

AVV. P.C. MARA - Sulla base delle sue conoscenze tecniche le pare un costo che possa garantire la sicurezza...

PRESIDENTE - No Avvocato. Non è ammessa la domanda.

AVV. P.C. MARA - Non ho altre domande.

Parte Civile - Avvocato Quartararo

AVV. P.C. QUARTARARO - Senta, ingegnere, lei prima ha parlato ampiamente sulla velocità. Volevo sapere se la singola unità produttiva in relazione a centri abitati attraversabili da treni che trasportano merci pericolose, avesse o meno la possibilità di imporre una riduzione di velocità dei treni?

TESTE ZALLOCCO - Non c'è un elemento che neghi questa possibilità. In termini tecnici poi era irragionevole pensare che potesse essere pensabile una frammentazione a *patchwork* di tutte le unità territoriali con velocità differenti, soprattutto su un'unica... su un unico obiettivo. Perché di nuovo sarebbe stato impensabile che una valutazione di rischio cogente come quella...

PRESIDENTE - Ha già risposto ingegnere. Ha risposto.

AVV. P.C. QUARTARARO - E con riguardo invece al discorso del detettore di svio lei ha accennato prima alla possibilità del rischio connesso a un falso segnale, quindi a una falsa possibilità di deragliamento e quindi a una fermata diciamo non necessitata, una frenata ecco, non necessitata del convoglio che trasporta merci pericolose. Tra questi rischi lei ha sicuramente accennato al rischio del accavallamento. Oltre a questo rischio quali erano gli altri rischi connessi a questa frenata che hanno evidenziato le società di controllo, quindi l'ERA o altri... oltre a questo.

TESTE ZALLOCCO - No, il rischio della frenatura di emergenza e la fermata non controllata del convoglio viene descritto e viene analizzato in termini di rischi potenziali per tutta una serie di rischi accessori. Però è estremamente controverso perché da un lato, come ho già spiegato, la frenatura di emergenza è un elemento fondamentale della sicurezza ferroviaria. Dall'altra in alcuni casi è un elemento di dibattito, non è una certezza. Alcuni casi si spezza... Ecco, l'unico elemento che viene citato esplicitamente come esempio, da noi, è che inizialmente, solo inizialmente, qualcuno ha posto la problematica apparentemente del rischio associato alla fermata in galleria e da un lato nessuno... non appare nessuna evidenza sul fatto della valutazione, se sia peggio

fermare un treno in galleria non ribaltato o farlo ribaltare potenzialmente in galleria. Dall'altro è curioso che la nazione che installa per primo un sistema per evitare il proseguire del treno sviato sia la Svizzera che se si esclude l'Italia è quella con il più alto numero di gallerie.

AVV. P.C. QUARTARARO - Ecco, la seconda domanda connessa a quanto ha appena detto: lei ha fatto accenno prima al fatto che comunque sui treni passeggeri esiste la frenata di emergenza accessibile a chiunque. Può chiarire meglio perché, aveva citato prima questa possibilità.

PRESIDENTE - E l'ha spiegato Avvocato. L'ha spiegato già il teste in precedenza.

AVV. P.C. QUARTARARO - Un ultima domanda. Con riguardo al rischio della propagazione da gpl ha detto prima che proprio la propagazione del gpl è stata quella che ha creato i maggiori danni per le persone e ha fatto cenno anche al fatto che eventuali barriere sarebbero state in grado di contenere il propagarsi del gpl. Dai suoi accertamenti ha potuto anche approfondire il discorso su come avrebbero... come sarebbero stati sufficienti queste barriere per poter limitare se non altro la propagazione del gpl?

PRESIDENTE - Ha fatto questo tipo...

TESTE ZALLOCCO - No, nel senso che è stato fatto un accertamento dall'altro collega che verrà ascoltato

successivamente.

PRESIDENTE - Altre domande Parte Civile non ci sono.

Parte Civile - Avvocato Brachi

AVV. P.C. BRACHI - Solo per darle l'affogliazione che mancava.

E' l'allegato 21, relazione Zallocco 6 Dicembre 2010, tomo 10, volume 4, 100578. Ne chiedo l'acquisizione, ovviamente se occorre la produco alla prossima udienza.

PRESIDENTE - Ci riserviamo perché immagino che poi sarà prodotta dal Pubblico Ministero. Il controesame è iniziato, abbiamo ancora un paio di ore.

AVV. DIF. MANDUCHI - Sarebbe possibile 10 minuti di sospensione per organizzarci, visto che i temi affrontati oggi sono moltissimi, se ci dà 10 minuti di sospensione per organizzare il controesame, anche per esigenze di celerità e speditezza.

PRESIDENTE - In questo senso vi organizzate e parlano solo alcuni. Se è in questo senso sì, così riusciamo anche a chiuderlo.

AVV. DIF. MANDUCHI - Speriamo.

PRESIDENTE - Allora dieci minuti di sospensione.

Alla ripresa:

Responsabile Civile - Avvocato D'Apote

AVV. D'APOTE - Ingegnere buongiorno.

TESTE ZALLOCCO - Buongiorno.

AVV. D'APOTE - Dunque, i temi sono tanti, e sono comunque molto meno di quelli che lei ha toccato nel varie relazioni, alcune delle quali non sono state oggetto del suo esame, quindi diciamo che le lasciamo stare. E' un po' singolare, devo dire, che noi non abbiamo toccato però, e quindi le chiederei perché, il tema della causa dell'incidente. Cioè la causa dell'incidente quale è stata?

PRESIDENTE - Ha svolto accertamenti in questo senso?

TESTE ZALLOCCO - La causa in termini... allora, in termini letterali io ritengo che ci così sia una causa diretta e le cause successive.

AVV. D'APOTE - Certo. Io adesso le chiedevo se sa quale è stata la causa diretta. Non credo che la causa dell'incidente sia stata la mancata valutazione del rischio. La causa dell'incidente?

TESTE ZALLOCCO - No, mi scusi, la mancata valutazione del rischio, per come è delineata all'interno di tutte le relazioni prevede anche l'omissione in termini, e non l'ho trattata io, ma in termini di controllo della documentazione, la manutenzione e quand'altro. Quindi la causa meccanica dell'incidente è la rottura dell'assile che poi ha determinato un comportamento anomalo del

materiale ferroviario. Però all'interno di quella causa è l'effetto... mi scusi, forse ho sbagliato: la rottura dell'assile per come è stata evidenziata nella documentazione e l'effetto della causa primaria che nessuno ha verificato lo stato dell'assile che entrava in Italia perché la documentazione non veniva richiesta. Questo penso sia la ragione.

AVV. D'APOTE - Bene. Ho capito. Allora adesso parliamo di questo. Cioè mancata valutazione dello stato dell'assile. E' così?

TESTE ZALLOCCO - Mancata valutazione...

P.M. AMODEO - Presidente. La domanda non dire "è così?". La domanda la fa l'Avvocato D'Apote o la fa Zallocco? "E' così", che significa?

AVV. D'APOTE - Visto che avevo avuto una risposta abbastanza soddisfacente cercavo di andare più a fondo su questa risposta. Cioè mi è stato detto che la causa meccanica, se ho capito bene, è la rottura dell'assile. La causa collegata a questa causa meccanica dell'incidente è il fatto che non ci sia stata una valutazione sull'assile. E' così? Ho capito bene?

P.M. AMODEO - No no, non è così. L'ha detto. Perché deve chiosare?!

AVV. D'APOTE - Signor Pubblico Ministero non ho chiesto a lei di rispondere. Il suo testimone è abbastanza adulto per poter dire: "E' questo", oppure "Avvocato non ha capito

nulla".

PRESIDENTE - Vi prego. In controesame le domande possono anche essere poste in questo modo. La domanda... E il teste è in grado di... ha compreso il senso della domanda?

TESTE ZALLOCCO - Se me la può ripetere Avvocato.

AVV. D'APOTE - Premesso che sono d'accordo con lei sul fatto che la causa dell'incidente è stata determinata dalla rottura dell'assile e che la causa remota sia determinata dalla mancata valutazione dello stato dell'assile... è così più o meno che lei mi voleva dire?

PRESIDENTE - Ce lo precisi se non è così ingegnere?

TESTE ZALLOCCO - Sì sì. La domanda posta così è incompleta perché la causa generale è fatta da tutta una serie e di concause in catena la seconda delle quali è, diciamo, senso temporale, la rottura meccanica di una parte di quel treno che a monte ha un sistema che non aveva facoltà, non aveva scelto di avere facoltà di verificare la qualità dei pezzi che entravano in Italia. A valle di questo le altre concause sono tutte correlate con la prima, e cioè che all'interno della valutazione di rischio di quelle merci pericolose, per come l'abbiamo scritta noi, non era stato pensato che per quelle merci specifiche valesse la pena di avere non solo una tracciabilità in sito, in loco alla Jungenthal o da un'altra parte, ma come per tanta altra roba la tracciabilità dei materiali con i quali era venuto.

Faccio l'esempio: negli apparecchi a pressione, che è un elemento di rischio conclamato, la documentazione sulla tipologia del materiale, tutti i collaudi effettuati, è una documentazione viaggiante. Viaggiante vuole dire, a parte si parla anche di roba ferma, ma quando la spostano le carte che c'erano e le manutenzioni effettuate sono lì. Per questo è tutto concatenato in questo senso.

AVV. D'APOTE - Quindi, visto che noi poi dobbiamo cercare di identificare delle responsabilità concrete, questo era il dubbio che mi ero posto quattro o cinque anni fa, lei in questo momento quindi mi identifica una responsabilità concreta nel fatto che non ci fosse una concreta tracciabilità? Ha detto questo?

TESTE ZALLOCCO - Una visibilità, una richiesta della documentazione. La tracciabilità è una cosa diversa. Cioè la tracciabilità vuole dire l'impossibilità di andare a verificare la documentazione. Questa io non l'ho trattata e non lo so. Quello di cui sono certo, e che abbiamo trasposto nella nostra relazione, è che non c'era stata la volontà di richiedere per ogni assile che transitava in Italia la documentazione ad essa collegata che attestasse la vita collegata di quell'assile in un regime, come quello ferroviario, in cui il concetto di vita residua di una struttura non esiste. In alcune strutture meccaniche il concetto di vita residua è fondamentale perché più invecchia e più i controlli

cambiano come se fosse un essere umano. Lì non c'è. A maggior ragione per trasporto delle merci pericolose la mancata richiesta, seppure ci fosse stata e seppure come pare evidenziato da altre perizie, che i controlli erano stati fatti male e tra l'altro inesistente, perché in senso documentale... ma dico cose che sono parti di altre relazioni, erano fatte con una strumentazione che in senso formale voleva dire nulla, questa evidenza era nelle carte e bastava chiedere apparentemente, per quello che riguarda l'apparecchio degli ultrasuoni le carte, e veniva evidenziato che quel controllo non era stato effettuato in senso formale. Di conseguenza avrebbe richiesto la rieffettuazione della... E' questo il motivo.

AVV. D'APOTE - Ho capito perfettamente. Quindi a sua avviso doveva, l'impresa italiana, verificare tutto l'iter manutentivo di quel carro, e in particolare di quell'assile, non soltanto dal punto di vista cartaceo il controllo è stato fatto ed è stato positivo, ma come è stato fatto, da chi, con quali costi, con quali mezzi eccetera, eccetera. Sto cercando di esplicitare quello che ha detto lei.

TESTE ZALLOCCO - Ma è la regola industriale in tutta l'industria di una certa rilevanza. La tracciabilità, la visibilità vuole dire tutti gli allegati e la regolarità formale della documentazione. Non esistono collaudi che

non richiedono... i collaudi più risibili, qui siamo a Lucca, l'ospedale di Lucca per il quale io sono nel consiglio di alta vigilanza, per fare i collaudi richiede di sapere se l'apparecchio è tarato correttamente, quando è stato tarato, se chi fa il collaudo è qualificato per farlo e a carte... lei dice carte, giustamente capisco, è carta cantante, canta e molto! Ma se uno non la fa cantare non sa se ha davanti Charlie Parker o Beethoven insomma, o un muto che è peggio in questo caso.

AVV. D'APOTE - Perfetto. Ho capito perfettamente il suo punto di vista. Sempre nell'ambito di questo punto di vista lei sa, lei naturalmente conosce la questione dell'interoperabilità, sa che esiste un concetto di interoperabilità?

TESTE ZALLOCCO - So che esiste.

AVV. D'APOTE - Sa che esiste un concetto di affidamento reciproco tra imprese ferroviarie per scambiarsi alla frontiera i rotabili? Lo sa?

TESTE ZALLOCCO - Sì.

AVV. D'APOTE - Bene. Lei sa quante frontiere abbiamo noi? Credo... Slovenia, Austria, Svizzera, Francia... Quattro o cinque. Lei ha idea di quanti rotabili, non so parlando di carri che trasportano gpl, di quanti rotabili entrano in Italia da queste quattro o cinque frontiere, non sono sicuro che siano cinque, tutti i giorni? Circa!

TESTE ZALLOCCO - No.

AVV. D'APOTE - Non ne ha un'idea. Bene. Lei sa quale è il sistema normato per verificare che il carro che entra non sia, scusate il termine, ma tanto per essere... una ciofecca? Cioè esiste un sistema normato, facile, semplice... Perché non è che possiamo fermare i tre, quattro, cinquecento...

Pubblico Ministero - Dott. Giannino

P.M. GIANNINO - C'è opposizione. Quale è la domanda?

PRESIDENTE - Quale è la domanda Avvocato?

AVV. D'APOTE - L'ho già fatto.

PRESIDENTE - Se sa quale è...

AVV. D'APOTE - Se sa quale è il sistema normato attraverso il quale si verifica se il carro può entrare o no.

P.M. GIANNINO - C'è opposizione. Il nostro treno viaggiava esclusivamente in Italia.

P.M. AMODEO - In regime di cabotaggio Presidente.

AVV. D'APOTE - Non sto parlando del nostro carro.

Presidente

PRESIDENTE - Non era questo il punto, mi pare di capire. Facciamo rispondere al teste.

TESTE ZALLOCCO - Le precedenti codifiche dei carri, però è una materia sulla quale rischio di dire cose sulle quali... queste non sono competenti. Ma le codifiche dei carri

tipo RIV o altri tipi di codifiche che come elementi accessori attestano la conformità del carro, è una tipologia di conformazione che ha un senso. Quello che è successo in questo caso, per quello che consta le informazioni che abbiamo, è una cosa differente. Cioè il sistema... che il sistema tecnico di interoperabilità, la (ESTI) in questo momento permetta il transito di materiale di un tipo o di un altro, e crei dei problemi di incongruenza nel traffico e la Svizzera nel caso specifico è l'esempio, perché ha tentato, ha sanato una situazione a fronte di una valutazione di rischio sua nonostante che poi dalla Svizzera transitassero... la Svizzera è il punto di passaggio di tutta la parte dei prodotti petrolchimici dal nord e dalla Russia verso il nostro paese. Quello che voglio dire è che per lo specifico... Io sono un ufficiale di Polizia Giudiziaria, mi occupo nello specifico del rapporto, del nesso di causa tra l'evento successo, la strage di Viareggio, e quella che era tutta la catena di eventi che sono specifici. Nello specifico quelli erano carri che erano stati noleggiati, utilizzati, non in maniera transitoria e al di là dell'incongruenza che certo ci può essere, che era quella... quella che abbiamo evidenziato noi, che dal punto di vista generale la richiesta della documentazione per quei carri e in particolare per quel carro dove l'assile si è rotto, non creava nessun problema di

interoperabilità, aveva dal punto di vista dei costi, a mio parere, tranne il costo della Jungenthal di fare un collaudo fatto per bene, ma questi sono altri argomenti, aveva dei costi risibili. Quindi non c'entra niente con il discorso dell'interoperabilità. L'interoperabilità è l'ennesimo elemento di allarme che poi si dovrà porre qualcun altro in termini di incongruenze generali, ma il nostro sistema era sano! Il nostro sistema, all'interno, per quello che mi dicono i colleghi, soprattutto per i carri di proprietà nostra, nel periodo passato, richiedeva una verifica documentale che non veniva fatta sui carri che provenivano dall'estero, mentre è stata fatta per i carri che sono stati utilizzati per il trasporto da Trecate. Questo è l'elemento per cui... e ho capito quello che dice lei sull'ESTI.

PRESIDENTE - Avvocato.

Responsabile Civile - Avvocato D'Apote

AVV. D'APOTE - Lei conosce i pittogrammi?

TESTE ZALLOCCO - Sì.

AVV. D'APOTE - I pittogrammi, lo spieghi al Tribunale perché sennò...

PRESIDENTE - Dove vogliamo andare a parare?

AVV. D'APOTE - Vogliamo andare a parare, così spiego la domanda, così è molto più semplice e poi magari... è inutile la risposta. In tutti i carri, in tutti,

d'Europa, c'è un pittogramma, cioè c'è una scritta, e dalla scritta risulta quando ha fatto l'ultimo collaudo, quando... Questa è la base della transitabilità, altrimenti, se si segue una regola diversa, si fermano i treni, poi si cominciano a fare le analisi...

PRESIDENTE - Va bene. Ha chiarito. La domanda quindi per il teste?

TESTE ZALLOCCO - Sì. Allora, sa cosa sono i pittogrammi . Sì. Sa che dai pittogrammi risulta lo stato di manutenzione del mezzo? Del mezzo, del rotabile, del locomotore, del carro, della carrozza? Lo sa?

TESTE ZALLOCCO - Sì.

AVV. D'APOTE - Bene. Allora, in definitiva e per concludere la domanda che le ho fatto e la sua risposta sul punto è: i pittogrammi non bastano, ci vuole una storia; si deve verificare nel trasporto di merci pericolose molto più approfonditamente la storia delle precedenti manutenzioni che ha subito il carro attraverso un cartaceo che sia non soltanto timbro "sì, ho fatto la manutenzione", ma un cartaceo preciso che indichi tutti i passaggi delle manutenzioni precedenti. E' questo?

TESTE ZALLOCCO - Sì. Ma è presente tra l'altro. E' una verifica, non è un'azione. La documentazione è presente, bastava richiederla. E nel caso specifico, perché io non faccio una battaglia contro i mulini a vento, sono un ufficiale di Polizia Giudiziaria, nel caso specifico,

all'interno di quella documentazione c'era un documento che chiaramente evidenziava, forse anche solo in senso formale, la totale invalidità del collaudo effettuato.

AVV. D'APOTE - Quale..

TESTE ZALLOCCO - Era il documento della taratura, per quello che ci riguarda, della taratura dell'apparecchio General Eletttric da noi sequestrato quando siamo stati in...

AVV. D'APOTE - Ecco. Allora siamo venuti al punto, perché secondo lei Trenitalia, R.F.I., FS, FS Logistica o chi vuole avrebbe dovuto, al momento dell'utilizzo del treno, del carro, chiedere non solo se era stata fatta la verifica sull'assile, è qui che voglio arrivare, è qui che voglio la risposta, ma chiedere se quella verifica era stata fatta con apparecchi tarati, omologati da persone qualificate e così via.

TESTE ZALLOCCO - E certo.

AVV. D'APOTE - Non era sufficiente, dal suo punto di vista, che venisse certificato con un timbro: "Sì, l'analisi è stata fatta, sì è stata fatta da un'officina specializzata e autorizzata". Punto. Non era sufficiente.

TESTE ZALLOCCO - Questo è quello che non ho scritto solo io, l'hanno scritto i colleghi, ma è l'ingegneria corrente. In situazioni di ingegneria che prevedono rischi elevati la conformazione di un documento relativo alla vita dell'apparecchio con all'interno questo documento.

AVV. D'APOTE - Ho capito.

TESTE ZALLOCCO - Qui è dirimente, mi perdoni, non è un elemento formale.

AVV. D'APOTE - Ho capito. Sono soddisfatto.

TESTE ZALLOCCO - Okay.

AVV. D'APOTE - Avevo... la mia precedente domanda aveva il senso anche di indicare le controindicazioni, e su quello avevo chiesto un suo parere, a livello di circolazione globale in tutta Europa e di economia globale dell'Europa perché la sua giustificata, dal suo punto di vista, per l'amor di Dio, ufficiale di una A.S.L., richiesta di analisi micrometrica del passato, comporta tempi che sono forse incompatibili con la circolazione dei beni e delle merci.

P.M. AMODEO - Siamo già in discussione Presidente?

AVV. D'APOTE - La domanda è: di fronte a questa obiezione cosa mi dice?

P.M. AMODEO - Mi oppongo.

PRESIDENTE - Faccia la domanda.

AVV. D'APOTE - Come concilia questa sua concezione dell'esame della precedente manutenzione del carro o del singolo pezzo con l'esigenza della, e con i tempi necessari per una cosa del genere, con l'esigenza della circolazione, delle persone, delle merci, dell'economia, in tutta Europa o forse in tutto il mondo?

PRESIDENTE - La domanda è inammissibile in questi termini.

AVV. D'APOTE - Perfetto. Tanto sul punto che mi interessava aveva già risposto. Parliamo del detettore di svio. Vorrei, se possibile, separare la questione Spagna. La domanda è: le risulta o non le risulta che la Spagna abbia un sistema di infrastruttura incompatibile con il resto dell'infrastruttura europea?

TESTE ZALLOCCO - Certo. Incompatibile...? Forse c'è altri scartamenti ridotti, dovremmo chiederlo all'ingegnere Toni che sono uguali a quelli spagnoli, ma incompatibile sicuramente con il nostro scartamento.

AVV. D'APOTE - Quindi è incompatibile con lo scartamento della Francia, della Germania, dell'Italia, del Centro Europa. Siamo d'accordo su questo?

TESTE ZALLOCCO - Questo non ne sono sicuro, avete qua tantissima gente delle ferrovie, non so se ci sono ferrovie ancora in Italia a scartamento ridotto. Ma è... è assolutamente ininfluyente.

AVV. D'APOTE - Diciamo allora meglio che non sono quelle altre eventuali a scartamento ridotto, non so se ci sia uno scartamento ridotto in Romania, non lo so neanche io...

TESTE ZALLOCCO - La...

PRESIDENTE - Aspetti la domanda.

AVV. D'APOTE - Diciamo che comunque è incompatibile con le maggiori reti europee? Cioè per maggiori reti europee dico un qualcosa che ha un senso perché ha un fondamento normativo di cui parliamo tra un attimo. Cioè lo

scartamento della Spagna è diverso dallo scartamento delle maggiori reti europee?

TESTE ZALLOCCO - Delle maggiori, sì. Certo.

AVV. D'APOTE - Va bene. Senta, a proposito di maggiori reti europee, poi dopo torno sul detettore di svio, lei sa che esiste un elemento normativo, cioè una norma, che impone alla rete ferroviaria italiana, cioè alle ferrovie italiane, di adeguarsi, vorrei usare la parola esatta, alle condizioni di sicurezza e di esercizio delle maggiori reti europee?

TESTE ZALLOCCO - Mi pare di averla vista. Certo.

AVV. D'APOTE - Forse l'ha anche... Forse l'ha anche citata.

TESTE ZALLOCCO - Forse anche negli allegati, sì.

AVV. D'APOTE - Forse l'ha anche citata. Cercavo le parole esatte, perché poi rilevano a altri fini. Ricorda che la terminologia sia questa: mantenere adeguati livelli e standard di sicurezza allineati e comparabili a quello delle principali reti europee anche con riferimento ai nuovi sistemi di sicurezza sulle linee e sugli impianti.

TESTE ZALLOCCO - Certo sì.

AVV. D'APOTE - Le risulta che... Allora, le principali reti europee quali sono tradizionalmente?

TESTE ZALLOCCO - Ma ora... le principali...

P.M. AMODEO - C'è opposizione. In base a che cosa? Alla lunghezza chilometrica, al rapporto tonnellaggio,

chilometro per merci trasportate, al numero di passeggeri? In base a che cosa Presidente?

AVV. D'APOTE - Va bene. Ma posso anche rinunciare alla domanda. Nel campo ferroviario, nel campo dell' *Union Internationale des Chemins de fer*, dell'Era, le principali sono le principali, cioè quelle del centro Europa e la nostra. Comunque, va beh, lasciamo perdere. Le risulta che taluna delle principali reti ferroviarie europee non ci pensi neanche a ad adottare il detettore di svio?

TESTE ZALLOCCO - Mi pare l'Austria abbia fatto un documento che noi abbiamo allegato in cui esprime in maniera abbastanza trasparente una contrarietà al momento in cui l'ha presentato del documento sull'applicazione del detettore di svio. Certo.

AVV. D'APOTE - L'Austria ha dimostrato contrarietà esplicita. Anche l'ERA credo, l'Agenzia Europea.

TESTE ZALLOCCO - No, l'ERA è un altro argomento. Qui si parla degli stati membri e la facoltà di... Mi perdoni, una cosa: la facoltà degli stati membri dell'approccio sulla sicurezza in generale è una facoltà che è resa libera dai criteri e dalla ratio della norma del 391 che è la norma europea. Però questa norma dice esplicitamente, questo è il contesto in cui operiamo, che agli stati non è... lo stato non è obbligato ad allinearsi al basso rispetto alle normative presenti. Quindi non c'è una sorta di...

AVV. D'APOTE - Chi lo dice questo?

TESTE ZALLOCCO - Lo dice la 391 del...

AVV. D'APOTE - Certo. Ma stiamo parlando... Scusi, stiamo parlando dell'ERA, dell'agenzia di sicurezza...

P.M. GIANNINO - Però la domanda... lo faccia rispondere, perché non si interrompe la risposta. Sta rispondendo alla domanda.

AVV. D'APOTE - Signor Pubblico Ministero se vogliamo richiamare i criteri della domanda e della risposta cambiamo il sistema di fare il processo. Perché se vogliamo applicare il 499, a cominciare dal primo comma, allora si fanno delle domande, il teste risponde sì o no e non fa tante chiacchiere, e si va avanti così. Abbiamo deciso una maggiore elasticità per capire tutti.

PRESIDENTE - Avvocato, sì, però...

AVV. D'APOTE - La domanda... Scusi è completo...

PRESIDENTE - No, Avvocato, mi perdoni, ora... Ringrazio per averci ricordato il 499 e ovviamente l'elasticità è evidente che la stiamo concedendo un po' a tutte le parti processuali, perché la materia è complessa e quindi in qualche caso si va anche oltre le strette rigide norme del codice. Dopodiché... Il teste aveva risposto e anche le vostre interruzioni del Pubblico Ministero e dei difensori non vanno bene. Quindi allora riprendiamo da capo...

AVV. D'APOTE - Posso aggiungere una parola sull'interruzione

del teste, una sola, poi dopo il Tribunale...

PRESIDENTE - Prego.

AVV. D'APOTE - Rivendico il diritto di interrompere il teste quando risponde non alla mia domanda ma...

PRESIDENTE - Ma va oltre. Siamo d'accordo. Per questo dicevo che ha già risposto. Spetta al Presidente ma le diamo la possibilità almeno di interloquire col Tribunale anche al Pubblico Ministero se il teste va oltre. Può interrompere, mi ha già risposto o non mi interessa la risposta e se il Presidente ritiene fa integrare la risposta. Possiamo andare avanti.

AVV. D'APOTE - Torniamo al dispositivo detettore di svio. Abbiamo scoperto che l'ERA non è d'accordo, poi sull'ERA approfondiamo, l'Austria è contraria, la Francia, la Germania, l'Inghilterra e l'Italia non l'hanno adottato. Siamo d'accordo sì o no?

TESTE ZALLOCCO - Sì.

AVV. D'APOTE - Parliamo dell'ERA. Lei ha fatto riferimento allo studio dell'ERA del 2009. Sa che ne sono stati fatti molti altri e in particolare uno importante nel 2012?

TESTE ZALLOCCO - Direi di no, ma perché non è mia attitudine quella poi di andare a verificare cosa succede dopo l'evento.

AVV. D'APOTE - Bene. Però in questo caso è rilevante quello che succede dopo l'evento per verificare l'importanza di quello che si doveva fare e non si è fatto ma poi...

PRESIDENTE - Va bene. La domanda.

AVV. D'APOTE - Allora, quindi non conosce le evoluzioni ERA sul concetto di detettore di svio 2011 - 2012 in particolare 2014 l'altro giorno...

TESTE ZALLOCCO - Conosco l'evoluzione del RID che è ben altro. L'evoluzione del RID delle richieste di applicazione del RID.

AVV. D'APOTE - Del RID le so, ma io le sto parlando dell'ERA, cioè dell'agenzia della sicurezza europea.

TESTE ZALLOCCO - Sì.

AVV. D'APOTE - Sa che l'ERA ha dato uno studio a una delle più importanti agenzie mondiali di ricerca dei pro e dei contro, cioè la (Nosche Veritas) che in dato le sue conclusioni su cui l'ERA si è basata nelle sue decisioni? Lo sa o no?

TESTE ZALLOCCO - Non lo so. Conosco la (Nosche Veritas), c'ho anche lavorato, è un ente di verifica di processi, fa anche altre attività ma comunque la conosco nel dettaglio, ci ho lavorato in Olanda diverse volte.

AVV. D'APOTE - Bene. Sa che al di là delle questioni costi, non costi, vite umane, non vite umane di cui si è occupato lei nella prima parte di questo... l'ERA sconsiglia caldamente l'utilizzo del dispositivo antisvio? Se vuole le dico anche perché, ma penso che lei lo sappia.

TESTE ZALLOCCO - Sta parlando della...

AVV. D'APOTE - Dell'ERA e non del RID e del dispositivo, del
detettore di svio.

TESTE ZALLOCCO - Mi perdoni Avvocato, sta parlando della nota
dell'ERA, quella che è allegata agli atti o quella del
2012 che non conosco?

AVV. D'APOTE - Io sto parlando dell'atteggiamento globale
dell'ERA e le sto dicendo, pensavo lo sapesse, che
rispetto a questo tema è, quello che dal punto di vista
di quello che ha detto lei stamattina, è peggiorato. Cioè
nel senso che l'ERA non fa una questione di costi, fa una
questione di pericolosità del detettore di svio!

PRESIDENTE - La domanda quindi era questa: lei è a conoscenza
di questi aspetti?

TESTE ZALLOCCO - No, non sono a conoscenza. Però, perdonatemi,
non riesco a comprendere il senso della domanda in quanto
di nuovo, come abbiamo già detto stamattina, mi pare che
ci sia un contrasto tra l'informazione che noi abbiamo e
che non ho mai citato, quali quelli delle richieste
ripetute dell'inserimento di un dispositivo - io non sono
innamorato del detettore di svio - all'interno del RID e
di nuovo la posizione dell'ERA che, tra l'altro, in
termini generali, dice qualcosa come in alcune... io ho
lavorato per alcuni progetti in comunità europea, dice
qualcosa anche... dovremmo pensare a qualcosa sulle
composizioni degli enti, perché mentre il RID...

PRESIDENTE - Va bene. Ora stiamo andando... Va bene.

AVV. D'APOTE - Qui stiamo parlando di posizioni di garanzia, di obblighi, di direttive a un certo comportamento, l'ERA è l'agenzia europea quindi il fatto che la composizione dell'ERA credo che sia poco rilevante. Poi per l'amor di Dio, è tutto interessante. Sa che dei cosiddetti dispositivi, detettori di svio, noi abbiamo parlato sempre di quello della Svizzera, no? Esiste teoricamente un altro dispositivo su cui l'ERA ha detto "perché no", ma non ancora portato a termine nelle sue specificazioni, nella sua realizzazione. Lo sa questo?

TESTE ZALLOCCO - No.

P.M. AMODEO - Se precisa la domanda Presidente.

AVV. D'APOTE - Sì, adesso la preciso.

PRESIDENTE - Prego.

AVV. D'APOTE - Si tratterebbe di un dispositivo che non comporta e non porta in frenatura automatica, questo lo dice effettivamente nel 2012, quindi dopo la sua relazione e quindi ha il diritto di non saperlo, non la frenatura automatica ma un allarme al macchinista, lo si dice nel 2012, che lo mette in condizioni di decidere se frenare o no. Lo sa questo?

TESTE ZALLOCCO - Allora, la filosofia e il vantaggio dei detettori di svio di origine elettrica...

PRESIDENTE - Ingegnere prima risponda se lo sa o no.

TESTE ZALLOCCO - Sì. Lo so perché parte... non parte dal 2012, la risposta la motivo giustamente.

PRESIDENTE - Quindi è sì o no?

TESTE ZALLOCCO - Sì.

PRESIDENTE - Perfetto.

TESTE ZALLOCCO - So nel senso che la filosofia dei dispositivi detettore di svio elettrici è presente, vuota, all'interno, come ho già descritto stamattina, già nella prima bozza della fish della UIC 541. E' evidente che l'efficacia e soprattutto la mitigazione, l'eliminazione di alcuni rischi accessori quali quello della frenata inappropriata d'emergenza, con il detettore elettrico è chiara, perché il detettore elettrico invece di mandare in frenatura accende una lampadina all'interno della cabina del personale di condotta e permette di discernere che cosa fare e cosa non fare. Però questa è una mitigazione ulteriore, mentre la situazione nel momento del disastro di Viareggio, la presenza del detettore, ancorché poteva essere scelto o non scelto, era la misura di mitigazione massima del rischio, ivi compreso il rischio della frenata di emergenza che di nuovo era considerata tutti i giorni come un elemento di sicurezza. E' chiaro che c'ha degli elementi accessori di rischio, è chiaro che il treno elettrico, tra virgolette, sarebbe stato meno rischioso per questi motivi. Ma se non c'era i soldi, tra virgolette, per montare un detettore di svio, e noi non diciamo che andava montato quello, figuriamoci se attrezzare elettricamente con le tecnologie del 2009,

non quelle di ora che costano meno per tutta una serie di problemi di alimentazione, mi sembra...

AVV. SCALISE - (Inc.).

PRESIDENTE - Finché l'Avvocato d'Apote non fermava la risposta io lasciavo...

AVV. D'APOTE - Non la fermo perché sono anche curioso Presidente.

P.M. GIANNINO - E' vero che giocano tutti in squadra, però, voglio dire, gli altri Avvocati come correttamente prendiamo gli ammonimenti e stiamo zitti noi, chiederemmo che gli altri Avvocati che non c'entrano proprio nulla con le domande dell'Avvocato D'Apote stiano proprio zitti.

AVV. SCALISE - Non le consento di rivolgersi a me con questi termini e con correttezza.

PRESIDENTE - Avvocato Scalise, non mi pare proprio il caso. Direi...

AVV. D'APOTE - Ero curioso di sapere dove voleva andare a parare il teste. Comunque insomma prendo atto che la decisione...

Pubblico Ministero - Dottor Amodeo

P.M. AMODEO - Non si può dire "dove voleva andare a parare il teste"... Si concede di tutto in quest'aula, mi perdoni...

PRESIDENTE - Pubblico Ministero questo no, non glielo consento

davvero. Pubblico Ministero ma davvero avete voglia di portare... di trascinare un processo così serio su un livello così basso? Vi prego! Per favore!

Responsabile Civile - Avvocato D'Apote

AVV. D'APOTE - Quindi prendo atto che il teste ritiene più fondata una tesi, che peraltro è stata negata da quasi tutta l'Europa...

Parte Civile - Avvocato Dalle Lucche

AVV. P.C. DALLE LUCHE - C'è opposizione, queste sono mere considerazioni dell'Avvocato d'Apote. Ha risposto il teste, abbiamo...

PRESIDENTE - È una premessa alla domanda. In controesame è consentita.

AVV. P.C. DALLE LUCHE - Non mi sembra una premessa alla domanda. Sta riassumendo...

PRESIDENTE - E' respinta l'opposizione, è ammessa la domanda.

Responsabile Civile - Avvocato D'Apote

AVV. D'APOTE - Quindi il teste mi conferma che conosce l'ipotesi dell'installazione di un dispositivo detettore di svio che consista nel mero avvertimento al macchinista? Primo. E secondo, così concentriamo le domande, ritiene essendo un testimone tecnico, che questa seconda soluzione, ancorché più gradita agli organi di

sicurezza europei sia invece la peggiore? Queste sono le due domande in una: primo la conosce, secondo ritiene che sia una soluzione peggiore?

TESTE ZALLOCCO - Sì, la conosco, e sulla considerazione se sia migliore o peggiore ci sono delle complicazioni che non fanno parte... qualcuno ha detto di ingegnere ferroviaria, la trasposizione di un segnale in cabina se la vogliamo vedere nell'ottica dell'ingegnere ferroviaria attuale pone dei problemi aggiuntivi che è quello della capacità della detenzione del personale di condotta del segnale che le arriva, della modalità di mandare il segnale che è una complicazione ulteriore e quindi va fatta una valutazione di carattere generale che porterebbe me a una risposta incompleta e quindi mi sembra ingiusto anche verso l'Avvocato.

AVV. D'APOTE - Va bene. Ipotesi sul perché sia stato ritenuto più adatto e meno pericoloso questo sistema il teste ce l'ha?

PRESIDENTE - Avvocato è un apprezzamento dell'apprezzamento su una valutazione di un giudizio. Siamo un po' oltre.

AVV. D'APOTE - Mi ha stupito l'accento fatto, è proprio altro tema, al fatto che a Trecate, cioè dove i carri venivano riempiti di gpl nello stabilimento della Sarpom, ci fossero degli uomini di logistica che svolgevano questa operazione, cioè movimentavano...

PRESIDENTE - La domanda Avvocato.

AVV. D'APOTE - La domanda è: non ho ben capito, visto che c'è stato un accenno preciso a questo, dove il testimone vedeva o una criticità in questo o il sintomo della necessità di un ulteriore intervento di tipo, che so, manutentivo o cose del genere. Volevo capire quello che ho sentito questa mattina e non ho ben inteso.

TESTE ZALLOCCO - Mi scuso se non sono stato chiaro stamattina, a me mi pare che...

AVV. D'APOTE - No, ma probabilmente non ho capito io.

TESTE ZALLOCCO - No, mi scuso in anticipo, ma mi pare che la risposta di stamattina era a una domanda secca che diceva: se FS Logistica aveva nel suo personale, personale di condotta. La risposta è stata sì, senza nessun'altra considerazione. Quindi forse ho mescolato io, ma non ho detto mai che su Trecate io ho qualsiasi evidenza di attività da parte del personale di FS Logistica. Può darsi che... se l'ho detto ho sbagliato, ma non mi pare di averlo detto.

AVV. D'APOTE - Perché a me era sembrato, ma probabilmente ho sbagliato, di cogliere in questo suo accenno al fatto che personale di Logistica movimentata i carri a Trecate, alla Sarpom, un qualcosa del tipo: visto che li movimentavano potevano anche coglierne i difetti.

PRESIDENTE - Non ci è sembrato...

AVV. D'APOTE - Non è sembrato. No, perché invece nello scritto... ah, per quello che forse io ho collegato lo

scritto all'orale, nello scritto un accenno del genere c'è. Quindi lei non considera questo un elemento... cioè il fatto che il personale di Logistica movimentasse i carri a Trecate, un elemento da cui desumere una possibile responsabilità di Logistica per omissio controllo al carro? E' questa la domanda, sì o no?

TESTE ZALLOCCO - Allora, se la domanda è: no rispetto allo specifico di Trecate, nello specifico della relazione da noi redatta c'è un riferimento meramente al fatto che essendo FS Logistica, per quanto riguarda gli atti da noi reperiti, in un momento storico del vita di quel convoglio in grado di avere per le mani e sta gestendo i carri, aveva dal punto di vista meramente temporale la possibilità di una valutazione, anche lì andava definito, è all'interno di tutte le altre valutazioni rischi e non è detto che quel personale specifico dovesse essere quello o altro, ma per FS Logistica dal punto di vista anche solo meramente formale aveva un tempo nel quale era in possesso del materiale rotabile e come tale in quel tempo potrebbe avere anche effettuato verifiche sulla qualità del materiale stesso. Il riferimento a Trecate non c'era né nella relazione ma probabilmente nemmeno stamani.

AVV. D'APOTE - Allora avevo capito bene. Allora avevo capito bene. Il senso l'avevo capito bene. Logistica più meno aveva a disposizione i carri e quindi ci poteva dare

un'occhiata un po' più approfondita. E' questo?

TESTE ZALLOCCO - Non solo. All'interno di alcune specifiche, ora di nuovo si va su specifiche tecniche, ci sono delle specifiche tecniche di controllo del materiale rotabile preventivo alla composizione che non mi ricordo dove sono. Sono... potreste approfondire anche con l'ingegnere Toni, che parlano specificatamente di alcune tipologie di controllo visivo.

AVV. D'APOTE - Certo certo.

TESTE ZALLOCCO - Il riferimento poi, allargare o non allargare, nello specifico, quelle specifiche tecniche di controllo visivo è un elemento sulla base della quale noi abbiamo posto il dubbio se potessero fare verifiche di quel tipo.

AVV. D'APOTE - Sì sì, ho capito. Quindi lei parla in realtà di qualcosa di cui abbiamo parlato con il teste che l'ha preceduto e le cui relazioni peraltro lei ha letto perché sono completa...

PRESIDENTE - Avvocato, i commenti alle risposte evitiamoli.

AVV. D'APOTE - Sì, e cioè il teste Laurino. Quindi lei sa che esiste una verifica prima che il convoglio si muova.

TESTE ZALLOCCO - Certo.

AVV. D'APOTE - Lei sa che nella specie è stata fatta, lei sa che è stata fatta, o almeno che è stato valutato da un ufficiale di Polizia Giudiziaria in squadra con lei, è stata valutata quella verifica come fatta bene ed è stato

anche detto che il verificatore non era in grado di verificare se l'asse era difettoso, non poteva cogliere la difettosità dell'asse. Questo lo sa?

TESTE ZALLOCCO - Con quella specifica tecnica di verifica sì. Cioè...

AVV. D'APOTE - E quella specifica tecnica di verifica è quella normata, prevista dalla norma da sempre, è quella che prevede la verifica di tutti i componenti? Cioè naturalmente non prevede, questo lo sappiamo, una nuova spettrografia dell'asse. Quindi la sua risposta è: con quelle specifiche effettivamente non si poteva vedere?

TESTE ZALLOCCO - No, questo non l'ho detto, non...

AVV. D'APOTE - Mi sembrava che avesse detto questo.

TESTE ZALLOCCO - No no. Ho detto che con quella specifica del controllo visivo... non so, noi abbiamo scritto che c'era la possibilità di un controllo. Nella realtà, nel dettaglio, l'hanno trattata meglio Angelo Laurino e gli altri, ma è evidente che se il carro che arrivava aveva una balestra che era rotta e che era di traverso e gli andava in mezzo alle gambe a quello che faceva il controllo, voglio dire anche quello era un elemento di rischio al pari dell'assile e era visibile. L'essere occulto o meno di questo difetto a una verifica fatta dagli operatori di FS Logistica è un elemento che (inc.) la modalità della specifica. Noi non abbiamo scritto questo, abbiamo scritto che comunque all'interno di tutta

la catena dei controlli possibile qualcuno che c'aveva in mano da cima in poi, in cascata, quell'assile montato, o che non fosse montato a (inc.) montato, c'era, e questo è anche scritto dalle relazioni della C.T.U..

PRESIDENTE - Quello ce lo diranno i consulenti.

AVV. D'APOTE - Infatti. Senta a proposito del... devo tornare un attimo sul detettore di svio perché le ho chiesto molte cose ma non le ho chiesto la rilevanza. Cioè i carri di cui parliamo, come sappiamo tutti ma me lo dica, erano carri italiani, francesi, tedeschi, spagnoli?

TESTE ZALLOCCO - No, non erano carri italiani.

AVV. D'APOTE - Le risulta che in Italia ci siano carri italiani idonei al trasporto di quel materiale?

TESTE ZALLOCCO - Non lo so.

AVV. D'APOTE - Lei ha scritto...

TESTE ZALLOCCO - La risposta precisa.

AVV. D'APOTE - Pare di no.

TESTE ZALLOCCO - Direi di no. Ma ecco... però...

AVV. D'APOTE - Bene.

TESTE ZALLOCCO - Se vuole una risposta secca.

AVV. D'APOTE - Quindi, tornando ancora sul detettore di svio, visto che ha creato un po' di interesse: se l'Italia anarchicamente avesse deciso di adottare il detettore di svio sui propri carri i carri di cui parliamo o comunque carri idonei al trasporto di gpl, avrebbero... sarebbero stati implementati con il detettore di svio?

Pubblico Ministero

P.M. AMODEO - Mi oppongo. E' una domanda ipotetica del terzo tipo!

AVV. D'APOTE - Non è ipotetica perché ha a che fare con la delibera...

P.M. AMODEO - (Inc.) delle sue valutazioni!

PRESIDENTE - Prendiamo atto dell'opposizione, ma è una valutazione, ne abbiamo chieste diverse... se è in grado di rispondere ingegnere?

AVV. D'APOTE - Posso chiarire Presidente? Più che altro per il Pubblico Ministero, perché non si tratta di una valutazione pura. Perché leggendo la deliberazione dell'ERA che contiene anche questa ipotesi la soluzione è scritta.

PRESIDENTE - Va beh.

P.M. AMODEO - La domanda la facciamo all'ERA presidente. Chiediamo derelato che sia chiamato come teste il presidente dell'ERA.

Presidente

PRESIDENTE - Ingegnere è in grado di dirci qualcosa?

TESTE ZALLOCCO - Sì, direi di sì.

PRESIDENTE - Prego.

TESTE ZALLOCCO - Non possiamo prendere una fetta ristretta della relazione dell'ERA anche se per certi versi dubbia

per alcuni punti. La relazione dell'ERA se ha un punto che è abbastanza coordinato è che non omette, come non fa del resto il RID, di dire: guarda che noi stiamo ragionando del detettore, ma nessuno ti obbliga a non metterlo, ma nessuno non ti obbliga anche a fare valutazioni suppletive rispetto al detettore.

Responsabile Civile - Avvocato D'Apote

AVV. D'APOTE - No, allora la domanda non è stata capita.

PRESIDENTE - Era un'altra.

AVV. D'APOTE - Non è questa, la domanda è un'altra. La faccio più diretta.

PRESIDENTE - Sì.

AVV. D'APOTE - Può un paese, una avete ferroviaria, montare il detettore di svio sul rotabile di un'altra rete? Domanda numero 1. Domanda numero...

PRESIDENTE - Facciamo rispondere.

AVV. D'APOTE - Gliel faccio insieme perché così la risposta può essere... E domanda numero 2: può un paese impedire l'accesso nella propria rete ipoteticamente dotata di detettore di svio, di un rotabile estero non dotato di detettore di svio? Qui non si tratta più di poteri...

PRESIDENTE - E' stato chiaro.

AVV. D'APOTE -... ma di obblighi che sono collegati con l'inserimento di un organismo internazionale.

TESTE ZALLOCCO - Signor Avvocato la domanda mi sembra non

pertinente nell'ottica dell'inchiesta che noi abbiamo fatto. In senso tecnico, perdonatemi, ho sbagliato nel termine.

PRESIDENTE - Ingegnere!

TESTE ZALLOCCO - No no, ma non voleva essere provocatoria, ho sbagliato proprio il termine. Non è precisa rispetto al contesto, nel senso che la scelta dei carri da utilizzare all'interno del nostro territorio, non quelli transitanti come abbiamo già detto, fa parte di un criterio di valutazione di rischio. L'Italia poteva in quel caso pretendere di prendere e di fare... di prendere i carri Svizzeri in affitto, invece che i carri austriaci, e farli transitare sul territorio... e usarli sul territorio nostro, fermo restando che...

AVV. D'APOTE - Scusi, ma a lei risulta che ci siano carri Svizzeri in affitto?

TESTE ZALLOCCO - No, io non lo so. Ma io vorrei capire se la (inc.) che è la ditta Svizzera che ce l'aveva...

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

TESTE ZALLOCCO - Sì. Però...

PRESIDENTE - Ingegnere mi perdoni, poi fa i chiarimenti, però rispondendo alle due domande in sequenza dell'Avvocato D'Apote mi pare di capire che non è possibile quindi...

TESTE ZALLOCCO - No, secondo me dal punto di vista tecnico chiedere in senso di mercato che i carri che loro utilizzavano per cinque anni venissero dotati con una

spesa che andava verificata... qui c'è dietro degli impegni dal punto di vista economici che sono correlati col rischio. Tecnicamente non c'era nessun impedimento. Le specifiche tecniche interoperabilità su quei carri specifici presi e utilizzati da FS Logistica e dopo dalla Divisione Cargo io non vedo... E' evidente che stiamo facendo discorsi teorici, ma in termini generali la possibilità c'era. La relazione dell'ERA non dice che non esiste la possibilità di implementare i carri con il detettore di Svio, dice che è una scelta che non è condivisa.

AVV. D'APOTE - Quindi insomma come potevamo fare? Da chi dovevamo andare?

PRESIDENTE - L'ha spiegato Avvocato. Ha già risposto.

AVV. D'APOTE - Va bene. Non esistono altre imprese Presidente e l'ingegnere lo sa. Non esistono altre imprese che abbiano il carro con il detettore di svio in Europa e forse nel mondo. Anche perché credo che questo poi è un problema solo (inc.)...

PRESIDENTE - Andiamo avanti Avvocato con le domande.

AVV. D'APOTE - Sì, andiamo avanti. A proposito del rischio volevo solo capire una cosa: capisco che tutta l'impostazione dell'ingegnere Zallocco sia sulla questione dell'analisi del rischio, il che non mi dice ancora, una volta analizzato il rischio, questo non l'ho proprio sentito, cosa si doveva fare. Voglio però capire

meglio quello che l'ingegnere Zallocco oggi ha detto, e ha scritto, cioè: l'analisi del rischio a cui si riferisce non è allora l'analisi connessa con il sistema di gestione della sicurezza del gestore dell'infrastruttura, della impresa ferroviaria o chi per essi, ma l'analisi del rischio che deve fare il datore di lavoro per il DVR, è così? Ho capito bene?

TESTE ZALLOCCO - No, entrambe. La valutazione dei rischi del datore di lavoro ai sensi del Decreto Legislativo del 81 e la tipologia di valutazione dei rischi che viene effettuata nelle ditte che adottano i sistemi integrati di gestione della sicurezza di cui parleranno successivamente, sono due valutazioni dei rischi che si intersecano, sono trasversali, comunicano, perché è evidente che fanno parte, ragionano, degli stessi argomenti, ma sono tra l'altro attuate in maniera diversa. Ad esempio del decreto 81 non esiste un regime di controllo e di non conformità. C'è una valutazione del rischio e poi all'interno del documento di valutazione del rischio, nelle relazioni annuali, c'è delle dinamiche diverse. Sono due documenti apparentemente diversi ma nel caso specifico, come su tante altre cose, governano sullo stesso obiettivo finale che era la mitigazione dei rischi presenti di pericoli presenti nella attività produttiva.

AVV. D'APOTE - Ho capito. E l'analisi del rischio serve per

individuare una soluzione possibile?

TESTE ZALLOCCO - La valutazione del rischio... Certo.

AVV. D'APOTE - E in questo caso che cosa si doveva fare? Perché è vero che è stata disposta una consulenza tecnica specifica sul punto, però la consulenza specifica sul punto ha poi concluso come sta concludendo lei, cioè non c'è stata una adeguata valutazione del rischio, d'accordo, ma la valutazione del rischio di per sé non determina... la mancata valutazione del rischio di per sé non determina un incidente! L'incidente è determinato da una omissione specifica...

PRESIDENTE - Quale è la domanda?

AVV. D'APOTE - Quale è l'omissione specifica addebitabile a un ferroviere italiano qualsiasi che lei ha individuato?

TESTE ZALLOCCO - No, mi perdoni, però voglio capire prima di rispondere... siccome l'analisi specifica di tutta la costruzione, le dinamiche e le contestazioni correlate dal 231 verranno fatte successivamente. Se mi permette io la rimanderei alla deposizione del dottor Landozzi.

AVV. D'APOTE - Va bene. Qualche altro punticino su cui c'è stato un accenno. Le barriere. Allora lei ha fatto annotazione specifica sulle barriere.

TESTE ZALLOCCO - Di quale... Non è una domanda polemica, scusate, a quali barriere si sta riferendo?

AVV. D'APOTE - Alle barriere rispetto alle quali lei ha fatto una specifica relazione, annotazione, rapporto,

chiamiamolo come vogliamo.

TESTE ZALLOCCO - Avvocato non era una domanda pedante, sono le barriere antirumore?

AVV. D'APOTE - Sì.

TESTE ZALLOCCO - Sì.

AVV. D'APOTE - Va beh, poi dopo vediamo tra un po' perché sono le uniche di cui si potrebbe parlare secondo me, ma lo vediamo tra un po' perché questa è una mia opinione e sentirò la sua. Allora le chiedo se è vero o non è vero che rispetto alla questione barriere antirumore, quelle che come lei ha detto poco fa avrebbero in parte limitato l'afflusso del gas, lei ha ritenuto responsabili soggetti potenzialmente responsabili, il Sindaco di Viareggio e il Presidente della Provincia di Lucca? E' vero o non è vero?

TESTE ZALLOCCO - Non è vero. Le spiego se mi permette...

AVV. D'APOTE - No, dopo spiega, perché è vero o non è vero... Allora, a norma del 499 comma quinto io vorrei depositare l'ultima pagina della relazione di Zallocco 19 Giugno 2010, in modo che lei possa verificare se ho detto una bugia o la dice il teste. Sulla prima parte. Poi dopo parliamo della seconda parte, perché o non perché. Io le ho chiesto se è vero o non è vero che rispetto alla omessa installazione a Viareggio delle barriere antirumore, ne abbiamo già parlato in precedenza, il Tribunale lo ricorderà, l'ispettore Zallocco rispetto a

questa omissione ha ritenuto soggetti potenzialmente responsabili, ovvero leggo, così forse si ricorda "a carico dei quali possa la Signoria Vostra valutare se si (inc.) le condotte omissive soprammenzionate ovverosia i detentori delle cariche di, il Sindaco di Viareggio e il Presidente della Provincia di Lucca". Se è vero o non è vero...

P.M. AMODEO - E' possibile esibirla innanzitutto al teste.

PRESIDENTE - Ne ha memoria?

TESTE ZALLOCCO - Posso rispondere?

PRESIDENTE - Certo, deve.

AVV. D'APOTE - Adesso dovrebbe rispondere, però scusi Presidente, se è vero o non è vero. Poi ne parliamo se io gli faccio un'altra domanda.

PRESIDENTE - Ha già risposto. Dopo lei ha letto, vediamo se ha memoria.

P.M. AMODEO - L'esibizione al teste Presidente.

TESTE ZALLOCCO - Le modalità... Capisco... Allora, faccio un preambolo: le modalità di redazione degli atti di Polizia Giudiziaria possono essere fatte in maniera diversa. L'impostazione data dal corpo di Polizia Giudiziaria per questa inchiesta è comune su tutte le relazioni. La relazione delle barriere antirumore è singolare perché la proposizione di valutare per l'Autorità Giudiziaria è difforme rispetto alle altre, perché le valutazioni dei reati contestati all'interno non sono presenti. Perché?

Perché nella realtà l'effettiva installazione, mancata installazione delle barriere antirumore è stata valutata da noi come causata da delle inerzie del sistema tra cui alcuni ritardi del comune e della Provincia perché la normativa regionale delegava la Provincia sulla vigilanza, sui tempi di attuazione dei piani acustici ambientali dell'area. Se vuole spiego un attimo il dettaglio signor Giudice.

PRESIDENTE - No no.

TESTE ZALLOCCO - Sulla storia di questa... Però detto questo noi non abbiamo contestato violazioni di dettaglio e abbiamo detto che su questa materia, soprattutto perché la connessione, il nesso di causa tra la barriera antirumore aveva un rumore se fosse morto qualcuno sordo, ma era solo incidentalmente collegata alla protezione, è scritto chiaramente nella relazione le motivazioni per cui noi diciamo all'Autorità Giudiziaria che sul ritardo delle barriere e quindi la mancata presenza di quelle barriere nella stazione di Viareggio, in quel giorno, è gravato questo ritardo di alcuni personaggi. Ma noi non gli attribuiamo nessuna violazione specifica, perché non c'era correlazione... la correlazione diretta con l'incidente non c'era.

PRESIDENTE - Ha spiegato.

AVV. D'APOTE - Ho capito, è giusto. Credo il primo dovere di ognuno sa di cercare in qualche modo di tutelare il

proprio... Insomma è vero o non è vero che secondo lei il ritardo nell'installazione delle barriere antirumore è a parere dell'organo scrivente che è lei stato causato dalla mancata presentazione dei piani di classificazione acustica nei termini richiesti dalla Legge Regionale da parte del comune di Viareggio e della Provincia di Lucca?

TESTE ZALLOCCO - E' vero.

AVV. D'APOTE - È vero che quella lettera famosa di cui si è già parlato in questo processo...

PRESIDENTE - Che abbiamo esibito ai testi la volta...

AVV. D'APOTE - Sì, era una richiesta di installazione di barriere antirumore?

TESTE ZALLOCCO - Era una richiesta di barriere in generale. Parlava di protezione e di rumore la lettera dei cittadini di via Ponchiello. .

PRESIDENTE - È stata acquisita.

AVV. D'APOTE - Le risulta fra i soggetti che lei non ha ritenuto responsabili, magari da indagini successive, che il parere negativo dell'installazione a Viareggio in realtà sia della Regione Toscana?

TESTE ZALLOCCO - No. Era una... Mi perdoni questo non è un no secco, nel senso che quello che io ho preso a sommarie informazione anche i funzionari della Regione Toscana. La legge Regionale aveva un dispositivo automatico...

PRESIDENTE - Avvocato, anche per lei, anche su questo la

documentazione l'acquisimmo integralmente, anche quella regionale.

AVV. D'APOTE - L'ho prodotta all'udienza precedente io.

PRESIDENTE - Qualche udienza fa.

AVV. D'APOTE - Sì, qualche udienza fa.

PRESIDENTE - Quindi è tutto scritto nella relazione. Quindi possiamo andare oltre.

AVV. DIF. SCALISE - Quella del Giugno 2010, così il Tribunale ha una visione a tutto tondo.

PRESIDENTE - Se c'è il consenso.

P.M. GIANNINO - Assolutamente sì.

PRESIDENTE - Tutte le part esprimono consenso ad acquisire l'informativa.

P.M. GIANNINO - Integralmente però, perché avevo sentito l'ultima pagina.

AVV. DIF. SCALISE - Tutta quanta Presidente.

PRESIDENTE - L'informativa integrare.

AVV. DIF. SCALISE - Senza allegati.

PRESIDENTE - L'intera informativa del 19 Giugno del 2010 di pagine 5 a firma dell'ingegnere Zallotta e ingegnere Landozzi.

Parte Civile - Avvocato Nicoletti.

AVV. P.C. NICOLETTI - Nel caso di acquisizione dell'informativa io ritengo che debba essere acquisita con gli allegati, perché sennò quando andrete a leggere

l'informativa non potete essere in grado di...

PRESIDENTE - Ci sono 23 allegati. Se c'è il consenso anche ai 23 allegati. Tra l'altro tra questi allegati ci sono alcune cose già acquisite.

Responsabile Civile - Avvocato D'Apote

AVV. D'APOTE - Non ho nessuna preclusione, non ho nessuna preclusione che vengano acquisiti tutti.

PRESIDENTE - Siamo tutti d'accordo ad acquisire anche i 23 allegati?

Difesa - Avvocato Scalise

AVV. DIF. SCALISE - Ci sono vari allegati Che non possono essere... gli altri li hanno tutti prodotti.

PRESIDENTE - Ci sono delibere, richieste, specifiche, estratti di bollettino di legge quadro, una email dell'ingegnere Casini, lettera Toscana verbale riunione Regione Toscana, lettera Regione Toscana, Lettera Regione, lettera R.F.I., verbale richiesta documenti all'ingegnere Casini, trasmissione Toscana, Verbale di sommarie informazioni testimoniali di Marco Casini, risposta di R.F.I., chiarimenti a Ferrovie dello Stato, risposta commissariato, comunicazione commissariato, lettera cittadini via Ponchielli. Se vi va bene...

P.M. AMODEO - Sono tutti acquisibili Presidente.

AVV. DIF. SCALISE - La maggior parte sono tutti acquisiti

tranne le sommarie informazioni testimoniali e le altre...

PRESIDENTE - Diamo atto che c'è già stata acquisizione, ove non vi fosse l'acquisizione completa... Avvocati sulle sit anche c'è il consenso?

P.M. GIANNINO - Per quanto riguarda gli Avvocati sono presenti pronti su cd e siamo pronti a produrli insieme a tutta la produzione documentale odierna.

PRESIDENTE - Allora per andare avanti consenso all'acquisizione del documento indicato dall'Avvocato D'Apote e dall'Avvocato Scalise con tutti gli allegati, ivi incluse le sommarie informazioni testimoniali di Casini? Per ora acquisiamo il documento, sugli allegati vedremo dopo. Nel frattempo andiamo avanti mentre vi leggete le sommarie informazioni testimoniali , comprensibilmente. Prego.

Responsabile Civile - Avvocato d'Apote

AVV. D'APOTE - Mi sembra di avere capito all'inizio della mia domanda che lei abbia detto "quali barriere?"; Giusto.

TESTE ZALLOCCO - Giusto.

AVV. D'APOTE - Perché lei ha fatto delle altre annotazioni su altre barriere?

TESTE ZALLOCCO - Ho fatto annotazioni su barriere di contenimento all'interno delle annotazioni sulla valutazione del rischio che citavano semplicemente

sistemi di contenimento e /o barriere in generale.

AVV. D'APOTE - Citava la consulenza sulle barriere?

TESTE ZALLOCCO - Le barriere antirumore...

AVV. D'APOTE - Allora parliamo di altre barriere. Facciamo così, ne parliamo... innanzitutto dobbiamo parlare in generale di quella che è la legge fondamentale, le norme fondamentali che disciplinano la circolazione dei treni, cioè dobbiamo parlare del 753. Bene, le risulta che la separazione della ferrovia rispetto al resto del mondo è un problema, lo dice la legge, che riguarda solo la sicurezza dell'esercizio? Le risulta o no?

TESTE ZALLOCCO - Non mi risulta nel senso che io nel corso dell'indagine... però non le ho... io personalmente non le ho allegate, ci sono delle sentenze nel passato che hanno rivisto...

PRESIDENTE - Stiamo andando oltre.

P.M. AMODEO - Quando la risposta non piace c'è l'interruzione.

PRESIDENTE - Ho interrotto io, vi prego, non ritorniamo al punto di prima; la risposta è che non risulta.

TESTE ZALLOCCO - No.

AVV. D'APOTE - Come interpreta allora il testimone tecnico...

PRESIDENTE - Avvocato... Quando ci torna è tecnico. Non è per lei, è per tutti.

AVV. D'APOTE - Io non ho mai fatto obiezioni sui pareri.

PRESIDENTE - Va bene, sentiamo.

AVV. D'APOTE - Io l'obbiezione la faccio solo sulla pertinenza della risposta rispetto alla domanda. Le risulta che l'articolo 36 da lei citato peraltro nella relazione 1 Dicembre 2010 dica: "le ferrovie in sede propria sono separate dalle proprietà laterali, ove a giudizio delle aziende esercenti"... Chi sono le aziende esercenti?

PRESIDENTE - Avvocato...

P.M. AMODEO - La domanda sul contenuto della legge che domanda è?

AVV. D'APOTE - "Sia ritenuto necessario ai fini della sicurezza dell'esercizio". Ricorda lei di avere citato questa...

PRESIDENTE - Non possiamo ammetterla questa domanda; ci ha letto il testo, abbiamo ascoltato, possiamo andare avanti.

AVV. D'APOTE - Lei sa se è diritto dei proprietari con l'assenso di Ferrovie, costruire altre forme di recinzione?

TESTE ZALLOCCO - Non lo so.

AVV. D'APOTE - Mi meraviglio, l'ha scritto.

TESTE ZALLOCCO - Non me lo ricordo.

AVV. D'APOTE - Allora c'è anche un piccolo amminiccolo A proposito che riguarda le costruzioni vicine, ma questo direi di lasciare perdere. Lei ha fatto un indagine sulle costruzioni?

TESTE ZALLOCCO - Certo.

AVV. D'APOTE - Sì. E ha verificato che le costruzioni purtroppo che sono state più che toccate, sono state invase da questo fatto, dall'incidente eccetera, erano tutte abusive?

TESTE ZALLOCCO - Ho fatto una verifica di dettaglio estesa a tutte le costruzioni e /o modifiche e io condoni all'interno della distanza di 30 metri che è codificata dalla legge 753 dell'80 per la quale la legge dice e diceva che è vietato costruire e modificare costruzioni. La verifica è stata fatta incrociata con tutti i condoni effettuati nel comune di Viareggio ed è stato verificato se c'erano delle case oggetto di condoni, modificate, che avevano avuto nel loro interno o per qualunque motivo, connesse lesioni colpose o morti di persone. La relazione è la relazione scritta e all'interno della relazione c'è evidenziato che in almeno due casi, due condoni in un caso condonato se ricordo bene anche da R.F.I., perché la legge chiederebbe un condono comune, ma non ricordo... Sicuramente dal comune, condonato dal comune, in due casi dove non c'era... C'erano due casi, un caso c'era un piano in più, un altro caso una casa era stata divisa in due con due numeri civici diversi. Nel caso dei due numeri civici diversi purtroppo nella casa creata ex novo è morta tutta la famiglia dei ragazzi di colore, che è rimasta solo la ragazza viva, e di fianco morì anche il

titolare, il proprietario della casa con la badante.
Nella casa quella con la costruzione di un piano in più
era presente un figlio che è rimasto... Però non vorrei
andare nel dettaglio.

PRESIDENTE - Va bene.

TESTE ZALLOCCO - Io ho fatto questa verifica.

PRESIDENTE - Abusive ma poi condonate mi pare...

TESTE ZALLOCCO - Abusive e poi condonate.

AVV. D'APOTE - Le risulta che ci siano stati dei pareri non
solo negativi ma richieste di demolizioni da parte di...

TESTE ZALLOCCO - Non lo ricordo francamente. Se vuole la leggo
ma non lo ricordo. Quella non l'ho più letta da tempo
perché...

AVV. D'APOTE - Se vuole...

TESTE ZALLOCCO - Ce l'ho, la prendo anche. E' che non l'ho più
letta da tempo e francamente non essendo stata oggetto
dal punto vostra dell'Autorità Giudiziaria di
identificazione da parte loro di profili di
responsabilità o reati violati... non la ricordo più.
Però la posso prendere.

AVV. D'APOTE - Lei aveva scritto, posso a supporto visto che
non la ricorda bene, alcune frasi che leggo della sua
relazione sul punto, in modo che...

PRESIDENTE - Con riferimento a questo aspetto?

AVV. D'APOTE - Sì.

PRESIDENTE - Cos'è?

AVV. D'APOTE - Non esiste al momento della redazione di questo documento alcuna evidenza di richiesta e concessione redatta da FS Asa...

PRESIDENTE - Ingegnere, si ricordi che lei è autorizzato a consultare tutti gli atti. La domanda è sempre quella di prima di cui non ricordava, quale è stato il parere?

AVV. D'APOTE - La sintesi di quello che io ho letto, poi non so se corrisponda... la sintesi è che primo non ha trovato nessuna autorizzazione secondo invece in caso di richieste, di modifiche eccetera, ha trovato dei dinieghi e addirittura in un caso una richiesta di demolizione. Se ricorda questo sì o no?

TESTE ZALLOCCO - Ricordo ma non era connesso alle due case in cui sono morte le persone; non c'è il dettaglio, ora ce l'ho davanti, non sono due casi della Germani e l'altro mi sembra... sto verificando ora Avvocato. L'evidenza della richiesta FS è corretto nel primo caso...

AVV. D'APOTE - Nel secondo caso lei dice: "Non facendo alcun riferimento al DPR 753 dell'80" che è la stessa cosa...

TESTE ZALLOCCO - Cioè è eguale, è come non averlo chiesto.

AVV. D'APOTE - Perfetto nella terza non dice nulla, rispetto alla quarta scrive: "è riportato tra gli allegati il caso in cui veniva chiesto da parte di R.F.I. la demolizione della costruzione abusiva"; è corretto?

TESTE ZALLOCCO - Sì corretto. Era il caso in cui era stato chiesto... era stato chiesto anche in altri pareri.

AVV. D'APOTE - Bene io sarei anche verso la conclusione, perché in questo momento sono stato disordinato nelle cose... Sulla velocità: risulta all'ingegnere che la velocità dei mezzi, diciamo che trasportano merci anche pericolose in tutta Europa, salvo l'eccezione che lei ha ricordato, sia fra i 100 e i 120 km all'ora?

TESTE ZALLOCCO - Credo di sì, però io ho trovato solo quello quell'Olanda. Il caso dell'Olanda è l'unico che poi ho verificato ma potrebbero essere...

AVV. D'APOTE - Ne parliamo del caso dell'Olanda: ha una riduzione della velocità rispetto a, lo ricorda?

TESTE ZALLOCCO - No.

AVV. D'APOTE - Cioè, la limitazione di velocità, mi sembrava che l'avesse stamattina, forse ho sentito male... è rispetto a un trasporto specifico, il cloro?

TESTE ZALLOCCO - Una tipologia di trasporto specifico.

AVV. D'APOTE - Sì. Le risulta?

TESTE ZALLOCCO - Sì.

AVV. D'APOTE - Lei ha detto che non sono state fatte valutazioni, però fa un accenno a una valutazione che sarebbe stata fatta in un convegno patrocinato da Trenitalia e che lo indica in una nota di una delle sue..

TESTE ZALLOCCO - Sì.

AVV. D'APOTE - Convegno credo a Pisa.

TESTE ZALLOCCO - Sì.

AVV. D'APOTE - Eh, in cui si era parlato, dice: cercando su internet ho trovato questo convegno in cui... Le risulta o non le risulta che venne fatto un convegno approfondito, con studi approfonditi, alcuni dei partecipanti di quel convegno poi dopo andarono anche a Pisa sul trasporto di merci pericolose nella rete ferroviaria italiana: percorsi alternativi, studi particolareggiati, interventi approfonditi...

PRESIDENTE - Le risulta?

TESTE ZALLOCCO - Mi risulta.

AVV. D'APOTE - Perché è stato acquisito tra l'altro...

TESTE ZALLOCCO - Certo.

AVV. D'APOTE - Ne vuole parlare sinteticamente del contenuto di questa importantissima presa di valutazione del rischio?

PRESIDENTE - Avvocato?!

AVV. D'APOTE - No. Allora mi basta che gli risulti; le risulta anche che nell'ambito di quel convegno furono mappate quelle che vengono chiamate anche nell'imputazione i percorsi alternativi

TESTE ZALLOCCO - Certo mi risulta anche ci fossero imprecisioni in quel caso, perché uno dei casi lo conoscevo bene. Ma questo...

AVV. D'APOTE - Non metto in dubbio che ci fossero imprecisioni.

TESTE ZALLOCCO - Mi perdoni, nel senso tecnico io l'ho letta,

per noi che operiamo in questo ambito mi risulta come una aggravante.

PRESIDENTE - La domanda è se risulta che sono state mappate?

TESTE ZALLOCCO - Sì.

AVV. D'APOTE - Poi sono state fatte delle scelte che sicuramente sono discutibili, il percorso alternativo purtroppo, devo dire purtroppo, e lo dico con sincero, quasi commozione come posso dire, il percorso alternativo era Piacenza, Bologna, Firenze, Roma, Napoli. E' stato ritenuto con la crudezza, con la crudeltà certe volte delle manifestazioni scientifiche o statistiche, è stato ritenuto che questo fosse meno pericoloso.

TESTE ZALLOCCO - Certo ma era una delle soluzioni il percorso alternativo.

AVV. D'APOTE - Per quello che io so...

PRESIDENTE - Avvocato non apra un altro dibattito.

AVV. D'APOTE - La ringrazio Presidente; riservo altre domande sulle altre posizioni alla fine, ma non garantisco e il Tribunale sarà lieto del fatto che io non le garantisco.

PRESIDENTE - Altri responsabili Civili?

Responsabile Civile - Avvocato Manduchi

AVV. MANDUCHI - Ingegnere ci ha riferito che il trasporto delle merci pericolose che è regolato a livello internazionale dal RID?

TESTE ZALLOCCO - Sì.

AVV. MANDUCHI - Ci ha anche detto che comunque il RID demanda agli stati membri alcune disposizioni supplementari che possano avere rilievo territoriale?

TESTE ZALLOCCO - Sì.

AVV. MANDUCHI - Lei faceva riferimento al punto 1. 9 del RID?

TESTE ZALLOCCO - Mi pare di sì.

AVV. MANDUCHI - E' quello intitolato "restrizioni al trasporto imposto dalle autorità competenti"?

TESTE ZALLOCCO - Ora lo devo verificare. E' quello che in cui cita gli stati membri e...

AVV. MANDUCHI - "Uno stato membro può applicare per il trasporto internazionale ferroviario alcune disposizioni supplementari", è questo il punto?

TESTE ZALLOCCO - Non è solo questo il punto, il punto è anche quello in cui cita gli stati membri che hanno la facoltà... che devono valutare separatamente...

AVV. MANDUCHI - Sì, è il punto 1.9.

TESTE ZALLOCCO - Ah, mi perdoni. Bene. Grazie mille.

AVV. MANDUCHI - Quindi è corretto ed è quello che va dalla rubrica "restrizioni al trasporto imposto dalle autorità competenti"; lei sa chi è l'autorità competente sullo stato italiano?

TESTE ZALLOCCO - Dal punto di vista generale... dovrebbe essere il Ministero dei Trasporti.

AVV. MANDUCHI - E' il ministero dei trasporti. Le risulta che l'autorità competente, quindi per l'applicazione del RID

e per le eventuali norme supplementari debba essere notificata all'Otif sempre a norma del RID il punto 1.8.4?

TESTE ZALLOCCO - Dal punto di vista del... Se la redige il Ministero certo.

AVV. MANDUCHI - Quindi è competente all'individuazione di queste norme supplementari, per l'Italia è competente il Ministero dei Trasporti?

TESTE ZALLOCCO - E' competente il Ministero dei Trasporti in quella catena di responsabilità descritte in quella modalità. Però nelle more dell'applicazione di qualsiasi stato, di nuovo l'obbligo dei datori di lavoro, ed è per questo che noi la citiamo...

AVV. MANDUCHI - No no, aspetti, io le ho fatto una domanda specifica e lei ha risposto alla mia domanda.

PRESIDENTE - Risponda alle domande e poi i chiarimenti li facciamo dopo.

AVV. MANDUCHI - I chiarimenti non so se sono previsti nel controesame. Le volevo dire c'è stata una notifica all'Otif dell'autorità competente anche ai sensi del punto 1.9 del RID, che le risulta?

TESTE ZALLOCCO - Che mi risulti no.

AVV. MANDUCHI - Non le risulta di no. Non le risulta che è stato comunicato all'Otif che l'autorità competente è il Ministero dei Trasporti?

TESTE ZALLOCCO - Non avevo capito; avevo capito se mi

risultava che il Ministero aveva trasmesso informazioni...

AVV. MANDUCHI - No, io le ho chiesto se deve essere notificata all'Otif quale è l'autorità competente per il singolo stato membro.

TESTE ZALLOCCO - Okay.

AVV. MANDUCHI - Sì. E quale è l'autorità notificata all'Otif per l'Italia, è corretto che sia il Ministero dei trasporti?

TESTE ZALLOCCO - Sì

AVV. MANDUCHI - Senta ci sa dire in Italia quale è l'organo competente nazionale di vigilanza e controllo della sicurezza del trasporto ferroviario dal Giugno del 2008?

TESTE ZALLOCCO - L'agenzia nazionale.

AVV. MANDUCHI - Come si chiama?

TESTE ZALLOCCO - L'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria. NSF.

AVV. MANDUCHI - la NSF è l'agenzia nazionale per il controllo della sicurezza del trasporto ferroviario. E' corretto.

TESTE ZALLOCCO - Sì, è corretto.

AVV. MANDUCHI - Mi sa dire se dopo l'incidente di Viareggio l'agenzia nazionale per la sicurezza del trasporto ferroviario o il MIT abbiano adottato misure generale in tema di velocità delle merci pericolose e sull'applicazione del detettore di svio?

TESTE ZALLOCCO - Non lo so dopo.

AVV. MANDUCHI - Non l'ha accertato? Dopo l'incidente di Viareggio elementi così rilevanti dal suo punto di vista sono stati presi in considerazioni da questi organi che sono competenti in materia?

TESTE ZALLOCCO - Non lo ricordo?

AVV. MANDUCHI - Non ha fatto accertamento in merito?

TESTE ZALLOCCO - Non lo ricordo veramente.

AVV. MANDUCHI - Sa se provvedimenti di questo tipo sono stati presi dagli organismi internazionali?

TESTE ZALLOCCO - Non mi risulta.

AVV. MANDUCHI - Non le risulta. Lei ha parlato a lungo di valutazione del rischio; ci può riferire da un punto di vista scientifico quali sono gli elementi e le variabili da tenere in considerazione per una corretta analisi del rischio?

TESTE ZALLOCCO - È una storia complessa, provo a sintetizzare. Gli elementi sostanziali per una corretta valutazione del rischio sono le evidenziazioni da parte del... nell'ambiente di lavoro specifico dei pericoli presenti che sono connessi all'attività produttiva relativa. A valle dell'evidenziazione del pericolo va valutato il rischio...

AVV. MANDUCHI - No no, scusi, io le ho chiesto quali sono gli elementi e le prospettive e le variabili e i riferimenti per fare questa analisi del rischio? Sul piano generico e filosofico più o meno tutti ci possiamo arrivare. Volevo

capire quali sono i parametri e gli elementi di riferimento da tenere in considerazione specificamente per una analisi di valutazione del rischio.

P.M. AMODEO - Presidente pare proprio quello che stava rispondendo.

PRESIDENTE - Facciamo proseguire il teste?

TESTE ZALLOCCO - Partivo di lì perché l'elemento della valutazione del rischio poi, per rispondere all'Avvocato... per fare una valutazione di rischio effettiva esistono dei criteri di valutazione del rischio che sono anche normati da normative europee nelle modalità della valutazione di rischio e sono tabellate nel senso che la valutazione del rischio di un rischio determinato riferito a un pericolo, come ho citato stamattina, una delle norme... c'è una norma armonizzata, armonizzata significa che è stata recepita, una norma della Comunità Europea che specifica che la valutazione di rischio, in generale, come deve essere effettuata; all'interno ci sono tabelle, c'è una norma specifica sulle modalità tecniche di valutazione in termini, se pensa che questa è la risposta che voleva l'Avvocato, in termini di probabilità di accadimento e di entità dell'accadimento stesso.

AVV. MANDUCHI - Se non sono rispettati questi parametri internazionali sa se vengono rilasciate le certificazioni ISO sulla valutazione del rischio e sui modelli di

gestione della sicurezza?

TESTE ZALLOCCO - Non lo so. Non me lo ricordo e l'oggetto della...

AVV. MANDUCHI - Mi sembrava così competente sull'analisi del rischio quindi pensavo che questo...

P.M. AMODEO - Presidente?! Non è ammissibile Presidente!

PRESIDENTE - Avvocato?!

AVV. MANDUCHI - Mi scusi la battuta.

PRESIDENTE - Mi sembra altamente competente l'ingegnere.

AVV. MANDUCHI - Non lo metto in dubbio. Questo però...

PRESIDENTE - Va bene. Ho risposto io alla sua domanda.

AVV. MANDUCHI - Le domande le possiamo fare per vedere il livello di approfondimento.

TESTE ZALLOCCO - Ma ho dichiarato la mia incompetenza temporale alla 231.

PRESIDENTE - Va bene. Andiamo avanti.

AVV. MANDUCHI - Scusi, la valutazione del rischio si deve porre in una prospettiva, non so se questi termini sono corretti ex ante o ex post?

TESTE ZALLOCCO - Avevo cinque in latino comunque...

PRESIDENTE - Avvocato...

AVV. MANDUCHI - Prima che si verifichi un fatto sul piano generale, in una prospettiva antecedente al fatto o dopo il fatto?

PRESIDENTE - E' in grado di rispondere?

TESTE ZALLOCCO - Certo certo. Nel mondo comune viene fatto

come lei dice, ahimè, molte volte ex post. Ma in questo caso, ed è uno degli argomenti portati all'interno delle relazioni nostre, questo elemento di valutazione poteva essere fatto ex ante e l'obbligo sarebbe di farlo ex ante. Cioè la valutazione della catena tra pericolo e valutazione del rischio e la necessità o meno, perché era fondamentale e me lo sono dimenticato, della mitigazione del rischio, va fatta ex ante.

AVV. MANDUCHI - Quindi va fatta ex ante. E vanno tenute in considerazione i parametri di cui ci riferiva prima?

TESTE ZALLOCCO - Certo.

AVV. MANDUCHI - Grazie. Passando a un altro argomento: ci sa dire su quanti carri in Europa è montato il detettore di svio. Quanti carri, non convogli?

TESTE ZALLOCCO - Assolutamente no. 632 in Svizzera, quelli spagnoli non lo so. Non so nemmeno se ci sono da altre parti.

AVV. MANDUCHI - E lei, non so se ha già risposto e se ha già risposto ritiro la domanda: conosce le ultime determinazioni dell'ERA in relazione al detettore di svio assunte nel Maggio del 2014?

TESTE ZALLOCCO - No.

AVV. MANDUCHI - In relazione all'incidente di Cornaux di cui ha riferito questa mattina e ha riferito di avere fatto riferimento a un documento delle ferrovie Svizzere in relazione all'efficacia del detettore di svio con

specifico riferimento a quell'incidente, le volevo chiedere: oltre a questo documento delle federazioni Svizzere lei per caso è a conoscenza della relazione finale sull'incidente di Cornaux emessa dal servizio di inchiesta sugli incidenti dei trasporti pubblici, cosiddetti SEA della confederazione Svizzera del 14 Dicembre 2006?

TESTE ZALLOCCO - Non ricordo. Ho qualche ricordo su questo ma non ricordo...

AVV. MANDUCHI - Non ricorda a che conclusioni è arrivata questa commissione Svizzera sull'efficacia del detettore di svio in rapporto a quell'incidente?

P.M. AMODEO - Già ha detto che non ricorda Presidente.

AVV. MANDUCHI - Ha detto che non ricorda il documento. Gli ho chiesto un'altra cosa.

PRESIDENTE - Possiamo acquisirlo Avvocato.

AVV. MANDUCHI - Sì, ce l'ho in francese, ci riserviamo l'acquisizione all'esito della traduzione. Se conosce le conclusioni di questa commissione di inchiesta?

P.M. AMODEO - Ha detto non ricordo.

AVV. MANDUCHI - Ha detto non ricorda il documento. Ho chiesto se per caso...

P.M. AMODEO - A (inc.) non può ricordare le conclusioni.

PRESIDENTE - Facciamolo dire al teste. Non ricorda né il documento né le conclusioni?

TESTE ZALLOCCO - No, le conclusioni non le ricordo.

AVV. MANDUCHI - Le risulta che dopo l'incidente di Cornaux in Svizzera ci sia stata una maggiore introduzione di detettore di svio oltre i 632 carri di cui faceva riferimento prima?

TESTE ZALLOCCO - Per quello che mi risulta i carri coperti erano la totalità dei carri in proprietà della Svizzera. Dopodiché...

AVV. MANDUCHI - La totalità. Questo numero invece di 632 che ci citava prima non si ricorda da dove l'ha tratto?

TESTE ZALLOCCO - E' scritto, mi pare, in qualche relazione, ma... relativa sempre a della... o della confederazione elvetica o cose di questo genere.

AVV. MANDUCHI - Quindi un accertamento specifico su questi profili non l'ha fatto?

TESTE ZALLOCCO - Mi pare ci sia attraverso una rogatoria, abbiamo chiesto conferma.

P.M. AMODEO - Ma quali profili Presidente?

TESTE ZALLOCCO - Mi pare di sì. Però... mi perdoni ma...

AVV. MANDUCHI - Però in questo momento non è in grado di riferire?

TESTE ZALLOCCO - No no.

AVV. MANDUCHI - Ha fatto un altro riferimento stamattina alla raffineria di Falconara e alla presenza di alcuni muri di separazione rispetto alla sede ferroviaria. Lei sa o ha avuto modo di approfondire da chi sono stati installati questi muri di separazione?

TESTE ZALLOCCO - No.

AVV. MANDUCHI - Non sa se è stata la raffineria e a quali fini? O richiesta da chi?

TESTE ZALLOCCO - Io ricordo vagamente un evento...

AVV. MANDUCHI - Quindi ha un ricordo vago.

TESTE ZALLOCCO - Certo certo.

AVV. MANDUCHI - Un'ultima domanda le volevo fare: prima ha detto sulle barriere antirumore, ha detto: "Sì, ma comunque non rilevava perché comunque avrebbe rilevato" mi sembra che avesse fatto una battuta nel caso di un sordo.

TESTE ZALLOCCO - Perdonatemi scusate.

AVV. MANDUCHI - Sì. Senta lei ha cambiato idea rispetto alle conclusioni a cui perveniva in quella relazione viceversa che è stata testé prodotta, quella del 19 Giugno del 2010 in cui invece suggeriva alla Procura la predisposizione di una perizia per valutare gli effetti di modificazione o riduzione dell'impatto della fuori uscita del gas dalla cisterna, richiedendo una simulazione dinamica in rapporto proprio alle barriere antirumore?

TESTE ZALLOCCO - No. Nel senso che non un cambiato idea. La perizia è stata...

AVV. MANDUCHI - Non ha cambiato idea?

TESTE ZALLOCCO - Mi perdoni. La perizia è stata fatta...

AVV. MANDUCHI - E in rapporto quindi alle barriere...

TESTE ZALLOCCO -... anche legata a quello. Uno dei quesiti a

cui hanno risposto i periti che verranno a deporre...

AVV. MANDUCHI - Siccome prima sembrava che non desse rilevanza assoluta a queste barriere antirumore?

TESTE ZALLOCCO - No no, forse sono stato frainteso Signor Giudice. All'interno di quella relazione, al di là del nesso causale e la responsabilità diretta rispetto all'istallazione, al termine della relazione c'è una citazione da parte nostra di verificare se casualmente quelle barriere in quella geometria, che non erano estese per tutto il territorio ma solo nelle zone sensibili dove c'erano le case dietro, quale sarebbe stato l'effetto. In effetti i periti che verranno a deporre, se ho capito bene...

PRESIDENTE - Di quello non si preoccupi...

AVV. MANDUCHI - Faccio la domanda loro.

TESTE ZALLOCCO - Daranno... vi danno la risposta loro eh!

PRESIDENTE - Non ha cambiato idea insomma.

TESTE ZALLOCCO - No.

AVV. MANDUCHI - Un'ultima domanda e poi mi taccio come responsabile civile; ingegnere una premessa che lei ha fatto questa mattina rispetto al suo esame, lei ci ha detto che tutte le sue valutazioni si sono basate sulle conclusioni delle indagini dell'ispettore Laurino e del professor Toni. E' così?

TESTE ZALLOCCO - E' così per lettere relazioni, stamattina era citato specificatamente sulla relazione del picchetto.

PRESIDENTE - Ha detto per alcuni aspetti.

AVV. MANDUCHI - Non ho altre domande.

Responsabile Civile - Avvocato Giorgi

AVV. GIORGI - Solo alcuni chiarimenti a chiarimento di alcune affermazioni fatte poco fa rispondendo all'Avvocato D'Apote. Sgombriamo il campo da alcuni dubbi giusto perché sia chiaro al Collegio: FS Logistica è impresa ferroviaria?

TESTE ZALLOCCO - FS Logistica... Sì.

AVV. GIORGI - E' un'impresa...

TESTE ZALLOCCO - No no, mi perdoni. FS Logistica no.

AVV. GIORGI - Non è un'impresa ferroviaria, è esatto?

TESTE ZALLOCCO - Sì.

AVV. GIORGI - Ciò significa che non può condurre treni lungo la linea ferroviaria?

TESTE ZALLOCCO - Sì. Perché non ha certificazione relativa.

AVV. GIORGI - Non può esercitare attività di impresa ferroviaria quindi. Lei prima ha detto, a domanda dell'Avvocato D'Apote, mi pare, che FS Logistica ha del personale di condotta. Allora mi specifica questa affermazione che in italiano suonerebbe come personale che conduce?

TESTE ZALLOCCO - Per quello che c'è risultato...

AVV. GIORGI - Che cosa intende dire?

TESTE ZALLOCCO - Che ha del personale che può comporre il

convoglio e quindi dedicato alla movimentazione del materiale rotabile. .

AVV. GIORGI - Dentro lo stabilimento.

TESTE ZALLOCCO - Per quello che so io. Poi se lo fanno... Non sono sicuro se esistono casi di tipo diverso. Quello che io conosco è che ci sono dei casi in cui viene movimentato del personale FS Logistica in aree ristrette esterne alla rete in materiale rotabile.

AVV. GIORGI - In questo caso parliamo della raffineria di Trecate?

TESTE ZALLOCCO - Forse l'ho citata impropriamente esplicitamente. So che esistono, poi ci saranno anche da altre parti, non lo so.

AVV. GIORGI - È questo tipo di personale o no che ha fatto la verifica ispettiva, la visita ispettiva che lei prima rispondendo all'Avvocato D'Apote ha detto essere stata condotta secondo le specifiche tecniche?

TESTE ZALLOCCO - Non lo ricordo.

AVV. GIORGI - È questo personale o altro personale?

TESTE ZALLOCCO - Non lo ricordo.

AVV. GIORGI - Non ha fatto lei questi accertamenti?

TESTE ZALLOCCO - No.

AVV. GIORGI - Le chiedo ancora se è lei che ha acquisito, lei o altri della Polizia Ferroviaria eventualmente, che ha acquisito la documentazione in possesso di FS Logistica attestante la manutenzione di quel convoglio ferroviario?

L'ha acquisita lei o la dottoressa La Spina?

TESTE ZALLOCCO - Su quale argomento? La manutenzione?

AVV. GIORGI - Allora, FS Logistica era in possesso, alcune cose le ha anche il Tribunale, di documentazione attestante i controlli sulla manutenzione. E' documentazione che ha il Tribunale. E' documentazione che ha acquisito lei che ha acquisito la dottoressa La Spina?

TESTE ZALLOCCO - Mi pare che ha acquisito la dottoressa La Spina.

AVV. GIORGI - Non ho altre domande.

Difesa - Avvocato Scalise

AVV. DIF. SCALISE - Finiamo oggi anche per gli imputati?

PRESIDENTE - Siamo qui, se riusciamo.

AVV. DIF. SCALISE - Presidente abbiamo preparato un CD con l'informativa del 19 Giugno con tutti gli allegati, quella che le abbiamo dato cartacea, quindi possiamo...

PRESIDENTE - Completa quindi?

AVV. DIF. SCALISE - Completa con tutte le sommarie informazioni testimoniali e con tutto quello che era richiamato nell'informativa.

PRESIDENTE - Il Tribunale Ex 493 comma 3 acquisisce. Acquisisce il CD contenente l'informativa del 19 Giugno 2010 comprensiva di allegati.

Difesa - Avvocato Stortoni

AVV. DIF. STORTONI - Lei vuole sentire oggi tutti gli interrogatori? Sono le cinque e mezzo, non so se... se potessimo aggiornarci... Anche se non sarà lungo la primissima... occuperemo solo un breve periodo della prossima udienza; cioè abbiamo esaurito i responsabili civili, mancano le difese, noi potremmo andare alla prossima udienza impegnandoci peraltro a essere... gran parte delle domande sono state fatte.

AVV. DIF. SCALISE - Avremmo anche modo di organizzare meglio il controesame.

PRESIDENTE - Non ce la facciamo in un ora a chiudere?

AVV. DIF. STORTONI - Io non sono in grado fisicamente.

PRESIDENTE - Se avete problemi di rientro con orari, treni e aerei.

AVV. DIF. STORTONI - Io ho anche problemi, non glielo nascondo Presidente.

PRESIDENTE - Va bene. Sì abbiamo anche problemi con i nostri collaboratori; va bene dedichiamo una brevissima parte della mattina della prossima udienza.

AVV. DIF. D'APOTE - Ci sarà anche il Pubblico Ministero che vorrà fare il riesame.

PRESIDENTE - Pubblico Ministero per il 16 quindi controesame dei difensori degli imputati, ovviamente riesame del Pubblico Ministero, ovviamente delle parti che hanno chiesto l'esame del teste. Poi abbiamo l'assistente

Cremonesi che ritornerà e poi citiamo anche qualcun altro?

P.M. GIANNINO - Eravamo pronti a citarne altri ma a questo punto...

PRESIDENTE - Citiamoli. Chi vogliamo citare?

P.M. GIANNINO - Sono il comandante del vigile del fuoco regionale... Sono persone che farle stare qui una giornata e poi mandarle via non è neanche la cosa più...

PRESIDENTE - Citiamo altri testi perché il 16 faremo tardissimo vi avverto.

AVV. P.C. DALLA CASA - Tanto all'udienza del 4 Giugno che dell'11 Giugno...

PRESIDENTE - Ci sono delle riserve, sì, che non abbiamo perso di vista.

AVV. P.C. DALLA CASA - Perché potrebbe essere utile anche in funzione dell'eventuale esame dei testi che verranno le prossime volte.

PRESIDENTE - Il 16 luglio ore 09.30, chi altri cita Pubblico Ministero?

P.M. GIANNINO - Cremonesi, Cosci dei Vigili del Fuoco secondo me oltre non credo che riusciremo andare, non lo so.

PRESIDENTE - Ne citi un altro.

P.M. GIANNINO - Cremonesi Cosci...

PRESIDENTE - Va bene. Zalocco c'è già, Cremonesi, Cosci. Va bene. L'udienza è tolta.

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: 293406

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

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

MAROCCO SIG.RA ALESSANDRA - Trascrittrice

Ticket Udienza n° 32908

ID Procedimento n° 108088