



**TRIBUNALE DI LUCCA  
RITO COLLEGIALE SEZIONE PENALE**

<b>DOTT. BORAGINE GERARDO</b>	<b>Presidente</b>
<b>DOTT.SSA MARINO VALERIA</b>	<b>Giudice a latere</b>
<b>DOTT.SSA GENOVESE NIDIA</b>	<b>Giudice a latere</b>

**DOTT. AMODEO GIUSEPPE DOTT. GIANNINO SALVATORE**  
**Pubblico Ministero**

<b>SIG.RA BARSANTI LAURA</b>	<b>Cancelliere</b>
<b>SPINELLI SIG.RA MARILENA - Stenotipista</b>	<b>Ausiliario tecnico</b>

**VERBALE DI UDIENZA REDATTO IN FORMA STENOTIPICA**

**PAGINE VERBALE: n. 300**

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

**A CARICO DI: ANDRONICO SALVATORE + 40**

**UDIENZA DEL 10/02/2016**

**LU0010 POLO FIERISTICO**

**Esito: RINVIO AL 17 FEBBRAIO 2016 ORE 09.30**

---

Caratteri: 395007

**INDICE ANALITICO PROGRESSIVO**

APPELLO E QUESTIONI PRELIMINARI.....	3
DEPOSIZIONE DEL TESTE – MELE RAFFAELE.....	24
Difesa – Avvocato Scalise.....	25
Pubblico Ministero.....	38
Parte Civile – Avvocato Dalle Luche.....	50
Parte Civile – Avvocato De Prete.....	54
Difesa – Avvocato Stortoni.....	55
Difesa – Avvocato Scalise.....	60
DEPOSIZIONE DEL TESTE – VACCA ANTONIO .....	65
Difesa – Avvocato Scalise.....	66
Pubblico Ministero.....	71
Parte Civile – Avvocato Maffei.....	76
Parte Civile – Avvocato Dalle Luche .....	77
Parte Civile – Avvocato Nicoletti.....	77
DEPOSIZIONE DEL TESTE – GENOVESI PAOLO.....	79
Difesa – Avvocato Stile.....	79
Difesa – Avvocato Stortoni.....	120
Pubblico Ministero.....	132
Parte Civile – Avvocato Dalle Luche.....	185
Parte Civile – Avvocato Marzaduri.....	189
Parte Civile – Avvocato Carloni.....	201
Parte Civile – Avvocato Antonini.....	205
Parte Civile – Avvocato De Prete.....	210
Difesa – Avvocato D’Apote.....	213
Difesa – Avvocato Stile.....	244
Difesa – Avvocato Stortoni.....	253
DEPOSIZIONE DEL TESTE – GRECO EDGARDO UGO STEFANO .....	255
Difesa – Avvocato Stile.....	256
Pubblico Ministero.....	275
Difesa – Avvocato D’Apote.....	288
Difesa – Avvocato Stile.....	291
QUESTIONI ISTRUTTORIE.....	292

**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 10/02/2016**

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

DOTT. AMODEO GIUSEPPE DOTT. GIANNINO SALVATORE Pubblico  
Ministero

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

**PROCEDIMENTO A CARICO DI - ANDRONICO SALVATORE + 40 -**

**APPELLO E QUESTIONI PRELIMINARI**

PRESIDENTE - Buongiorno. *(Il Presidente fa l'appello)*. Bene.

Allora, possiamo partire. Avvocato Francini. L'Avvocato Masucci è arrivato e sostituisce il collega...

AVV. MASUCCI - Fiorella.

PRESIDENTE - Fiorella. Benissimo. Avevamo lasciato in sospeso l'interlocuzione con le richieste di produzione del Pubblico Ministero. Era su quello?

AVV. FRANCINI - No, Presidente, era sulla sollecitazione del Collegio in ordine ai testimoni.

PRESIDENTE - Molto bene. Era la seconda cosa, ha fatto bene ad anticiparla.

AVV. FRANCINI - Se preferisce...

PRESIDENTE - No, no, no.

AVV. FRANCINI - Io le chiedo... vi chiedo pochi minuti per una

illustrazione, ma anche una riflessione. Noi arriviamo a questo punto... noi siamo in questo processo per ovviamente sostenere il caso della difesa, il caso della difesa che si contrappone...

PRESIDENTE - Silenzio.

AVV. FRANCONI - ...il caso della difesa che si sovrappone al caso... si contrappone al caso dell'accusa che, per essere svolto, ha visto impegnate 45 udienze, 7 senza attività istruttoria, le residue con attività istruttoria. Quando parlo del caso dell'accusa mi riferisco al caso dell'accusa pubblica e privata. Noi abbiamo fatto queste 45 udienze nel lungo volgere del tempo che va dal 13 di novembre fino al settembre di quest'anno. A settembre di quest'anno sono iniziate le attività dedicate alla difesa, all'istruzione del caso della difesa, di tutte le difese. Le difese sono tre. Farò presto, farò presto, vedo che... farò presto. Le difese sono tre, sono tre gruppi di difesa. Una divisione matematica direbbe: 45 udienze l'accusa, 15 a testa per ognuno di noi. Non chiediamo tanto, però chiediamo di poter fare quello che è necessario. Quello che è necessario è quindi mettere in condizioni - il rispetto doveroso e puntuale di un obbligo processuale e di un obbligo deontologico - i nostri clienti di essere assistiti, cioè di avere in questo processo la possibilità di dimostrare che tutte, alcune, parte di

esse, delle accuse elevate a loro carico, sono infondate. Per fare questo noi dobbiamo fare né più e né meno che quello che è stato fatto dall'accusa pubblica e privata: portare testimoni, portare consulenti. Lo abbiamo fatto fino ad oggi e ricordo a me stessa, ma invece no, lo ricordo proprio a voi, nelle nostre cinque udienze non siamo mai andati via presto, e noi abbiamo la complicazione della lingua, che è vero che allunga i tempi, allunga i tempi ma non è colpa nostra se ci sono gli imputati tedeschi e quindi hanno testimoni tedeschi. Abbiamo cercato di indicare con largo anticipo i testimoni che avremmo ascoltato e ve li abbiamo indicati. Non me ne vogliano i colleghi delle Ferrovie, ai quali ci unisce la stessa posizione. Come diceva Brecht, noi ci siamo seduti dalla parte del torto, perché tutti gli altri posti erano già occupati, allora noi siamo dalla parte del torto e tutti insieme siamo dalla parte del torto, perché allo stato siamo quelli destinatari di un'accusa. Però loro lo sanno molto meno di noi. Noi abbiamo sempre puntualmente indicato al Collegio chi doveva essere ascoltato. Chi doveva essere ascoltato ha cercato, grazie, mi auguro, o in virtù o in forza, o a causa, della nostra conduzione dell'attività di istruttoria dibattimentale, di porre il Collegio di fronte a certe risultanze che contrastano, perché non possono fare altro che contrastare quelle dell'accusa. Si

dice che le prove sono a carico e a discarico. Le nostre sono a discarico.

PRESIDENTE - Va bene.

AVV. FRANCINI - Per fare questo abbiamo bisogno di un pochino di tempo, Presidente. Sto finendo.

PRESIDENTE - Prego.

AVV. FRANCINI - Mi conceda questo... questo momento. Abbiamo bisogno di un pochino di tempo. E' chiaro che il nostro ruolo qui è quello di accettare le vostre censure, doverose, è il vostro ruolo, di ascoltare i vostri consigli e le vostre sollecitazioni. In tal senso abbiamo interpretato la chiusura dell'altra udienza. Il Presidente si è espresso molto francamente dicendo "a fronte dell'accurata, esaustiva e particolarissima deposizione" - particolarissima credo che fosse "particolareggiata" - "deposizione dell'ultimo teste il Collegio stava valutando". Quindi è una sollecitazione attenta a dire "guardate, ovviamente noi stiamo valutando, fatelo voi altrimenti possiamo provvedere noi". Noi abbiamo paura della vostra decisione, ma non abbiamo paura perché pensiamo di avere torto, non abbiamo paura perché pensiamo che le nostre liste testi, invero ben più precise di quelle di coloro che ci hanno preceduto, soffrono di mancanza di puntualità, di mancanza di indicazione, ma perché temiamo che il Collegio cada in un errore che è tipico nella lettura

delle liste testi. Io metto un tema di prova, faccio un esempio, il problema della calibrazione dei nostri(?) strumenti...

PRESIDENTE - Ma è chiaro.

AVV. FRANCINI - No, ma...

PRESIDENTE - Non serve l'esempio, Avvocato.

AVV. FRANCINI - Non serve l'esempio, ma è già finito. E' chiaro che su quello abbiamo due testimoni. Perché? Perché l'accusa ci contesta, in ordine a quel tema, non solo che la lettera... boh, forse non è stata scritta da GE, ma che il suo contenuto forse non è veritiero. Abbiamo bisogno di due testimoni per fare questo, ascoltare chi l'ha scritta, che verrà alla prossima udienza, se non sarà tagliato, e ascoltare chi ha dato i contenuti a quella lettera. Il capo di imputazione su questo fatto, signori del Collegio, voi lo sapete meglio di me, è a pagina 194 e attinge per primo Schroter, che al capo di imputazione 52 risponde per questo.

PRESIDENTE - Avvocato, sono cose abbastanza chiare a tutti queste.

AVV. FRANCINI - Eh, sono chiare a tutti però, mi conceda, Presidente, sono chiare a tutti ma noi con questo combattiamo.

PRESIDENTE - Qual è la...

AVV. FRANCINI - Sollecitarci...

PRESIDENTE - Quindi...

AVV. FRANCINI - Sollecitarci ad una riduzione della lista testi vuol dire che noi dobbiamo scegliere e fare ciò che avremmo fatto - come ha fatto l'accusa - in fondo. Perché si indicano più testi sullo stesso tema? Il Collegio lo sa. Io non so quanta gente mi verrà, io non so cosa fanno. Ho bisogno che voi, e voi avete bisogno, di avere una visione caleidoscopica delle cose, perché solo così potrete soppesare, perché le prove non si contano, si pesano. Come i voti? No, i voti si contano. Invece no, le prove si pesano. E allora bisogna pesare, voi dovete pesare il valore di quello che viene detto. Sulle autorizzazioni un consulente, un testimone e un altro testimone e forse anche qualche altro testimone non sono ripetitivi, aggiungono elementi diversi, punti di visioni diverse che permetteranno a voi di dire: se quello che ha sostenuto il professor Toni, piuttosto che l'ispettore Laurino, è vero oppure no. E' questo il nostro lavoro. Avremmo gradito farlo in fondo questo lavoro. Avremmo gradito farlo in fondo perché farlo prima per noi vuol dire rischiare di violare i due doveri essenziali: uno, quello della difesa, due, quello deontologico di fare bene il nostro lavoro.

PRESIDENTE - Va bene.

AVV. FRANCINI - Perché chi sarà condannato, se sarà condannato...

PRESIDENTE - Avvocato, ci perdoni, però non era questo che



chiedevamo (sovrapposizione di voci)...

AVV. FRANCINI - No, no...

PRESIDENTE - Ma rispetto proprio a quelle questioni...

AVV. FRANCINI - Perfetto.

PRESIDENTE - ...già affrontate, esaurite...

AVV. FRANCINI - E intanto (voce fuori microfono)...

PRESIDENTE - ...coi testi già escussi e documentazione già prodotta.

AVV. FRANCINI - E infatti è questo il problema.

PRESIDENTE - E' lì che vi invitiamo a lavorare.

AVV. FRANCINI - Perfetto.

PRESIDENTE - Non su altro, è ovvio.

AVV. FRANCINI - Allora, noi abbiamo preso atto di questa vostra sollecitazione, ci siamo confrontati, ci siamo posti tutti i problemi del caso, ci siamo anche riletti i verbali per vedere se era proprio vero che tante cose potevano ritenersi definite. E' proprio su questo infatti che arrivo, e con questo poi chiudo. Voi probabilmente ritenete, per esempio, che la questione delle autorizzazioni sia stata chiusa con l'audizione di chi è stato ascoltato. Noi abbiamo ancora in lista più di due testimoni, ma due riteniamo essenziali, che sono Schüler e Bergmann. Chi sono questi due signori? Di Schüler avete sentito parlare, è anche indicato in una delle circolari della V.P.I.

PRESIDENTE - Va beh.

AVV. FRANCINI - E' il signore che ha fatto insieme a Bergmann il sopralluogo alla Jungenthal. E' chiaro che il tema delle autorizzazioni non è concluso. Però su questo aspetto noi...

PRESIDENTE - Infatti sono testi che...

AVV. FRANCINI - Che non avreste tagliato.

PRESIDENTE - ...sono messi insieme.

AVV. FRANCINI - No, no, no...

PRESIDENTE - (Sovrapposizione di voci) sono messi insieme.  
Avvocato...

AVV. FRANCINI - Allora, comunque, in ordine a questa vostra sollecitazione...

PRESIDENTE - Ecco.

AVV. FRANCINI - ...e per essere diciamo consequenti, e anche perché abbiamo paura della vostra decisione, che potrebbe forse, ci auguriamo di no, ma in qualche modo, come dire, andare a tagliare qualcosa che poi ci troveremmo costretti a recuperare con una richiesta di 507, abbiamo predisposto una memoria. Devo dire la verità, inizialmente avevamo pensato di non dover rinunciare a niente, più nel rispetto di un dovere deontologico che di un dovere strettamente processuale, per non doversi poi spiegare con i clienti rispetto ad alcune rinunce, che magari qualcuno di loro potrebbe ritenere pericolose. Ma ciononostante abbiamo predisposto una memoria, nella quale rinunciamo a dieci testimoni, cioè indiciamo dieci

persone la cui audizione riteniamo che possa essere rinunciata, non li vogliamo ascoltare. Ne abbiamo inseriti altri, che troverete indicati nella memoria che consegnerò a voi, al Pubblico Ministero e ai rappresentanti delle Parti Civili, oltre a una copia ovviamente per i colleghi delle Ferrovie e di Cima, che sono: Rainer Pawel e Michaela Baer, che verranno ascoltati, se verranno, come pare che possano venire, in due distinte udienze, il signor Pawel all'udienza del 17 di febbraio - è colui che avrebbe scritto la lettera di General Electric - e la signora Baer, che dovrebbe venire il 02 marzo.

PRESIDENTE - Capisce che pure questa... questa parcellizzazione...

AVV. FRANCINI - Eh...

PRESIDENTE - Mi immagino che...

AVV. FRANCINI - Il mio problema...

PRESIDENTE - ...non dipenda da voi.

AVV. FRANCINI - ...Presidente, è che se lei si pone nell'ottica di tagliare io le devo dare le ragioni. Se questa nostra memoria è sufficiente, mi basta dirlo.

PRESIDENTE - No, la guardiamo, certo.

AVV. FRANCINI - Eh, cioè...

PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci) leggere.

AVV. FRANCINI - Dopodiché abbiamo i due testi della D.B., che sono quelli che hanno fatto anche il sopralluogo, nonché

firmato le autorizzazioni, nonché nominati nei vari... nelle varie audizioni. Abbiamo poi altri testimoni che abbiamo indicato, per i quali, siccome noi, adempiendo all'indicazione che ci era stata data dal Collegio, abbiamo provveduto in anticipo alle citazioni, perché sono persone che non sono - mi si prenda bene - nella nostra disponibilità. Quando ho un testimone dipendente dell'azienda posso verificare. Io sugli altri non ho modo, chiaramente. Abbiamo citato già molti di loro, in modo da poter avere le udienze coperte fino a prima di Pasqua ed avere in anticipo la prova delle citazioni e possibilmente, chi ce la vuol dare, anche la conferma della presenza. Ed abbiamo quindi altri testimoni, per i quali ometto di indicare le ragioni, sono scritte nella memoria. Abbiamo però anche una parte finale della nostra memoria, che contiene un elenco di testimoni, ai quali vorremmo, e ci auguriamo che il Collegio ci voglia seguire, rinunciare solo all'esito, per quel discorso che dicevo prima: io non so chi viene e cosa dice. Per Tüscher lo sapevo, l'aveva ascoltato il Pubblico Ministero. Per alcuni non lo so. Quando verranno e diranno, probabilmente renderanno inutile l'audizione degli altri. Quindi noi abbiamo già indicato, in una prospettiva realistica, per quanto può essere realistico questo, i nomi di coloro che potrebbero essere rinunziati e vi abbiamo indicato nella memoria anche le audizioni

all'esito delle quali potremmo fare la rinuncia, perché sappiamo, avendo indicato i temi, su cosa dovranno parlare; per cui se chi verrà prima coprirà il tema per quello che noi riteniamo essere completo, rinunceremo al resto. Ciò significa nell'immediato che siamo in condizioni di coprire le udienze fino a prima di Pasqua, con l'indicazione puntuale dei testimoni sicuramente per il 17, abbiamo già le citazioni, sicuramente e in modo adeguatamente sufficiente per il giorno 02, e per il giorno 14. Stiamo aspettando che ci tornino le cartoline di alcune, perché chiaramente su qualcosa abbiamo ancora qualche dubbio, e quindi siamo in condizioni di offrirvi un quadro ragionevolmente puntuale delle nostre richieste. Speriamo che questo soddisfi la vostra richiesta, venga incontro alla vostra sollecitazione ed eviti la vostra censura, così ottenendo che questi nostri testimoni, che servono per istruire la nostra causa, possano essere ascoltati nell'ambito del processo nelle udienze che verranno, sulla base delle indicazioni che voi ci avete dato delle udienze e sulla base dell'accordo che abbiamo preso tra di noi per rendere un pochino meno gravoso ed un pochino più semplice la citazione degli stessi. Io deposito la memoria, che consegno alle Parti Civili, al Pubblico Ministero e a voi, ovviamente, e ai colleghi delle Ferrovie dello Stato, e ad essa mi riporto.

PRESIDENTE - E ci può dire... scusi, Avvocato...

AVV. FRANCINI - Prego.

PRESIDENTE - Ovviamente il Collegio apprezza molto.

AVV. FRANCINI - Meno male.

PRESIDENTE - Dopodiché le posso chiedere per la prossima udienza subito chi...

AVV. FRANCINI - Sì.

PRESIDENTE - ...avete in mente di sentire? Così già...

AVV. FRANCINI - Allora, noi per la prima udienza, salvo... salvo indicazioni... mi perdoni...

PRESIDENTE - Prego.

AVV. FRANCINI - Prendiamo le citazioni così vi do anche quelle. Abbiamo già citato - e ve le alleghiamo in modo che siano verificate - il signor Matthias Kunsch, del quale nella memoria, non ve lo ripeto, troverete le ragioni della indicazione, si tratta comunque di questioni che ricadono (sovrapposizione di voci).

PRESIDENTE - Va beh, no, no, ci dica solo i nomi.

AVV. FRANCINI - No, va bene. Poi, il signor Harps, che è quello sostituito...

PRESIDENTE - Sì.

AVV. FRANCINI - ...alla signora, sulle vernici. Comunque c'è... vi diamo proprio le citazioni, così le potete tenere per il verbale. Il signor Rainer Pawel, che sembrerebbe essere, leggendo la lettera che abbiamo ricevuto...

PRESIDENTE - Sì, sì, sì, sì, sì, sì, va bene.

AVV. FRANCINI - ...il sottoscrittore della lettera di GE. Comprimerete che per noi questa questione è ulteriormente delicata in quanto è ulteriormente citata dalle questioni del Pubblico Ministero sulla produzione dell'atto. Poi abbiamo indicato Schüler, che è quel signore del quale avete ripetutamente sentito parlare, che lavora presso D.B. Schenker, e quindi potrà riferire sull'ultimo profilo per noi rilevante delle autorizzazioni; il signor Martin Gumbiowski, il cui tema, il tema sul quale lui potrà riferirci è indicato nella memoria, non lo vado a specificare; e il signor Bergmann, che insieme al signor Schüler...

PRESIDENTE - Schüler.

AVV. FRANCINI - ...si occupano, però in posizioni parzialmente diverse, ovviamente, della questione delle autorizzazioni. Questi sono i nostri testi citati...

PRESIDENTE - Per il 17. Va bene.

AVV. FRANCINI - ...per il giorno 17. E dico anche, con grande... con grande serenità, che noi di questi non abbiamo modo di avere le conferme perché... non sappiamo come fare, sinceramente, quindi li abbiamo citati ed ecco le citazioni. Noi avremmo anche il 02 marzo, se il Collegio vuole.

PRESIDENTE - Bene. Il 02 marzo. Possiamo...

AVV. FRANCINI - Allora... posso dirlo?

PRESIDENTE - Deve.

AVV. FRANCINI - Allora, il 02 marzo inizia l'audizione dei nostri consulenti con il primo consulente, che è... con il secondo consulente, perdoni, perché il primo è stato Fehr, che è il professor Levisch (trascrizione fonetica), che è indicato in lista, e che attiene a questioni strettamente legate all'imputazione ex 2.3.1, perché ovviamente ci occuperà di questo ed è l'unico strumento che abbiamo per difenderci da un'accusa che ha le caratteristiche che voi ben conoscete. Dopodiché abbiamo citato la signora Baer, che attraverso un collega, è opportuno che il Collegio lo sappia, attraverso un collega italiano, referente... diciamo il referente italiano della General Electric, ci ha fatto sapere che la signora potrà essere presente, nonostante che noi l'abbiamo lungamente citata in precedenza, che potrà essere presente il 02 marzo e quindi per quel giorno ci aspettiamo che venga. Poi abbiamo Dorfmeister e poi abbiamo Krause. Ripeto, della Baer abbiamo questa indicazione. Di Levisch siamo certi, perché è un nostro consulente...

PRESIDENTE - Prego, prego.

AVV. FRANCINI - Ah, scusate. E' un nostro consulente e quindi lo portiamo perché ci confrontiamo con lui. E questo dovrebbe coprire la data del 02 marzo. Magari il 17 vi indichiamo quelli del 14 marzo, per i quali abbiamo fatto



partire le citazioni ma ancora non abbiamo le ricevute. E obiettivamente presto. Vi consegno e consegno...

PRESIDENTE - Allora...

AVV. FRANCINI - ...anche ai colleghi, la memoria e le citazioni, per l'elenco, perché sono tutte scritte in tedesco. Grazie.

PRESIDENTE - Allora, Avvocato, il Collegio ringrazia per questa... vedo che la sollecitazione quindi è stata interpretata nel modo giusto. Rivendico l'espressione "particolarissima", Avvocato Francini, intendevo dire che era un misto tra consulenza e testimonianza. E dopodiché invitiamo anche tutti gli altri Difensori del gruppo "italiani" ad operare nella spessissima identica direzione dell'Avvocato Francini, anche nell'indicazione dei testi udienza per udienza e già nell'indicazione di eventuali testi "doppioni" o superflui, perché anche lì, ovviamente, il Tribunale, come ha fatto con i testi della Parte Civile e con i testi del Pubblico Ministero, è in grado di valutare autonomamente se prove vi siano superflue o meno. D'accordo. Questa era la sollecitazione anche per voi. Tutto qui. Va bene. Poi...

AVV. TORI - Scusi signor Giudice, ai fini del verbale è presente l'Avvocato Elena Tori in sostituzione dell'Avvocato Giorgi ai sensi del 102.

PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci)

AVV. TORI - Esatto.

PRESIDENTE - Benissimo.

AVV. PEDONESE - Sì, buongiorno Presidente, Buongiorno. Stessa cosa Avvocato Pedonese, presente.

PRESIDENTE - Benissimo. Allora...

AVV. DE PRETE - Scusi Presidente, buongiorno.

PRESIDENTE - Avvocato De Prete, buongiorno.

AVV. DE PRETE - Avvocato De Prete per la Parte Civile Di Vicino, che non è presente. Grazie.

PRESIDENTE - Avvocato De Prete e Avvocato Dalla Casa sono presenti. Allora, per quello che riguarda invece...

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - Per quello che riguarda invece le produzioni del Pubblico... la richiesta di produzione del Pubblico Ministero alla scorsa udienza, sulla quale i Difensori avevano manifestato la volontà di verificare il contenuto e poi di interloquire, avete da aggiungere qualcosa oppure no?

AVV. MOSCARDINI - Sì, Presidente. Avvocato Moscardini per il verbale. Avevamo fatto riserva, eravamo presenti anche insieme all'Avvocato D'Apote, in particolare sugli atti a voi depositati come produzione documentale che facevano seguito all'avviso di deposito sedicesimo del 13 gennaio 2016, quelli che sarebbero i rilevati sul modello. Per quello che riguarda - come in realtà già anticipato all'ultima udienza - ciò che sono le foto e i video realizzati dalla Polizia Scientifica sul modello non c'è

- come dire - alcuna opposizione a considerarla documentazione producibile. Per quello che invece riguarda i rilevati Scan System, personalmente avevo già visionato questi atti. Al di là - come dire - delle inintelligibilità tecnica di alcune riproduzioni in 3D, troverete all'interno degli atti prodotti dei filmati. Questi filmati sono evidentemente delle elaborazioni, delle... non so, sono una riproduzione consulenziale immagino degli ingegneri di Scan System, quindi dei consulenti tecnici Barone e Razionale, realizzata evidentemente dopo l'accesso al modello, sembra, sembra di capire, dalle proprietà di questo documento, di questo filmato, sia ai primi di gennaio. Al di là del fatto... della valutazione che questo Tribunale deve fare rispetto alla tempestività del deposito di questa, che altro non è che una nuova consulenza, quindi la tempestività del deposito rispetto al secondo comma dell'articolo 430, se ricorderà il Presidente questo abbiamo... mi sembra di aver capito, abbiamo compreso che è un'elaborazione video di quelle immagini che il Pubblico Ministero proiettò durante il controesame del professor Bruni, poi non ammesse dal proprio perché elaborazioni e non rappresentazioni di immagini. Quindi sotto questo profilo evidentemente non possiamo considerare questo video, non il video in sé, ma questo video un mero documento che può entrare all'interno del vostro fascicolo, perché

evidentemente la nozione di documento non sarò io a doverla richiamare, non è il fatto che sia rappresentativo di un atto cartaceo o di un video, ma è rispetto al contenuto stesso del documento, perché che un verbale di sommarie informazioni sia un documento è evidente, è il contenuto che lo qualifica, non come documento. Questo video realizzato il 07 gennaio, non a disposizione delle Difese perché non tempestivamente depositato, non oggetto di controprova, e quindi sotto questo profilo in lesione della parità processuale, sicuramente non può entrare nel vostro fascicolo come documento così come è stato prodotto dal Pubblico Ministero. Quindi ovviamente...

PRESIDENTE - Quindi... quindi allora la vostra opposizione...

AVV. MOSCARDINI - Sì, guardi glielo posso...

PRESIDENTE - ...riguarda...

AVV. MOSCARDINI - ...glielo posso indicare specificamente. Sono... del dvd che a voi è stato prodotto, c'è una cartella che si chiama "rilievi Scan System" all'interno dei quali ci sono dei video chiamati "schema curva" "angoli approccio ZDL" e "assetto carro binario". Sono contenuti dei video o delle estrapolazioni fotografiche, dei fotogrammi, ecco, per capirci, di quel video, che evidentemente sono un'elaborazione dei consulenti tecnici, con tutti i profili di inutilizzabilità e violazione che ho espresso precedentemente.

PRESIDENTE - Sul resto nessun problema, nulla quaestio.

AVV. MOSCARDINI - Sì, no, un ultimo proprio...

PRESIDENTE - Ah.

AVV. MOSCARDINI - No, perché va di seguito a questa considerazione, che non è un caso che la memoria ex articolo 121 depositata dalla Procura a firma del professor Toni, sulla quale avevo già espresso un'opposizione e non solo per il profilo formale, quindi che fosse depositata non dalla parte processuale ma dal consulente tecnico, fa espresso riferimento, non a caso ovviamente, a quello che poi è riprodotto all'interno di questi video, quasi a formarne una sorta di allegato, se così possiamo... possiamo qualificarlo. Peraltro sotto quel profilo quella memoria, ribadisco, non può, a mio parere, entrare come a firma del professor Toni, non foss'altro che altro non è che una consulenza tecnica anch'essa, e non meramente una memoria. Quindi sotto questo profilo faccio riferimento a quello che avevo già chiesto, quindi all'estromissione almeno sotto quella forma. Per il resto altro al vostro fascicolo non era stato prodotto, se non l'avviso del deposito 430 delle s.i.t. e la richiesta 507, che mi sembra comunque in questa fase molto affrettata.

PRESIDENTE - Bene.

AVV. SCALISE - Presidente posso? Avvocato Scalise.

PRESIDENTE - Brevemente, Avvocato.

AVV. SCALISE - Eh?

PRESIDENTE - Prego.

AVV. SCALISE - Grazie, Presidente. Alcune considerazioni che seguono quelle che ha fatto adesso l'Avvocato Moscardini, su un paio di problemi che a mio avviso vanno risolti dal Tribunale. Allora, il primo problema, capisco che le foto prodotte dal Pubblico Ministero potrebbero essere assimilate a dei documenti, ma in realtà cioè sarebbe possibile solo se noi avessimo acquisito agli atti del fascicolo il plastico come è stato prodotto. Non c'è stata nessuna richiesta di acquisizione agli atti del fascicolo della ricostruzione plastica che è qui in aula da qualche udienza, quindi io credo che il Tribunale non possa acquisire quelle foto, che rappresenterebbero una situazione plastica ricostruttiva che non è a corredo del fascicolo dibattimentale. E quindi sotto questo profilo, per quel che mi riguarda, c'è opposizione all'acquisizione anche della documentazione fotografica. C'è opposizione all'acquisizione delle ricostruzioni Scan System perché in realtà, come diceva l'Avvocato Moscardini, si tratta di una ricostruzione tecnica di consulenza effettuata non nel contraddittorio, effettuata senza la possibilità che su questa ricostruzione le difese possano interloquire e soprattutto possano esaminare gli autori di quella ricostruzione alla luce di quello che è stato prodotto dall'Ufficio del Pubblico

Ministero. In realtà, per dirla in parole povere, si tratta di una vera e propria consulenza e come tale inammissibile in questa fase da parte... che non è possibile acquisire agli atti del fascicolo del dibattimento. La memoria ex articolo 121. Signor Presidente e signori del Tribunale, io, per carità, sono sempre disponibile a nascondere dietro una finestra che il codice concede alle difese anche delle osservazioni tecniche, ma in realtà questa produzione dell'Ufficio del Pubblico Ministero può essere definita in tutti i modi, ma certamente non come memoria della parte ai sensi dell'articolo 121. Avrà avuto modo il Tribunale di apprezzare, così come abbiamo fatto noi, che si tratta di una vera e propria consulenza, dove il consulente del Pubblico Ministero per alcuni versi ci fornisce la quinta versione di alcune delle problematiche tecniche che sono affrontate all'interno del processo, e questa ulteriore versione viene fatta in aperta violazione del diritto della difesa, perché su questi temi che il consulente oggi produce al Tribunale nei termini diversi rispetto a come li ha affrontati nelle altre consulenze... se vuole il Tribunale posso dare anche dei riferimenti sia per quel che riguarda le consulenze redatte dall'ingegner Toni, sia i passaggi del suo esame, dove lo stesso tema è stato affrontato in termini diversi, dicevo, questa rappresenta una vera e propria consulenza, della quale si

chiede l'acquisizione al fascicolo del dibattimento senza che il consulente sia possibile sottoporlo a controesame su questi temi che vengono prodotti al Tribunale. Quindi non si può dire che questa sia una memoria della parte. In realtà è una vera e propria consulenza nuova, effettuata dall'ingegner Toni, sul quale non c'è stato né esame, né tantomeno controesame. Quindi sotto questo profilo io credo che anche questo documento sia inammissibile. Per concludere, io mi oppongo all'ammissione di tutte le produzioni fatte dal Pubblico Ministero alla scorsa udienza.

PRESIDENTE - Grazie. Allora, il Tribunale si riserva e dispone procedersi all'esame di...? Avvocato Stile.

AVV. SCALISE - No, cominciamo con i miei testi, Presidente, se non le dispiace.

PRESIDENTE - Ah. Ho visto l'Avvocato Stile in prima fila e mi sono fatto condizionare.

AVV. SCALISE - Eh sì, ma era giusto che l'Avvocato Stile stesse in prima fila. Allora, inizierei con l'ingegner Mele, che è seduto qua vicino a me.

Viene introdotto in aula il Teste:

**DEPOSIZIONE DEL TESTE - MELE RAFFAELE**

PRESIDENTE - Allora, abbiamo l'ingegnere...

AVV. SCALISE - Si deve sedere lì, ingegnere.

PRESIDENTE - Ah, era già lì. Ingegnere Mele? E' lei? Prego, si



accomodi. Allora ingegnere, vuole leggere quella formula davanti a lei?

TESTE MELE - Sì, sì. Volevo solo anticipare un buongiorno a tutti.

PRESIDENTE - Buongiorno.

TESTE MELE - Poi passo alla formula. (Dà lettura della formula di rito).

PRESIDENTE - Allora, le sue generalità complete, ingegnere?

TESTE MELE - Mele Raffaele, nato a Cosenza il 22/10/1946, residente a Roma.

PRESIDENTE - Allora, è un testimone, quindi ha l'obbligo di dire la verità. L'Avvocato Scalise comincerà a formulare le domande.

**Difesa - Avvocato Scalise**

AVV. SCALISE - Sì, grazie Presidente. Ingegnere, intanto vuole dire al Tribunale che incarichi ha ricoperto nell'ambito del...

PRESIDENTE - Ma ci sono altri... Scusate un attimo, ci sono testi presenti in aula ulteriori?

AVV. SCALISE - No.

PRESIDENTE - Gli altri... ne abbiamo quattro oggi, no?

AVV. SCALISE - Sì.

PRESIDENTE - Genovesi, Mele, Greco e Vacca.

AVV. SCALISE - Sì.

PRESIDENTE - Non c'è nessuno ora? Genovesi è già giù.

AVV. SCALISE - Vacca?

PRESIDENTE - Gli altri due, Vacca e... non ci sono.

AVV. SCALISE - C'era ma non lo vedo in aula.

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - Ah, sono andati fuori, di là. Va bene. Se di là è troppo freddo qui c'è una stufa e li facciamo mettere di qua. Allora, Avvocato Scalise.

AVV. SCALISE - Sì, grazie Presidente. Allora, ingegnere buongiorno. Volevo chiederle per iniziare se lei ci può dire che incarichi ha ricoperto all'interno delle Ferrovie dello Stato.

TESTE MELE - Allora, io ho cominciato la mia attività nelle Ferrovie dello Stato, che effettivamente allora si chiamavano Azienda Autonoma Ferrovie dello Stato, nell'ormai lontano 1972 e ho cominciato a lavorare nell'ufficio ponti dell'allora servizio lavori e costruzioni. Vado un po' velocemente in tutte le varie denominazioni. Dico solo che poi sono passato a un'esperienza di direzione lavori e gestione di un lavoro allora... diciamo abbastanza importante. Poi sono ritornato in sede centrale, sempre con incarichi di tipo, come dire, normative nel mondo civile perlopiù; diciamo che la mia esperienza è soprattutto corpo stradale, ponti, gallerie, questa... e armamento, corpo stradale, armamento, eccetera. Sono quindi riandato di nuovo in una sede periferica, allora si chiamavano le direzioni

compartimentali, dove sono stato capo della divisione appunto che gestiva l'esercizio ferroviario lato lavori, come si chiamava allora, cioè la parte civile e non la parte... la parte infrastrutture civili e non la parte materiale rotabile; e poi sono rientrato di nuovo quando sostanzialmente l'azienda cambiò con le varie riforme, con la legge, le riforme, eccetera, e lì poi varie vicende, ma sostanzialmente sono sempre stato responsabile di strutture più o meno diciamo di un certo livello, nel mondo sempre del civile e armamento, che sono... fino ad un certo punto erano insieme. Poi c'è stato un periodo in cui l'armamento è stato spostato in una sua autonoma casella e quindi ho continuato soltanto ad occuparmi delle strutture civili.

PRESIDENTE - Bene.

TESTE MELE - Dal 2006 ho lasciato R.F.I. e svolgo altra attività.

AVV. SCALISE - Attualmente che attività svolge?

TESTE MELE - Ecco, dal 2007, diciamo, come consulente esterno svolgo il ruolo di responsabile tecnico di una società che si chiama Italcertifer, una società che fa certificazioni ferroviarie, una società sempre del gruppo. Diciamo che Ferrovie dello Stato cercava una persona che avesse esperienza fuori dai suoi dipendenti. Era il periodo in cui volendo entrare in questo mondo della certificazione, bisognava appunto non avere propri

dipendenti, quindi la persona che prima ricopriva questo incarico non poteva più mantenerlo, perché apparteneva ad una delle società, a Trenitalia, e mi chiesero se volevano fare questa esperienza di... volentieri ho accettato e da allora, diciamo, occupo questo incarico, che diciamo ha esteso un po' anche le mie conoscenze a 360 gradi, perché le certificazioni non sono più solo nel mondo, come dire, civile, ma in generale.

AVV. SCALISE - Senta, ingegnere, che rapporti ci sono tra Italcertifer e l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria?

TESTE MELE - Io la sento male, Avvocato.

AVV. SCALISE - Sì. Mi sente meglio così? Quali sono i rapporti tra la Italcertifer e l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria?

TESTE MELE - Noi siamo accreditati dal Ministero e dall'Agenzia, a seconda dei livelli. Allora, questa società lavora in un contesto europeo, dai primi anni Duemila, diciamo, sotto una serie di direttive che vanno denominate con l'interoperabilità ferroviaria europea, e sono stati istituiti una serie di enti, di società, riconosciute a livello europeo, denominate NoBo, Notified Body; sono delle società che rilasciano attestazioni di conformità alle regole nazionali, secondo degli standard tecnici che si chiamano STI, Standard Tecnici di Interoperabilità. Questo è un ottimo corpus normativo...

PRESIDENTE - Bene.

TESTE MELE - ...del mondo ferroviario.

AVV. SCALISE - Va bene.

PRESIDENTE - Sentiamo sul capitolo specifico.

AVV. SCALISE - Allora, ingegnere senta...

TESTE MELE - Dico solo che poi l'Agenzia ci... quindi siamo accreditati al Ministero e dall'Agenzia anche per la parte nazionale e l'Agenzia ogni anno ci fa un audit insieme ad Accredia, in cui controlla la nostra attività, la nostra terzietà e quant'altro.

AVV. SCALISE - Bene. Senta ingegnere, nell'ambito della sua attività all'interno delle Ferrovie, lei conosce la specifica tecnica RFI-TCARFTAR01002 del 18 dicembre 2001, denominata "Linee guida per la realizzazione e manutenzione dei binari su base assoluta"?

TESTE MELE - Sì.

AVV. SCALISE - Senta, lei è stato uno degli autori di queste linee guida?

TESTE MELE - Sì, nel senso che normalmente, diciamo, questi documenti vengono gestiti diciamo a tre livelli: c'è l'estensore... in questo caso il frontespizio ha solo due caselle, però sono tre firme; l'estensore è il primo, che firma sulla sinistra; in quel caso potreste, volendo, ritrovare la firma dell'ingegner Riccardelli, che ne fu l'estensore; il secondo è il livello diciamo gerarchico superiore, che era quello mio, quello che la rivede per

vedere che abbia i requisiti di coerenza con il resto delle attività, e quindi l'ho firmata anch'io; poi c'è l'approvazione, nel senso che... chi è l'autorità che la promulga, e lì era la direzione tecnica, infatti allora fu firmata dall'ingegner Elia come direttore tecnico.

AVV. SCALISE - Senta, una curiosità che mi è venuta nel verificare questa specifica tecnica. Perché la definite "linee guida"?

TESTE MELE - Ma perché era una cosa operativa, cioè è un modus operandi che veniva dato agli operatori di questa parte, diciamo agli operatori dell'armamento e della costruzione e manutenzione del binario, e infatti è una norma molto specifica, molto tecnica. Trovate delle tabelle che sono proprio ad uso di topografi, cioè non è una... è una specifica tecnica che tende a dare un modus operandi proprio a chi deve fare un certo lavoro.

AVV. SCALISE - Senta, e qual era lo scopo per cui venivano emanate queste linee guida, questa specifica tecnica?

TESTE MELE - Lo scopo è al paragrafo 1 di questo documento, che voi potete tutti quanti ricontrollare, è lo scopo quello di migliorare il comfort di marcia di treni, soprattutto mano a mano che le velocità andavano aumentando. Piccolo inciso: tutta questa attività viene anche, a livello europeo, con quelle che ho citato pria, le STI, in quel periodo di stavano tirando fuori le STI Alta Velocità. Tutto questo pacchetto è un po' coerente e

quindi anche in Italia si è voluto cercare di dare strumenti che migliorassero la qualità del binario, riducessero le spese per la manutenzione e consentissero attività più diciamo in linea con i tempi. E' un'evoluzione di quello che era un'attività che veniva fatta in un modo vecchio e si dice praticamente come si può fare in un modo più moderno.

AVV. SCALISE - Senta, quindi era solo questa la prerogativa tecnica per cui queste linee guida venivano emanate?

TESTE MELE - Beh, sì. Ripeto, sono... se uno legge il primo paragrafo, lo scopo è abbastanza sinteticamente esposto e poi anche riguardandolo, così, ho riguardato il documento, mi pare che nel seguito si ripetono le stesse cose.

AVV. SCALISE - Senta, ma queste linee guida nascono come sperimentazione?

TESTE MELE - Beh, certo.

AVV. SCALISE - (sovrapposizione di voci)

TESTE MELE - Noi non facciamo... cioè, adesso dico noi per intendere le Ferrovie dello Stato. Cioè, uno che fa una cosa del genere non è che... così, la fa direttamente. Ci fu una prima emissione per verifica, cioè si propose il testo agli operatori per sentire se qualcuno aveva delle osservazioni. Non abbiamo ricevuto critiche o osservazioni da parte degli utenti e fu emessa allora in via sperimentale. Poi non c'è stato un seguito, che io

sappia.

AVV. SCALISE - Senta, il sistema descritto in queste linee guida permette una regolazione dell'altezza dei binari? Non so se tecnicamente è esatto come pongo la domanda, però spero che lei mi abbia capito.

TESTE MELE - Ma, normalmente tutto quello che riguarda diciamo la linea dell'asse del tracciato è qui indicato. Ci sono anche delle tabelle per calcolare... siccome il tracciato fa riferimento... il profilo fa riferimento alla rotaia bassa, l'asse invece del binario sta a metà della traversa, quindi praticamente c'è una differenza di 70 e rotti centimetri fra la rotaia bassa e l'asse del binario, che invece è quello che viene poi diciamo tracciato. E ci sono delle tabelle per traguardare le differenze fra la bassa, alta... tutto qua. Ma è una questione di topografia.

AVV. SCALISE - Senta, ma questo diverso o alternativo modo di controllo della geometria del binario incide in modo diverso rispetto alla marcia del treno?

TESTE MELE - Ma, la marcia del treno è tanto più liscia, direi liscia come l'olio, quanto più la geometria è corretta. La geometria è corretta perché è un calcolo, cioè lei progetta un binario, è una linea, con delle... cioè è un percorso fatto da rette curve, non ci sono mai cuspidi, tutto viene sempre raccordato in modo tale che ci sia una gradualità nel passaggio da una posizione all'altra del



treno, per evitare appunto accelerazioni, eccetera, eccetera. Quanto più sul terreno si riesce a materializzare e a mantenere meglio questa linea, come dire, teorica di progettazione, tanto meglio il treno viaggia. Ovviamente vi rendete conto che se il treno viaggia liscio come l'olio a trecento all'ora leggete il giornale, se il treno balla perché c'ha delle difettosità, il giornale non lo leggerete. Tutto qui.

AVV. SCALISE - Senta ingegnere, nella vostra idea di programmazione aziendale queste linee guida e questo nuovo sistema come andava introdotto e quando andava applicato?

TESTE MELE - Allora, la direzione tecnica che emise allora il documento non mi pare che fosse titolata proprio a fare i programmi di investimento. Quello che... mi pare che erano altre strutture che facevano la programmazione degli investimenti, però quello che posso dire è che il documento stesso espone con chiarezza quella che era l'idea, cioè l'idea era: ciò che si costruisce di nuovo è bene che venga fatto secondo questa nuova tecnologia, perché consente, ripeto, migliori performances con minori costi, eccetera, eccetera. Ciò che viceversa... e lo stesso vale per i rinnovi. Cioè, quindi si diceva: utilizzate questa roba per ciò che viene costruito nuovo, l'Alta Velocità per fare l'esempio più macroscopico, ma anche se uno avesse costruito una variante o un pezzo di

linea nuova, è nuovo, conviene costruirlo al meglio, diciamo viene gratis il lavoro fatto meglio; anche nei rinnovi, il rinnovo è un'attività che ha un ciclo ventennale mediamente, tanto per dare un'idea dei tempi, cioè il binario si rinnova dopo vent'anni. Per rinnovo si intende il rinnovo di un tratto di binari. Diciamo le Ferrovie, R.F.I. oggi, ha un programma di rinnovo della rete che prevede quindi tutta una serie di attività, con ciclo ventennale, in cui piano piano si ricambiano mano mano i binari in base al loro stato, all'usura e quant'altro. Allora lì si dice: quando fate i rinnovi, e quindi c'è tutta una serie (parole incomprensibili)... utilizzate queste linee guida. Quando fate le linee nuove, è doveroso(?) utilizzare... C'è addirittura la possibilità che il referente di progetto per i rinnovi, se abbia... se lo ritiene per motivi che può giustificare, di non utilizzare queste linee guida. Questo per dire che l'impostazione, che io ricordo, di quella linea guida, non è di qualcosa che andava realizzato perché ci fosse e che quindi ci fosse un input a un piano di realizzazione, come dire, veloce. C'è addirittura secondo me un'ipotesi di un ciclo ventennale, perché il rinnovo ha una cadenza che va sui vent'anni, non su due giorni o due mesi, o due anni. Quindi quando si dice "quando rinnovate adottatela", io posso anche immaginare che l'ultimo rinnovo da quel giorno in poi è

dopo vent'anni, quindi figuriamoci.

AVV. SCALISE - Senta ingegnere, questo tipo di misurazione possiamo dire che è un mezzo di misurazione più evoluto rispetto alla picchettazione?

TESTE MELE - Certamente sì. L'ho detto, è un cambiamento tecnologico. Cioè, rispetto a quello che era il vecchio modo di misurare, ripeto, di tracciare, di concretizzare a terra questo benedetto asse del binario, questo binario, questo è un modo più moderno che evita interferenze col mondo esterno, con capisaldi che stanno fuori, mette al riparo diciamo qualunque interferenza, nel senso che i punti di riferimento, questi famosi punti fissi, sono sui pali della TE, che non danno fastidio ovviamente, perché sono fuori della sagoma e lei tranquillamente ha il suo esercizio senza alcun problema. Poi ipotizza l'utilizzo di macchine dotate di programmazione, che in automatico fanno il controllo, e lo fanno in continuo, non solo sulle curve, come nella vecchia picchettazione. Cioè, il vecchio capo tecnico delle Ferrovie, che più o meno forse qualcuno... un po' tutti quanti abbiamo incontrato, c'aveva per ogni tronco...

AVV. SCALISE - Che cosa (sovrapposizione di voci) il capo tecnico?

TESTE MELE - ...c'aveva un libretto delle curve; cioè, c'è una figura professionale, il capo tecnico, che c'aveva il

libretto delle curve. Cioè, ogni curva c'ha un numero e c'ha una sua descrizione geometrica, cioè ci sono... rispetto ai picchetti c'ha le distanze, in modo che l'operaio va lì e con la rollina si mette e misura. Ora, vi rendete conto che una cosa del genere perlomeno ha qualche difetto dell'ordine di qualche centimetro. Farlo con i laser e con i sistemi topografici indicati nelle linee guida significa scendere dai centimetri ai millimetri, cioè oggi noi siamo in condizioni di garantire... noi... insomma, chi fa questo lavoro può garantire errori di millimetri, millimetrici, contro precedenti che potevano essere perlomeno di centimetri. Quindi mi sembra... e soprattutto con tempi molto più brevi, con riduzione di personale e con ripetitività, ripeto, molto, molto più veloce.

AVV. SCALISE - Senta ingegnere, vi furono ragioni di sicurezza che vi spinsero anche a fare queste linee guida?

TESTE MELE - Allora, ripeto, lo scopo è uno scopo di comfort, nel senso che stiamo parlando di ridurre le tolleranze di un lavoro, non stiamo... cioè, non stiamo parlando di andare fuori da quelli che sono i valori diciamo accettati. Quello che è il target della difettosità del binario è noto ed è a monte. In questa linea guida voi non trovate qual è il valore del difetto. Non c'è, perché non era quello l'oggetto. Voi trovate come far sì che chiunque possa materializzare un controllo efficace, il

più efficace, rapido ed economico possibile. E non mi risulta che ci sia... io l'ho anche riguardata, onestamente, non mi pare che ci sia mai citata la parola "sicurezza". E' citata la parola "comfort", è citata la parola "manutenzione più veloce", "manutenzione più sicura", "manutenzione più agevole", ma "sicurezza" non mi pare.

AVV. SCALISE - Quindi, se ho capito bene, pur ritenendo sempre valido il controllo del binario, anzi delle curve, con la picchettazione...

TESTE MELE - Certo, certo.

AVV. SCALISE - ...questo sistema ne rappresenta un'evoluzione tecnica. Posso dire così?

TESTE MELE - Se mi vuole passare un paragone, una volta veniva, non so, il geometra che sarà venuto in casa di ognuno di noi a fare delle misure di una stanza, pigliava il metro e misurava. Adesso hanno il laser, spara e legge immediatamente la misura al centimetro, o al millimetro. E' un'evoluzione tecnologica, cioè oggi il mondo lavora con sistemi tipo quelli delle linee guida, non più con la rollina, con i picchetti o quant'altro.

AVV. SCALISE - Va bene. Presidente, io non ho altre domande, grazie.

PRESIDENTE - Pubblico Ministero.

**Pubblico Ministero**

P.M. AMODEO - Buongiorno, ingegnere.

TESTE MELE - Buongiorno a lei.

P.M. AMODEO - Senta, chiedo scusa, forse l'ha già detto ma mi è sfuggito.

AVVOCATO - Non si sente.

P.M. AMODEO - Si sente adesso?

PRESIDENTE - Ora sì.

P.M. AMODEO - Allora, forse l'ha detto ma mi è sfuggito, quindi le chiedo scusa se dovesse eventualmente ripetersi. Mi pare che l'Avvocato Scalise le ha chiesto chi avesse materialmente scritto. Però perdonatemi se non è così, perché...

PRESIDENTE - Mi scusi, può avvicinarsi un po' di più al microfono?

P.M. AMODEO - Sì.

PRESIDENTE - Lo abbassi un po'. Ecco.

P.M. AMODEO - Chi avesse materialmente redatto la specifica tecnica che riguarda la realizzazione e manutenzione dei binari su base assoluta. Lei... lei è uno degli estensori di questa specifica tecnica del 2001?

TESTE MELE - Ripeto, in una unità, in una unità organizzativa quale quella che allora dirigevo, non c'è un lavoro diciamo di una persona, c'è un team che lavora, specie in argomenti così particolari. Nello specifico, il team era un team che faceva parte dell'ufficio gallerie, dove è

abbastanza importante, ovviamente, come potrà immaginare, anche la topografia, il tracciato, eccetera, e il team era rappresentato dal capo dell'ufficio, che si chiamava appunto Riccardelli. Il Riccardelli figura come estensore, anche se lì non c'è scritto, di questa norma, nel senso che poi lui ha coordinato un gruppo di tecnici specialisti in topografia. Se lei guarda quel documento troverà che c'è roba veramente da specialisti, non è una semplice descrizione, ci sono indicazioni molto particolari, molto da topografo, come dire, proprio che va e fa il lavoro. Io ho avuto la bozza, l'ho riletta, ho fatto con Riccardelli e i suoi le mie discussioni, quindi ho fatto quello che allora era la mia verifica, l'ho fatta mia, nel senso che come responsabile della struttura nel suo complesso l'ho condivisa, e l'ho passata al superiore che poi l'ha autorizzata.

P.M. AMODEO - Sì. Sì, ingegnere io, pur non essendo sicuramente...

TESTE MELE - E questo l'avevo detto anche prima mi pare, no?

P.M. AMODEO - Sì... bravo come lei e men che meno un ingegnere, io nonostante questo l'ho letta. Lei mi dice "se si legge con attenzione", io l'ho letta con attenzione ed è vero, confermo ovviamente, nella pochezza delle mie valutazioni, che ci stanno, come lei ha detto adesso, indicazioni molto particolari. Ebbene, una di queste indicazioni... e della necessità di sostituire la

picchettazione di tipo tradizionale con altri sistemi... una di queste indicazioni è data dal fatto che la presenza di picchetti riduce i franchi, cioè gli spazi liberi, tra le sagome ferroviarie e gli ostacoli. E quindi, diciamo, questa finalità mi sembra diversa o concorrente rispetto a quella che lei indicava con un esempio, di leggere il giornale con tranquillità. Tra l'altro, e mi rifaccio a due produzioni, una dell'Avvocato Scalise del 16/07/2014 e un'altra, se non dico errori, dell'Avvocato Stile del 29/10/2014, già in documenti risalenti della pregressa azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato, che senza soluzioni di continuità poi, se non diciamo per aspetti...

PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci)

P.M. AMODEO - ...per aspetti su cui adesso non ci intratteniamo...

AVV. SCALISE - Presidente...

P.M. AMODEO - ...ha dato poi vita a queste cose, ecco, la produzione Scalise, ecco, la circolare 32, parla anch'essa di franchi minimi...

PRESIDENTE - Mi sono PERITO VITAGLIANO -...

AVV. STORTONI - Quale è la domanda? Vorrei sapere perché...

PRESIDENTE - No, no...

P.M. AMODEO La domanda...

AVV. STORTONI - ...mi sfugge.

PRESIDENTE - Pubblico Ministero, ci siamo...



P.M. AMODEO - Allora...

PRESIDENTE - Ci siamo persi la domanda.

P.M. AMODEO - Sì. La domanda è se la presenza di picchetti, così come risulta da questa circolare 32... perdonatemi, la produzione dell'Avvocato Stile riguarda invece la sostituzione su altre reti ferroviarie europee...

AVV. STORTONI - Continuiamo però su...

P.M. AMODEO - ...è qualificabile...

PRESIDENTE - Avvocato...

P.M. AMODEO - Io, se posso finire...

PRESIDENTE - Ho invitato il Pubblico Ministero (sovrapposizione di voci)...

P.M. AMODEO - ...è qualificabile...

AVV. STORTONI - Però il suo invito non è servito, mi pare di capire.

P.M. AMODEO - Se posso finire... io, le chiedo scusa, non interrompo mai.

PRESIDENTE - Facciamolo finire.

P.M. AMODEO - Ognuno di noi può...

AVV. STORTONI - Io interrompo invece quando...

P.M. AMODEO - Ma lei non ha il diritto di interrompere.

AVV. STORTONI - ...la cosa (sovrapposizione di voci)...

P.M. AMODEO - Lei non ha nessun diritto di interrompere.

PRESIDENTE - Avvocato Stortoni...

AVV. STORTONI - Mi rimetto al Presidente.

PRESIDENTE - Avvocato Stortoni...

P.M. AMODEO - Presidente, tolga la parola a chi mi sta interrompendo.

PRESIDENTE - Avvocato Stortoni...

P.M. AMODEO - Per piacere.

PRESIDENTE - Per favore, abbiamo invitato il Pubblico Ministero a formulare la domanda.

P.M. AMODEO - La tolga, perché è nei suoi poteri. Allora, le chiedo se in questi documenti è detto chiaramente che il picchetto ha la natura di ostacolo.

TESTE MELE - Avvocato...

PRESIDENTE - Se è detto chiaramente che il picchetto...

P.M. AMODEO - Ha la natura di ostacolo.

TESTE MELE - Rappresenta un ostacolo.

PRESIDENTE - All'interno di quei documenti dice lei prodotti dall'Avvocato Scalise?

P.M. AMODEO - Sì, ma anche all'interno della specifica tecnica del 2001, innanzitutto, la cui redazione è stata curata dal teste qui presente.

TESTE MELE - Allora...

AVV. STORTONI - Presidente, io credo che il teste non possa rispondere su che cosa sia scritto nei documenti.

PRESIDENTE - No, però...

AVV. STORTONI - I documenti sono documenti. Gli si potrà chiedere...

PRESIDENTE - E' verissimo, però ha citato all'interno... ha invitato a leggerlo bene questo aspetto. Su questa

domanda penso che sia in grado di rispondere, ingegnere.

TESTE MELE - Io ci stavo provando, poi però...

PRESIDENTE - Ah, ci stava provando. Prego.

TESTE MELE - Allora, io ho già detto che questa linea guida in pratica vive in parallelo, cioè da dopo che è stata emessa questa linea guida abbiamo, come dire, una coesistenza di un sistema nuovo, che è questo diciamo di cui alla linea guida, quindi i punti fissi, eccetera, eccetera, e quindi... e la vecchia con i picchetti. E ho anche detto che il passaggio viene indicato all'atto dei rinnovi. E il rinnovo del binario ho anche detto che non è una cosa che avviene dall'oggi domani, ma è programmato e che può avere anche anni di distanza. Quindi da questo mi sembra abbastanza deduttivo che quando si è scritta questa cosa mai e poi mai nessuno ha pensato che ci fosse un problema di sicurezza, come ho detto prima, o di interferenza fra uno e l'altro. Cioè, se il picchetto avesse costituito un'interferenza fisica alla sagoma, dove la sagoma è uno dei requisiti più importanti, perché il treno viaggia e deve sapere che viaggia libero; la sagoma è una norma, la sagoma è un contorno, lei deve essere sicuro che nella sagoma non c'è niente, altrimenti lei non parte, il treno non parte se qualcuno non ha garantito che la sagoma è libera. Quindi il picchetto nella sua posizione, così come da normativa, è fuori dalla sagoma, non ha nessuna interferenza con la sagoma.

L'unico fastidio che può dare è se uno... dico, arriva un operaio che cammina lungo la linea, fuma e purtroppo ci sbatte col piede, ma questa è l'unica cosa che può... l'altra interferenza è quando facciamo i lavori... quando fanno, scusate se ogni tanto mi capita di... cioè, quando si fanno i lavori di manutenzione del binario delle volte, per esempio, non so, la macchina operatrice che sistema il pietrisco, i picchetti che per me sono dei birilli messi lì per terra, come niente uno li sposta, perché il vomere della macchina che raccoglie il pietrisco, siccome non è che sono... non è che... non stiamo in una situazione in cui abbiamo un palo piantato giù, inamovibile, ma abbiamo un birillo posato lì, con un cubetto di calcestruzzo, che è stato piazzato solo per avere un riscontro geometrico, cioè serve per fare una misura. Tenete conto che se io vado lì e la misura non torna, io controllo tutto, anche la posizione del picchetto, perché se me l'hanno spostato io mica mi metto a spostare(?) tutta la curva e poi ricomincio da capo. Io... voglio dire, il picchetto è uno strumento, uno strumento di una certa epoca, e non ha problemi di questo genere, altrimenti li avremmo tolti, le Ferrovie gli avrebbero tolti non oggi, ma cent'anni fa...

PRESIDENTE - Va bene.

TESTE MELE - ...se avessero (sovrapposizione di voci).

PRESIDENTE - Questa è la... questa è la sua opinione. Pubblico

Ministero.

P.M. AMODEO - Sì. Senta, chiedo scusa...

AVV. SCALISE - E' la ragione tecnica, più che un'opinione, Presidente.

TESTE MELE - Prego?

PRESIDENTE - No, ha fatto... l'Avvocato Scalise ha voluto sottolineare un aspetto che viene adeguatamente verbalizzato, quindi... Prego, Pubblico Ministero.

P.M. AMODEO - Sì. Lei conosce le ultime disposizioni di R.F.I. in materia di interposizione di carri inerti per il trasporto di merci pericolose, anche...

AVV. SCALISE - Presidente, c'è opposizione. La domanda è generica. "Le ultime disposizioni" sono assolutamente generiche. Se il P.M...

P.M. AMODEO - Sì, la posso precisare subito. E' la disposizione... sì, ha ragione, Avvocato, chiedo scusa. E' la numero 15 del 23 aprile del 2007.

AVV. SCALISE - C'è opposizione. Non è stato oggetto di esame.

PRESIDENTE - Vediamo...

P.M. AMODEO - Poiché riguarda...

PRESIDENTE - Vediamo se è collegata...

P.M. AMODEO - ..."norme di prudenza riguardo trasporti materiali e merci pericolose e profilati di ferro", allora, se tanto mi dà tanto, voglio dire, significa che R.F.I. si poneva il problema della pericolosità dei profilati di ferro che viaggiano e a fortiori di quelli

che stanno fissi nel terreno.

PRESIDENTE - Quindi la domanda è...

AVV. SCALISE - Io non ne ho parlato, però...

PRESIDENTE - E' vero, è vero Sentiamo la risposta. E' ammessa la domanda.

AVV. SCALISE - Se al Tribunale interessa, l'ingegnere può rispondere.

PRESIDENTE - La domanda è ammessa. Ingegnere, prego.

P.M. AMODEO - Che è ancora in vigore, credo.

TESTE MELE - Io ho già detto prima che io dal 2006 sono fuori da R.F.I., quindi non conosco la norma emessa nel 2007. Se vuole, ma penso che sia al di fuori dal mio campo per il quale sto dando il mio contributo, posso (sovrapposizione di voci)...

AVV. SCALISE - Presidente, però io (sovrapposizione di voci)...

TESTE MELE - (sovrapposizione di voci)

AVV. SCALISE - Scusi, ingegnere...

TESTE MELE - Prego.

PRESIDENTE - Avvocato... abbiamo dato la possibilità al teste di rispondere (sovrapposizione di voci)...

AVV. SCALISE - No, no, se deve esprimere un parere direi di no, perché già alla scorsa udienza voi avete, come dire, circoscritto il tema dell'esame testimoniale, quindi...

PRESIDENTE - Certo, certo.

TESTE MELE - Apposta, anch'io non vorrei entrare nel...

PRESIDENTE - Ingegnere... andiamo avanti.

P.M. AMODEO - Sì. L'ultima domanda e poi passo la parola al collega, anche se mi aspetto un no come risposta. Se lei conosce le raccomandazioni che la Direzione Generale per le Investigazioni Ferroviarie ha emanato relativamente alla rimozione dei picchetti a seguito della conclusione dei lavori investigativi svolti.

TESTE MELE - No, non lo conosco.

P.M. AMODEO - Io al momento non ho altre domande, Presidente.

PRESIDENTE - Grazie. Prego.

P.M. GIANNINO - Una sola, breve per tornare su un aspetto di cui ha già parlato. Buongiorno.

TESTE MELE - Buongiorno, Avvocato.

P.M. GIANNINO - Le chiedo: al di là del picchetto, non inteso come l'ha inteso il collega, quindi come possibile ostacolo per riduzione dei franchi, la certezza della inesistenza di ostacoli nei margini, quindi la certezza della qualità di franchi liberi, è un requisito di sicurezza per la marcia del treno?

TESTE MELE - Scusi, la certezza...? Mi ripete?

P.M. GIANNINO - Allora, la certezza della libertà da ostacoli...

TESTE MELE - Sì. Allora, ricominciamo da capo. Come ho detto prima...

P.M. GIANNINO - Rispetto ai margini...

TESTE MELE - Come ho detto prima, esiste una sagoma. Questa

sagoma è riferita a quelli che sono gli ingombri attesi.

P.M. GIANNINO - Perfetto, sì.

TESTE MELE - Allora, si fa riferimento al piano del ferro e quindi, diciamo, dal piano del ferro c'è una sagoma.

P.M. GIANNINO - Ma questo...

TESTE MELE - Ci sono anche delle regole. Prego, se mi fa capire meglio io...

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

AVV. SCALISE - Se facciamo le domande poi dobbiamo far rispondere il teste come crede.

P.M. GIANNINO - No, questo è il presupposto...

AVV. SCALISE - Facciamolo rispondere, poi se il Pubblico Ministero non sarà disposto farà una specificazione, non è che dobbiamo (sovrapposizione di voci)...

TESTE MELE - No, io non...

PRESIDENTE - Ha concluso? Ingegnere, ha concluso?

TESTE MELE - No.

PRESIDENTE - Stava ripercorrendo...

TESTE MELE - Stavo dicendo che poi c'è una parte bassa, ripeto, dove per esempio ci sono... perché la ferrovia è un sistema complesso, ha bisogno di alcuni riferimenti, per esempio per fare la manutenzione, per controllare che alcune cose siano correttamente posizionate, eccetera. Non lo so, avrete fatto caso, ci sono delle cose lungo la linea, anche relativamente vicine; ma sono basse, sono al di sotto del piano di ingombro diciamo della sagoma. E



quindi sostanzialmente quello che volevo dirle è che, appunto, è atteso che il treno viaggi sulla sua ruota e che abbia una sagoma regolare. In questa ottica non ingombrerà mai niente.

P.M. GIANNINO - La domanda era un'altra. Controllare...

TESTE MELE - Sì.

P.M. GIANNINO - ...la posizione del binario, e quindi il rispetto nel tempo dei margini liberi rispetto alla sagoma del treno, e quindi avere certezza della permanenza di questi margini liberi rispetto alla sagoma del treno...

TESTE MELE - Sì.

P.M. GIANNINO - ...è un requisito di sicurezza della circolazione?

TESTE MELE - Direi di manutenzione.

P.M. GIANNINO - Come?

TESTE MELE - E' di manutenzione.

P.M. GIANNINO - Di manutenzione. Ma a che fine?

TESTE MELE - No, allora le spiego, se mi consente. Posso?

P.M. GIANNINO - Sì, sì, prego.

TESTE MELE - Allora, la sicurezza io la intendo... ho cercato già di dirlo prima (parole incomprensibili) a esprimermi meglio. Per me sicurezza significa dire che la tolleranza che io ammetto su un certo dato, non so, l'errore che posso avere nella curva, è di X centimetri. Quella è sicurezza, nel senso che io se lo sforo vado al di fuori

del requisito del tracciato. Una volta che ho stabilito questo, la manutenzione me lo mantiene lì. Se la manutenzione è fatta bene ed fatta con i giusti metodi, io ho ragionevolmente... tenga conto - lo davvo per scontato - ogni misura ha una tolleranza e negli anni le tolleranze sono diventate anche diverse, perché dipende da come si misurano. Quando si misuravano col metro le tolleranze erano di centimetri; se si misura con il laser, come ho detto prima, è di millimetri. Allora, per dirle, non stiamo parlando del dato... io ho detto prima, nelle linee guida non c'è l'indicazione di qual è il livello... diciamo il dato che va rispettato, ma si dice come si rispetta. Non so se sono stato chiaro. E' una questione di mantenere un qualcosa in modo tale che rientri nei margini.

PRESIDENTE - Va bene. Ha finito?

P.M. GIANNINO - Nessun'altra domanda.

PRESIDENTE - Ci sono domande ancora? Vedo l'Avvocato Dalle Luche.

AVV. DALLE LUCHE - Sì.

PRESIDENTE - Prego.

**Parte Civile - Avvocato Dalle Luche**

AVV. DALLE LUCHE - Avvocato Dalle Luche. Senta, una prima domanda. Mi è sfuggito, forse ho capito male, ma la società di cui è direttore generale, l'Italcertifer... la

società di cui è direttore generale, l'Italcertifer, appartiene al gruppo Ferrovie dello Stato?

TESTE MELE - Sì.

AVV. DALLE LUCHE - Cioè è partecipata da chi? Dalla holding?

TESTE MELE - Sì.

AVV. DALLE LUCHE - Al cento per cento?

TESTE MELE - No. Allora, questa società...

AVV. DALLE LUCHE - Mi può...

TESTE MELE - Questa società nasce nel 2002, 2003, roba del genere, e nasce come società mista fra il gruppo Ferrovie dello Stato e delle università.

AVV. DALLE LUCHE - Ah.

TESTE MELE - Le università partecipano... sono l'Università di Milano, l'Università di Pisa, l'Università di Firenze e l'Università di Napoli, quattro università. Nasce proprio come un momento di sintesi, di collaborazione tra il mondo ferroviario e il mondo universitario. La società ha un po' cambiato pelle negli anni, nel senso che poi, quando è uscita questa normativa sulla interoperabilità ferroviaria e quindi sulla necessità di avere queste società terze che certificassero il rispetto delle regole europee, la scelta della proprietà e della società è stata quella di lavorare in quel settore.

PRESIDENTE - Benissimo, (sovrapposizione di voci).

TESTE MELE - Per essere accreditati...

PRESIDENTE - La domanda era semplice e fa riferimento alla

holding.

TESTE MELE - No, volevo solo aggiungere che comunque per essere accreditati come tali il Ministero ci ha rivoltato come un pedalino, per verificare se siamo o non siamo terzi, quarti, quindi, eccetera, e ripeto, come ho detto anche prima, ogni anno ci fanno un esame...

PRESIDENTE - L'abbiamo detto. Va bene.

TESTE MELE - ...sia Accredia che il Ministero, vengono insieme... e l'Agenzia. Vengono, si mettono lì, ci riguardano tutte le carte...

PRESIDENTE - Grazie, grazie ingegnere. Avvocato, ha altre domande?

AVV. DALLE LUCHE - Sì, un'altra domanda. Ammesso - come ci ha detto lei - che il sistema di riferimento su base assoluta nasce per esigenze di comfort, volevo sapere se all'epoca comunque, o negli anni successivi, fu mai valutato se tale sistema poteva avere delle conseguenze in materia di sicurezza.

TESTE MELE - Ma, le ripeto, secondo me la sicurezza in questo caso, scusatemi, lo ripeto per la terza volta, la sicurezza è stabilire qual è il margine dove il binario può stare; poi, una volta che io ho stabilito che può stare qui e qui deve stare, come io vado a controllare che sta qui o come io lo realizzo lì, è un fatto operativo, non c'entra niente.

AVV. DALLE LUCHE - Ma io volevo sapere semplicemente se avete

valutato oppure no. Mi basta un sì o un no.

TESTE MELE - No... mi pare... cioè, non so se mi sono spiegato, non è que... cioè, le linee guida non nascono per un problema (sovrapposizione di voci)...

PRESIDENTE - L'ha già detto.

AVV. DALLE LUCHE - Ma io voglio...

PRESIDENTE - L'ha già detto, l'ha già detto.

AVV. DALLE LUCHE - La domanda era semplice, era un sì o un no.

PRESIDENTE - Andiamo...

AVV. DALLE LUCHE - Ha detto no. Bene. No, perché... le facevo questa domanda perché ho sentito...

PRESIDENTE - Non ci spieghi il motivo della domanda.

AVV. DALLE LUCHE - No...

PRESIDENTE - Faccia l'altra domanda.

TESTE MELE - Ma no perché non... non era pertinente.

PRESIDENTE - Ingegnere, ingegnere, anche lei segua un attimo...

TESTE MELE - Sì.

PRESIDENTE - Avvocato, la domanda.

AVV. DALLE LUCHE - No, era quella, perché faceva riferimento... ha parlato di controllo più efficace, manutenzione più sicura...

PRESIDENTE - Avvocato, però le ho chiesto di passare alla domanda successiva.

AVV. DALLE LUCHE - La mia domanda...

PRESIDENTE - Non di spiegarci perché ha fatto la domanda

precedente.

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

PRESIDENTE - Ci sono altre domande? Avvocato De Prete.

AVV. DE PRETE - Sì, grazie Presidente.

PRESIDENTE - Prego.

**Parte Civile - Avvocato De Prete**

AVV. DE PRETE - Presidente, riallacciandomi alle domande del collega Dalle Luche volevo chiedere una sola domanda. Volevo chiedere se il passaggio dal sistema di controllo con i picchetti al sistema di controllo di riferimento assoluto ha comportato per le Ferrovie dello Stato un incremento di costo oppure una riduzione dei costi o un pareggio.

TESTE MELE - Io non sono titolato a dare una risposta precisa, posso dire che secondo me è stato un affare, però...

AVV. DE PRETE - E' stato...?

TESTE MELE - Un affare, una riduzione.

AVV. DE PRETE - E' stata una riduzione.

TESTE MELE - Le ho detto prima, la cosa... lei lo... io dico quello che...

AVV. DE PRETE - No, no, mi sembra...

TESTE MELE - Mi scusi, Avvocato, io posso...

AVV. DE PRETE - (Sovrapposizione di voci) la sua risposta.

TESTE MELE - Io posso...

PRESIDENTE - Va bene, va bene.

AVV. DE PRETE - Non ho altre domande.

PRESIDENTE - Ingegnere...

TESTE MELE - Mi scu...

PRESIDENTE - Ha già chiarito prima il motivo (sovrapposizione di voci)...

AVV. SCALISE - No, no, però facciamolo chiarire perché sennò poi (sovrapposizione di voci)...

TESTE MELE - Volevo solo...

PRESIDENTE - (Sovrapposizione di voci) le faccio fare il riesame. Avvocato ha finito?

AVV. DE PRETE - Sì, grazie.

PRESIDENTE - Altre domande in controesame? Avvocato Scalise, se non ci sono altre...

AVV. STORTONI - Alcune domande.

PRESIDENTE - Avvocato Stortoni, mi perdoni.

### **Difesa - Avvocato Stortoni**

AVV. STORTONI - Sì, io volevo chiederle, ingegnere - Stortoni per la difesa Costa, Fumi e Margarita - torno ancora un attimo su questo discorso; quando si è pensato e si è progettato... se non mi sente bene me lo dica, ingegnere... quando si è pensato e progettato di sostituire il nuovo sistema al sistema dei picchetti, una delle ragioni è stata la pericolosità dei picchetti in caso di deragliamento di un treno?

TESTE MELE - Ma non è mai stata neanche ipotizzata questa

evenienza, francamente. Che io sappia, nel mondo, che conosco, delle ferrovie italiane, europee, mettete pure mondiale, il pericolo che un treno deraglia e sbatte sul picchetto non si è mai preso in considerazione. Io li ho definiti dei birilli, non so se avete sentito.

AVV. STORTONI - Perfettamente, sì

TESTE MELE - Io li ho definiti dei birilli, quindi poi valutate voi, io non so che dirvi.

AVV. STORTONI - Che a lei... che a lei consti, ingegnere, per le sue conoscenze dirette o indirette, anche documentali, il sistema dei picchetti è usato, se non universalmente, dalla gran parte delle ferrovie, almeno europee?

TESTE MELE - Il sistema dei picchetti nasce con le ferrovie perché non c'era altro sistema *illo tempore*, se non quello che era quello appunto di fare delle misure manuali. Come ho detto prima, così è nato, però poi per fortuna le tecnologie sono evolute.

AVV. STORTONI - Certo.

TESTE MELE - E nel 2000, eccetera... 10...

AVV. STORTONI - Quindi...

TESTE MELE - ...sono diventate disponibili tecnologie diverse, tecnologie diverse che abbiamo cercato di implementare dando quelle indicazioni con quel documento che hanno permesso un passaggio di un lavoro fatto in modo artigianale. E' come l'operaio civile, ripeto, che lavora coi centimetri, ha un preciso (sovrapposizione di



voci)...

PRESIDENTE - Va bene, ingegnere

AVV. STORTONI - Ecco, torno alla mia domanda. Quindi le consta che siano stati adottati nella gran parte delle ferrovie...

P.M. GIANNINO - C'è...

AVV. STORTONI - ...europee?

P.M. GIANNINO - C'è opposizione, è un tema nuovo rispetto al capitolo...

AVV. STORTONI - No, no, non è tema nuovo, parliamo dei picchetti.

P.M. GIANNINO - ...e all'esame e al controesame.

PRESIDENTE - Mi sembra...

AVV. STORTONI - Questo le sembra nuovo?

PRESIDENTE - Mi sembra collegato, l'abbiamo trattato in lungo e in largo, in altri contesti...

P.M. GIANNINO - Però su questo allora...

PRESIDENTE - ...dibattimentali.

TESTE MELE - (sovrapposizione di voci)

P.M. GIANNINO - (Sovrapposizione di voci) possiamo fare domande su quali sono le sue fonti, su quali stati ha considerato, su...

PRESIDENTE - Per quanto gli consta.

P.M. GIANNINO - E' un tema nuovo.

PRESIDENTE - Per quanto gli consta. Avvocato.

AVV. STORTONI - Certo, se è a conoscenza del fatto che il

sistema dei picchetti...

TESTE MELE - Ma è detto nella linea guida, Avvocato.

AVV. STORTONI - ...è stato adottato anche dalla gran parte delle ferrovie europee, tedesche, francesi, spagnole, portoghesi, eccetera.

PRESIDENTE - Lei consta?

TESTE MELE - Allora, nelle linee guida già vengono citati... viene citato esplicitamente che già questo discorso avviene in reti importanti europee, all'epoca. E mi risulta che il sistema sia ormai universalmente adottato, cioè il picchetto è un retaggio del passato che piano piano viene eliminato. Punto.

AVV. STORTONI - Le consta che i picchetti debbano essere verniciati di bianco?

TESTE MELE - Ma... no, ma no, perché le tecnologie si evolvono, Avvocato.

AVV. STORTONI - (sovrapposizione di voci)

TESTE MELE - E' un fatto tecnologico, è un fatto (sovrapposizione di voci).

AVV. DALLE LUCHE - C'è opposizione, c'è opposizione.

AVV. STORTONI - Le consta che i picchetti siano... debbano essere verniciati di bianco?

P.M. GIANNINO - Presidente, c'è opposizione.

AVV. DALLE LUCHE - C'è opposizione.

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

AVV. STORTONI - Presidente, allora (sovrapposizione di voci)  
domanda.

PRESIDENTE - Avvocato, no, il capitolo...

AVV. STORTONI - Mi perdoni, Presidente, le motiverò  
ampiamente. Si è parlato da parte del Pubblico Ministero,  
si sono fatte domande sulla questione della pericolosità  
o meno del picchetto. Allora io formulo la domanda  
esattamente su questo tema.

PRESIDENTE - No...

AVV. STORTONI - Il fatto che i picchetti debbano essere  
verniciati risponde all'esigenza che operai e personale  
non lo urti inavvertitamente?

PRESIDENTE - Avvocato...

AVV. STORTONI - (sovrapposizione di voci)

PRESIDENTE - La domanda resta ancora inammissibile.

AVV. STORTONI - Sono veramente molto sorpreso di questa  
decisione.

PRESIDENTE - Non si sorprenda, non si sorprenda perché...

AVV. STORTONI - Perché su questo tema lei l'ha ammesso  
esattamente su questo tema.

PRESIDENTE - Avvocato...

AVV. STORTONI - Ma ovviamente mi inchino alla decisione del  
Tribunale. Grazie.

TESTE MELE - Presidente, se vuole le do una risposta.

PRESIDENTE - No, ingegnere, no, no, ma guardi (sovrapposizione  
di voci)...

TESTE MELE - Sulla mia esperienza (sovrapposizione di voci)...

PRESIDENTE - Non deve... non deve rispondere.

TESTE MELE - Come vuole lei.

PRESIDENTE - Perché altrimenti davvero...

TESTE MELE - Come vuole lei.

PRESIDENTE - ...la trasformiamo in quello che non è. Avvocato Scalise in riesame, se vogliamo concludere.

**Difesa - Avvocato Scalise**

AVV. SCALISE - Sì, forse una sola domanda. Lei prima, rispondendo ad un collega di Parte Civile sotto i profili dell'economicità ha detto che il cambiamento di sistema dai picchetti alla misurazione su base assoluta era un affare per le Ferrovie. Vuole verificare a cosa si riferiva quando ha fatto questa affermazione?

TESTE MELE - Ma, come ho detto all'inizio, l'utilizzo di una tecnologia più evoluta, migliore, e che consente risparmi di tempo, di personale e maggiore efficacia nell'attività. Direi che questo già fa capire che il risparmio è importante, però non saprei quantificarlo, ovviamente.

AVV. SCALISE - Quindi questa sua affermazione lei la circoscrive soltanto alle ipotesi di rinnovo delle linee?

TESTE MELE - E di nuove costruzioni.

AVV. SCALISE - E di costruzione delle linee.

TESTE MELE - Di nuove costruzioni, ci mancherebbe. Soprattutto tutta la AV è stata costruita con la base assoluta, con questi... con questo sistema. E vogliamo mettere la differenza? Noi oggi facciamo... cioè, R.F.I. fa oggi la manutenzione dell'Alta Velocità con un sistema evoluto, molto più efficace e molto più conveniente che non se fosse stato prima, con risultati che consentono, ripeto, delle prestazioni molto, molto elevate.

AVV. SCALISE - Questo anche perché nella fase dei rinnovi delle linee o di nuova costruzione delle linee questo tipo di sistema è oggetto dell'appalto e quindi a carico...

TESTE MELE - Certo.

AVV. SCALISE - ...di chi costruisce o rinnova la linea?

TESTE MELE - Sì, io questo un po' l'ho già detto, nel senso che quando...

AVV. SCALISE - Ecco, lo specifichi meglio.

TESTE MELE - Se lo trovano... se lo trovano... mi è venuta la parola: uno se lo trova già fatto. Lo ripeto, nell'appalto... anche per questo questo documento è abbastanza specialistico perché consente - almeno così noi lo abbiamo emesso e così speriamo che sia tale(?) - di poterlo girare, cioè rimettere nei capitolati d'appalto. Nei capitolati d'appalto vuol dire che le imprese che hanno costruito i binari, che hanno realizzato i tracciati, eccetera, sono dotati di

strumenti e di tecnologie adeguate. Quindi questo ha consentito un risparmio sia alle Ferrovie, quindi diciamo al costruttore, al realizzatore dell'investimento, ma anche alle imprese che hanno realizzato questi lavori, perché sono tecnologie che vanno... saranno utilizzate penso per tempi che ancora non prevedo assolutamente - ecco - brevi, ma molto lunghi, ed è sicuramente un vantaggio per tutti.

AVV. SCALISE - Senta ingegnere, se invece lo Stato decidesse di cambiare i picchetti senza aspettare il rinnovo, facendo un'operazione su tutte le linee esistenti, i costi sarebbero quantificabili, proibitivi, rilevanti, irrilevanti?

AVV. DALLE LUCHE - C'è opposizione, Signor Giudice, a questa domanda.

AVV. SCALISE - Prima parliamo di economicità e adesso non posso fare domande sull'economicità?

PRESIDENTE - E' collegata alla sua domanda, immagino.

AVV. SCALISE - La domanda...

PRESIDENTE - Se è in grado di rispondere.

TESTE MELE - Ma non certo con una cifra. Posso dire che sarebbe un costo rilevante, questo sì.

PRESIDENTE - Sarebbe un costo...?

TESTE MELE - Rilevante.

PRESIDENTE - Rilevante.

TESTE MELE - Beh, certo.

AVV. SCALISE - Va bene. Grazie, non ho altre domande,  
Presidente, penso che abbiamo finito.

PRESIDENTE - Grazie, ingegnere.

TESTE MELE - Posso andare?

PRESIDENTE - Grazie.

TESTE MELE - Grazie a voi.

P.M. AMODEO - (voce fuori microfono)

PRESIDENTE - Al microfono, Pubblico Ministero.

P.M. AMODEO - (Voce fuori microfono) Presidente, di chiedere l'acquisizione di una prova documentale, peraltro già prodotta il 29/10/2014, credo proprio dall'Avvocato Stile perché è un fax "Studio Legale Stile", ed è una circolare del 1959, delle Ferrovie dello Stato, che dà conto, nel 1959, di quali reti europee applicavano il picchetto oppure no. Produzione avvocato Stile, anno 1959. E' stata prodotta il 29/10/2014.

PRESIDENTE - Quindi è già agli atti.

P.M. AMODEO - Sì, però è il caso di allegarlo al verbale dell'udienza, Presidente.

AVV. STILE - Quindi, chiedo scusa, che lo produce a fare? Se è già agli atti, che lo produce a fare?

PRESIDENTE - Sì, mi pare...

P.M. GIANNINO - Per comodità.

AVV. STILE - No, vorrei capire...

P.M. AMODEO - Per comodità, è un utile promemoria...

AVV. STILE - (sovrapposizione di voci)

P.M. AMODEO - ...sullo stato dell'arte nel '59, per non parlare del 2009.

PRESIDENTE - Grazie.

P.M. AMODEO - Sono già stati prodotti, l'ho detto.

PRESIDENTE - Grazie.

P.M. AMODEO - Io riprodurrei anche la specifica tecnica oggetto delle domande, perché anche lì sono indicati...

PRESIDENTE - No, Pubblico Ministero, Pubblico Ministero...

P.M. AMODEO - ...sono indicati elementi...

PRESIDENTE - Non abbiamo... ci rendiamo conto (sovrapposizione di voci)...

P.M. AMODEO - Alziamo le mani, Presidente.

PRESIDENTE - ...confida nella memoria del Collegio.

P.M. AMODEO - Faccio ossequio al Collegio.

PRESIDENTE - La assicuriamo, la assicuriamo che (sovrapposizione di voci)...

P.M. AMODEO - Mi cheto subito, Presidente, non si preoccupi.

PRESIDENTE - Va bene.

AVV. STILE - Era quello che diceva che doveva essere verniciato di bianco?

PRESIDENTE - Avvocato Stile...

AVV. STILE - No, volevo ricordare se era (sovrapposizione di voci)...

PRESIDENTE - Prima (sovrapposizione di voci)... guardi, no, la richiesta non è accolta, la richiesta non è accolta.

(più voci sovrapposte)



PRESIDENTE - Perché nella premessa...

(più voci sovrapposte)

PRESIDENTE - Avvocato Scalise, spenga il microfono, sennò...

AVV. SCALISE - (voce fuori microfono)

PRESIDENTE - Sì, era acceso. La richiesta è respinta in quanto nella premessa è contenuta la stessa ragione, sono atti già acquisiti al fascicolo del dibattimento. Con chi procediamo?

AVV. SCALISE - Con il signor Vacca.

PRESIDENTE - E' presente?

AVV. SCALISE - Dovrebbe essere di là, credo. Vacca, sì.

Viene introdotto in aula il Teste

<b>DEPOSIZIONE DEL TESTE - VACCA ANTONIO</b>
--

PRESIDENTE - Lei è il signor Vacca? Buongiorno.

TESTE VACCA - Buongiorno.

PRESIDENTE - Buongiorno. Si accomodi pure. Signor Vacca, vuole leggere quella formula che ha davanti a sé, lì?

TESTE VACCA - Sì. (Dà lettura della formula di rito).

PRESIDENTE - Ci dà le sue complete generalità, per favore?

TESTE VACCA - Vacca Antonio, nato a Latiano, in provincia di Brindisi, il 02/09/1957.

PRESIDENTE - Allora, l'Avvocato Scalise comincerà a fare le domande.

AVV. SCALISE - Sì, grazie Presidente.

PRESIDENTE - Con riferimento più specifico rispetto...

AVV. SCALISE - Farò cinque-sei domande.

PRESIDENTE - Prego.

**Difesa - Avvocato Scalise**

AVV. SCALISE - Forse ho detto una bugia, però insomma...

PRESIDENTE - No, prego, prego.

AVV. SCALISE - Buongiorno, signor Vacca. Può dire al Tribunale qual è la sua attività operativa in questo momento nell'ambito ferroviario?

TESTE VACCA - Attualmente sono il responsabile di una unità territoriale della direzione territoriale e produzione di Bari, quindi mi occupo di manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria.

AVV. SCALISE - Senta, nell'ambito dell'attività manutentiva lei conosce le linee guida che sono state fatte con la specifica nel dicembre del 2001?

TESTE VACCA - Sì.

AVV. SCALISE - Questo cambiamento di sistema per la misurazione dell'altezza dei binari come lo applicate in pratica nel gestire le unità territoriali?

TESTE VACCA - Nel gestire... scusi?

AVV. SCALISE - Le unità territoriali.

TESTE VACCA - Ah. Sì, sì, sì. Diciamo che è in atto un programma pluriennale, cioè noi praticamente stiamo mettendo in pratica questa nuova... queste nuove linee guida in occasione dei lavori di manutenzione e di

rinnovo del binario, cioè per tratte molto estese. Attualmente nella direzione di Bari abbiamo quaranta chilometri a nord e altri quaranta a sud di Bari, che sono state realizzate appunto il riferimento su base assoluta con le linee guida.

AVV. SCALISE - Naturalmente questo viene applicato anche sulle linee dell'Alta Velocità (sovrapposizione di voci)?

TESTE VACCA - Sì, sì, l'Alta Velocità sono state le prime linee ferroviarie sulle quali è stato adottato il sistema con riferimento su base assoluta.

AVV. SCALISE - Senta, una curiosità, ma nell'Alta Velocità i picchetti sono stati completamente eliminati?

TESTE VACCA - Sull'Alta Velocità per quanto riguarda il tracciato ferroviario c'è il sistema su base assoluta, mentre abbiamo dei picchetti che sono... praticamente hanno un'altra funzione, cioè abbiamo dei picchetti che sono in punta ai deviatori, ai deviatori per l'Alta Velocità e sono un riferimento per andare a individuare l'esatta posizione dei deviatori ad Alta Velocità; in più abbiamo anche dei traguardi, della lunga(?) rotaia saldata(?), cioè hanno una funzione diversa i picchetti.

AVV. SCALISE - Quindi esistono anche sull'Alta Velocità ancora dei picchetti.

TESTE VACCA - Sì, sì, sì, esistono.

AVV. SCALISE - E questi picchetti che esistono sull'Alta Velocità hanno le stesse caratteristiche dei picchetti

che sono sulle linee normali?

TESTE VACCA - Sono praticamente identici, sono la stessa cosa.

Hanno una funzione diversa, ma sono identici.

AVV. SCALISE - Cioè sono sempre fatti con uno spezzone di rotaia...

TESTE VACCA - Sono costituiti da uno spezzone di rotaia e un blocchetto in calcestruzzo delle dimensioni, insomma... 30 centimetri, 30 per 30.

AVV. SCALISE - Scusi, ma non sono pericolosi questi picchetti nell'Alta Velocità?

TESTE VACCA - Assolutamente no. Hanno la funzione di essere un riferimento rispetto al binario, ma non hanno nessun pericolo, non c'è...

AVV. SCALISE - Senta, e quando fate le manutenzioni nelle linee ordinarie, dove le curve sono regolate con la picchettazione, incontrate delle problematiche nel gestire la regolazione delle curve, nella manutenzione che voi fate?

TESTE VACCA - Problematiche di natura operativa relativamente all'attività manutentiva no. Le problematiche che si presentano sono quelle dell'ordine che spesso e volentieri le macchine operatrici diciamo spostano i picchetti di riferimento e quindi siamo costretti a riposizionarli in modo tale da essere un riferimento valido, tant'è che spesso e volentieri anche in occasione delle visite che la A.N.S.F., l'Agenzia Nazionale viene a

fare (parole incomprensibili) di audit, ha rilevato in alcuni casi facendo delle verifiche a campione che qualche picchetto di riferimento non era nella giusta posizione.

AVV. SCALISE - E in questi casi l'A.N.S.F. che cosa ha fatto?

TESTE VACCA - Ci ha prescritto l'immediato riposizionamento del picchetto.

AVV. SCALISE - Cioè, quindi, se ho capito bene...

TESTE VACCA - Cioè, lo dobbiamo rimettere... mi spiego meglio, purtroppo devo usare dei termini tecnici per...

AVV. SCALISE - No, me lo spieghi bene per farlo capire a me che non sono, come dire (sovrapposizione di voci)...

TESTE VACCA - Cioè, noi abbiamo il sistema di riferimento delle curve con la picchettazione che chiaramente è tabellato, cioè questi picchetti vengono posizionati ogni dieci metri e viene utilizzato il sistema corda-freccia, tant'è che alcuni macchinisti ce l'hanno come riferimento per calcolare anche... cioè, lo usano come autometro(?), cioè nel senso di vedere anche la distanza, per calcolare la distanza. Loro sanno che si trovano ogni dieci metri. In realtà, quando vengono... facendo delle verifiche a campione che succede? Noi, rispetto al lembo interno della rotaia andiamo a verificare, secondo una tabella per quel tipo di curva, che ha un certo raggio e così via, ha delle caratteristiche geometriche, la posizione del picchetto e quindi del binario rispetto al picchetto.

Se questo non è rispondente a quanto riportato in tabella chiaramente lo dobbiamo riportare nella sua posizione.

AVV. SCALISE - Quindi quando l'A.N.S.F. vi fa degli audit, cioè dei controlli sulla linea...

TESTE VACCA - Fa delle verifiche a campione (sovrapposizione di voci)...

AVV. SCALISE - Fa delle verifiche a campione. E se trova che manca il picchetto...

TESTE VACCA - Se riscontra... ce lo prescrive come non conformità e noi dobbiamo...

AVV. SCALISE - Dovete ripristinare il picchetto.

TESTE VACCA - Ripristinare, sì.

AVV. SCALISE - Senta, lei prima ha detto che durante le manutenzioni questi picchetti possono essere spostati. Ma materialmente a cosa si riferisce? Cioè, il picchetto è calato nel ballast, quindi dovrebbe stare fermo.

TESTE VACCA - E' fermo, però, se posso usare un paragone, cioè... è come un birillo, insomma, nel senso che... mi spiego meglio: le macchine operatrici che noi utilizziamo, soprattutto quelle per profilare la sagoma del... cioè, per ripristinare la regolare sagoma del pietrisco, perché ha una funzione anche (parole incomprensibili), in realtà con il vomere anteriore può o sfiorare la base, e spesso capita quello, e quindi il picchetto si sposta, perché la resistenza è... nella massicciata è molto ridotta, insomma.

AVV. SCALISE - Quindi in questi casi poi si usa il libretto delle curve per ripristinarlo nella...

TESTE VACCA - Esatto, riprendiamo...

AVV. SCALISE - ...nell'esatta posizione.

TESTE VACCA - Riprendiamo il libretto e andiamo a rivedere la posizione di quel singolo picchetto, se si è spostato troppo, se si è spostato poco, a secondo... adottiamo dei provvedimenti, nel senso che a volte rifacciamo la tacca che si trova sulla parte superiore del picchetto.

AVV. SCALISE - Cioè, quando lei usa il termine "birillo", che peraltro è lo stesso termine che ha usato prima l'ingegner Mele, intende dire che non è fisso, inamovibile, ma che comunque se viene urtato da una macchina (sovrapposizione di voci)...?

TESTE VACCA - Assolutamente, è amovibile, è amovibile, cioè se viene urtato da una macchina si sposta immediatamente.

AVV. SCALISE - Si sposta. Va bene. Presidente, non ho altre domande, grazie.

PRESIDENTE - Pubblico Ministero.

**Pubblico Ministero**

P.M. AMODEO - Sì, una sola. Senta signor Vacca, buongiorno...

TESTE VACCA - Buongiorno.

P.M. AMODEO - Lei prima su domanda precisa dell'Avvocato Scalise ha risposto in maniera perentoria. La domanda era questa: esistono i picchetti sull'Alta Velocità? E lei ha

detto "sì". Ecco, io sono rimasto un po' così, voglio dire, ho qualche dubbio e le faccio questa domanda: ma le si riferisce...

AVV. SCALISE - Faccia (sovrapposizione di voci)...

P.M. AMODEO - Lei si riferisce al binario di corsa? Cioè, per esempio sulla linea Alta Velocità tra Roma e Milano io trovo dei picchetti?

TESTE VACCA - Sì. Le ho detto pure dove. Le ho detto: in corrispondenza della punta dei deviatoi, e le posso dire anche le caratteristiche di quei deviatoi.

P.M. AMODEO - Sulla linea dell'Alta Velocità tra Roma...

TESTE VACCA - Sulla linea dell'Alta Velocità Roma Napoli...

P.M. AMODEO - ...tra Roma e Milano?

TESTE VACCA - ...Bologna-Milano (sovrapposizione di voci)...

P.M. AMODEO - Al di fuori della manovra, perché se lei mi parla di deviatoi...

AVV. STORTONI - Facciamo rispondere completamente.

P.M. AMODEO - ...stiamo già parlando di manovra, giusto?

TESTE VACCA - Scusi...

P.M. AMODEO - E' così?

TESTE VACCA - Scusi, non ho capito la domanda.

P.M. AMODEO - Al di fuori di un'ipotesi di manovra del treno, quindi io sto parlando di binario di corsa. Sul binario di corsa...

TESTE VACCA - Binario di corsa.

P.M. AMODEO - ...trovo i picchetti?



TESTE VACCA - Sul binario di corsa lei in punta al deviatoio trova i picchetti di riferimento, che stanno ad indicare la punta di quel deviatoio.

P.M. AMODEO - Ma deviatoio che viene impegnato dal treno ad Alta Velocità?

TESTE VACCA - Il deviatoio che viene impegnato dal treno ad Alta Velocità.

P.M. AMODEO - A quale velocità?

TESTE VACCA - Sul corretto tracciato a 300 chilometri orari e in deviata a...

P.M. AMODEO - Il treno passa sul deviatoio a 300 chilometri orari?

TESTE VACCA - Non ho capito, scusi.

P.M. AMODEO - Il treno ad Alta Velocità passa sul deviatoio a 300 chilometri orari?

TESTE VACCA - Sul corretto tracciato passa a 300 chilometri orari. In deviata...

P.M. AMODEO - Sul deviatoio?

TESTE VACCA - Sul deviatoio.

AVV. SCALISE - Faccia fare un accertamento al suo consulente, Pubblico Ministero così...

PRESIDENTE - Avvocato Scalise...

P.M. AMODEO - Accetto di buon grado il consiglio, Avvocato.

PRESIDENTE - Avvocato Scalise, la prego.

P.M. AMODEO - ...e lo farò fare senz'altro.

AVV. SCALISE - (voce fuori microfono)

PRESIDENTE - Avvocato Scalise, per favore...

P.M. AMODEO - Non ho altre domande al momento.

P.M. GIANNINO - Senta, il termine "birillo" è un termine di uso ferroviario?

TESTE VACCA - Assolutamente no. Mi è venuto spontaneamente adesso.

P.M. GIANNINO - No, perché noto delle singolari coincidenze, quindi le chiedevo se è un termine in uso presso le Ferrovie il termine "birillo" con riferimento al picchetto.

TESTE VACCA - Assolutamente no.

P.M. GIANNINO - No.

TESTE VACCA - Mi è venuto in questo momento per dire cioè che la macchina operatrice...

P.M. GIANNINO - Va bene.

TESTE VACCA - Non so se lei ha mai visto una macchina operatrice.

P.M. GIANNINO - Ne prendo atto.

TESTE VACCA - Cioè, il picchetto...

P.M. GIANNINO - E' un birillo.

TESTE VACCA - ...effettivamente è un birillo rispetto alla macchina operatrice.

P.M. GIANNINO - Sì. Senta, lei ha detto che nella linea di sua competenza, nei pressi di Bari...

TESTE VACCA - Sì.

P.M. GIANNINO - ...è stato effettuato il rinnovamento per un

tratto di binario ed è stato installato il sistema su base assoluta.

TESTE VACCA - Sì.

P.M. GIANNINO - E' corretto?

TESTE VACCA - Sì.

P.M. GIANNINO - Perché avete installato questo sistema anziché rimettere i picchetti dopo il rinnovamento?

TESTE VACCA - Perché c'è l'evoluzione diciamo tecnologica, cioè nel senso che il sistema con riferimento su base assoluta è l'evoluzione della picchettazione, insomma, nel senso... cioè, non è che... come in tutti i nostri sistemi ferroviari, l'evoluzione tecnica porta all'adozione di soluzioni che tecnicamente sono più valide, no?

P.M. GIANNINO - È stato lei a decidere o imporre la sostituzione dei picchetti in occasione di quel rinnovamento con...?

TESTE VACCA - No, assolutamente. C'è una disposizione da parte della direzione produzione, che ha proprio... ci ha dato delle... è dispositiva, è una disposizione che recita che in occasione dei lavori di rinnovo dell'armamento della linea ferroviaria per tratte significative dev'essere adottato il nuovo sistema con riferimento su base assoluta.

P.M. GIANNINO - Voi quando avete fatto questi lavori nei pressi di Bari? Quando è stato?

TESTE VACCA - Allora, l'anno scorso sono stati fatti sulla tratta Foggia-San Severo e attualmente sono in corso i lavori sulla tratta Brindisi-Lecce.

P.M. GIANNINO - Quindi parliamo di una linea ordinaria, non di Alta Velocità.

TESTE VACCA - Una linea ordinaria, sì.

P.M. GIANNINO - Grazie.

TESTE VACCA - Prego.

PRESIDENTE - Ci sono domande?

AVV. MAFFEI - Sì.

PRESIDENTE - Avvocato Maffei.

**Parte Civile - Avvocato Maffei**

AVV. MAFFEI - Avete fatto... Buongiorno. Avete fatto studi o sperimentazioni circa gli effetti che lo spostamento d'aria, magari uno spostamento molto marcato o marcatissimo, possa avere sulla stazione del picchetto?

PRESIDENTE - E' inammissibile la domanda, è inammissibile la domanda.

AVV. MAFFEI - Scusi Presidente, sarà anche inammissibile però è stato fatto un riferimento specifico e ripetuto all'utilizzo di queste strutture nell'Alta Velocità. Allora forse tanto inammissibile non mi sembrerebbe.

PRESIDENTE - Rimane inammissibile.

AVV. MAFFEI - Magari sembra a lei. Alla mia ragione...

PRESIDENTE - Rimane.

(più voci sovrapposte)

PRESIDENTE - Bene. Avvocato Dalle Luche.

**Parte Civile - Avvocato Dalle Luche**

AVV. DALLE LUCHE - No, un'unica domanda. Volevo sapere, siccome vedo che lei è responsabile dell'unità territoriale di linea(?) in Bari, ma a Bari c'è l'Alta Velocità?

TESTE VACCA - Prego?

AVV. DALLE LUCHE - A Bari c'è un tratto di Alta Velocità?

TESTE VACCA - No.

AVV. DALLE LUCHE - Eh, perché... allora come mai ci ha riferito, ha questa conoscenza dell'Alta Velocità e della picchettazione (sovrapposizione di voci)?

TESTE VACCA - Perché in precedenza io ho fatto parte delle commissioni di verifica tecnica delle linee Alta Velocità.

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

PRESIDENTE - Avvocato...

AVV. NICOLETTI - Sì.

PRESIDENTE - Prima Avvocato Nicoletti e poi De Prete.

**Parte Civile - Avvocato Nicoletti**

AVV. NICOLETTI - Chiedo scusa, signor Vacca...

PRESIDENTE - Signor Vacca, guardi...

TESTE VACCA - Sì.

AVV. NICOLETTI - Una domanda. Lei nella sua deposizione ha fatto riferimento al fatto che durante le opere di manutenzione...

TESTE VACCA - Sì.

AVV. NICOLETTI - ...può capitare che il vomere, se non ho capito male...

TESTE VACCA - Sì.

AVV. NICOLETTI - ...tocchi il picchetto e venga abbattuto o spostato.

TESTE VACCA - Sì.

AVV. NICOLETTI - E' possibile sapere - approssimativamente ovviamente - questo urto fra il vomere e il picchetto, approssimativamente ripeto, a che velocità avviene?

TESTE VACCA - Una macchina operatrice è a passo d'uomo quando fa quelle operazioni.

AVV. NICOLETTI - Grazie.

PRESIDENTE - Avvocato De Prete.

AVV. DE PRETE - No, era la stessa...

PRESIDENTE - Ah, era la stessa domanda dell'Avvocato Nicoletti. Va bene. Allora Avvocato Scalise. Ha finito? Grazie. Avvocati, scusate...

AVV. SCALISE - Sono soddisfatto.

PRESIDENTE - Si accomodi, si accomodi.

AVV. STORTONI - Sono sempre curioso di sapere di che colore, ma non lo chiedo.

PRESIDENTE - Si accomodi, si accomodi.

TESTE VACCA - Grazie.

PRESIDENTE - Allora, abbiamo l'ingegner Genovesi e il dottor Greco. Da chi cominciamo? Dall'ingegner Genovesi?

AVV. STILE - Dall'ingegner Genovesi, sì.

Viene introdotto in aula il Teste:

**DEPOSIZIONE DEL TESTE - GENOVESI PAOLO**

PRESIDENTE - Buongiorno. Vuole leggere quella formula che è davanti a lei lì?

TESTE GENOVESI - Sì. (Dà lettura della formula di rito).

PRESIDENTE - Lei si chiama?

TESTE GENOVESI - Io mi chiamo Paolo Genovesi.

PRESIDENTE - Ed è nato?

TESTE GENOVESI - Roma, il 16 marzo 1957.

PRESIDENTE - Dove abita?

TESTE GENOVESI - Sono residente a Bologna, via Siepelunga 28.

PRESIDENTE - Benissimo. Allora, Avvocato Stile, è un suo teste anche, comincia lei.

**Difesa - Avvocato Stile**

AVV. STILE - Allora, ingegnere buongiorno.

TESTE GENOVESI - Buongiorno, buongiorno a tutti innanzitutto.

AVV. STILE - Se ci può dire lei da quanto tempo lavora in Ferrovie.

TESTE GENOVESI - Dunque, in Ferrovie sono stato assunto con concorso pubblico nel 1987 ed ho sempre lavorato in

settori dell'azienda che poi sono confluiti in R.F.I., sostanzialmente, fin dall'inizio.

AVV. STILE - Ci può dire di che cosa in particolare si è interessato nel corso di questi anni?

TESTE GENOVESI - Ma, allora, nel corso di questi anni sono passato da attività all'esercizio presso l'ex compartimento di Bologna, per poi essere impiegato in sede centrale presso la direzione tecnica, dal '99 al 2007; poi dal 2007 al 2010 sono tornato all'esercizio come direttore compartimentale movimento di Trieste e Venezia, e poi responsabile dei centri operativi esercizio rete di Milano, Verona e Venezia. Dal 2010 sono rientrato in direzione tecnica di Rete Ferroviaria Italiana.

AVV. STILE - Senta, le volevo chiedere, nell'ambito della direzione tecnica, quindi eliminiamo la parentesi nella quale lei è stato invece nei compartimenti...

TESTE GENOVESI - Sì.

AVV. STILE - ...di che cosa in particolare si è interessato?

TESTE GENOVESI - Mi sono sempre interessato di normativa di circolazione, di sicurezza di circolazione.

AVV. STILE - Ecco. Cominciando dal '99?

TESTE GENOVESI - Dal '99.

AVV. STILE - Dal '99.

TESTE GENOVESI - Dal giugno '99.

AVV. STILE - Dal giugno '99.



AVV. STILE - E, diciamo, questa sua attività connessa alla normativa...

TESTE GENOVESI - Sì.

AVV. STILE - ...sulla circolazione ferroviaria, ha avuto delle evoluzioni dal '99?

TESTE GENOVESI - Ha avuto delle evoluzioni incredibili in quegli anni.

AVV. STILE - No, volevo sapere la sua attività... siccome ha detto "incredibili", penso che non abbia capito la domanda. La sua attività nell'ambito di questa...

TESTE GENOVESI - Certo, è chiaro che ha avuto evoluzioni, perché fino al 2007 non c'era l'Agenzia. Dopo il 2007, con l'Agenzia, la mia attività è di riflesso rispetto all'attività dell'Agenzia, quindi...

AVV. STILE - Comunque prima di questo spieghi bene in che consisteva la sua attività, senno poi non riusciamo a seguire il discorso.

TESTE GENOVESI - Sì. Nell'ambito appunto della direzione tecnica io predisponevo disposizioni e prescrizioni di esercizio per la circolazione dei treni e proponevamo al Ministero le modifiche, perché all'epoca l'autorità competente in termini di normativa ai sensi del capo IX del 753, quindi l'articolo 95, era il Ministero, quindi promuovevamo modifiche al regolamento per la circolazione dei treni e modifiche al regolamento segnali. Poi avevamo tutta una serie di disposizioni e prescrizioni che erano

di competenza appunto del gestore dell'infrastruttura, di Rete Ferroviaria Italiana.

AVV. STILE - Le dispiace essere un poco più dettagliato su questa attività di normazione, di preparazione delle norme?

TESTE GENOVESI - Certo. L'attività di preparazione delle norme sostanzialmente... o meglio, di normazione, sostanzialmente avviene seguendo tre macrofiloni. Si può modificare la norma perché per esempio esistono delle situazioni non più... obsolete sull'infrastruttura, o vengono introdotte tecnologie innovative, ovvero dai ritorni di esperienza occorre modificare la norma perché c'è da limare comunque qualche cosa. Questi sono... diciamo il campo di attività nostro.

AVV. STILE - C'era una struttura o era lei solo che faceva queste norme?

TESTE GENOVESI - Diciamo, io dirigevo una struttura di una trentina di persone, certo, che è grosso modo la struttura che dirigo adesso, che sono circa una quarantina.

AVV. STILE - E invece stava dicendo, fatta questa premessa che penso fosse importante...

TESTE GENOVESI - Sì.

AVV. STILE - ...che cosa è successo in seguito all'introduzione dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria.

TESTE GENOVESI - Ecco, a seguito dell'introduzione dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria i compiti di regolazione sulla sicurezza ferroviaria sono passati all'Agenzia Nazionale, quindi tutta la nostra attività che svolgiamo in questo momento è incardinata dai principi, dagli standard e dalle norme che vengono emanate dall'Agenzia.

AVV. STILE - Ecco, vuole spiegare come vi interfacciate con l'Agenzia? Cioè, come funziona?

TESTE GENOVESI - Certo. Diciamo che...

AVV. STILE - Qual è il sistema proprio di normazione (sovrapposizione di voci)?

TESTE GENOVESI - Certo. Al di là del fatto che ci sono contatti epistolari, poi l'Agenzia nel 2012 ha emanato un decreto, che è il decreto 4, assieme ad una direttiva che si chiama "Direttiva 1 del 2012", che rivede i ruoli e le responsabilità, riportandoli chiaramente a quelli che già esistevano, e ha rivisto il quadro normativo generale con dei principi generali, il cosiddetto "riordino". Sulla base di questo riordino i vari operatori ferroviari, perché adesso R.F.I. è un operatore ferroviario né più e né meno come un'impresa, può emanare disposizioni e prescrizioni per applicare al suo interno le norme, gli standard e i principi dell'Agenzia, e proprio in virtù del decreto 4 può emanare disposizioni o prescrizioni di esercizio verso le imprese ferroviarie per regolare

esclusivamente i rapporti di interfaccia. Per "rapporti di interfaccia" si intendono i rapporti tra personale del gestore e personale dell'impresa. Per esempio, le prescrizioni che il capo stazione dà al macchinista in caso di movimento a via impedita, oppure i rapporti tra il deviatore al banco che prepara gli instradamenti e il manovratore che esegue la manovra sul piazzale. Queste sono le attività di interfaccia.

AVV. STILE - Ora lei ci ha fatto... ha fatto riferimento alla direttiva 4.

TESTE GENOVESI - Al decreto 4.

AVV. STILE - Al decreto 4.

TESTE GENOVESI - Sì.

AVV. STILE - A noi interessa però più specificamente la fase iniziale dell'Agenzia. Cioè, che cosa succede con il decreto 1 del 2009?

AVV. DALLE LUCHE - Presidente, c'è opposizione perché... Presidente, mi scusi, c'è opposizione perché non credo che rientra nel capitolo di prova indicato dal collega Stile, perché si fa riferimento ad interventi e programmi per il miglioramento della sicurezza; cioè, mi sembra che stiamo allargando ampiamente il capitolo di prova, che è fra l'altro specifico e preciso.

PRESIDENTE - Mi pare che però...

P.M. AMODEO - Presidente, mi associo. Tra l'altro...

AVV. STILE - Mi pare che c'entri tranquillamente

(sovrapposizione di voci)...

P.M. AMODEO - ...questi erano i temi di prova su cui è stato sentito anche l'ingegner Chiovelli, già direttore della A.N.S.F., e sul quale c'è una notevolissima produzione documentale, quindi l'opposizione è duplice. Si tratta di testimoniare su documenti e si tratta di testimoniare su atti normativi.

PRESIDENTE - Ecco, allora per l'aspetto...

AVV. STILE - Posso? Ecco, posso...

PRESIDENTE - Avvocato, sull'aspetto... no, ma tanto la domanda la ammettiamo. Il problema è che se deve essere... è inutile che ce lo ripetiamo all'infinito, tutto ciò che attiene ai contenuti di atti normativi, sui contenuti...

AVV. STILE - No, no, no, no, no, no, no, no...

PRESIDENTE - ...vale il solito principio.

AVV. STILE - Io volevo... volevo...

PRESIDENTE - Se è per premettere ciò ad una domanda successiva, ovviamente proseguiamo e andiamo oltre.

AVV. STILE - Sì, sì, sì, certamente. No, a me quello che interessava era sapere come si interfacciava la struttura tecnica di R.F.I. nel momento in cui è stata introdotta l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza.

PRESIDENTE - Benissimo.

AVV. STILE - Questo è il profilo. Siccome ha parlato del 2012, gli ho detto: ma torniamo al 2009, se non...

PRESIDENTE - Prego.

TESTE GENOVESI - Sì, certo, già dal 2009 c'era questa interazione, per cui l'Agenzia aveva preso, come ho detto precedentemente, aveva preso in capo l'attività di regolazione sulla sicurezza della circolazione ferroviaria, quindi tutta la nostra attività era di proposte di modifica o proposte di disposizioni o prescrizioni, che venivano portate all'Agenzia e l'Agenzia poi le validava o non le validava, o le modificava, secondo appunto i suoi... i suoi principi, insomma.

AVV. STILE - Quindi... quindi il cambiamento che c'è in seguito all'introduzione dell'Agenzia qual è? Prima la normativa veniva predisposta e controllata da chi?

TESTE GENOVESI - Allora, veniva predisposta...

P.M. GIANNINO - Presidente, c'è opposizione. Veramente siamo fuori dal capitolo. Sulle competenze dell'Agenzia, io vi invito a leggerlo anche insieme se vogliamo.

AVV. STILE - Sì, eccolo...

P.M. GIANNINO - Non c'è una parola sull'Agenzia e sulle ripartizioni di competenze.

PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci)

P.M. GIANNINO - Si parla di "interventi effettuati per la sicurezza, studi condotti"...

AVV. STILE - Eh, beh...

P.M. GIANNINO - ..."investimenti effettuati, obiettivi raggiunti", non c'è veramente nulla sulle competenze.

PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci)

AVV. STILE - A parte questo, ma di che cosa sto parlando?

PRESIDENTE - "Studi, ricerche, interventi e obiettivi"... mi pare... "interventi, programmi"...

P.M. GIANNINO - "Effettuati"...

PRESIDENTE - ..."di ricerche, investimenti, obiettivi"...

P.M. GIANNINO - Appunto.

AVV. STILE - Io veramente Presidente non riesco a capire.

PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci) no, no, ma...

AVV. STILE - Ma francamente non riesco a capire il senso di queste opposizioni, che sono frequenti. Non riesco a capire proprio il senso. Sembra quasi che voglia essere tenuta nascosta per ragioni formali e inesistenti la ricostruzione del fatto(?). Io veramente non riesco a capire il senso.

PRESIDENTE - Va beh.

AVV. STILE - Perché si deve perdere tempo in queste... comunque...

PRESIDENTE - Intanto proseguiamo, la domanda è ammessa.

AVV. STILE - Allora, la domanda... stavamo parlando...

PRESIDENTE - Quindi parlavamo...

AVV. STILE - L'avevo...

PRESIDENTE - ...del rapporto fra la A.N.S.F. e R.F.I., come si è modificato. L'ha già detto (sovrapposizione di voci)...

AVV. STILE - Prima e dopo... lei ha già risposto in parte.

TESTE GENOVESI - Certo.

AVV. STILE - Come si è modificato il rapporto...

TESTE GENOVESI - Il rapporto. Prima non è che R.F.I. era...

AVV. STILE - Ecco.

TESTE GENOVESI - ...assolutamente incontrollata. C'era all'interno del Ministero dei Trasporti un organismo di vigilanza che controllava le nostre disposizioni e prescrizioni, oltre a validare, e con questo organo di vigilanza abbiamo lavorato tantissimo per le modifiche ai regolamenti che erano comunque competenza del Ministero. L'RCT, Regolamento Circolazione Treni, e il Regolamento Segnali, erano due decreti ministeriali e quindi le modifiche venivano fatte di concerto col Ministero. Noi li modificavamo, c'era la discussione con loro, quindi c'era una normalissima dialettica e poi si facevano le modifiche. Non è che R.F.I. era assolutamente... Era controllata dall'organismo di vigilanza del Ministero.

AVV. STILE - Benissimo.

TESTE GENOVESI - Prima dell'introduzione dell'Agenzia.

AVV. STILE - Invece con l'introduzione dell'Agenzia il referente per tutto questo...

TESTE GENOVESI - Sì, diventa l'Agenzia, ma alza il livello rispetto al Ministero.

AVV. STILE - Alza il livello.

TESTE GENOVESI - Certo.

AVV. STILE - Che significa "alza il livello"?

TESTE GENOVESI - Cioè, che noi non siamo più... noi possiamo



soltanto emanare disposizioni e prescrizioni in applicazione dei principi e delle regole che ci dà l'Agenzia. Questa è la nostra attività.

AVV. STILE - Quindi diciamo è un po' invertito il metodo...

TESTE GENOVESI - Certo, è chiaro.

AVV. STILE - ...di approccio(?).

TESTE GENOVESI - E' chiaro.

AVV. STILE - Va bene.

TESTE GENOVESI - E c'è comunque l'attività di controllo, perché comunque sia noi emaniamo disposizioni e prescrizioni, queste vanno all'Agenzia e vengono controllate, e c'è in questo caso dialettica se apportare o meno modifiche.

AVV. STILE - Senta, lei ha cominciato a interessarsi di questo, ha detto, nel '99, se non vado errato, nel 1999?

TESTE GENOVESI - Sì, in sede centrale sì.

AVV. STILE - Ecco. Allora, può farci un quadro, per quanto consta a lei personalmente, per la sua attività, ad evitare equivoci e interruzioni, per spiegarci come si è modificato, come è cambiato il mondo delle Ferrovie a partire dal '99?

TESTE GENOVESI - Sì.

AVV. STILE - Specialmente per quanto riguarda ovviamente l'integrazione europea.

PRESIDENTE - Avvocato, Avvocato, è troppo ad ampio spettro.

AVV. STILE - Ma io gli volevo...

PRESIDENTE - Non mi sembra specifica come domanda.

AVV. STILE - Presidente, noi rispondiamo...

PRESIDENTE - No, no, ma non lo metto in dubbio...

AVV. STILE - Per profili relativi...

PRESIDENTE - (Sovrapposizione di voci) la rilevanza e la pertinenza. E' sulla specificità, è troppo ampia.

AVV. STILE - Presidente, penso che non prenda molto tempo la risposta, però è indispensabile ai fini della verifica di tutto quello che è stato poi fatto nell'ambito di R.F.I. per la riduzione e la... la riduzione dei rischi e così via, cioè il tema è proprio questo.

PRESIDENTE - No, no, perciò dicevo la faccia in modo più specifica, la invitavamo a farla...

AVV. STILE - Guardi, se posso continuare, perché facilmente... siccome c'è una serie di interventi, che sia a livello... come scelta di R.F.I., sia come scelte europee attuate, vengono poste in essere a partire da quella data e sono tutte attività che comportano una enorme progressiva riduzione dei rischi. Questo è il... posso anticipare...

PRESIDENTE - Questo è il senso della domanda.

AVV. STILE - ...qual è l'oggetto. Quindi questa risposta... questa domanda è ampia, però la risposta non sarà...

PRESIDENTE - Va bene, prego.

AVV. STILE - ...no, non sarà certamente dilatata.

TESTE GENOVESI - Diciamo che l'anno cardine è il 1998, ma gli effetti si iniziano a manifestare nel '99, perché nel '98

viene recepita la famosa direttiva 440/'91 sulla liberalizzazione. Quindi Ferrovie si attrezza, inizia ad attrezzarsi per consentire l'ingresso di altri soggetti sui binari dell'infrastruttura ferroviaria nazionale. Quindi questo è il grosso momento di rottura rispetto all'organizzazione precedente. Ma proprio per consentire l'ingresso sui binari di altri soggetti si iniziano a ripensare e si iniziano a studiare, anche sulla base delle analisi delle incidentalità che c'erano state comunque negli anni precedenti, dei moderni sistemi per quanto possibile interoperabili, cioè utilizzabili da soggetti che non sono italiani, ma che comunque... che poi sono sfociati appunto nel sistema RTMS che è in uso sull'Alta Velocità, ma soprattutto dei sistemi di protezione della marcia del treno, per quanto possibile utilizzando componenti interoperabili, che consentissero di incrementare notevolmente la sicurezza dell'esercizio, perché appunto si andava incontro ad un ingresso di soggetti che non erano i vecchi monopolisti, ma una miriade di imprese che, è vero, avevano un certificato di sicurezza, perché le imprese si devono dotare di un certificato di sicurezza che attesta che abbiano comunque dei requisiti di sistemi di gestione accettati dall'autorità che li deve accettare, ma soprattutto appunto perché era nata questa esigenza di migliorare le prestazioni dell'infrastruttura. E quindi da un lato con

potenti sistemi di protezione della marcia del treno. La protezione della marcia del treno fino a quel momento, anche per probabilmente vecchie... vecchie abitudini politiche, era affidata alla ridondanza umana, cioè doppio macchinista, due dirigenti movimento più un dirigente e un deviatore nelle stazioni, cioè era sempre affidata comunque al controllo di un altro essere umano. Questa filosofia cambia, anche perché proprio in quegli anni, ma in Italia ancora non erano entrati, nascono proprio degli studi nel mondo anglosassone sull'analisi... sulla nozione(?) di rischio, di rischio umano, cioè perché noi è vero che veniamo... possiamo essere utilizzati come elementi di mitigazione, però introduciamo a nostra volta un rischio. Non so se rendo... ho reso l'idea. Quindi si passava da una sostanzialmente gestione della sicurezza tipicamente basata sull'uomo ad una gestione della sicurezza basata sull'uomo ma anche sulla tecnologia, e di conseguenza anche all'adeguamento normativo. Ed in questi anni, che vanno appunto dal 2000 fino al 2008-2009, c'è tutto questo sviluppo di queste tecnologie. Appunto il sistema... c'è lo sviluppo e l'implementazione di questa tecnologie di sicurezza.

AVV. STILE - Ingegnere, siccome di alcuni di questi sistemi se ne è già parlato, vorrei che lei semplicemente li elencasse, se li ricorda...

TESTE GENOVESI - Beh, certo.

AVV. STILE - ...e li descrivesse molto sinteticamente, perché il Tribunale ne è già a conoscenza in buona parte.

TESTE GENOVESI - Allora, il sistema che c'è su circa diecimila...

AVV. STILE - Tanto per cominciare, scusi però una premessa.

TESTE GENOVESI - Sì.

AVV. STILE - Lei ha partecipato a questi progetti?

TESTE GENOVESI - Sì. Ecco, io...

AVV. STILE - Ecco, questo è il punto.

TESTE GENOVESI - ...con tutti gli altri colleghi di tecnica li abbiamo specificati funzionalmente, perché la specifica funzionale sostanzialmente è il progetto iniziale di come quel sistema deve funzionare. Poi li abbiamo specificati in maniera di requisiti di sistema, quindi la parte più legata all'hardware e al software. E poi li abbiamo normati e li abbiamo anche implementati sulla rete. Questo è il...

AVV. STILE - Quindi...

TESTE GENOVESI - ...percorso che abbiamo fatto nell'ambito della direzione tecnica, che all'epoca appunto era diretta dall'ingegner Elia e sotto la spinta dell'amministratore delegato, che all'epoca era Moretti.

AVV. STILE - Benissimo.

TESTE GENOVESI - Teniamo presente che nel '99... dal '99 al 2001 R.F.I. si chiamava Divisione Infrastrutture ed era

ancora una divisione dell'ente... di R.F.I. S.p.A.

AVV. STILE - Di F.S...

TESTE GENOVESI - Poi c'è la (parole incomprensibili) nel 2001 e la Divisione Infrastrutture diventa R.F.I. S.p.a.

AVV. STILE - Quindi...

TESTE GENOVESI - Dicevamo, allora (sovrapposizione di voci)...

AVV. STILE - Vogliamo cominciare con il sistema di controllo marcia treno?

TESTE GENOVESI - Allora, il sistema... il sistema... il controllo... il sistema di controllo marcia treno, il cosiddetto SCMT, è un sistema che protegge il macchinista, quindi la marcia del treno, dai superi di velocità istante per istante... dai superi di velocità istante per istante rispetto alle caratteristiche del treno, dell'infrastruttura, o da eventuali limitazioni di segnalamento. Quindi questo sistema che cosa fa di fatto, insieme all'altro che nasce per linee un po' meno prestanti ma che ha...

AVV. STILE - L'SSC lei dice?

TESTE GENOVESI - L'SSC, il sistema di supporto alla condotta. Sostanzialmente che cosa hanno fatto questi due sistemi? Hanno di fatto, fin dal 2007, azzerato incidenti gravi derivanti da urti fra treni e svii, dovuti a supero di velocità, mancanza di osservanze di limitazioni del segnalamento ed altre, ed altri fenomeni. Poi abbiamo avuto nello stesso tempo... abbiamo avuto nello stesso

tempo anche lo sviluppo di un sistema di telefonia, anche questo interoperabile, il GSMR, che ha delle funzioni di sicurezza, come la chiamata d'emergenza, quindi il macchinista in caso di emergenza può chiamare... può utilizzare questa funzione. Poi nel frattempo sono stati portati avanti anche degli sviluppi di quelli che erano gli apparati di riscaldamento termico delle boccole calde dei treni; sono stati questi aggiornati anche al riscaldamento del freno, quindi (sovrapposizione di voci)...

AVV. STILE - Quindi...

TESTE GENOVESI - ...a prendere anche... a mitigare anche i riscaldamenti di freno, e poi...

AVV. STILE - Per usare gli acronimi...

TESTE GENOVESI - Sì.

AVV. STILE - RTB...

TESTE GENOVESI - RTB...

AVV. STILE - ...e RTF.

TESTE GENOVESI - Sì.

AVV. STILE - Questi qua, sì.

TESTE GENOVESI - Poi abbiamo portato avanti, ma anche qui, anche sulla spinta dell'indirizzo che ci ha dato (parole incomprensibili) sistemi di monitoraggio del carico dei carri, come le prese dinamiche e attualmente stiamo vedendo di specificare i portali multifunzione. Queste sono le grandi attività.

AVV. STILE - Sì. Diciamo, la premessa di tutti questi interventi è...

TESTE GENOVESI - Sì.

AVV. STILE - ...diciamo una...

TESTE GENOVESI - Un incremento fortissimo della sicurezza.

AVV. STILE - Esattamente. Quindi... questo è ovvio, ma dicevo, sulla base di che cosa, del rischio conosciuto o...?

TESTE GENOVESI - Cioè, dall'analisi del... dall'analisi, o meglio dal controllo dei rischi, quindi dal monitoraggio sugli eventi e sulle cause che hanno scatenato gli eventi incidentali. Qui c'è sempre stato un lavoro tipico dei sistemi di qualità.

AVV. STILE - E' naturale.

TESTE GENOVESI - Quindi di... controllo un fenomeno, verifico degli scostamenti di questo fenomeno rispetto agli indicatori che mi ipotizzo, faccio delle... delle implementazioni, sistemi, normative, organizzative, e verifico se tutto questo poi funziona. Ma è tipico questo dei sistemi di gestione della qualità.

AVV. STILE - Diciamo...

TESTE GENOVESI - E anche della sicurezza.

AVV. STILE - Sì.

TESTE GENOVESI - Perché poi fanno capo a quel mondo lì.

AVV. STILE - E' naturale. Senta, ma poi avete avuto dei riscontri...

TESTE GENOVESI - Abbiamo avuto dei riscontri...



AVV. STILE - ...sui risultati?

TESTE GENOVESI - Sui risultati?

AVV. STILE - Cioè, nel senso siete partiti dall'esistenza di determinati rischi...

TESTE GENOVESI - Rischi. Abbiamo...

AVV. STILE - ...li avete affrontati con questi sistemi...

TESTE GENOVESI - ...affrontati con questi sistemi..

AVV. STILE - ...e avete avuto dei risultati adeguati?

TESTE GENOVESI - ...e abbiamo avuto dei risultati adeguati, perché dal 2000 al 2009 l'incidentalità tipica UIC, che erano urti, svii e incidenti ai P.L., però non investimenti di persone ai P.L., perché... e altri, quindi altri tipi di incidenti tipo urto su mezzi d'opera, urti in manovra, eccetera, sono calati dell'86 per cento, siamo passati dai 96 del 2000 ai 13 del 2009, quindi con un decremento formidabile dei risultati, con un decremento formidabile della sicurezza in termini di risultati di incidentalità.

AVV. STILE - Quindi sotto questo profilo è giustificata una spesa certamente molto, molto elevata perché...

TESTE GENOVESI - La spesa è stata dell'ordine di 13 miliardi, in quegli anni.

AVV. STILE - Ho capito.

TESTE GENOVESI - Però poi...

AVV. STILE - Lei ha detto prima...

TESTE GENOVESI - Sì prego.

AVV. STILE - ...questa attività diciamo che poi in fondo ha preso parecchi anni, perché ha preso... penso che poi continui pure; lei si è fermato al 2009, ma penso...

TESTE GENOVESI - Eh, certo che continua.

AVV. STILE - Perciò dico lei si è fermato al 2009. Comunque sia in questi dieci anni...

TESTE GENOVESI - Sì.

AVV. STILE - ...c'è stato questo forte forte impulso e com'è stato... diciamo, il profilo spesa, che purtroppo esiste sempre in questi casi, chi lo ha affrontato e come è stato affrontato? Se lo sa, perché questo non è un problema specifico suo. Se le consta.

TESTE GENOVESI - E' stato... cioè, sono stati tutti interventi inseriti in contratti di programma con lo Stato, chiaramente.

AVV. STILE - Quindi...

TESTE GENOVESI - Perché chiaramente i soldi ce li dà lo stato per fare questi interventi(?).

AVV. STILE - E' naturale.

TESTE GENOVESI - Nei vari contratti di programma che nel frattempo si sono succeduti.

AVV. STILE - Ecco. Lei ha parlato prima di un intervento, diciamo di una partecipazione molto attiva a questi programmi dei vertici della società.

TESTE GENOVESI - Sì, che erano stati rilanciati(?) dai vertici della società, certo.

AVV. STILE - Bene. Lei ha fatto riferimento a questo calo notevolissimo degli incidenti.

TESTE GENOVESI - Sì.

AVV. STILE - Ha detto che sono ridotti...?

TESTE GENOVESI - Dell'86 per cento.

AVV. STILE - Dell'86 per cento.

TESTE GENOVESI - Ho preparato anche un grafichetto.

AVV. STILE - Se lo vuole mostrare, non lo so, ma insomma, non è che sia molto rilevante. Quello che è risultato è questa diminuzione in percentuale.

TESTE GENOVESI - Allora, gli istogrammi, quindi le barre (voce fuori microfono)...

PRESIDENTE - Si accomodi.

AVV. STILE - Deve parlare al microfono.

TESTE GENOVESI - Scusate. Gli istogrammi, quindi le barre, rappresentano gli incidenti tipici UIC, mentre la curva verde rappresenta gli investimenti. Si vede come al crescere degli investimenti decadono gli incidenti tipici UIC, che sono gli incidenti gravi.

AVV. STILE - Bene. Senta, e quale genere di incidenti? Siccome gli incidenti non sono scomparsi, purtroppo, e ne sappiamo qualche cosa, ma quali sono... qual è la tipologia di incidenti che si è ridotta in maniera notevole in seguito a questi interventi?

TESTE GENOVESI - Sicuramente gli urti fra treni, che si sono azzerati dal 2007, di fatto, e tutta quella parte di svii

dovuti ad eccesso di velocità o SPAD, quindi segnali... passaggi di segnali disposti a via impedita. Ma anche tutti quegli incidenti dovuti, e che erano pesanti, dovuti a SPAD, avvenuti ad Alta Velocità. Sappiamo benissimo che di SPAD ce ne sono ancora, ma sono SPAD che sono mitigati dall'effetto della curva di frenatura che ha introdotto l'SCMT. Quindi noi abbiamo comunque un approccio al segnale a via impedita a trenta chilometri all'ora, che con gli sviluppi successivi la stiamo portando a dieci chilometri all'ora per alcuni casi(?), quindi il supero del segnale avviene comunque ad una velocità non inferiore a trenta chilometri... non superiore a trenta chilometri all'ora. Quindi con un intervento della frenatura di emergenza il treno si arresta in pochi metri e quindi non abbiamo più avuto incidenti riconducibili a questi eventi.

AVV. STILE - Senta, e per quanto riguarda diciamo il rapporto tra l'infrastruttura di cui specificamente lei si interessava e il materiale rotabile, i treni...

TESTE GENOVESI - Sì.

AVV. STILE - ...che è l'altra componente, come...

TESTE GENOVESI - Allora...

AVV. STILE - ...diciamo, come si è operato?

TESTE GENOVESI - (sovrapposizione di voci)

AVV. STILE - Non dico come avete operato, ma come si è operato?

TESTE GENOVESI - Allora, si è operato innanzitutto lato... materiale rotabile fin dall'inizio con la specificazione anche dei sottosistemi di bordo, che dovevano comunque parlare coi sistemi di terra.

AVV. STILE - Per esempio...

TESTE GENOVESI - L'SCMT (sovrapposizione di voci)...

AVV. STILE - ...l'SCMT ovviamente è un sistema...

TESTE GENOVESI - Devo avere un sistema a bordo capace di leggermi il sistema di terra. E lo stesso dicasi per l'SSC e per l'RTMS, che è appunto utilizzato sull'Alta Velocità.

AVV. STILE - Quello sull'Alta Velocità.

TESTE GENOVESI - Perfetto.

AVV. STILE - Va beh, di quello non abbiamo parlato perché tutto sommato non ci interessa.

TESTE GENOVESI - Che è un sistema anch'esso di protezione potentissimo.

AVV. STILE - Sì, sì, sì, sì.

TESTE GENOVESI - Cioè, l'RTMS addirittura consente la guida strumentale, cioè io potrei guidare il treno Alta Velocità da qua dentro, in linea teorica, cioè non guardando fuori, perché ho a bordo tutte le indicazioni della distanza libera, della velocità obiettivo, ho tutte le indicazioni per poter guidare il treno. Quindi anche questo è stato secondo me un fiore all'occhiello di Rete Ferroviaria Italiana, anche perché è stata la prima rete

in Europa ad introdurlo su reti commerciali. Teniamo presente che la Roma-Napoli si attiva a dicembre del 2005 e la Torino-Novara a gennaio del 2006 per le Olimpiadi, in occasione delle Olimpiadi invernali.

AVV. STILE - Senta...

TESTE GENOVESI - Poi abbiamo messo in essere a terra, coi sistemi di cui parlavo prima, gli RTB e gli RTF, che mi consentono di monitorare delle difettosità che possono nascere sul materiale rotabile, come il riscaldamento delle boccole...

AVV. STILE - Le boccole e i freni.

TESTE GENOVESI - ...o i freni che rimangono serrati.

AVV. STILE - Quindi poi sostanzialmente il sistema di sicurezza è abbastanza...

TESTE GENOVESI - E' abbastanza robusto.

AVV. STILE - Possiamo dire non può che essere organico.

TESTE GENOVESI - È abbastanza robusto e organico, certo. Tanto abbiamo tutto, ripeto, i risultati stanno a parlare.

AVV. STILE - Meno male.

PRESIDENTE - Prego, Avvocato.

AVV. STILE - Senta, veniamo a dei temi un po' più specifici.

TESTE GENOVESI - Sì.

AVV. STILE - Che non so se lei è in grado di affrontare così come ha affrontato quelli toccati fino ad ora, ma in questa attività diciamo normativa, sia precedente, ma quella che a noi ci interessa è quella susseguente,

successiva alla introduzione dell'Agenzia, vi siete interessati sotto questo profilo delle merci pericolose?

TESTE GENOVESI - Dunque, le merci pericolose da sempre sono state regolamentate a livello europeo dal RID, dal RID, che però fino al 1999 veniva recepito nel mondo F.S., perché ancora c'era l'azienda... non dico che (parole incomprensibili), ma insomma era l'ente Ferrovie dello Stato, poi diventata S.p.A., ma comunque era ancora il monolite che c'era da sempre, e aveva recepito in un allegato, l'allegato VII delle condizioni tariffe merci, cioè che erano le condizioni... che era il contratto che regolava il trasporto merci e si chiamava "Istruzione regolamento merci pericolose", IRMP. Dal '99 il RID, che è un regolamento che viene emanato da un organismo addirittura sovra comunitario, perché l'O.T.I.F. comprende Stati che non sono della Comunità Europea, è stato recepito dall'ordinamento italiano e quindi è stato recepito nell'ordinamento italiano e di conseguenza Rete Ferroviaria Italiana che cosa ha fatto? Ha fatto delle istruzioni di fatto per il proprio personale per quello che attiene il suo campo di... la sua sfera di responsabilità e le ha messe nelle istruzioni, l'avevamo messa nelle istruzioni del servizio manovratori. Adesso abbiamo un estrattivo di una ventina di pagine che sono le principali... le principali normative che il nostro personale deve osservare per quanto riguarda il RID. Ma

diciamo che nel RID, come probabilmente è già stato detto, ma comunque lo posso dire tranquillamente, il RID è molto preciso e individua le responsabilità di ogni... di ogni attore della filiera delle merci pericolose, a partire dal riempitore, dallo speditore, dall'imballatore, dal trasportatore, fino al gestore dell'infrastruttura. In questo... in questo... in questa ripartizione di responsabilità il gestore dell'infrastruttura ha due responsabilità fondamentali. Una che gli è dettata dal punto 1.11, che è quella di predisporre i piani di emergenza per gli scali di smistamento. Poi vedremo, se volete vi dico che cos'è uno scalo di smistamento, ma non è il caso comunque di cui stiamo parlando oggi, Viareggio non è uno scalo di smistamento. E poi delle attività legate al punto 1.4.3.6, che sono la messa a disposizione, per tutti, per tutti gli operatori, per chi deve intervenire in emergenza, dei dati del treno, quindi composizione del treno, tipo di sostanza, numero di pericolo... codice di pericolo e numero ONU, una serie di informazioni che noi abbiamo chiaramente disponibili nel nostro sistema informativo della circolazione che si chiama PIC.

AVV. STILE - Comunque il RID, per quanto riguarda le merci pericolose, concerne...

TESTE GENOVESI - E' un regolamento organico.

AVV. STILE - Sì, ma specificamente che cosa concerne il RID?



TESTE GENOVESI - Il RID si occupa...

AVV. STILE - I treni che trasportano o il problema dei contenitori prevalentemente?

TESTE GENOVESI - Sì. Cioè, è chiaro, il materiale rotabile rientra nella normativa ferroviaria tradizionale.

AVV. STILE - Deve avere la sua sicurezza (sovrapposizione di voci).

TESTE GENOVESI - La sua sicurezza... certo, è chiaro. Il RID si occupa principalmente dei contenitori, delle modalità costruttive, delle modalità di progettazione, di collaudo e verifica dei contenitori, delle cisterne, eccetera. E' un testo completo.

AVV. STILE - Sì. Senta, e quindi, diciamo, a Rete Ferroviaria Italiana che cosa può restare? Posto che naturalmente deve garantire la sicurezza dei treni, quindi sia dei treni passeggeri sia dei treni che trasportano merci e merci pericolose, quali sono state le... ci sono stati tentativi di intervento per migliorare la sicurezza nell'ambito del trasporto di merci pericolose complessivamente, che a lei consti?

TESTE GENOVESI - Allora, sì. Diciamo che nel... diciamo che per verificare lo stato della sicurezza della circolazione di merci pericolose fu fatto quel famoso studio che credo sia noto a tutti, con le Università di Bologna, Milano e Roma, sullo studio dello stato della circolazione delle merci pericolose sull'infrastruttura

ferroviaria nazionale. Quello secondo me è stato un grande studio, non perché io sia uno dei... non degli autori, perché chiaramente il contributo scientifico è stato prevalente, comunque sono stato uno che ha partecipato e ha lavorato con i docenti universitari.

AVV. STILE - Comunque è coautore di alcune pubblicazioni...

TESTE GENOVESI - Sì, certo (sovrapposizione di voci)...

AVV. STILE - Se non vado errato.

TESTE GENOVESI - È chiaro, è chiaro. Beh, è chiaro, non è che abbiamo... cioè, abbiamo...

AVV. STILE - Insieme agli altri, va bene...

TESTE GENOVESI - Teniamo presente che i modelli di simulazione, eccetera, sono tutti stati realizzati e calcolati poi dagli (parola incomprensibile), però è chiaro che con il collega della direzione movimento abbiamo svolto il nostro ruolo nell'ambito del gruppo di lavoro, ed è un lavoro pregevolissimo, ed è rimasto... ed è l'unico ed è rimasto l'unico in Europa, cioè non ci risulta che ci siano stati...

AVV. STILE - Cioè, spieghi, sia pure in sintesi spieghi esattamente qual era lo scopo di questo lavoro, perché ne ha parlato... sì, tutti ne hanno sentito parlare, comunque...

TESTE GENOVESI - Sì. Beh, lo scopo...

AVV. STILE - ...qual era lo scopo?

TESTE GENOVESI - ...di questo lavoro era di sostanzialmente,

proprio in quel... in quel clima di aumento comunque della sicurezza sull'infrastruttura ferroviaria nazionale, di capire qual era lo stato della nostra infrastruttura rispetto alla circolazione di queste merci. Quindi lo studio che cosa fece, sostanzialmente? Andò ad individuare cinque sostanze tipo, perché chiaramente non potevano individuare tutte le tremila e passa sostanze (parole incomprensibili) ma cinque sostanze tipo, per tipologia di pericolosità. Dopodiché, tramite le matrici OD, quindi origine-destinazione di queste merci, e tramite i modelli disponibili che sono stati poi realizzati dalle università, abbiamo calcolato degli indici di pericolosità legati all'antropizzazione del territorio e al transito di queste sostanze. E poi furono fatti degli approfondimenti su alcuni impianti che erano particolarmente critici e per la vicinanza di impianti a rischio rilevante, quindi 3.3.4 (sovrapposizione di voci)...

AVV. STILE - Raffinerie...

TESTE GENOVESI - Esatto.

AVV. STILE - ...fabbriche di esplosivi penso, no?

TESTE GENOVESI - Esatto, raffinerie o altre... o altre... o altre industrie di questo tipo. Oppure dove si svolgevano operazioni particolari. Penso a Livorno Calabrone, che è un porto, o a Messina, dove addirittura avvengono operazioni, diciamo così, di ricomposizione e

composizione dei treni e l'imbarco sulle navi traghetto. Furono fatte queste... questi approfondimenti e in quel caso furono... furono proprio fatti gli studi tipici con modelli da impianto a rischio rilevante, quindi da 3.3.4, sostanzialmente con la creazione di quelle mappe di impatto che hanno poi determinato le famose curve F-N, che sono le curve di mortalità che derivano da quei modelli. E da questo, da tutto questo lavoro risultò comunque che la situazione era assolutamente sotto controllo e comunque, non esistendo limiti di legge italiani, le curve F-N erano comunemente accettate da altri Paesi europei e quindi eravamo abbastanza in linea con tutto ciò che avveniva in Unione Europea, in Europa. Quindi questo è. Poi...

AVV. STILE - Sì...

TESTE GENOVESI - Prego.

AVV. STILE - No, no, volevo chiederle se questi studi... cioè, quale risultato pratico hanno dato, se l'hanno dato?

TESTE GENOVESI - Questi studi hanno dato un risultato... praticamente hanno portato...

P.M. GIANNINO - Presidente, c'è opposizione alla domanda.

PRESIDENTE - Prego.

P.M. GIANNINO - Dà per scontato un presupposto (sovrapposizione di voci)...

AVV. STILE - Ho detto "se l'hanno dato", però.

PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci)

AVV. STILE - Ho detto "se l'hanno dato".

PRESIDENTE - In questo senso l'opposizione...

AVV. STILE - Mi sono corretto subito.

PRESIDENTE - Se hanno dato dei risultati pratici. Prego.

TESTE GENOVESI - Hanno portato comunque a dei risultati pratici perché comunque negli scali merci terminali si è comunque intensificata l'attività di messa a punto dei provvedimenti organizzativi, perché noi dobbiamo tenere presente che la normativa della circolazione delle merci pericolose è regolata dal RID, però abbiamo un decreto del Ministero dell'Ambiente, il DM 20.10.'98, che regola l'attività negli scali merci terminali, che sono quegli scali appunto oggetto di approfondimento dello studio appunto Spadoni. E quindi lì li abbiamo portati a intensificare l'attività di predisposizione di piani... piani di emergenza, di avvio di... li chiama provvedimenti organizzativi, comunque sono di fatto dei mini piani di emergenza. Il decreto 20.10.'98, che è l'altro pilastro su cui si poggia la circolazione di queste sostanze, attiene invece alle località dove queste sostanze partono o arrivano.

AVV. STILE - In effetti, siccome questo è un tema certo fondamentale...

TESTE GENOVESI - Sì.

AVV. STILE - ...per quanto riguarda la logica della sicurezza nel trasporto di merci pericolose, io mi permetto...

TESTE GENOVESI - Prego.

AVV. STILE - ...proprio per cercare di essere più sintetico, di chiederle se ha avuto degli... se ha avuto delle incidenze, degli impatti, sull'individuazione degli itinerari.

TESTE GENOVESI - Sì. Allora...

AVV. STILE - Perché questo è un po' più...

TESTE GENOVESI - Sì, lo studio... lo studio portò poi ad uscire nel 2004, perché lo studio dura circa un paio di anni, adesso non rammento se lo iniziammo nel 2000 o nel 2001, però si completò sicuramente nel 2003, tanto che tra il 2004 e il 2005 furono fatti diversi convegni proprio per presentarlo perché, ripeto, era veramente un fiore all'occhiello. E nel piano della sicurezza 2004 c'è l'indicazione di individuare itinerari il più possibile a minor rischio per questo tipo di sostanze, ed indicazioni forti anche sulla tracciatura degli orari di questi treni.

AVV. STILE - Scusi...

TESTE GENOVESI - (sovrapposizione di voci)

AVV. STILE - Scusi, ingegnere.

TESTE GENOVESI - Prego.

AVV. STILE - Si teneva conto della densità della popolazione nei territori (sovrapposizione di voci)?

TESTE GENOVESI - Certo, l'indice... l'indice di rischio che viene fuori (sovrapposizione di voci).

AVV. STILE - Questo volevo sapere. L'indice di rischio da che cosa viene...

TESTE GENOVESI - E' sostanzialmente...

AVV. STILE - Vuole spiegare?

TESTE GENOVESI - E' una funzione della densità di popolazione, quindi dell'antropizzazione di quelle fasce di territorio e della pericolosità della sostanza. Cioè, adesso francamente non la rammento, comunque è funzione di queste due... di queste due variabili. E sono stati poi fatti degli studi, sono venute fuori delle cartine con dei percorsi in cui vengono individuate le aree dove c'è un indice di rischio maggiore, dove c'è un indice di rischio minore, eccetera, e sulla base di questi studiati degli itinerari. C'è da dire però una questione preliminare, che è importante.

AVV. STILE - Ovviamente...

TESTE GENOVESI - Sì.

AVV. STILE - L'Italia è fatta in un certo modo.

TESTE GENOVESI - E' proprio questo, perché l'Italia...

AVV. STILE - Che tutti quanti conosciamo, no?

TESTE GENOVESI - Purtroppo... purtroppo l'Italia è... purtroppo... l'Italia è una penisola lunga e stretta, quindi, al di là del fatto di avere reti magliate, quindi che offrono la possibilità di itinerari alternativi nella Pianura Padana, dove tra le altre cose c'è più possibilità, proprio perché c'è la pianura, di costruire

linee ferroviarie, il resto d'Italia purtroppo è montuosa, pensiamo all'Appennino, e quindi le tre grandi direttrici che da Nord scendono verso Sud hanno tre itinerari obbligati: cioè, la direttrice tirrenica, la direttrice dorsale, che è quella che passa da Bologna e da Bologna a Firenze, insomma tradizionale, e poi la direttrice adriatica. E tutte per questi trasporti Nord-Sud sostanzialmente hanno indici di rischio paragonabili, tenendo presente anche che in alcuni casi alcune alternative sono improponibili perché si allunga talmente tanto il percorso che il trasporto perde poi la sua appetibilità dal punto di vista della resa, anche perché noi abbiamo a che fare con l'altro modo, che attualmente detiene circa il 90 per cento del trasporto di merci, che è la gomma sostanzialmente, quindi se io rendo un trasporto di merci pericolose ancora meno competitivo rispetto alla gomma, cessa completamente e quindi si sposta su strada.

AVV. STILE - Ma quindi, chiedo... chiedo scusa.

TESTE GENOVESI - Prego.

AVV. STILE - Questo sì, è un discorso che poi faremo, che le riproporrò con un'altra domanda, però chiedevo: se il percorso è più lungo...

TESTE GENOVESI - Certo.

AVV. STILE - ...a parte il discorso relativo all'appetibilità...



TESTE GENOVESI - Certo.

AVV. STILE - ...perché chiaramente ci mette più tempo...

TESTE GENOVESI - Aumenta l'esposizione al rischio...

AVV. STILE - Ecco, questa...

TESTE GENOVESI - ...delle popolazioni che...

AVV. STILE - Mi pare una cosa abbastanza...

TESTE GENOVESI - ...ma soprattutto aumenta anche l'interferenza con altri convogli.

AVV. STILE - Bene. Senta, quindi lei ha avuto modo di verificare l'itinerario di questo disgraziatissimo treno...

TESTE GENOVESI - Sì, ho avuto modo di verificarlo...

AVV. STILE - (sovrapposizione di voci)

TESTE GENOVESI - Sostanzialmente l'itinerario (sovrapposizione di voci)...

P.M. GIANNINO - Presidente, c'è opposizione, questa è una valutazione di carattere tecnico, non...

AVV. STILE - Ho chiesto: ha avuto modo di valutare se...

P.M. GIANNINO - Appunto, "di valutare".

PRESIDENTE - Di verificare.

AVV. STILE - Ha avuto modo di valutare...

P.M. GIANNINO - E' un testimone, non un consulente.

PRESIDENTE - Io ho capito "verificare" il transito... il percorso.

AVV. STILE - Verificare il percorso per vedere se era... controllando se era adeguato ai principi...

P.M. GIANNINO - Appunto, è una valutazione.

AVV. STILE - ...generalmente o no. Questo è...

P.M. GIANNINO - E' una valutazione.

AVV. STILE - Quindi una verifica. No, è una verifica, non è...

AVV. MANDUCHI - E' una verifica (voce fuori microfono) di sua competenza.

AVV. STILE - E' proprio di sua competenza secondo me.

PRESIDENTE - Va bene. Prego, può rispondere.

TESTE GENOVESI - Sì. Allora, visti appunto gli indici di pericolosità dei vari percorsi alternativi che, ripeto, poi erano sostanzialmente due, la tirrenica o la dorsale, sicuramente la tirrenica era quella a minor indice di rischio, perché sostanzialmente la dorsale passa... a parte prende comunque Milano, che già Milano è di per sé un nodo di notevole importanza, poi impatta su tutte le province della Pianura Padana, scende a Bologna. Ha un grosso punto singolare sulla sua strada, che è la grande galleria dell'Appennino, che fino in quel momento - l'Alta Velocità ancora non è attivata - sosteneva tutto il traffico viaggiatori sia regionale che lungo percorso Nord-Sud, e poi andava... scendeva a Prato, Firenze, e poi trovava un po' di sostanzialmente zone poco antropizzate nel Valdarno e poi riprendeva da Arezzo, Chiusi, Orvieto, cioè... mentre da quest'altra parte sotto Livorno... tra l'altro Livorno veniva... veniva (parola incomprensibile) dal percorso via Colle

Salvetti-Vada, e poi però c'è tutte zone di parchi naturali. Quindi le prime... le prime antropizzazioni le trovi sotto Tarquinia, di fatto. Quindi questa è però una valutazione (sovrapposizione di voci)...

AVV. STILE - Questa a posteriori ovviamente.

TESTE GENOVESI - Sì, certo.

AVV. STILE - Perché il discorso...

TESTE GENOVESI - Ma anche... sì, ma anche come tempo e come chilometri poi era il percorso più breve. Tra le altre cose, proprio per evitare conflittualità con altri treni, questi... questi trasporti viaggiavano... viaggiano prevalentemente nelle ore notturne.

PRESIDENTE - In ore notturne.

AVV. STILE - In ore notturne dice, sì. Senta, quindi avevamo chiesto prima, adesso torno un attimo sulla domanda, il tempo di percorrenza anche è un elemento che incide sul rischio o no?

TESTE GENOVESI - Beh, aumenta l'esposizione al rischio...

AVV. STILE - Aumenta...

TESTE GENOVESI - ...(sovrapposizione di voci) si può trovare...

AVV. STILE - Allora sotto questo aspetto vorrei introdurre invece un tema più delicato, che è quello della velocità.

TESTE GENOVESI - Sì.

AVV. STILE - Innanzitutto chi è competente a proposito della velocità dei treni che trasportano merci pericolose?

P.M. GIANNINO - Presidente, c'è opposizione, è valutativa, è normativa e non capitolata (sovrapposizione di voci)...

(più voci fuori microfono e sovrapposte)

AVV. STILE - Chi è che decide (sovrapposizione di voci) non lo so.

PRESIDENTE - No, no, ma è vero che è valutativa (sovrapposizione di voci) no, no, ma abbiamo consentito...

AVV. STILE - Le norme, Presidente (sovrapposizione di voci)...

PRESIDENTE - (Sovrapposizione di voci) ma intendevo dire che abbiamo consentito questo genere di domande anche in altri contesti, quindi può rispondere, prego.

TESTE GENOVESI - Non spetta al gestore, questo deve essere chiaro. Il RID individua eventualmente chi può proporre elementi in difformità a quello che contiene il RID all'autorità competente, perché il RID individua questa autorità competente che attualmente, e lo era anche all'epoca, è il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

AVV. STILE - Ecco, questo non era stato detto a proposito del RID.

TESTE GENOVESI - Sì.

AVV. STILE - Il RID presuppone che ogni Stato... è così?

TESTE GENOVESI - Sì, ogni Stato...

AVV. STILE - Presuppone che ogni stato indichi...

TESTE GENOVESI - ...individui...

AVV. STILE - ...l'autorità competente...

TESTE GENOVESI - ...un'autorità competente.

AVV. STILE - ...e il'Italia ha indicato...

TESTE GENOVESI - Il Ministero dei Trasporti.

AVV. STILE - ...il Ministero dei Trasporti. Ecco, doveva forse stare qua, doveva stare come Parte Civile. Senta, quindi il discorso adesso tecnico della velocità. Noi abbiamo detto che il tempo di permanenza incide sul rischio. Quindi questo è un profilo diciamo un po' opposto, reciproco rispetto...

TESTE GENOVESI - Sì, aumenta l'esposizione.

AVV. STILE - ...della velocità.

TESTE GENOVESI - Sì.

AVV. STILE - Ecco, però questo tema della velocità lei ha avuto modo di approfondirlo? Cioè, c'è necessità di una velocità particolare per treni che trasportano merci pericolose? Non le voglio... voglio chiedere, per evitare opposizioni del Pubblico Ministero, se questo problema lei se lo è personalmente posto.

TESTE GENOVESI - No, non me lo sono posto, anche perché il RID non lo prevede. Nessun altro Paese d'Europa ha limitazioni particolari, se non casi...

AVV. STILE - Ha avuto modo di verificare se dopo il disastro di Viareggio...

TESTE GENOVESI - No, nemmeno...

AVV. STILE - ...ci siano state...

TESTE GENOVESI - Nemmeno dopo il...

AVV. STILE - ...ci siano stati interventi all'estero, in Europa, oltre che in Italia?

TESTE GENOVESI - No, nessun... nessun tipo di intervento.

AVV. STILE - In Italia sappiamo che non ci sono stati. Nessuno.

TESTE GENOVESI - L'unico... l'unico intervento che c'è stato è stato la famosa prescrizione di A.N.S.F. dei 60 chilometri all'ora nei centri abitati, per tutti quei rotabili che avessero gli assili non tracciati, quindi che facevano parte di quel gruppo di assili che erano stati controllati dall'officina, verificati dall'officina. Quindi c'era stato questo intervento dell'ANSF, ma solo esclusivamente...

AVV. STILE - Ecco...

TESTE GENOVESI - ...per quel tipo di rotabile.

AVV. STILE - Torniamo un po' specificamente... cioè, fermiamoci su questo punto. La norma riduzione di velocità per i rotabili che hanno quel tipo di assile non ancora verificato, come è venuta fuori, chi l'ha posta in essere?

TESTE GENOVESI - L'A.N.S.F., l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza.

AVV. STILE - Autonomamente o...?

TESTE GENOVESI - Questo non me lo ricordo, ma ritengo di sì, come elemento di mitigazione. Non... questo non...

AVV. STILE - Va bene. Va bene, io niente, le faccio semplicemente un'ultima domanda: se ha avuto modo di occuparsi, sempre nell'ambito della sua attività, dei detettori di svio. Era di competenza di R.F.I. o no questo problema?

TESTE GENOVESI - No, i detettori di svio non era di competenza di R.F.I. Poi ripeto...

AVV. STILE - Perché non era competenza di R.F.I.?

TESTE GENOVESI - Eh, perché comunque è un'attrezzatura che va montata sul rotabile, quindi... e poi dobbiamo tener presente che provvedimenti di questo tipo devono necessariamente passare da un osservatorio più ampio, perché questi tipi di carri sono carri... gran parte sono carri esteri, vengono dall'estero, quindi un'autorità... qualsiasi soggetto nazionale che lo impone poi può frapporre delle barriere alla libera circolazione di questi... di questi... quindi o la decisione è sovranazionale, per cui tutti i carri devono avere i detettori di svio, oppure un solo soggetto in un solo Paese non può... non ha proprio il potere; il gestore sicuramente non ce l'ha, comunque.

AVV. STILE - Ma diciamo, lei ha avuto modo di seguire la posizione dell'ERA a questo riguardo?

TESTE GENOVESI - Beh, so che è allo studio, però l'ERA... so che è allo studio dell'O.T.I.F., però l'ERA sta... proprio alla luce di questo libero scambio di rotabili,

di rendere massima l'interoperabilità fra le varie reti, sta storcendo parecchio il naso su questo problema.

AVV. STILE - Il detettore di svio è un problema, pone un problema di interoperabilità, no?

TESTE GENOVESI - Sicuramente.

AVV. STILE - Mi pare fuori di dubbio, vero?

TESTE GENOVESI - Sì.

AVV. STILE - Bene.

TESTE GENOVESI - Poi io non sono un esperto di materiale rotabile, non so valutare quanto possa essere poi efficace, obiettivamente.

AVV. STILE - Io ho finito, Presidente.

PRESIDENTE - Allora, è nella lista testi...

AVV. STORTONI - Ho il teste anch'io.

PRESIDENTE - Anche, sì. Vedevo altri esami diretti, Avvocato Amodio, Casartelli, Stortoni. Prego.

**Difesa - Avvocato Stortoni**

AVV. STORTONI - Qualche precisazione ancora, ingegnere. Intanto da un punto di vista tecnico voi tecnici delle Ferrovie, i tecnici che se ne occupano, in materia di velocità come si determina la velocità? Cosa vuol dire quella formula che ricorre nel vostro linguaggio, minima delle massime?

TESTE GENOVESI - Sì. La velocità di un treno si determina appunto come la minima velocità delle massime velocità



ammesse dall'infrastruttura, dal locomotore, quindi dal mezzo di trazione, dal materiale rotabile in composizione, dalla percentuale di massa frenata, quindi dalla capacità frenante del treno e da eventuali limitazioni che può darmi il segnalamento. Questo sostanzialmente sono i tre... sono i cinque... i cinque elementi che contribuiscono a definire la velocità. Tanto sono riportati su una pubblicazione, che è l'articolo 62 della Prefazione generale all'orario di servizio.

AVV. STORTONI - Quindi dal punto di vista tecnico, se ho bene inteso, si prendono questi indici, si valuta qual è il massimo tecnicamente consentito dalla sicurezza e si prende quello più basso dei tre, diciamo...

TESTE GENOVESI - Esatto.

AVV. STORTONI - ...per riprendere nozioni di quando eravamo ragazzi...

TESTE GENOVESI - Sì, certo.

AVV. STORTONI - ...il massimo comun divisore.

TESTE GENOVESI - Certo.

AVV. STORTONI - Bene. E sotto questo... questa velocità compete all' esercente la possibilità di abbassare la velocità? Chi stabilisce in generale se si può abbassare la velocità?

TESTE GENOVESI - Allora, noi possiamo abbassare la velocità in un caso fondamentale, in cui c'è il degrado dell'infrastruttura, con l'istituzione dei rallentamenti,

quindi in casi molto particolari legati o a lavori sull'infrastruttura o al degrado. Per esempio c'è un versante in frana, metto un rallentamento a dieci all'ora, a venti all'ora, trenta all'ora, quindi ci sono questi... Dal punto di vista invece generale non possiamo introdurre limitazioni della velocità che non rientrino tra le nostre specifiche competenze e cioè quei valori di cui si discuteva prima.

AVV. STORTONI - Quindi, diciamo così, una volta stabilito a livello tecnico qual è la velocità possibile, diminuzioni generali costituiscono una scelta politica che non compete, lei dice...

TESTE GENOVESI - E' una scelta di politica dei trasporti, anche per quello che comunque dicevo prima, anche perché se io diminuissi in via del tutto arbitraria la velocità dei treni, la domanda di trasporto è comunque una domanda che poi si rivolge a vettori che consentono poi il migliore soddisfacimento di quella domanda, quindi è un'offerta che sia in grado di soddisfarla. Quindi posso alterare... se la introducessi posso alterare delle grosse perturbazioni nella ripartizione modale dei flussi di trasporto.

AVV. STORTONI - La ringrazio.

TESTE GENOVESI - Per questo non è una scelta di competenza del gestore, che non ha... non ha la funzione di regolatore in questo caso.

AVV. STORTONI - Ecco, lo ha già detto quindi non è necessario che lo ripeta, ci possono essere invece esigenze specifiche di volta in volta (sovrapposizione di voci)...

TESTE GENOVESI - Puntuali, certo, legate a situazioni infrastrutturali.

AVV. STORTONI - Ecco, saltando sempre in tema di velocità, un tema che lei ha già toccato, aveva detto "dopo Viareggio non vi è stato nessun provvedimento". In realtà un provvedimento vi è stato. Le consta che sia stata diminuita la velocità in corrispondenza della stazione di Viareggio?

TESTE GENOVESI - Sì, fu... fu imposto un limite a 50 chilometri all'ora appunto per cortesia rispetto alle istituzioni che ce lo avevano chiesto e per rispetto ovviamente alle vittime purtroppo dell'incidente.

AVV. STORTONI - Ecco, io ovviamente condivido questa scelta. Le faccio una domanda. Ma era potere delle Ferrovie secondo lei farlo, secondo la vostra prassi, secondo le regole che voi seguite, secondo la regolamentazione...?

TESTE GENOVESI - No, in linea... secondo quello che ho detto prima no, non era nostra... non era nostra competenza.

AVV. STORTONI - Ecco... un attimo solo... tornando sempre al post-Viareggio, lei ha detto che... mi ha parlato adesso della velocità. Furono assunti altri provvedimenti da parte dell'Agenzia rispetto ad altri elementi di sicurezza, oltre quelli che lei ha citato e cioè il

divieto... cioè la limitazione di velocità per i carri con assili fino a che non fossero stati... finché non fossero stati adeguati e controllati?

TESTE GENOVESI - Fu fatto un provvedimento non dall'Agenzia, mi pare dal Ministero, quindi dall'autorità competente, della famosa check list sui contenitori sui treni che si affacciavano alle stazioni di transito. Quindi una check list di verifica sui contenitori, sugli organi di ritenzione, sulle flange, sulle valvole, eccetera, a frontiera per i treni merci RID che entravano in Italia. Ma fu fatta... e fu una prescrizione che il Ministero diede alle imprese ferroviarie. Questo è quanto ricordo di ulteriore provvedimento.

AVV. STORTONI - Bene. Passo adesso a chiederle... io difendo anche e sono... ho citato questo teste, era stato già citato... indicato questo teste anche dalla difesa Fumi prima che io intervenissi in sostituzione del compianto e caro collega. Istituto Sperimentale. Lei sa cos'è l'Istituto Sperimentale?

TESTE GENOVESI - Sì, l'Istituto Sperimentale era... è sostanzialmente... dico "era" perché purtroppo...

AVV. STORTONI - Ecco, io le... anzi, le modifico la domanda così da essere più specifici, più specifico ancora. L'Istituto Sperimentale sinteticamente come nasce e di cosa si occupava e si occupa?

TESTE GENOVESI - Sostanzialmente era un laboratorio...

AVV. STORTONI - Non le chiedo la normativa, le chiedo di fatto...

TESTE GENOVESI - No, no, no...

AVV. STORTONI - ...che cosa in sostanza era...

TESTE GENOVESI - Era...

AVV. STORTONI - ...e che cosa faceva?

TESTE GENOVESI - L'Istituto Sperimentale era un laboratorio di verifiche e collaudo dei materiali, sostanzialmente.

AVV. STORTONI - In questa fase l'Istituto Sperimentale è un istituto servente unicamente delle Ferrovie?

TESTE GENOVESI - No, era pubblico, poteva... poteva essere utilizzato da qualsiasi soggetto si presentasse.

AVV. STORTONI - Ecco.

TESTE GENOVESI - Per esempio, per rimanere nel campo civile, era un laboratorio di verifica della resistenza caratteristica del calcestruzzo, come un qualsiasi altro laboratorio universitario accreditato.

AVV. STORTONI - Verifica quindi dei materiali...

TESTE GENOVESI - Dei materiali e collaudo dei materiali.

AVV. STORTONI - ...e delle caratteristiche (sovrapposizione di voci) dei materiali. Attualmente, anzi correggo la mia domanda, riportandoci all'epoca dell'incidente, cosa che non credo cambi, e riportandoci ad oggi, rispettivamente, l'Istituto Sperimentale che cosa faceva e che cosa fa? Fa le stesse cose o meno?

TESTE GENOVESI - Fa... ripeto, adesso l'Istituto Sperimentale

non c'è più, perché come posizione organizzativa non c'è più. All'epoca aveva una struttura che collaborava con il Ministero e presidiava, sempre su chiamata del Ministero, le riunioni dell'O.T.I.F., in modo da anticipare i provvedimenti che potevano venire introdotti sull'infrastruttura ferroviaria nazionale dal RID che stava in quella fase di studio.

AVV. STORTONI - Che cosa intende dire lei "su chiamata del Ministero"?

TESTE GENOVESI - Perché l'organismo deputato a partecipare a queste riunioni è lo Stato, quindi è il Ministero.

AVV. STORTONI - Ecco, partecipavano l'Istituto Sperimentale o persone dell'Istituto Sperimentale venivano anche in ausilio o venivano consultate rispetto a partecipazione alle riunioni del RID, in funzione del RID o altro, di questo...?

TESTE GENOVESI - Sì, sì, sì, partecipavano come... in supporto al Ministero.

AVV. STORTONI - Ecco, chi partecipava a queste riunioni?

TESTE GENOVESI - Partecipavano due colleghi chimici.

AVV. STORTONI - No, voglio dire, la delegazione che andava...

TESTE GENOVESI - Ah. Era composta da un funzionario e un dirigente del Ministero più... un funzionario e un dirigente del Ministero e questi due colleghi dell'Istituto Sperimentale che erano due chimici.

AVV. STORTONI - Quindi i due chimici che accompagnavano come

consulenti laddove ci fossero... e si trattava di chimici ancora una volta particolarmente... quindi in relazione a problemi connessi ai materiali e alle caratteristiche tecniche, suppongo.

TESTE GENOVESI - Sì, ma anche alle stesse sostanze, anche per capire poi appunto l'impatto sui piani di emergenza che noi dobbiamo fare comunque negli impianti di...

AVV. STORTONI - In quella sede, comunque nella discussione, nelle votazioni, nelle decisioni, avevano voto o era sempre e comunque il funzionario del Ministero...?

TESTE GENOVESI - No, è comunque il Ministero. E comunque anche lì è una decisione che viene presa poi collegialmente da tutti... da tutte le autorità competenti.

AVV. STORTONI - Quindi diciamo una partecipazione su richiesta quale...

TESTE GENOVESI - Certo.

AVV. STORTONI - ...tecnico che accompagnava il funzionario del Ministero.

TESTE GENOVESI - Assolutamente sì.

AVV. STORTONI - Ecco, rispetto a questi temi l'Istituto Sperimentale ha delle competenze o svolgeva, per quello che le consta, competenze in riferimento alla sicurezza della circolazione dei treni?

TESTE GENOVESI - No. No.

AVV. STORTONI - Si occupava, per quello che le consta, si doveva o si occupava, lei ovviamente ci dirà ciò che

accadeva, non tanto ciò che sarebbe dovuto accadere, ma siccome noi pensiamo che ciò che accadeva è una prassi che si ispirava alle norme, si occupava dei criteri costruttivi dei carri cisterna o delle cisterne?

TESTE GENOVESI - I criteri costruttivi sono nel RID. L'Istituto Sperimentale aveva soltanto una limitatissima competenza sugli imballaggi o sui contenitori fino a tre metri cubi.

AVV. STORTONI - Fino a...?

TESTE GENOVESI - Tre metri cubi.

AVV. STORTONI - Per fare capire al Tribunale di che cosa parliamo come dimensione rispetto a una cisterna?

PRESIDENTE - A spalla, per così dire.

TESTE GENOVESI - Sono tremila litri. La cisterna ne ha venticinquemila circa.

AVV. STORTONI - Ecco.

TESTE GENOVESI - Ecco. Quindi...

AVV. STORTONI - Diciamo piccoli contenitori.

TESTE GENOVESI - Piccoli contenitori.

AVV. STORTONI - Della capacità di circa un decimo di quella di una cisterna.

TESTE GENOVESI - Esatto.

AVV. STORTONI - Sostanzialmente una bombola, un bombolotto, un bombolone?

TESTE GENOVESI - Beh, tremila litri... sì, un bombolone.

AVV. STORTONI - Tremila litri. Quindi aveva una specifica e



unica competenza...

TESTE GENOVESI - Era quella.

AVV. STORTONI - ...per l'imballaggio e per il...

TESTE GENOVESI - (sovrapposizione di voci)

AVV. STORTONI - ...i requisiti di questi... di questi contenitori.

TESTE GENOVESI - Sì.

AVV. STORTONI - Le consta che avesse competenze o se si fosse mai occupato di problemi connessi alla velocità o alla velocità in relazione alle sostanze pericolose?

TESTE GENOVESI - No, no, non mi risulta questo.

AVV. STORTONI - E' superfluo, ma siccome la domanda è giustificata dall'imputazione che ci viene - se potessi dire - piuttosto impropriamente mosso, da cui dobbiamo difenderci, l'Istituto Sperimentale, che lei sappia, si è mai occupato e si occupava dell'adozione dei dispositivi antisvio?

TESTE GENOVESI - No, nemmeno quello, anche perché, ripeto, interventi sul materiale rotabile, quindi non... non...

AVV. STORTONI - Era secondo lei del tutto estranea alla sua competenza e non se ne è mai occupato. Dico bene?

TESTE GENOVESI - Sì, era... era estraneo alla propria competenza. Anche perché poi il dispositivo di... il detettore di svio è un oggetto che poi va... è sostanzialmente un accelerometro che va poi ad incidere sul sistema frenante del treno, quindi completamente al

di fuori del campo di attività dell'allora... dell'allora Istituto Sperimentale.

AVV. STORTONI - Dico una cosa corretta se dico che era ben lontano dagli interessi, dalle competenze e dall'attività dell'Istituto Sperimentale?

AVV. NICOLETTI - C'è opposizione, Presidente.

PRESIDENTE - Per ribadire un concetto già espresso.

AVV. STORTONI - *Repetita iuvant*. Se l'affermazione è esatta. Ho sentito nell'interrogatorio del Pubblico Ministero, devo dire, ripetere la stessa domanda in passato anche cinque o sei volte.

PRESIDENTE - Avvocato Stortoni...

AVV. STORTONI - Io è la prima volta che mi ripeto, ma non lo farò più, Presidente.

PRESIDENTE - Bene.

AVV. STORTONI - Perché il tempo è prezioso. Si occupava, rientrava nelle sue competenze, si è mai occupato del problema dei picchetti e dell'eventuale pericolosità dei picchetti?

TESTE GENOVESI - No, l'Istituto Sperimentale no.

AVV. STORTONI - E delle barriere... di eventuali barriere che proteggessero e racchiudessero o comunque separassero i binari dallo spazio circostante?

TESTE GENOVESI - Nemmeno, non mi risulta.

AVV. STORTONI - Ripeto, purtroppo abbiamo contestazioni anche di questo tipo, che francamente sono piuttosto

estemporanee rispetto all'Istituto Sperimentale.

PRESIDENTE - Ecco, mentre lei... ma l'Istituto Sperimentale non esiste più, questo dal 2012 più o meno...

TESTE GENOVESI - Sì, sì, c'è stato un cambiamento dell'organizzazione.

PRESIDENTE - Ma il suo rapporto quindi con l'Istituto Sperimentale qual è? Perché forse...

TESTE GENOVESI - I due chimici dipendono da me adesso.

PRESIDENTE - Che lavoravano nell'Istituto Sperimentale.

TESTE GENOVESI - Sì.

PRESIDENTE - Quindi lei non ha rapporti con l'Istituto Sperimentale diretto.

TESTE GENOVESI - Adesso?

PRESIDENTE - Sì.

TESTE GENOVESI - Adesso no.

PRESIDENTE - No, no, dal 2012 non c'è più. Ma...

TESTE GENOVESI - Era una struttura che stava all'interno della direzione tecnica, era...

PRESIDENTE - E lei dirigeva la struttura. Quindi...

TESTE GENOVESI - No, non dirigevo la struttura dell'Istituto Sperimentale, però c'avevo rapporti per quanto di mia competenza, proprio per la parte normativa di recepimento del RID.

PRESIDENTE - Benissimo. No, per capire il suo rapporto di conoscenza diretta...

TESTE GENOVESI - Sì, sì, sì. Era comunque nella struttura

della direzione tecnica.

PRESIDENTE - Bene.

AVV. STORTONI - Ecco, un attimo solo, lei mi consenta, Presidente. Io direi che, salvo re intervenire, essendo mio teste, per adesso non ho altre domande.

PRESIDENTE - Ci sono altri in esame diretto? Siete pronti?

**Pubblico Ministero**

P.M. AMODEO - Sì. Buongiorno.

TESTE GENOVESI - Buongiorno.

P.M. AMODEO - Chiedo scusa se procederò con le domande...

TESTE GENOVESI - Sì.

P.M. AMODEO - ...un po' a macchia di leopardo, perché l'esame è stato molto articolato. Cominciamo magari dalla fine. Senta, ma... si sente? Sì. Senta, ma a lei risulta o non risulta che con nota del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti dell'08 luglio 2005, protocollo 88/2005, la Repubblica Italiana, in persona del Ministero dei Trasporti, ha notificato all'O.T.I.F. come soggetto responsabile della disciplina del trasporto di merci pericolose R.F.I.?

TESTE GENOVESI - Come...

P.M. AMODEO - E le risulta o non le risulta...

TESTE GENOVESI - Sì, prego.

PRESIDENTE - Uno alla volta, uno alla volta.

TESTE GENOVESI - Come...

P.M. AMODEO - (Sovrapposizione di voci) notificato O.T.I.F.

TESTE GENOVESI - Come consulente tecnico del Ministero io sapevo... posso confermare questo. Quindi come consulente tecnico del Ministero.

P.M. AMODEO - Che significa "come consulente tecnico del Ministero"? Quali sono le competenze di R.F.I. e di quale organismo in particolare di R.F.I. notificato O.T.I.F.? E mi perdoni se non concludo ancora la domanda. Lei conosce la nota del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, divisione 5 00348 del 06/04/2010 con la quale il Ministero dei Trasporti indica in particolare nell'Istituto Sperimentale di R.F.I. le competenze in materia di disciplina e controllo del trasporto di merci pericolose?

AVV. STILE - Scusi Presidente, posso?

P.M. AMODEO - Se vuole le dico anche cosa (sovrapposizione di voci)...

AVV. STORTONI - No, io mi oppongo, Presidente.

(più voci sovrapposte)

PRESIDENTE - Fa un'obiezione.

AVV. STILE - No, non faccio obiezione, però vorrei che fosse, invece di...

(più voci sovrapposte)

P.M. AMODEO - Abbiamo sentito che non c'entra niente.

AVV. STILE - Fosse prodotta...

P.M. AMODEO - (sovrapposizione di voci)

AVV. STILE - Fosse prodotta, fosse consentito al teste di esaminarla per vedere se la ricorda, la conosce o non la conosce.

AVV. STORTONI - Io mi oppongo invece, Presidente.

AVV. STILE - (sovrapposizione di voci) non significa nulla.

PRESIDENTE - No, consentiamo... la domanda è ammessa, però volevo... ingegnere, se ha necessità di consultare, perché ovviamente a memoria potrebbe non avere...

TESTE GENOVESI - No, no, i nostri... allora, ripeto, l'autorità competente è il Ministero dei Trasporti, anche perché R.F.I. adesso... già dal 2010 era comunque gestore dell'infrastruttura. Può avere delle competenze tecniche su alcune questioni, ma le dirò di più, che col Ministero...

P.M. AMODEO - (Sovrapposizione di voci) il Ministero.

TESTE GENOVESI - Mi scusi, dottore.

P.M. AMODEO - Scusi l'interruzione.

PRESIDENTE - Parli al microfono, per favore.

TESTE GENOVESI - Posso continuare?

PRESIDENTE - Sì, sì, continui, prego.

TESTE GENOVESI - No, le dirò di più, che col Ministero abbiamo avuto un proficuo rapporto per l'emissione del decreto ministeriale 105 del 2015, che è il recepimento della direttiva Seveso, con la quale abbiamo lavorato.

P.M. AMODEO - Sì, ma...

TESTE GENOVESI - Quindi non è che siamo completamente avulsi

dal processo, però non interveniamo sulla parte normativa, sulla parte di progettazione delle cisterne, di verifica... c'abbiamo dei compiti che sono tipicamente tecnici ma (voce fuori microfono)...

PRESIDENTE - Però ingegnere, la invito...

P.M. AMODEO - Posso dare lettura a futura memoria di quello che dice il Ministero, Presidente?

PRESIDENTE - Volevamo... no, volevamo capire, però la domanda che faceva il Pubblico Ministero era diversa.

TESTE GENOVESI - Sì.

PRESIDENTE - Cioè era più specifica, collegata alla conoscenza di un atto specifico. Siccome è quello il richiamo che opera il Pubblico Ministero...

P.M. AMODEO - Mica è solo quello, Presidente.

PRESIDENTE - No, cominciamo... il primo che ha fatto.

P.M. AMODEO - Sì, no...

PRESIDENTE - Se lei vuole consultare, la autorizziamo a consultare.

P.M. AMODEO - E' la numero 003048 del 06/04/2010.

TESTE GENOVESI - La nota...

P.M. AMODEO - Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Con cui vengono scolpite le competenze in materia di trasporti di merci pericolose, competenze RID diciamo, in capo all'Istituto Sperimentale di R.F.I., con i compiti che gli spettano.

PRESIDENTE - Prego, se l'ha recuperata. Allora...

TESTE GENOVESI - No, no, la nota non ce l'ho, perché...

P.M. AMODEO - La nota non ce l'ha. Bene.

TESTE GENOVESI - Non ce l'ho.

(più voci sovrapposte)

TESTE GENOVESI - No, noi però abbiamo...

(più voci sovrapposte)

TESTE GENOVESI - Però, scusate, noi abbiamo... scusate, noi  
abbiamo...

(più voci fuori microfono e sovrapposte)

P.M. AMODEO - 06/04/2010 (sovrapposizione di voci)...

TESTE GENOVESI - Noi abbiamo due...

PRESIDENTE - 2010.

TESTE GENOVESI - Noi abbiamo anche un atto dell'Agencia, che è  
la direttiva 1/2010, in cui...

PRESIDENTE - Si avvicini al microfono.

TESTE GENOVESI - Sì, scusate.

TESTE GENOVESI - ...in cui l'Agencia chiede... ci chiede di...  
ci individua come soggetto "per tutti gli adempimenti di  
natura e competenza tecnica in capo all'autorità  
competente prevista dal RID".

P.M. AMODEO - Chiedo scusa, sta leggendo addirittura  
(sovrapposizione di voci)...

AVV. SCALISE - Presidente, però è del 2010 questa  
(sovrapposizione di voci) è del 2010.

TESTE GENOVESI - Allora, noi...

AVV. SCALISE - Anche quello a cui faceva riferimento il



Pubblico Ministero.

TESTE GENOVESI - Noi, a parte che c'era stato un gruppo di lavoro i cui verbali non so se sono agli atti di questo processo, ma ci sono indicati specificatamente chi è che fa cosa e l'autorità competente è sempre il Ministero.

AVV. SCALISE - Ingegnere, parli al microfono però, sennò poi...

TESTE GENOVESI - Sì.

P.M. AMODEO - Allora, io Presidente continuo con le contestazioni.

TESTE GENOVESI - No, no, no, aspetti, poi continua.

PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci)

TESTE GENOVESI - Noi a seguito di quella... di quella nota del 2010... di quella direttiva 1/2010, nel maggio del 2011 diciamo che non siamo in grado di fare quell'attività, perché non abbiamo più le competenze su quella...

P.M. AMODEO - Va bene.

TESTE GENOVESI - ...su quell'attività.

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

PRESIDENTE - Con le domande. Prego.

TESTE GENOVESI - (sovrapposizione di voci)

P.M. AMODEO - Lei conosce la nota...

AVV. SCALISE - Scusi Presidente, potremmo acquisire questa nota a cui ha fatto riferimento il teste?

PRESIDENTE - Sì. Facciamo...

P.M. AMODEO - Dopo acquisiamo tutto Avvocato, stia tranquillo.

Lei conosce la nota dell'Istituto Sperimentale, quindi diciamo dell'ente di cui parliamo, citata da R.F.I., quindi di R.F.I., ADA0011P2009 000959 del 14/09/2009 prodotta all'udienza del 29/10/2014 in cui R.F.I. si qualifica come autorità competente (sovrapposizione di voci)?

AVV. SCALISE - Presidente scusi, c'è opposizione perché la nota è successiva ai fatti di questo processo.

PRESIDENTE - Eh, però...

AVV. SCALISE - E' del settembre 2009.

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

AVV. SCALISE - (sovrapposizione di voci) il fatto è...

PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci) la collocazione temporale, però la domanda è ammessa.

P.M. AMODEO - Però conosce la nota?

TESTE GENOVESI - No, no, non la conosco.

P.M. AMODEO - Perché io continuo a dire "conosce la nota"...  
(più voci sovrapposte)

P.M. AMODEO - Il teste deve dire le cose come stanno.

PRESIDENTE - Pubblico Ministero, Pubblico Ministero...

P.M. AMODEO - Ho cominciato con la nota del 2005.

TESTE GENOVESI - (sovrapposizione di voci)

PRESIDENTE - Pubblico Ministero...

AVV. SCALISE - E infatti su quello non abbiamo fatto opposizione. Su quella del settembre 2009 c'è opposizione perché è successiva ai fatti di questo processo.

PRESIDENTE - Abbiamo... abbiamo rigettato l'opposizione, abbiamo contestualizzato temporalmente e vediamo...

AVV. STORTONI - Possiamo mostrarla...

TESTE GENOVESI - Per conoscenza il...

PRESIDENTE - No, ingegnere, se ce le ha le recupera, altrimenti glielie facciamo anche... non abbiamo problemi...

TESTE GENOVESI - No, ma no, ma io le dico quello che chiaramente so. A mia conoscenza l'Istituto Sperimentale è stato sempre di supporto all'autorità competente che era rappresentata... che era comunque il Ministero, e poi nell'evolu... cioè, se noi parliamo dell'Istituto Sperimentale, dell'azienda autonoma Ferrovie dello Stato o ente Ferrovie dello Stato, possiamo anche dire che era...

P.M. AMODEO - Nel 2005 l'ente già non esisteva più.

AVV. SCALISE - No, Presidente, però non può essere interrotto il teste.

TESTE GENOVESI - Però noi...

PRESIDENTE - Ha ragione l'Avvocato Scalise, Pubblico Ministero.

TESTE GENOVESI - Però dobbiamo tener presente che c'è stato comunque una lenta transizione. E' probabile che nel 2005 l'atteggiamento sia stato questo, però ripeto, sempre limitatamente alla partecipazione nei gruppi di lavoro, di supporto a livello internazionale, ma mai come vera

autorità competente, non mi risulta perlomeno.

AVV. STILE - Ma Presidente, questo...

P.M. AMODEO - Allora c'è un'altra domanda, chiedo scusa.

PRESIDENTE - Avvocato, Avvocato...

P.M. AMODEO - Che attinge...

AVV. STILE - (voce fuori microfono)

PRESIDENTE - Avvocato, il riesame serve proprio...

P.M. - Che attinge...

PRESIDENTE - Il riesame ha proprio questa funzione.

P.M. AMODEO - Che attinge a due temi...

(più voci fuori microfono)

P.M. AMODEO - Va beh.

PRESIDENTE - Per favore, per favore.

P.M. AMODEO - Che attinge a due temi...

PRESIDENTE - Pubblico Ministero, Pubblico Ministero...

P.M. AMODEO - Posso fare la domanda?

AVV. STILE - E' prodotta questa.

PRESIDENTE - Un attimo, stiamo... solo un attimo. Avvocato Stile, spenga pure il microfono, dopo in riesame farà tutti i chiarimenti e le precisazioni necessarie.

AVV. STILE - Sì, però io chiedo scusa Presidente, ma non si possono dire... "lei conosce la nota che dice questo", quando la nota dice tutta un'altra cosa.

PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci)

AVV. STILE - Non è un modo...

PRESIDENTE - Benissimo.

AVV. STILE - E questa è la nota che è stata citata.

PRESIDENTE - E dopo...

AVV. STILE - E' prodotta, il Tribunale ce l'ha pure, teoricamente...

PRESIDENTE - Non l'abbiamo sottomano, noi abbiamo bisogno...

AVV. STILE - Eh, lo so, è chiaro, ma ripeto, è proprio l'impostazione che è assolutamente scorretta.

PRESIDENTE - E dopo...

AVV. SCALISE - La domanda è nociva se c'è una premessa sbagliata, Presidente.

PRESIDENTE - E' evidente ma lo appureremo dopo se la premessa è sbagliata. Ormai... ormai abbiamo fatto rispondere. Piuttosto ci servirà per chiarire questo aspetto, anzi vi invitiamo dopo ad esibirla, possibilmente.

AVV. STILE - Presidente, comunque la preghiera è se il Pubblico Ministero continua a dire "conosce la nota" è che la nota fosse prodotta, così la vede, dice se la conosce, se non la conosce e vede pure quello che c'è scritto.

PRESIDENTE - Gliel'avevo detto al teste se era in grado e risponde in maniera autonoma.

P.M. AMODEO - Già è prodotta Presidente, ho detto anche la data in cui è stata prodotta.

PRESIDENTE - Prego.

P.M. AMODEO - Allora, sì... ho perso un po' il filo... sì... Lei mi pare prima ha citato il decreto legislativo 41/99,

no? che poi è quello che introduce nel nostro ordinamento il RID, perché così come stava il RID non poteva entrare nel nostro ordinamento.

TESTE GENOVESI - Sì.

P.M. AMODEO - Esatto. Allora le risulta che il comma 5 dell'articolo 4 attribuisce una competenza diretta alle Ferrovie dello Stato in materia di disciplina di trasporto di merci pericolose ed in particolare di potere di deroga alle disposizioni del RID? Le risulta questo oppure no?

TESTE GENOVESI - Non... non ne sono a conoscenza.

P.M. AMODEO - E in questo caso è addirittura una legge che attribuisce direttamente alle Ferrovie dello Stato S.p.A.

TESTE GENOVESI - Sì, ma nel frattempo...

P.M. AMODEO - Eh, nel frattempo (sovrapposizione di voci)...

TESTE GENOVESI - ...sono cambiate le carte.

P.M. AMODEO - Bene. Allora...

TESTE GENOVESI - Nel frattempo sono cambiate le carte perché, voglio dire, vengono fuori altri soggetti.

P.M. AMODEO - Sì, va bene, okay.

TESTE GENOVESI - Comunque, va beh, nel '99 però...

P.M. AMODEO - Le faccio altre domande. Chiedo scusa se ho detto che le facevo un po' a specchiera perché...

TESTE GENOVESI - No, ma chiedo scusa io.

P.M. AMODEO - ...c'è stata tanta di quella carne a cuocere. Allora, dunque lei prima ha detto a domanda, tra le varie

risposte che ha dato, a domanda dell'Avvocato Stile, "il RID non detta nessuna norma di esercizio". Lei è certo che il RID non detti nessuna norma di esercizio?

TESTE GENOVESI - Ci sono norme riguardanti ad esempio il distanziamento dei carri.

P.M. AMODEO - Okay.

TESTE GENOVESI - Se la vuole vedere come norma d'esercizio sì.

P.M. AMODEO - Solo quella o non è una norma di esercizio anche quella a cui fa riferimento l'articolo 5... il comma 5 dell'articolo 4 del decreto legislativo 41/99, cioè quello sulle deroghe al RID per rispettare maggiori condizioni di sicurezza? Non è anche quella una previsione diversa dallo spessore delle cisterne?

AVV. SCALISE - Presidente, scusi, c'è opposizione. Si chiede al teste l'interpretazione di una legge.

P.M. AMODEO - Ma sono state fatte...

AVV. SCALISE - Francamente siamo in grado di leggerla e poi di utilizzarla.

P.M. AMODEO - ...cento domande norma... cento domande normative, Presidente.

AVV. SCALISE - Ma non urli. Presidente...

PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci)

AVV. SCALISE - Non c'è bisogno di urlare.

PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci)

P.M. AMODEO - (sovrapposizione di voci)

AVV. SCALISE - Io faccio il mio lavoro.

PRESIDENTE - Esattamente.

AVV. SCALISE - Lui, il Pubblico Ministero fa il suo.

PRESIDENTE - Con calma.

AVV. SCALISE - Con calma.

PRESIDENTE - L'obiezione respinta. Benissimo.

AVV. STORTONI - Presidente, se consente anche a me di intervenire su questo, ci è stato più volte detto quando facevamo i nostri interrogatori che il teste deve rispondere su dei fatti, cioè chi faceva questo, chi faceva quell'altro, e non sull'interpretazione delle norme.

PRESIDENTE - Sì, ma...

AVV. STORTONI - Però se vogliamo fare l'esame giuridico lo facciamo, per carità.

PRESIDENTE - No, però...

AVV. STORTONI - Poi gli daremo il voto in diritto.

PRESIDENTE - ...ci darà atto che l'Avvocato Stile ha esaminato... ha esaminato il suo teste anche con riferimento ai contenuti della disciplina vigente in quei campi evocati. Quindi la domanda è ammessa. Ingegnere può rispondere.

TESTE GENOVESI - Sì.

PRESIDENTE - Se si ricorda dove eravamo.

TESTE GENOVESI - Sullo spessore delle cisterne? Questo francamente non...

P.M. AMODEO - No, non ho detto...



TESTE GENOVESI - Non...

P.M. AMODEO - Ho detto sono norme diverse dallo spessore delle cisterne, sono, per quante poche, e concordo che siano poche, ma vi sono norme relative all'esercizio nel RID.

TESTE GENOVESI - Se me le cita.

P.M. AMODEO - Questo volevo dire. Lei a risposta... a domanda dell'Avvocato Stile ha detto perentoriamente...

TESTE GENOVESI - Io le posso dire le norme...

P.M. AMODEO - ..."il RID non detta norme di esercizio".

TESTE GENOVESI - Noi... noi...

P.M. AMODEO - E questo non è vero.

TESTE GENOVESI - No, no, no.

PRESIDENTE - Però, Pubblico Ministero...

TESTE GENOVESI - Le dico subito, allora, sul distanziamento ci sono...

PRESIDENTE - Pubblico Ministero, può formularla... vuole rispondere?

TESTE GENOVESI - Sì. Le dico subito, ci sono norme di esercizio che stanno addirittura sulla prefazione generale del...

P.M. AMODEO - Dell'orario di servizio, PGOS.

TESTE GENOVESI - ...dell'orario di servizio, che riguardano il trasporto degli esplosivi.

P.M. AMODEO - No...

TESTE GENOVESI - Ma sono norme gestionali e non di esercizio, questo...

P.M. AMODEO - No, per carità...

TESTE GENOVESI - Sì, va beh...

P.M. AMODEO - Va beh...

PRESIDENTE - Eh no, ci spieghi la differenza.

TESTE GENOVESI - (voce fuori microfono)

PRESIDENTE - No, ingegnere, lei è un teste qualificato.

TESTE GENOVESI - Perfetto, perfetto.

PRESIDENTE - Ci spieghi la differenza.

TESTE GENOVESI - (Parole incomprensibili) ci sono norme per esempio di un dispaccio che si devono comunicare per esempio i capi stazione, o il dirigente centrale, o il dirigente centrale operativo, nel caso di circolazione di merci tipo esplosivi o mi pare proprio la classe 2, quindi i compressi liquefatti. Poi c'abbiamo altre norme, frutto però del vecchio IRMP, rimasugli del vecchio IRMP, che era quella famosa norma del distanziamento del carro cisterna contenente GPL con carri di profilati; in mezzo ci doveva essere un carro di inerti. Questa è una norma che è rimasta e...

P.M. AMODEO - E' ancora in vigore. La norma è stata dichiarata da R.F.I. in una comunicazione ufficiale...

PRESIDENTE - Pubblico Ministero, non è... Pubblico Ministero, non è... no, mi perdoni...

P.M. AMODEO - Presidente, c'è una comunicazione in cui R.F.I. dice che la norma...

PRESIDENTE - No, ma Pubblico Ministero...

P.M. AMODEO - ...è ancora in vigore.

PRESIDENTE - No, ho capito, ma dopo gli farà la domanda, ma facciamo...

TESTE GENOVESI - Certo che è ancora in vigore.

P.M. AMODEO - Allora, le risulta o non le risulta che la norma è ancora in vigore?

TESTE GENOVESI - È ancora in vigore quella.

P.M. AMODEO - E' ancora in vigore.

TESTE GENOVESI - Certo.

P.M. AMODEO - Bene. Senta...

TESTE GENOVESI - Ho detto che è ancora in vigore.

P.M. AMODEO - A parte...

TESTE GENOVESI - Ma ho detto... scusi, però ho detto pure che è una norma rimasuglio del vecchio IRMP. Non ho detto...

P.M. AMODEO - Norma rimasuglio...

TESTE GENOVESI - (sovrapposizione di voci) non ho detto...

P.M. AMODEO - ...(sovrapposizione di voci) categoria di diritto costituzionale.

TESTE GENOVESI - No, ma guardi... mi scusi, mi scusi, mi scusi...

PRESIDENTE - Però per favore, per favore.

TESTE GENOVESI - Posso...

PRESIDENTE - L'ingegnere è un ingegnere (sovrapposizione di voci)...

TESTE GENOVESI - Io sono ingegnere (sovrapposizione di voci) per cui è vero che c'è una differenza di vedute e sono

d'accordo con voi su questo. E' una norma che fu emanata quando il RID non era ancora... non era ancora vigente, ma veniva recepito, come ho spiegato all'inizio, in questa istruzione regolamento merci pericolose. Questo è. Ed è rimasta perché non ce la siamo sentita di toglierla. Tutto qua.

P.M. AMODEO - E' rimasta perché la competenza è di R.F.I., Istituto Sperimentale. Per questo è rimasta. Senta, lei prima ha citato...

AVV. STORTONI - Vogliamo chiedere...

P.M. AMODEO - Ha citato...

PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci)

AVV. STORTONI - No, vogliamo chiedere al teste...

P.M. AMODEO - (sovrapposizione di voci)

PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci)

P.M. AMODEO - Posso fare la domanda?

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

PRESIDENTE - Pubblico Ministero... Avvocato Stortoni...

P.M. AMODEO - Posso fare la domanda?

PRESIDENTE - Per favore, sto parlando. Pubblico Ministero, lei deve fare...

P.M. AMODEO - Allora, lei prima ha citato...

PRESIDENTE - No, Pubblico Ministero, lei deve fare le domande però.

P.M. AMODEO - Chiedo scusa.

PRESIDENTE - Perché ad ogni domanda se corrisponde un suo

commento...

P.M. AMODEO - Chiedo sinceramente scusa, non è modo di fare ruffiano, veramente mi dispiace. Allora, chiedo scusa, lei prima ha citato la Prefazione generale dell'orario di servizio.

TESTE GENOVESI - Sì.

P.M. AMODEO - Ma altre norme come le norme per il servizio dei manovratori ISM...

TESTE GENOVESI - Sì, sì.

P.M. AMODEO - ...prodotte all'udienza del 20/05/2015,...

TESTE GENOVESI - Sì.

P.M. AMODEO - ...le istruzioni per il servizio del personale di condotta delle locomotive...

TESTE GENOVESI - Sì.

P.M. AMODEO - ...IPCL,...

TESTE GENOVESI - Sì.

P.M. AMODEO - ...avviso di deposito, non mi ricordo in quale data, ma fatto, istruzioni per la circolazione dei treni, norme per la verifica tecnica dei treni NTV...

TESTE GENOVESI - Sì.

P.M. AMODEO - ...del 2006...

TESTE GENOVESI - Sì.

P.M. AMODEO - Sono o non sono disposizioni che R.F.I. ha emanato per la disciplina del trasporto di merci pericolose?

TESTE GENOVESI - Ma io, quando mi è stato detto...

P.M. AMODEO - Può rispondere con un sì o con un no?

TESTE GENOVESI - Quando mi è stato detto...

P.M. AMODEO - Normazione diretta di R.F.I.

TESTE GENOVESI - E' un'emanazione diretta ma è il recepimento del RID, è l'estratto del RID per quelle particolari...

P.M. AMODEO - Appunto, di questo parliamo.

TESTE GENOVESI - ...professioni.

P.M. AMODEO - Ora...

TESTE GENOVESI - Cioè, non è che il RID lo tengo lì...

P.M. AMODEO - Va bene.

TESTE GENOVESI - Cioè, viene fatto un estratto del RID. L'ultima disposizione mi pare che è la 8 del 2015, che l'abbiamo fatta noi, quindi lo so perfettamente. Ma è sostanzialmente il RID ad uso e funzione di determinate qualifiche. Lei ha citato l'istruzione per la condotta locomotive. C'è una parte che deve conoscere il macchinista, che sono ad esempio le etichette di pericolo, perché se il macchinista in linea deve fare qualche intervento deve sapere...

PRESIDENTE - Va bene.

P.M. AMODEO - Va bene.

TESTE GENOVESI - ...che tipo di sostanza... Ma ripeto, è recepimento RID, non è norma autonoma nostra.

P.M. AMODEO - Allora, senta, lei prima con altrettanta, diciamo così, perentorietà, ha risposto a una domanda dell'Avvocato Stile dicendo che R.F.I. non c'entra niente

nella determinazione della velocità.

TESTE GENOVESI - Sì.

P.M. AMODEO - E' giusto? Visto che lei è ingegnere la domanda non è peregrina, perché è preordinata a quella successiva. Cosa sono le tracce orarie?

TESTE GENOVESI - È l'orario del treno.

P.M. AMODEO - Cioè, è o non è lo... quando R.F.I. assegna le tracce orarie, in qualche maniera assegna all'impresa ferroviaria la possibilità di occupare un binario nel tratto da A a B per un certo tempo? E il tempo è commisurato alla velocità? E' così o non è così?

TESTE GENOVESI - Allora, l'attribuzione di traccia oraria è, per dirla in termini... è una ripartizione di capacità. Quindi io assegno una parte di spazio e di tempo all'impresa ferroviaria, a determinate caratteristiche. Se ho un'impresa ferroviaria che mi chiede una traccia oraria a 80, gli costruisco la traccia oraria a 80, se me la chiede a 100 gliela faccio a 100, se la facciamo a 300, a 300. Ma è frutto della scelta dell'impresa ferroviaria, non è scelta del gestore. Se io sono... tornando, diciamo così, al traffico merci, la velocità dei carri merci va da 80, 90, 100 e 120, cioè i carichi a 120 sono pochi. E' chiaro che se io c'ho un treno composto di determinati carri che circolano tutti a 80 è inutile che chiedo una traccia oraria a 100 o a 120, o a 300.

P.M. AMODEO - Ma la traccia oraria... lei ha parlato anche di velocità, giustamente, perché occupo un tratto di linea...

TESTE GENOVESI - Sì.

P.M. AMODEO - ...per un certo tempo da A a B. La traccia oraria chi è che la assegna?

TESTE GENOVESI - Eh, la direzione commerciale di Rete Ferroviaria Italiana.

P.M. AMODEO - Lei conosce, è vero, il contenuto del decreto legislativo 188 del 2003 e di cosa attribuisce a R.F.I. in merito di traccia oraria? E' vero? Lei lo conosce? Basta che...

TESTE GENOVESI - Non me lo ricordo.

P.M. AMODEO - Va beh, comunque è quello che attribuisce a RFI la competenza ad assegnare le tracce orarie.

TESTE GENOVESI - Sì, questo sì, questo ho detto di sì.

P.M. AMODEO - Il gestore dell'infrastruttura è tenuto o non è tenuto ad ospitare sulla linea ferroviaria treni di altre imprese ferroviarie e treni con caratteristiche tecniche diverse gli uni dagli altri?

TESTE GENOVESI - Certo che sì.

P.M. AMODEO - E l'assegnazione della velocità è un capriccio delle imprese allora, o è una determinazione di R.F.I.?

TESTE GENOVESI - Allora, come ho detto... allora, perché la Prefazione generale all'orario di servizio si chiama così? Perché era la norma tecnica che consentiva di



assegnare la velocità ai treni. Cioè, le ho fatto un esempio, se io...

P.M. AMODEO - E questo lo sappiamo(?), sì.

TESTE GENOVESI - ...sono impresa ferroviaria e ho un locomotore che va a 100 all'ora, chiederò una traccia impostata a 100 chilometri l'ora. Se io ho un locomotore che va a 150, chiederò una traccia a 150. Poi dipende anche se ho materiale adatto ad andare a 150, se le caratteristiche del mio treno in termini di frenatura mi consentono di arrivare a 150. Ma non è certo il gestore che dice "guarda, Paolo Genovesi mi è simpatico e gli do la traccia a 100".

P.M. AMODEO - Senta...

TESTE GENOVESI - "A Stile che mi è antipatico gliela do a 80".  
Non è così.

P.M. AMODEO - Sempre con...

TESTE GENOVESI - Cioè, è il frutto della composizione del treno la traccia oraria.

P.M. AMODEO - Senta, con riferimento a quanto dispone il decreto legislativo 188 del 2003, lei conosce - immagino di sì - cosa è il Prospetto informativo della rete?

TESTE GENOVESI - E' un obbligo di legge che ha il gestore, sì, che però non conosco nei dettagli.

P.M. AMODEO - Nei dettagli. Lei conosce - è una cosa strettamente collegata al Prospetto informativo della rete - il contenuto dei Fascicoli compartimentali di

linea e il contenuto dei Fascicoli di linea?

TESTE GENOVESI - Gli F.L., certo.

P.M. AMODEO - F.C.L. e F.L.

TESTE DONG - F.C.L. e F.L., certo.

P.M. AMODEO - E in questi fascicoli, che vengono consegnati all'impresa ferroviaria, che quando chiede la traccia riceve da R.F.I. anche copia del PIL, dell'assegnazione di linea, riceve l'impresa ferroviaria, è indicata da R.F.I. la velocità che può tenere il treno per cui l'impresa ferroviaria ha chiesto la traccia?

TESTE GENOVESI - Sull'F.L. no.

P.M. AMODEO - E sull'F.C.L.?

TESTE GENOVESI - Nemmeno.

P.M. AMODEO - Sull'F.L. sì. Sull'F.C.L.?

TESTE GENOVESI - Nemmeno.

P.M. AMODEO - Anche. Va bene.

PRESIDENTE - No...

TESTE GENOVESI - La velocità... no...

PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci)

TESTE GENOVESI - Quelli si chiamano fascicoli orari. Adesso il documento col quale...

P.M. AMODEO - Fascicoli orari, orari (sovrapposizione di voci)...

PRESIDENTE - Pubblico Ministero, però (sovrapposizione di voci)...

TESTE GENOVESI - Ma i fascicoli orari non sono più in vigore

dal 2005.

PRESIDENTE - Non ci aiuta a comprendere, perché ogni... ogni domanda è intervallata da interruzioni. Io...

P.M. AMODEO - Sì, va bene.

PRESIDENTE - Noi fatichiamo a comprendere.

TESTE GENOVESI - Allora, scusate...

P.M. AMODEO - Un altro... un altro paio di domande ed ho finito, Presidente.

TESTE GENOVESI - Il documento orario in mano all'impresa, che peraltro se lo stampa da sola, sulla base delle caratteristiche del proprio treno, si chiama "scheda treno", non è certo né l'F.L. né l'F.C.L. Questo è. Tra l'altro sono stato uno di quelli che ha scritto la specifica dell'F.L. e dell'F.C.L., lo saprò bene che c'è scritto dentro.

P.M. AMODEO - Bene. Allora, sempre a domanda dell'Avvocato Stile, a domande dell'Avvocato Stile, io provo a sintetizzarle, scusate la sintesi, lei ha fatto riferimento a studi e convegni promossi da R.F.I. in materia di valutazione dei rischi derivanti dal trasporto di merci pericolose.

TESTE GENOVESI - Sì.

P.M. AMODEO - Quelli di Bologna, Università di Milano, mi pare anche La Sapienza di Roma...

TESTE GENOVESI - Furono fatti...

P.M. AMODEO - ...Spadoni, lei e vari altri. Va beh. La mia

domanda è questa: ci sono state delle conseguenze valutative precise e quindi anche di previsione in tema di valutazione dei rischi di questi studi? Questi studi sono rimasti studi oppure sono state prese delle decisioni concrete...

TESTE GENOVESI - Entrarono nel piano...

P.M. AMODEO - ...negli SGS?

AVV. STILE - Presidente, mi pare che abbia già risposto, veramente. Comunque...

P.M. AMODEO - No...

PRESIDENTE - Prego.

P.M. AMODEO - Io chiedo se dalla teoria si è passati alla pratica e se si è passati alla pratica sia in tema di valutazione dei rischi...

TESTE GENOVESI - Allora...

P.M. AMODEO - ...soprattutto in caso di incidente rilevante e di misure atte a contenere tali rischi.

TESTE GENOVESI - Allora...

PRESIDENTE - Prego, può rispondere.

TESTE GENOVESI - Allora, come ho detto prima, l'esito dello studio dal punto di vista dell'esercizio fu il cosiddetto Piano della sicurezza per quanto riguarda l'assegnazione delle tracce orarie ai treni trasportanti merci pericolose, secondo delle linee a minore indice di rischio. Questo fu una cosa. Le altre due raccomandazioni, perché poi alla fine, come ho detto nel

discorso che abbiamo fatto con il professor Stile, lo svio avviene sostanzialmente per due motivi: o è attribuibile all'infrastruttura o è attribuibile al materiale rotabile, in generale; poi abbiamo l'errore umano, ma comunque diciamo che grosso modo le due famiglie sono queste. Quindi che cosa raccomandò lo studio? Di intensificare la manutenzione dell'infrastruttura e del materiale rotabile. E di quegli anni è un progetto che andava avanti già dai primi anni Duemila, ma che fu intensificato, che è il Piano straordinario risanamento rete. Per cui c'era sostanzialmente tutta un'attività di manutenzione straordinaria sulla rete che, oltre ad elevare le caratteristiche, aumentava anche la sicurezza. Quindi ebbe anche questo risvolto.

P.M. AMODEO - Lei è al corrente degli elementi di criticità che l'audit... il primo audit in Italia, ma anche quelli successivi del 2008, i primi del 2008 se non ricordo male, che A.N.S.F. fece ad R.F.I. proprio su punti rilevanti e sensibili in materia di sicurezza?

AVV. SCALISE - Presidente, c'è opposizione alla domanda perché è generica, non dà nessun punto di riferimento e non viene detto quali sarebbero questi rilievi.

P.M. AMODEO - Glielo posso mostrare, Avvocato, se vuole.

TESTE GENOVESI - No, comunque non sono in grado di rispondere.

P.M. AMODEO - Glielo posso mostrare.

PRESIDENTE - Ecco, allora ha risolto, ha risposto già.

P.M. AMODEO - Ha risolto il problema. Senta, ma, voglio dire, anche ad evitare equivoci di carattere terminologico, svio e deragliamento sono la stessa cosa dal punto di vista degli effetti di danno? Che significa, cosa si intende per svio...

TESTE GENOVESI - Comunemente...

P.M. AMODEO - ...e cosa si intende per deragliamento, che è tutta un'altra cosa?

TESTE GENOVESI - Guardi...

AVV. SCALISE - Diciamo che basta il vocabolario della lingua italiana.

TESTE GENOVESI - Le do... se vuole posso prendere qualsiasi glossario, ma per me sono assolutamente sinonimi, come causa; poi dipende da altri fattori qual è l'effetto finale. Questo posso dire.

P.M. AMODEO - Quali sono... ma, voglio dire, così, è un ossimoro o sono due termini diciamo... ossimoro, ho sbagliato, è una figura retorica, chiedo scusa...

TESTE GENOVESI - No...

P.M. AMODEO - Sono due sinonimi - sì, sono stanco, Presidente - sono due sinonimi o sono due termini che indicano realtà diverse, uno la semplice fuoriuscita dal binario e l'altro il ribaltamento del carro?

TESTE GENOVESI - No, no, sono... sono sinonimi, assolutamente sinonimi. In 'ferroviere' svio e in termini comuni

deragliamento, per consentire... significa che il materiale è uscito fuori. Poi una volta che il materiale è uscito fuori rimane... rimane dritto, sì... cioè, il problema serio dello svio...

P.M. AMODEO - E l'energia cinetica nell'uno e nell'altro caso non ha nessuna conseguenza?

AVV. SCALISE - Presidente, c'è opposizione. La domanda...

PRESIDENTE - No, ma poi siamo proprio...

TESTE GENOVESI - Per dire...

PRESIDENTE - Siamo fuori...

TESTE GENOVESI - Io vi...

PRESIDENTE - Ingegnere, ingegnere...

TESTE GENOVESI - Mi scusi.

PRESIDENTE - Siamo fuori...

AVV. STORTONI - Io vorrei che terminasse la risposta.

P.M. AMODEO - Presidente, mi scusi...

PRESIDENTE - Siamo completamente fuori...

P.M. AMODEO - Se non è ammessa...

PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci)

P.M. AMODEO - ...vado avanti, Presidente.

PRESIDENTE - Non è ammessa la domanda.

AVV. STORTONI - Presidente, mi perdoni...

P.M. AMODEO - Okay, ne ho un'altra, Presidente.

AVV. STORTONI - Chiedo scusa, stava... è stato interrotto il teste che stava completando la risposta, se io ho sentito bene.

PRESIDENTE - Ma...

AVV. STORTONI - Io pregherei che finisse la risposta.

PRESIDENTE - Ma non abbiamo ammesso la domanda, Avvocato Stortoni.

AVV. STORTONI - No, quella di prima, Presidente, quella di prima, mentre stava rispondendo stava aggiungendo una cosa. La prego di dirla.

PRESIDENTE - L'hanno interrotta, ingegnere?

TESTE GENOVESI - Adesso però non mi ricordo...

AVV. STORTONI - Stava dicendo, rispetto allo svio, la preoccupazione è quella...

TESTE GENOVESI - Che il treno non svii, perché è chiaro che poi l'energia cinetica, e questo glielo posso dire tranquillamente perché, voglio dire...

PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci)

TESTE GENOVESI - ...non è che sia una materia ignota...

PRESIDENTE - Ingegnere, ingegnere, mi perdoni.

TESTE GENOVESI - Prego.

PRESIDENTE - Decidiamo noi. La domanda non è ammessa.

TESTE GENOVESI - Va bene.

AVV. STORTONI - Siccome Presidente, questa non era la... era quel pezzo di domanda che era stata interrotta dalla successiva.

TESTE GENOVESI - Cioè, noi... noi dobbiamo evitare...

PRESIDENTE - Ingegnere...

TESTE GENOVESI - ...in tutti i modi lo svio.



PRESIDENTE - Benissimo.

TESTE GENOVESI - Basta.

PRESIDENTE - Ne eravamo convinti.

P.M. AMODEO - Perfetto.

PRESIDENTE - Avvocato... Pubblico Ministero.

P.M. AMODEO - Sì. Senta, lei sempre a domanda mi pare dell'Avvocato Stile, ha parlato delle cosiddette gronde merci o linee di cintura. E' così? Si ricorda?

TESTE GENOVESI - No, non mi ha chiesto delle gronde merci.

PRESIDENTE - Le...?

AVV. STILE - Delle gronde non abbiamo parlato, veramente. Comunque.

P.M. AMODEO - Sì, come no? Itinerari alternativi sono...

PRESIDENTE - Ah, itinerari alternativi.

P.M. AMODEO - Presidente, questo è 'ferroviese', sono chiamate gronde merci in un documento ufficiale di R.F.I.

(più voci fuori microfono)

P.M. AMODEO - Itinerari alternativi, va bene? Chiamiamoli itinerari alternativi, perdonatemi.

AVV. STILE - Itinerari alternativi sì, gronde no, è un altro paio di maniche, non gliel'ho fatta la domanda.

P.M. AMODEO - Non volevo... Avvocato Stile, ci conosciamo da una vita, non volevo...

AVV. STILE - Gliela posso rifare (sovrapposizione di voci)...

P.M. AMODEO - Non volevo ingannare nessuno.

AVV. STILE - Ha visto il mio schema, ma io poi quella l'avevo

saltata.

P.M. AMODEO - Itinerari alternativi. Va bene?

PRESIDENTE - Riusciamo a fare una domanda? Riusciamo a fare una domanda lineare, senza interruzioni?

P.M. AMODEO - Allora, in un documento... allora, lei ha detto che questi itinerari alternativi sarebbero possibili solo in Val Padana.

TESTE GENOVESI - Dove esistono... allora, itinerari alternativi...

P.M. AMODEO - No, no, io fino a questo momento...

TESTE GENOVESI - Dove ho la rete più magliata.

P.M. AMODEO - ...non ho fatto ancora la domanda.

TESTE GENOVESI - Sì, mi dica.

P.M. AMODEO - Sì, no, per carità... allora, le risulta o non le risulta che R.F.I., comunicando con il direttore generale per il trasporto ferroviario, dottor Provinciali, in esito al cosiddetto Atto di indirizzo, fa un elenco delle gronde... R.F.I. le chiama "gronde merci delle principali città" e indica come già realizzate quelle di... peraltro Trieste, Udine, Bologna, Livorno, Napoli, dove non mi pare che stiamo in Val Padana?

TESTE GENOVESI - Allora, ricominciamo... faccio una premessa a questa domanda. Comunemente per "itinerari alternativi" su questo settore intendo proprio strade alternative rispetto a determinate direttrici, non shunt di nodi ferroviari, che è la gronda merci. Allora, per cui ho

detto: io ho possibilità di avere itinerari alternativi, cioè raggiungere il punto A dal punto B da diverse strade dove ho la rete magliata. E' chiaro che la gronda, se la vogliamo vedere come un piccolo elemento di rete, è anch'essa un itinerario alternativo. E quindi è stato possibile... Ma la gronda nasce in quegli anni per svincolare tutto il traffico merci dai... diciamo, per separare il flusso dei treni merci dal flusso dei treni viaggiatori. Questo è lo scopo principale. E chiaramente anche i flussi che trasportano... i merci che trasportano sostanze RID. Questo sicuramente sì. Poi la gronda di Bologna è realizzata, c'è dalla fine anni '30. A Trieste c'è la galleria di cintura. Mestre è superata dal bypass di Treviso-Portogruaro, cioè se ne stanno e sono normalmente usate, ma soprattutto per sbottigliare questi nodi dal traffico merci.

P.M. AMODEO - Sì. Lei...

TESTE GENOVESI - Per consentire un maggior traffico pendolare, questa è la logica...

P.M. AMODEO - Sì, scusi, non volevo interromperla.

TESTE GENOVESI - Prego.

P.M. AMODEO - Pensavo che la pausa fosse la conclusione. Lei, sempre su domanda dell'Avvocato Stile, ha detto che un eventuale... quindi riallacciandosi a questo tema, il percorso più lungo aumenta l'esposizione al rischio. Lei ha dati scientifici, statistici, o, diciamo così,

applicativi di particolari software, per poter...

TESTE GENOVESI - No.

P.M. AMODEO - ...suffragare questa affermazione...

TESTE GENOVESI - Però abbiamo fatto...

P.M. AMODEO - ...o è una sua opinione?

TESTE GENOVESI - È una mia opinione.

AVV. SCALISE(?) - Del testimone.

P.M. AMODEO - Va bene. Mi basta questo, grazie. Io non ho altre domande. Tu ne hai?

P.M. GIANNINO - Grazie. Buongiorno, ingegnere.

TESTE GENOVESI - Prego, buongiorno.

P.M. GIANNINO - Una sulle competenze. Se fra i compiti dell'Istituto Sperimentale vi era anche quello di verificare le eventuali modifiche normative in ambito europeo o in ambito O.T.I.F. ed adeguare eventualmente in seno ad R.F.I. allo standard europeo.

TESTE GENOVESI - C'era... come dicevo, c'era questo presidio nelle conferenze O.T.I.F. Dalle conferenze O.T.I.F. veniva emanato il RID e il RID veniva poi recepito... veniva recepito in Italia con tutte quelle pubblicazioni, estratti, eccetera, eccetera, di cui parlava il suo collega.

P.M. GIANNINO - Senta, sempre in questo ambito, poteva R.F.I., anche tramite il suo ufficio, quindi tramite la struttura di cui abbiamo parlato oggi... perché lei ha detto più volte "R.F.I. predisponeva dei piani, proponeva delle

modifiche e il Ministero le validava", ha utilizzato un po' questa... questa terminologia, se non sbaglio. Poteva il suo ufficio proporre modifiche migliorative in termini di sicurezza al Ministero? Aveva attività impulsiva in questo senso?

TESTE GENOVESI - Come ho detto all'inizio...

P.M. GIANNINO - Competenza?

TESTE GENOVESI - ...come nasce una norma? Nasce sostanzialmente seguendo tre grandi filoni: la debbo modificare o perché non esistono più certe realtà, certi impianti, eccetera; o perché introduco modifiche normative; o perché dalla valutazione dell'incidentalità vado a introdurre delle modifiche che mi migliorano comunque il livello di sicurezza.

P.M. GIANNINO - Ecco. E la capacità di iniziativa in capo a R.F.I. c'era o non c'era?

TESTE GENOVESI - Quando?

P.M. GIANNINO - Nelle proposte...

TESTE GENOVESI - Ma ce l'abbiamo anche adesso.

P.M. GIANNINO - Ah, quindi c'era e c'è ancora.

TESTE GENOVESI - Ripeto, ma riguardo a materie che non sono RID, perché il RID c'ha il filone dell'O.T.I.F., dell'autorità competente, dell'O.T.I.F.

P.M. GIANNINO - Ed R.F.I. non aveva nessuna capacità di impulso, di iniziativa, in ambito O.T.I.F., in ambito esecutivo delle prescrizioni del RID?

TESTE GENOVESI - Di modificarle no.

P.M. GIANNINO - No, non di modificarle, certo, ma in ambito attuativo.

TESTE GENOVESI - Di propo... io so per esempio che a livello...

P.M. GIANNINO - Propositivo e attuativo.

TESTE GENOVESI - ...a livello di O.T.I.F. l'autorità competente italiana sta portando avanti con forza il discorso per esempio delle... delle check list. Noi l'idea della check list non l'abbiamo sposata, l'ha sposata il Ministero, per cui non... Ma ripeto, su caratteristiche costruttive di cisterne... noi semmai potremmo avere un impulso, se ce l'abbiamo, ma dal punto di vista gestionale-normativo, ma... ma è molto limitato, ripeto, non...

P.M. GIANNINO - In termini di prescrizioni di esercizio parliamo di attività gestionale? Le prescrizioni di esercizio attengono alla gestione?

TESTE GENOVESI - Le prescrizioni di esercizio attengono alla sicurezza dell'esercizio, anche.

P.M. GIANNINO - E alla gestione di cui parla lei?

TESTE GENOVESI - E anche alla gestione. Perché per esempio, come quello che mi diceva... che appunto mi contestavate prima della PGOS, no? Perché quella è una norma non legata alla sicurezza pura, è una norma di far sì che nel caso in cui succeda qualcosa a quel treno che trasporta

sostanze pericolose si attivi più rapidamente l'emergenza. Però non so se rendo l'idea, per questo dico è gestionale e non...

P.M. GIANNINO - In materia di studio di cui ci ha parlato, relativo in particolare allo studio degli itinerari, il suo studio ha riguardato tutto il territorio nazionale, tutti gli scali, tutte le tratte, o era uno studio di tipo didattico, universitario, che ha preso in considerazione solo alcuni scali e alcuni tratti di linea?

TESTE GENOVESI - Allora, noi siamo partiti dalle matrici OD, quindi dalle linee interessate da quel trasporto, chiaramente, dai trasporti, perché...

P.M. GIANNINO - Quindi era uno studio di carattere didattico, non era uno studio applicato all'esercizio del trasporto ferroviario in concreto.

TESTE GENOVESI - Se sulla linea non ci passano merci pericolose, perché o non ci sono impianti o... non l'abbiamo fatto. Siamo partiti dalle matrici OD, quindi dalle origini-destinazioni di quelle sostanze, e le abbiamo spalmate sulle linee. Abbiamo preso in esame quelle linee su cui circolano quei treni.

P.M. GIANNINO - In quanti scali...

TESTE GENOVESI - Mi pare che ne abbiamo fatti...

P.M. GIANNINO - ...circolano merci pericolose in Italia?

TESTE GENOVESI - ...ne abbiamo fatti... come esempio mi pare

che erano cinque, come... ma erano gli scali...

P.M. GIANNINO - Può essere che erano tre scali, Livorno, Priolo e Terni?

TESTE GENOVESI - Sì.

P.M. GIANNINO - Quindi erano solo tre.

TESTE GENOVESI - Poi c'era Messina...

P.M. GIANNINO - Sono gli unici scali in Italia in cui circolano...

TESTE GENOVESI - Poi c'era... poi c'era Messina, come attraversamento e...

P.M. GIANNINO - Mantova e Genova.

TESTE GENOVESI - Eh?

P.M. GIANNINO - Mantova e Genova.

TESTE GENOVESI - Mantova è uno scalo... Mantova è uno scalo... c'è Mantova Frassine che è uno scalo merci terminale. Quindi erano tre gli scali che prendemmo in esame.

P.M. GIANNINO - Ecco, ma perché questi tre?

TESTE GENOVESI - Perché erano...

P.M. GIANNINO - Erano omnicom... coprivano tutti gli scali nazionali o erano...

TESTE GENOVESI - Esatto, coprivano... allora, lo studio innanzitutto aveva preso in esame, come ho detto prima, cinque sostanze. Adesso non me le ricordo... c'era il cloro, il GPL, ossido di etilene, ammoniaca e benzene. No, me le ricordo tutte... e benzene. Che erano prese come riferimento delle classi di rischio più pericolose.



Quindi queste facevano un po' l'inviluppo della pericolosità. Andando a studiare le origini-destinazioni di queste sostanze e gli scali appunto dove queste venivano terminalizzate, abbiamo preso l'inviluppo delle situazioni più critiche. Sicuramente, da quello che posso ricordare, tutto ciò era... tutto il resto era comunque sotto quei limiti, cioè tutto quel... cioè, quello era diciamo l'inviluppo delle situazioni più critiche. Questo era lo spirito che (sovrapposizione di voci)...

P.M. GIANNINO - Quindi non era uno studio a tappeto su tutto il territorio nazionale? Questa è la domanda.

TESTE GENOVESI - Allora, sulle linee sicuramente, perché abbiamo preso realmente le linee OD. Non abbiamo preso in esame tutti gli scali merci terminali, questo sì.

P.M. GIANNINO - La linea merci...

TESTE GENOVESI - (sovrapposizione di voci)

P.M. GIANNINO - La linea merci che ha visto interessato questo convoglio è stata presa in considerazione in tutte le sue aree di impatto? Avete studiato tutte le aree di impatto?

TESTE GENOVESI - Su tutte le linee, su tutta la linea.

P.M. GIANNINO - Cos'è un'area di impatto?

TESTE GENOVESI - L'area di impatto è... fu studiata... allora, sulla linea abbiamo preso in esame l'indice di pericolosità, che era legato al pericolo della sostanza e all'antropizzazione. Poiché con quello studio noi... o meglio, l'area di impatto fu studiata solo dove si

terminalizzavano le merci, quindi...

P.M. GIANNINO - Ecco, questo le sto chiedendo.

TESTE GENOVESI - Esatto.

P.M. GIANNINO - Quindi dove transitavano non le avete...

TESTE GENOVESI - Dove transitavano no, perché...

P.M. GIANNINO - Basta, va bene. Senta...

AVV. STORTONI - (voce fuori microfono)

P.M. GIANNINO - Per quanto riguarda la valutazione del rischio nel trasporto...

(sovrapposizione di voci)

AVV. STORTONI - Presidente (sovrapposizione di voci) se un teste risponde una cosa e poi dice perché, e cioè vuole spiegarlo, io credo di avere diritto di sapere la spiegazione dell'affermazione. O no?

P.M. GIANNINO - C'è il riesame. C'è il riesame.

PRESIDENTE - Sì, ma mi sembrava completa la risposta.

AVV. STORTONI - Lo so... no, non era completa, perché ha detto...

PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci)

AVV. STORTONI - ..."non l'abbiamo presa in considerazione perché" o "in quanto"... mi pare che sia una parte essenziale, le pare?

PRESIDENTE - Allora sì, se ci stava dicendo questo (sovrapposizione di voci)...

P.M. GIANNINO - Ma il riesame... il riesame mi sembra che ci sia apposta.

PRESIDENTE - Sì, sì, ma sentiamo... per non bloccare il teste  
(sovrapposizione di voci)...

TESTE GENOVESI - Sì...

AVV. STORTONI - No, però quello era essenziale, perché la  
domanda...

PRESIDENTE - Sì, Avvocato Stortoni, infatti lo facciamo  
chiarire.

AVV. STORTONI - Grazie, Presidente.

PRESIDENTE - In quanto...?

TESTE GENOVESI - In quanto quando conducemmo lo studio noi,  
nonostante avessimo i dati di incidentalità già ben  
consolidati, non avevamo dati relativi a incidenti  
analoghi a quelli purtroppo di Viareggio lungo linea,  
mentre avevamo... avevamo invece dati di incidentalità  
negli scali merci terminali. E prendemmo quello più a  
rischio. Tanto che lo stesso decreto 20/10/'98 - ragazzi,  
se volete che ve lo spiego - prende in esame soltanto gli  
scali merci terminali, non le linee. Perché? Perché  
l'analisi di rischio lungo le linee è condotta sulla  
cisterna. La cisterna è progettata secondo un'analisi di  
rischio, per cui... per questo, questa è la causa per  
cui...

P.M. GIANNINO - Quindi tutto lo studio di cui abbiamo parlato  
era solo uno studio sulla sicurezza degli scali merci e  
non del transito di merci pericolose?

TESTE GENOVESI - No, ma anche di... ma anche di individuazione

di itinerari che potessero presentare meno rischio nell'elaborazione(?) per il transito di quelle sostanze.

P.M. GIANNINO - Tutto questo però è stato fatto in assenza dei dati di rischio sul transito, perché mi ha detto che non avevate dati di rischio...

TESTE GENOVESI - Non avevamo dati di incidentalità relativi alla circolazione dei treni, tanto che andammo a prendere, per avere...

AVV. STORTONI - Nel senso che non c'erano stati incidenti, lo spieghi, no perché...

P.M. GIANNINO - Ma per favore però, eh!

PRESIDENTE - Avvocato...

P.M. GIANNINO - Addirittura suggerire durante la risposta!

PRESIDENTE - Avvocato, Avvocato, per favore.

P.M. GIANNINO - Madonna, oh!

TESTE GENOVESI - Cioè, pur avendo una banca dati ben definita e cospicua, non avevamo evidenze di incidenti di tipo di quelli che purtroppo sono accaduti... è accaduto a Viareggio, sull'infrastruttura ferroviaria nazionale, mentre avevamo dati di incidentalità con spandimento di merce pericolosa negli scali. Per questo fu approfondito questo tema. Tanto che per costruire con rilevanza statistica lo studio - questo ci tengo a dirlo - dovemmo andare a trovarci dati da banche dati internazionali.

P.M. GIANNINO - Ed emersero dati di incidentalità, di svio...

TESTE GENOVESI - Emersero, però emersero ma in situazioni di

esercizio completamente diverse da quelle nostre. Cioè, per esempio la banca dati americana... ma le modalità di circolazione degli americani sono abbastanza diverse dalle nostre, noi non abbiamo treni lunghi tre-quattromila metri o... capito che voglio dire?

P.M. GIANNINO - Certo.

TESTE GENOVESI - Sono situazioni che possiamo ricondurre per avere... però non sono paragonabili, non sappiamo che sistemi...

P.M. GIANNINO - Non vi risultavano dati di incidentalità a convogli che trasportavano merci pericolose, di svii...

TESTE GENOVESI - Certo.

P.M. GIANNINO - ...e deragliamenti di merci pericolose?

TESTE GENOVESI - In Italia?

P.M. GIANNINO - Sì.

TESTE GENOVESI - Prima di quello...?

P.M. GIANNINO - Prima del 2009?

TESTE GENOVESI - Prima del 2009 non... di gravità no, non mi risulta.

P.M. GIANNINO - Di ribaltamenti di treni con merci pericolose.

TESTE GENOVESI - Io non me lo ricordo, sinceramente.

P.M. GIANNINO - Non se lo ricorda.

TESTE GENOVESI - Forse in manovra.

P.M. GIANNINO - Senta, per quanto...

TESTE GENOVESI - In manovra, forse in manovra.

P.M. GIANNINO - Per quanto riguarda i risultati di questo

studio, mi sa indicare qual è il documento aziendale di R.F.I. che lo ha recepito in un atto ufficiale...

TESTE GENOVESI - Certo.

P.M. GIANNINO - ...di valutazione dei rischi?

TESTE GENOVESI - Il Piano della sicurezza del 2004... il Piano della sicurezza del 2004, per quanto riguarda la circolazione sugli itinerari c'è una lettera ufficiale della direzione movimento alla direzione commerciale esercizio rete con i criteri di progettazione delle tracce di...

P.M. GIANNINO - Quindi solo in quel documento c'è stato il recepimento, non in altro.

TESTE GENOVESI - E poi comunque le attività erano attività normalmente connesse all'attività ferroviaria, cioè l'aumento della manutenzione è già... ripeto, come ho detto prima, si deve evitare lo svio, per cui la manutenzione io la faccio per evitare lo svio, ma di qualsiasi treno.

P.M. GIANNINO - Sono d'accordo.

TESTE GENOVESI - Okay?

P.M. GIANNINO - Senta, nell'individuazione dei rischi, quindi nella classificazione, individuazione e valutazione dei rischi, la composizione del convoglio è un elemento da prendere in considerazione?

TESTE GENOVESI - A parte quelle limitazioni che vengono date sul distanziamento in caso di merci pericolose, non ci

sono particolari limitazioni.

P.M. GIANNINO - Non va inteso come fonte di rischio ogni singolo convoglio, ad esempio? Se io trasporto quattordici carri, non dovrò prendere in considerazione ogni singolo carro, inteso come fonte di rischio, e valutare poi su di esso le possibili conseguenze in termini attivi dell'impresa, per limitare i rischi di svio o le conseguenze di un incidente? E' o non è ogni singolo carro una fonte di rischio per un'impresa?

TESTE GENOVESI - Ogni singolo veicolo.

P.M. GIANNINO - Ogni singolo veicolo, sì.

TESTE GENOVESI - E' fonte di rischio, certo che sì.

P.M. GIANNINO - Quindi ogni singolo veicolo è una fonte di rischio.

TESTE GENOVESI - Quindi io devo evitare che il treno svii, per questo dico...

P.M. GIANNINO - Nelle valutazioni del rischio... lei conosce le valutazioni del rischio effettuate da R.F.I., l'individuazione e la valutazione dei rischi da parte di R.F.I. o di Trenitalia?

TESTE GENOVESI - Di Trenitalia no.

P.M. GIANNINO - No. Di R.F.I.?

TESTE GENOVESI - Di R.F.I. in che settore?

PRESIDENTE - Al microfono.

TESTE GENOVESI - In quale settore? In quale settore? Cioè, noi abbiamo...

P.M. GIANNINO - Nel trasporto di merci pericolose.

TESTE GENOVESI - Noi abbiamo una...

AVV. MANDUCHI - Scusi, Presidente, mi autosostituisco all'Avvocato Stile che si è allontanato. Ma a quale parte dell'esame specificamente sta facendo riferimento il Pubblico Ministero?

PRESIDENTE - Valutazione del rischio.

P.M. AMODEO - Sì, è uno dei... è uno dei capitoli...

PRESIDENTE - Espressamente(?) è quella la domanda in controesame.

P.M. AMODEO - Mi inserisco un attimo, Presidente, sempre in tema di valutazione dei rischi.

TESTE GENOVESI - Mi dica.

P.M. AMODEO - La storia incidentaria dei disastri ferroviari è un elemento da porre a base per determinare la valutazione dei rischi del trasporto di merci pericolose, sì o no?

TESTE GENOVESI - In generale di tutta... di tutta l'incidentalità, non solo per le merci pericolose.

P.M. AMODEO - In generale. Bene. Lei è al corrente di una serie di incidenti quasi del tutto simili, o comunque molto somiglianti al disastro di Viareggio? Gliene cito solo alcuni: deragliamento, Stati Uniti, Minot, 18 gennaio 2002; deragliamento del 21 febbraio 2003 a Melrose, in Ontario, che trasportava GPL, con una rottura dell'assile quasi del tutto simile a quella di Viareggio;



incidente ferroviario di New Brighton, Pennsylvania...

PRESIDENTE - Va bene, è...

P.M. AMODEO - ...del 20 ottobre 2006...

PRESIDENTE - Ne è a conoscenza?

P.M. AMODEO - Incidente ferroviario del 16 gennaio 2007...

PRESIDENTE - Pubblico Ministero...

P.M. AMODEO - ...a Shepherdsville...

PRESIDENTE - E' lungo l'elenco. Ne è a conoscenza?

P.M. AMODEO - Il pluricitato Mississauga, eccetera... ne ho citati almeno sei.

TESTE GENOVESI - Infatti ho detto... ho detto... ho detto...

P.M. AMODEO - Lei ne è a conoscenza?

TESTE GENOVESI - Ho detto chiaro e tondo prima...

P.M. AMODEO - Sì.

TESTE GENOVESI - ...che per costruire lo studio andammo a prendere incidentalità anche all'estero. Poi di quelli certo, ne posso sapere quanto ne so leggendo dei giornali. Ma ripeto, stiamo parlando di modi di circolare dei treni che sono assolutamente non comparabili con quelli italiani. Io non...

PRESIDENTE - Sì, l'ha detto questo.

TESTE GENOVESI - Chiedo scusa.

P.M. AMODEO - (sovrapposizione di voci) va bene.

PRESIDENTE - Ha finito, Pubblico Ministero?

P.M. GIANNINO - No, non ho finito. Senta, tornando alla manutenzione di cui ha parlato, quindi...

TESTE GENOVESI - Non ho capito. Tornando a...?

P.M. GIANNINO - Alla manutenzione.

TESTE GENOVESI - Ah.

P.M. GIANNINO - Quindi va evitato lo svio, quindi l'attenzione è sulla manutenzione. Lei è al corrente di interventi mitigativi del rischio relativi ai rischi connessi a diversi tipi di manutenzione, tra i mezzi circolanti sull'infrastruttura nazionale?

TESTE GENOVESI - Cioè? Non...

P.M. GIANNINO - Le modifiche nel ciclo manutentivo sono modifiche rilevanti nell'ambito di un processo?

TESTE GENOVESI - Manutentivo di che? Dell'infrastruttura?

P.M. GIANNINO - Del materiale rotabile.

AVV. STORTONI - Presidente, c'è opposizione.

TESTE GENOVESI - Ma io non... non sono competente a rispondere sul materiale rotabile.

P.M. GIANNINO - Quindi R.F.I. non è competente ad interloquire con l'impresa ferroviaria...

AVV. STORTONI - Comunque c'era opposizione.

P.M. GIANNINO - ...su come mantiene il proprio materiale rotabile. È sicuro?

TESTE GENOVESI - Assolutamente no.

PRESIDENTE - Pubblico Ministero...

TESTE GENOVESI - Non è assolutamente competente.

PRESIDENTE - Siamo fuori dal... siamo fuori dall'esame.

P.M. GIANNINO - Di sicurezza, ha parlato di sicurezza.

PRESIDENTE - Va beh (sovrapposizione di voci)

TESTE GENOVESI - Qui c'è un soggetto terzo, che si chiama ANSF, che è competente.

PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci)

P.M. GIANNINO - Nel 2008-2009 a chi competeva la materia?

TESTE GENOVESI - Sul materiale rotabile? Nel 2008... nel 2008-2009 già c'era l'Agenzia.

P.M. GIANNINO - Quando c'è stato il passaggio di consegne e di personale?

TESTE GENOVESI - A metà 2008, mi pare.

P.M. GIANNINO - A metà 2008.

TESTE GENOVESI - Sì.

P.M. GIANNINO - E fino... e fino a metà 2008 a chi competeva?

TESTE GENOVESI - C'era la struttura di Cesifer, che si chiamava appunto Certificazione imprese ferroviarie, che aveva la competenza di rilasciare il certificato di sicurezza alle imprese, quindi l'esame dei piani manutentivi del materiale rotabile. Adesso non... ma anche all'epoca era una competenza di...

PRESIDENTE - Va bene. Guardi ingegnere, risponda semplicemente alle domande, altrimenti davvero...

TESTE GENOVESI - Va bene, scusi.

PRESIDENTE - Cerchiamo di andare...

P.M. GIANNINO - Senta, quindi le analisi relative ai mutamenti dei processi manutentivi e dei metodi idonei a garantire il mantenimento nel tempo della sicurezza dei rotabili

non compete a R.F.I., è convinto.

TESTE GENOVESI - No.

PRESIDENTE - Pubblico Ministero...

P.M. GIANNINO - Lei conosce...

PRESIDENTE - ...anche questo è fuori...

P.M. GIANNINO - Lei conosce...

PRESIDENTE - ...è fuori dall'esame, dall'oggetto dell'esame.

P.M. GIANNINO - Lei conosce la disposizione numero 30 del  
2007?

TESTE GENOVESI - La 30 del 2007...

PRESIDENTE - Del...?

P.M. GIANNINO - 30 del 2007.

TESTE GENOVESI - Sì.

P.M. GIANNINO - La 30 del 2007 non è proprio relativa  
all'argomento di cui le ho chiesto?

PRESIDENTE - Però scusi Pubblico Ministero, se non abbiamo  
ammesso la domanda precedente...

AVV. STORTONI - (sovrapposizione di voci)

PRESIDENTE - ...non può introdurre in questo modo...

P.M. GIANNINO - Presidente, ha parlato... ha parlato di  
sicurezza dell'infrastruttura e dei rotabili, non capisco  
perché mi deve essere impedito di fare domande. Siamo  
andati fuori capitolo stamattina e io non posso chiedere  
specificazioni?

PRESIDENTE - Su quell'aspetto no.

P.M. GIANNINO - Ne prendo atto.

PRESIDENTE - Perché non siamo... non siamo arrivati a quel profilo.

P.M. GIANNINO - Ne prendo atto.

PRESIDENTE - E non siamo assolutamente andati fuori.

P.M. GIANNINO - Le analisi sui tipi di sala montata e di assile impiegato sulla rete di R.F.I. è un problema connesso alla sicurezza su cui R.F.I. aveva potere di interloquire?

PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci)

AVV. STILE - Presidente, io di questo non ho chiesto niente.

PRESIDENTE - Pubblico Ministero, anche questo...

AVV. STILE - Nessuno di noi...

PRESIDENTE - ...è un argomento completamente avulso dal capitolato e dall'esame.

P.M. GIANNINO - La sicurezza dei lavoratori di Trenitalia e R.F.I. esposti al rischio...

PRESIDENTE - Pubblico Ministero...

P.M. GIANNINO - ...per il trasporto di merci pericolose...

PRESIDENTE - Pubblico Ministero...

P.M. GIANNINO - È un'altra domanda.

PRESIDENTE - Sì, no, no, infatti, ma non abbiamo parlato di questo in sede di esame.

P.M. GIANNINO - Le competenze tra R.F.I. e l'Agenzia, come no? Se posso finire la domanda, vede che è quello.

PRESIDENTE - Sì, finisca, sì, ha ragione.

P.M. GIANNINO - La sicurezza dei lavoratori di Trenitalia ed

R.F.I. esposti al rischio per il trasporto di merci pericolose e relative medicazioni competeva all'Agenzia o ad R.F.I.?

TESTE GENOVESI - Cioè, in base... cioè, ci sta una legge, la 81, che compete al datore di lavoro di...

P.M. GIANNINO - Ecco. E l'attuazione... e l'attuazione di questi principi compete all'Agenzia o a R.F.I.?

TESTE GENOVESI - Non capisco la domanda. Cioè...

PRESIDENTE - E' vero, perché forse compete...

P.M. GIANNINO - No, era bravissimo, sulla ripartizione di competenze e sicurezza stamattina ci ha detto tutto, quindi... gli ho chiesto se...

PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci)

P.M. GIANNINO - ...se l'Agenzia era competente anche a emettere prescrizioni di esercizio volte a mitigare i rischi per i lavoratori esposti al passaggio di un treno che trasporta merci pericolose.

AVV. STORTONI - Presidente, lei più volte ci ha richiamato all'attenzione di dire che cosa faceva Tizio, che cosa non faceva l'altro ente, e ogni volta che... per carità, io mi rimetto alla sua decisione.

PRESIDENTE - Passiamo... passiamo alla domanda successiva. E spegniamo i telefoni, ovviamente.

TESTE GENOVESI - Scusate.

P.M. GIANNINO - Quali sono le fasi e i passaggi che devono essere effettuati per identificare i rischi sulla rete

relativi al transito di merci pericolose?

TESTE GENOVESI - Quali sono i passaggi...

P.M. GIANNINO - I passaggi che devono essere rispettati per giungere ad un'analisi consapevole dei rischi relativi al passaggio di un convoglio con merci pericolose sulla rete?

TESTE GENOVESI - L'applicazione del RID.

AVV. STORTONI - Non è un poco generica, Presidente?

P.M. GIANNINO - E come... e come si procede? Ci sono degli esami in concreto? Come si procede?

TESTE GENOVESI - Allora, noi c'abbiamo una norma mandataria, la cui osservanza mi garantisce dai rischi. Questo è. Quindi non procedo a valutazione.

P.M. GIANNINO - E quindi? Come procede?

TESTE GENOVESI - Se un treno...

P.M. GIANNINO - Ci sono delle fasi da rispettare per giungere a questo risultato finale?

TESTE GENOVESI - Cioè, ci devono essere le norme (sovrapposizione di voci)...

AVV. STORTONI - Sono domande di una genericità...

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

PRESIDENTE - Sì, è generica.

AVV. STILE - Opposizione sulla eccessiva genericità.

PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci)

P.M. GIANNINO - Lo vedremo se è generica, lo vedremo.

PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci) della domanda.

P.M. GIANNINO - Lo vedremo se è generica.

PRESIDENTE - Facciamolo subito il chiarimento, Pubblico Ministero.

TESTE GENOVESI - Allora, noi... allora, per far circolare un treno in generale (sovrapposizione di voci)...

P.M. GIANNINO - Non so che fare, sta parlando lui, non lo posso fermare io.

PRESIDENTE - Sì, no... ascolti... ascolti le domande (sovrapposizione di voci)...

P.M. GIANNINO - Se lo interrompo mi redarguite perché lo interrompo...

PRESIDENTE - No...

P.M. GIANNINO - ...se lo faccio parlare mi guardate male perché lo faccio parlare, ma non sapevo che fare.

PRESIDENTE - No, Pubblico Ministero, faccia... no, no, deve solo fare domande più specifiche.

P.M. GIANNINO - Lo studio delle probabilità di rottura e delle categorie di rottura rientra nelle valutazioni del rischio?

AVV. STORTONI - Mi pare che siamo totalmente fuori...

TESTE GENOVESI - Lo studio...?

AVV. STORTONI - ...dalle domande che sono state fatte durante l'esame.

P.M. GIANNINO - Abbiamo o non abbiamo parlato di sicurezza del trasporto stamattina?

PRESIDENTE - Ma è tutto il processo sulla sicurezza del



trasporto, Pubblico Ministero. L'esame invece verte su aspetti specifici, interventi, programmi, studi, ricerche, investimenti (sovrapposizione di voci)...

P.M. GIANNINO - Studi.

PRESIDENTE - ...itinerari. Prego.

P.M. GIANNINO - Non va bene neanche questa?

PRESIDENTE - No.

P.M. GIANNINO - No. Bene. Qual è il punto di partenza dell'analisi del rischio?

AVV. STORTONI - Mi oppongo, perché è una domanda che credo sia di una genericità in cui non è possibile rispondere.

P.M. GIANNINO - Io devo effettuare un'analisi del rischio. Qual è il punto da cui parto?

PRESIDENTE - Ma il teste non è venuto qui a parlarci dell'analisi del rischio. Non è lui il teste che ha parlato dell'analisi di rischio.

P.M. GIANNINO - Va bene. Un attimo soltanto, credo di aver finito. Non ho altre domande, grazie.

PRESIDENTE - Volete procedere al riesame? No, c'è l'Avvocato Dalle Luche. Prego.

**Parte Civile - Avvocato Dalle Luche**

AVV. DALLE LUCHE - Sì. Avvocato Dalle Luche. Senta, una prima domanda. Volevo sapere se ci può dire se il RID fa menzione esplicita di cosa costituisca un rischio accettabile, sempre legato al trasporto di merci...

TESTE GENOVESI - Cosa...?

AVV. DALLE LUCHE - Costituisca un rischio accettabile, in materia sempre ovviamente di trasporto di merci pericolose. Se il RID indica una definizione specifica.

AVV. STORTONI - E' una domanda strettamente giuridica, sul tema del rischio consentito.

(più voci fuori microfono)

AVV. STORTONI - No, no, a me interessa, è un tema di cui sento volentieri (sovrapposizione di voci)...

PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci)

AVV. STORTONI - Però questo non è un esame di diritto penale.

AVV. DALLE LUCHE - Del RID ci ha detto tutto e il contrario di tutto il testimone, abbia pazienza.

PRESIDENTE - Va beh, sentiamo la risposta, ingegnere, se è in grado di rispondere sul rischio accettabile e il RID.

TESTE GENOVESI - No, non sono... non sono in grado di rispondere a questo, obiettivamente.

AVV. DALLE LUCHE - Comunque guardi il Presidente quando risponde alle domande, perché si rivolge sempre dall'altra parte.

PRESIDENTE - Vuole riformulare la domanda, Avvocato, senza commenti?

AVV. DALLE LUCHE - No, no...

PRESIDENTE - Per favore.

AVV. DALLE LUCHE - E' chiara la domanda: se il RID individua una definizione specifica di rischio accettabile in

materia di trasporto di merci pericolose. Sì o no? Se lo sa.

AVV. STORTONI - Io ripeto la mia opposizione.

PRESIDENTE - Avvocato...

AVV. STORTONI - Che sottopongo al Tribunale.

PRESIDENTE - Grazie. Abbiamo invitato l'Avvocato Dalle Lucche a evitare commenti, ma la domanda è ammessa. E' in grado ingegnere di dare una risposta?

TESTE GENOVESI - Innanzitutto, primo, non capisco il senso della domanda, ma ammesso che la capisca non sono in grado di dirlo, comunque.

PRESIDENTE - Va bene. Passiamo alla seconda.

AVV. DALLE LUCHE - Le faccio un'altra domanda. Lei ha fatto riferimento alla velocità ridotta come un aumento dei rischi nella circolazione di treni trasportanti merci pericolose. Volevo sapere se è a conoscenza, se conosce lo studio dell'ERA del maggio 2009, dove tra le misure di sicurezza adottate dai singoli Stati alla prima misura viene indicata la velocità ridotta. Conosce questo studio? Mi sa dare una spiegazione perché l'ERA, l'Agenzia Ferroviaria Europea, indica come misura di sicurezza, legata proprio al trasporto di merci pericolose, la velocità ridotta?

AVV. STILE - Presidente, io...

PRESIDENTE - Sì, la seconda parte della domanda...

AVV. STILE - C'è opposizione.

PRESIDENTE - No, se conosce... no, se conosce lo studio dell'ERA mi pare (sovrapposizione di voci) se lo conosce.

AVV. STILE - Sì, ma...

TESTE GENOVESI - Allora, lo studio dell'ERA... so vagamente che c'era nello studio dell'ERA la proposta eventualmente di... ma non c'è nessuna disposizione da parte dell'ERA in tal senso.

AVV. DALLE LUCHE - Ma conosce... sa che l'ERA indica come misura...

TESTE GENOVESI - Ripeto, è allo studio.

AVV. DALLE LUCHE - Come...

TESTE GENOVESI - E' allo studio.

AVV. DALLE LUCHE - Sì, ma sa...

TESTE GENOVESI - Stanno esaminando a livello di questi organismi sovranazionali.

AVV. DALLE LUCHE - Ecco, ma...

AVV. STILE - (Voce fuori microfono) detettori di svio che poi...

AVV. DALLE LUCHE - Mi fa finire? Posso andare avanti?

PRESIDENTE - Prego, Avvocato, prego.

AVV. DALLE LUCHE - No, io volevo sapere se sa che l'ERA indica quale misura, prima misura, prima anche dei percorsi alternativi, come misura di sicurezza la velocità ridotta. E' a conoscenza di questa cosa?

TESTE GENOVESI - Non mi risulta.

AVV. DALLE LUCHE - Non le risulta. Pagina...

PRESIDENTE - Avvocato, ha risposto.

AVV. DALLE LUCHE - Sì, ma tanto è prodotto.

PRESIDENTE - La risposta è quella. Non gli risulta.

AVV. DALLE LUCHE - Senta, un'altra domanda: ma R.F.I. ha un documento di valutazione dei rischi connesso ai rischi da interferenza fra impresa ferroviaria e struttura? Avete mai valutato i rischi legati all'interferenza fra struttura e impresa ferroviaria?

TESTE GENOVESI - Noi, così come le imprese di trasporto...

AVV. DALLE LUCHE - Mi basta un sì o un no, mi basta un sì o un no.

TESTE GENOVESI - Certo che sì.

AVV. DALLE LUCHE - Li avete valutati o non li avete valutati.

TESTE GENOVESI - Fa parte dei documenti dell'SGS.

PRESIDENTE - Ha risposto di sì.

AVV. DALLE LUCHE - La risposta è sì. Okay. Bene. No, io non ho nessun'altra domanda.

PRESIDENTE - (Voce fuori microfono). Avvocato Marzaduri.

**Parte Civile - Avvocato Marzaduri**

AVV. MARZADURI - Si sente? Sì.

TESTE GENOVESI - Sì, sì.

AVV. MARZADURI - Buongiorno, ingegnere.

TESTE GENOVESI - Salve, buongiorno.

AVV. MARZADURI - Enrico Marzaduri, difesa di Parte Civile. Una prima domanda su un riferimento che lei ha richiamato nel

corso della sua deposizione in sede di esame, se non erro. Lei ha accennato a un provvedimento, la datazione dovrebbe essere 03 settembre 2009, con la quale R.F.I. ha disposto la riduzione di velocità nell'ambito della Stazione di Viareggio per treni merci aventi in composizione carri contenenti merci pericolose.

TESTE GENOVESI - Sì.

AVV. MARZADURI - E ha indicato come motivazione, se non erro, una cortesia istituzionale.

TESTE GENOVESI - Esatto, sì. C'era stata una richiesta del sindaco.

AVV. MARZADURI - Ecco, vorrei sapere quali sono i poteri dal punto di vista normativo sulla cui base R.F.I. ha stabilito la riduzione di velocità per i merci, aventi composizione predetta, il cui percorso interessa la Stazione di Viareggio.

TESTE GENOVESI - L'ho detto durante la deposizione.

AVV. MARZADURI - Allora mi scuso se l'ha detto, ma non me lo ricordo. Prego.

TESTE GENOVESI - Okay. Si è trattato di un atto di pura cortesia, perché non avremmo...

AVV. MARZADURI - No, no, ma forse non mi sono spiegato. Un conto è la cortesia, un conto è un potere. Lei prima ci ha detto, per esempio...

AVV. STORTONI - Lo stava dicendo, se lei...

PRESIDENTE - Facciamolo...

AVV. STORTONI - ...lo lascia finire.

PRESIDENTE - Avvocato Stortoni... sì, facciamolo finire.

AVV. STORTONI - Stava finendo di esporlo.

AVV. MARZADURI - Vediamo.

TESTE GENOVESI - Cioè, è stata emessa una prescrizione che prescriveva... quindi il potere di emettere una prescrizione ce l'abbiamo. La limitazione di velocità in questo senso è stato un atto di cortesia verso il Comune.

AVV. MARZADURI - Perfetto.

TESTE GENOVESI - Quindi lo strumento era di nostra potestà.

AVV. MARZADURI - Perfetto.

TESTE GENOVESI - Perfetto.

AVV. MARZADURI - La ringrazio, quello volevo sapere. Lei oltre che essere un dirigente è un ottimo studioso, come ho avuto modo di vedere esaminando alcuni suoi scritti. Alcuni di questi sono stati richiamati da lei e quindi a questi faccio riferimento. In particolare nell'individuazione e nella valutazione del rischio per il trasporto di merci pericolose, lei esaminando percorsi che interessano anche stazioni a noi vicine, faccio per esempio riferimento a Calambrone, Stazione Livorno-Calambrone, ha individuato dei profili di rischio accettabili e non accettabili, con riguardo al trasporto di queste merci pericolose. In particolare lei ha individuato, con riguardo alle aree circostanti lo scalo ferroviario, dei riferimenti quantitativi all'interno dei

quali i valori di rischio - e parlo di un rischio sia locale che sociale - sono o non sono accettabili. Lei si ricorda di queste sue conclusioni, o meglio, di queste sue considerazioni?

TESTE GENOVESI - Le conclusioni dello studio sono state più volte pubblicate.

AVV. MARZADURI - Che è quello che prima lei aveva richiamato.

TESTE GENOVESI - Io sono... sì, io sono uno dei coautori.

AVV. MARZADURI - Esatto.

TESTE GENOVESI - Chiaro che la modellistica usata, come ho detto nel corso della deposizione, non è... è stata utilizzata dalle università che hanno prodotto lo studio, e sono gli stessi modelli di propagazione dei vari fenomeni, che lei avrà sicuramente letto, il fire, il ball-fire, eccetera, eccetera, in caso di incidente in un impianto a rischio rilevante. Sempre per restare in zona, pensiamo a un incidente a Rosignano Solvay, no?

AVV. MARZADURI - Sì.

TESTE GENOVESI - Okay? Quei codici consentono di individuare delle aree di impatto. Sulla base di quelle aree di impatto si costruiscono quelle curve di mortalità, per cui io... cioè, con quella situazione io posso avere una mortalità ogni milione di eventi...

AVV. MARZADURI - Sì, sì, chiaro.

TESTE GENOVESI - ...dieci mortalità ogni cento miliardi di eventi, adesso vado...



AVV. MARZADURI - Sì, va bene. Senta, voglio interromperla, ma solo per andare nello specifico...

TESTE GENOVESI - Noi, la nostra normativa, la normativa italiana, non ammette... o meglio, non contempla limiti. L'unico caso che io conosca è il decreto del 28 ottobre 2005 sulle gallerie, in cui sono proprio specificate delle curve F-N analoghe.

AVV. MARZADURI - Ecco, però al di là dell'esistenza di una normativa specifica sul punto, lei mi può dire se è arrivato a valutazioni di accettabilità o meno del rischio a seguito della determinazione dei valori di rischio, individuati sulla base dei parametri che lei meglio di me conosce,  $10^{-x}$ ...

TESTE GENOVESI - Sì, sì.

AVV. MARZADURI - ...eventi annui, con riguardo agli scali ferroviari interessati?

TESTE GENOVESI - In particolare a Calambrone, se rammento bene, la situazione non era particolarmente critica. In effetti quello studio, tutto lo studio, come ho detto...

AVV. MARZADURI - Ecco, per aiutare anche forse il Collegio, non vuole essere una presunzione ovviamente la mia, però se non erro in questo studio lei arrivava a dire che a una distanza di 120 metri dallo scalo, Calambrone, si raggiungono valori di rischio pari a  $10^{-5}$  eventi anno.

TESTE GENOVESI - Sì.

AVV. MARZADURI - E poi...

TESTE GENOVESI - E poi man mano che si aumenta diminuisce.

AVV. MARZADURI - Esatto.

TESTE GENOVESI - Esatto. E, ripeto, con questi eventi...  
l'inviluppo di tutti quei punti costituisce la curva, che  
costituisce un limite, limite che nessun...  
nell'ordinamento italiano attualmente non esiste.

AVV. MARZADURI - Sì, sì, no, ma...

TESTE GENOVESI - Perfetto. Allora...

AVV. MARZADURI - Le chiedo...

TESTE GENOVESI - ...l'accettabilità l'abbiamo fatta rispetto a  
dei codici comunemente usati in altri paesi europei, dice  
lo studio, la Gran Bretagna, l'Olanda... questo.

AVV. MARZADURI - Perfetto.

TESTE GENOVESI - Quindi, diciamo, io posso giudicarle  
tollerabili da studioso, da ingegnere, e perché in altri  
Paesi le accettano. Chiaro? Guardate che questo... va  
beh, no, lasciamo...

AVV. MARZADURI - Ecco, sulla base di questo suo studio, o  
comunque delle considerazioni che lei può aver maturato  
anche successivamente, il criterio di accettabilità del  
rischio, prima ha fatto riferimento a un valore,  $10^{-5}$   
eventi anno, è un valore di rischio accettabile o non  
accettabile?

TESTE GENOVESI - Vede, lo abbiamo fatto per comparazione  
rispetto a situazioni esistenti in altri Paesi.

AVV. MARZADURI - No, le chiedevo se è accettabile o meno

questo valore di rischio.

TESTE GENOVESI - Lo posso valutare, posso valutarlo accettabile rispetto ad altre situazioni di altri Paesi.

AVV. MARZADURI - Sì. Appunto, le conclusioni a cui lei prevenne se le ricorda?

TESTE GENOVESI - Sono queste. Sono queste, mi pare.

AVV. MARZADURI - Di non accettabilità a  $10^{-5}$ .

TESTE GENOVESI - (Sovrapposizione di voci) sì.

AVV. MARZADURI - Ora richiamo...

TESTE GENOVESI - Non lo so adesso... anche perché poi, voglio dire...

AVV. MARZADURI - Faccio dei riferimenti, lei giustamente richiamava anche studi stranieri, per esempio... e indicazioni provenienti da altri ordinamenti.

TESTE GENOVESI - Lo facevo per paragone, perché non esiste...

AVV. MARZADURI - Esatto.

TESTE GENOVESI - ...lo ripeto, nell'ordinamento italiano...

AVV. MARZADURI - Perfetto.

TESTE GENOVESI - Quindi...

AVV. MARZADURI - E su questa base lei, se non erro, riporto dati che lei meglio di me conosce, individua un rischio locale accettabile se siamo in una situazione diversa, almeno... di minore rischiosità di quella  $10^{-5}$  di eventi anno.

TESTE GENOVESI - Questo non è che lo...

AVV. MARZADURI - No, no, no...

TESTE GENOVESI - L'abbiamo fatto come studio...

AVV. MARZADURI - Ecco, ma...

TESTE GENOVESI - ...tutto il complesso degli autori. Ripeto, non avendo riferimenti si reputa possa essere accettabile.

AVV. MARZADURI - E' chiaro. Ma l'eventualità di un impatto con centri di vulnerabilità frequentati dalla popolazione residente è un dato che viene o meno ad essere preso in considerazione al fine della lettura di questi valori di rischio? Sì o no?

TESTE GENOVESI - Allora, noi dobbiamo... io ho parlato che questi modelli sono modelli utilizzati... non prendete il caso della ferrovia... sono modelli utilizzati normalmente per gli stabilimenti a rischio rilevante. Con queste curve poi vengono costruite... vengono costruite quelle curve dalle...

AVV. MARZADURI - Sì...

TESTE GENOVESI - Capito?

AVV. MARZADURI - Mi scusi, io avevo fatto una domanda forse...

TESTE GENOVESI - Non riesco... non riesco a capire...

AVV. MARZADURI - ...grossolana, però le ho chiesto, in maniera molto chiara, se la presenza di popolazione... mi sono espresso in un termine più tecnico perché ho ripreso quello che proprio nel suo articolo compariva, e cioè l'impatto con centri di vulnerabilità frequentati da popolazione residente interviene, deve intervenire sulla

valutazione del valore di rischio accettabile.

TESTE GENOVESI - Interviene nella misura in cui io predispongo tutte le mitigazioni affinché si eviti l'evento.

AVV. MARZADURI - Esatto.

TESTE GENOVESI - E soprattutto (sovrapposizione di voci)...

AVV. MARZADURI - Il rischio di una... ecco, perché se non erro, con riferimento alla Stazione di Calambrone lei ebbe a individuare una distanza di circa 700 metri dallo scalo per quanto riguarda il rischio locale, e quindi ritenne un rischio accettabile quello riguardante Calambrone. Questa considerazione, a una distanza di circa 700 metri, con riguardo invece alla Stazione di Viareggio, dove l'impatto con centri di vulnerabilità frequentati dalla popolazione residente fa riferimento a distanze decisamente diverse, 15-16 volte inferiori, 40-50 metri, incide o meno sulla sua considerazione circa l'accettabilità per Livorno Calambrone del rischio riguardante il trasporto di merci pericolose?

TESTE GENOVESI - Allora...

AVV. MARZADURI - E se incide quali conclusioni...

TESTE GENOVESI - Lo studio... lo studio di impatto l'abbiamo fatto esclusivamente per gli scali.

AVV. MARZADURI - Sì, ma io infatti...

TESTE GENOVESI - Mentre...

AVV. MARZADURI - Prego.

TESTE GENOVESI - Non possiamo estendere il caso di Livorno

Calambrone a Viareggio, perché dovremmo fare uno studio puntuale su ogni punto dell'infrastruttura...

AVV. MARZADURI - Bravi. E' proprio quello che noi ci aspettiamo.

TESTE GENOVESI - Ma che non è nelle corde dello studio, evidentemente.

AVV. MARZADURI - Cioè, quello che lei mi dice è che se lei trova una stazione di smistamento come Livorno Calambrone, dove il rischio è  $10^{-8}$ ,  $10^{-9}$  eventi l'anno, e c'è una distanza di 700 metri dal rischio di vulnerabilità di popolazione, e lei sa che sul percorso ci sono diverse situazioni di stazioni dove c'è un impatto a 40-50 metri, lei considera l'accettabilità per 700 metri e non considera assolutamente la distanza 40-50 metri?

TESTE GENOVESI - No, non (sovrapposizione di voci)...

AVV. MARZADURI - Mi sta dicendo questo?

TESTE GENOVESI - No, no...

AVV. MARZADURI - E' fuori dalle corde del suo studio(?).

TESTE GENOVESI - Non le sto... non le sto dicendo questo.

PRESIDENTE - No, no, Avvocato...

AVV. STILE - Facciamolo rispondere, Presidente.

PRESIDENTE - Sì, infatti. Ma non c'è dubbio.

AVV. STILE - Facciamolo rispondere.

PRESIDENTE - Ha capito il senso della...

TESTE GENOVESI - Non le sto dicendo questo.

PRESIDENTE - ...domanda (sovrapposizione di voci)?

TESTE GENOVESI - Sono due... lei non può... io le ho risposto, e poi chiudo perché non intendo più rispondere su questo argomento perché mi sembra veramente, dal punto di vista proprio scientifico...

(più voci sovrapposte)

TESTE GENOVESI - Non posso esportare uno studio fatto per una situazione ad un'altra situazione. Punto. Questo è. Cioè...

PRESIDENTE - Quindi non sono comparabili. Va bene.

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - Ecco, la ragione qual è? Per quale motivo lei dice che non sono comparabili (sovrapposizione di voci)?

TESTE GENOVESI - Ma perché vengono prese a riferimento diverse modalità di accadimento dell'evento, cioè non so se... cioè, io ho una ferrovia che passa... ho già detto che praticamente con l'Italia, com'è costituita adesso, io l'attraverso... le mie linee attraversano aree antropizzate in maniera quasi costante. L'evitare quelle curve di impatto sta nell'evitare il rischio che il materiale svii. E' chiaro che se mi... è chiaro che se succede purtroppo l'area di impatto... ma (parole incomprensibili) dovrei avere delle aree di rispetto di 6-700 metri, cosa che non è assolutamente proponibile, anche perché teniamo presente che la ferrovia è anche un forte attrattore di urbanizzazione, quindi laddove passa

il treno ci costruiscono intorno.

PRESIDENTE - Va bene.

AVV. MARZADURI - Un'ultima domanda. Volevo sapere dall'ingegner Genovesi se, sempre nell'ambito di questa valutazione dei rischi, ha preso in considerazione come scenario significativo quello risultante dal flash-fire associato a un rilascio grave e se ha individuato... purtroppo si tratta di un evento che ha interessato l'incidente ferroviario di Viareggio...

TESTE GENOVESI - Guardi...

AVV. MARZADURI - ...il raggio di danno che può essere coinvolto dal rilascio grave.

TESTE GENOVESI - Guardi, obiettivamente queste considerazioni sono state fatte dai colleghi chimici e (sovrapposizione di voci)...

AVV. MARZADURI - No, ma questo è scritto nel suo articolo, compare...

TESTE GENOVESI - Siamo in quattro o cinque coautori...

PRESIDENTE - Avvocato, però parla sempre dell'articolo, cioè trae spunto dall'articolo.

AVV. MARZADURI - Sì, sì, è chiaro, sono parole quasi letterali tratte dall'articolo (sovrapposizione di voci)...

TESTE GENOVESI - No, ma non lo metto in dubbio. Ma voglio dire, l'articolo ha diversi coautori e su questa partita francamente mi sento un po' debole a rispondere, quindi non... me la sento di rispondere francamente, non sono in



grado di rispondere.

AVV. MARZADURI - Nessun'altra domanda.

PRESIDENTE - Avvocato Carloni, lei?

**Parte Civile - Avvocato Carloni**

AVV. CARLONI - Signor Presidente, buongiorno. Solo una domanda, ingegnere.

TESTE GENOVESI - Buongiorno.

AVV. CARLONI - Veramente una domanda e direi molto semplice. Riparlando di questo articolo e del piano operativo merci, faccio una brevissima premessa così arrivo al punto, lei prima, se ho ben capito, dice "va beh, comunque ciò che, andando alla sostanza, si deve evitare è lo svio". L'ha ripetuto...

TESTE GENOVESI - Ad evitare.

AVV. CARLONI - Giusto? Perché l'ha ripetuto un paio di volte. E a questo fine... a questo fine lei parlava di raccomandazioni per incrementare la manutenzione sia con riferimento...

TESTE GENOVESI - Al materiale...

AVV. CARLONI - ...del materiale rotabile che...

TESTE GENOVESI - All'infrastruttura.

AVV. CARLONI - ...dell'infrastruttura. Ho capito bene?

TESTE GENOVESI - Sì.

AVV. CARLONI - Ecco. Le domando questo, molto banalmente: e se poi lo svio si verificava? Cosa avevate valutato, se

l'avevate valutato?

TESTE GENOVESI - In che senso, scusi?

AVV. CARLONI - Nel senso che... nel senso che lei diceva "ciò che noi abbiamo ritenuto necessario valutare, quindi rispetto al quale abbiamo previsto delle misure di mitigazione" - lo ripeto - "è lo svio che si deve evitare", l'ha detto due volte, anche a mo' di battuta, in modo molto assertivo, "conseguentemente", e questo lo ha detto in modo generale, in modo generale, "sulla base di questo studio abbiamo varato un piano di manutenzione". Ho capito bene?

TESTE GENOVESI - Certo (sovrapposizione di voci)...

AVV. CARLONI - Sia... ai fini di prevenire questo rischio.

TESTE GENOVESI - Chiaro.8

AVV. CARLONI - Giusto?

TESTE GENOVESI - (sovrapposizione di voci)

AVV. CARLONI - Bene. Avete valutato, considerato l'ipotesi che invece lo svio si verificasse lo stesso? E' difficile la domanda? Non mi pare.

TESTE GENOVESI - Non...

AVV. CARLONI - Mi dice sì o no, mi dice sì o no. Cioè...

(più voci fuori microfono)

TESTE GENOVESI - No, non è che è imbarazzante la risposta.

AVV. CARLONI - Però non posso...

TESTE GENOVESI - Cioè, io faccio di tutto...

PRESIDENTE - Pubblico Ministero, Pubblico Ministero, però...

TESTE GENOVESI - Ho già detto che R.F.I...

PRESIDENTE - La vedo(?) proprio fuori luogo.

TESTE GENOVESI - ...fa di tutto per evitare gli svii...

AVV. CARLONI - Ma mi dica sì o no.

TESTE GENOVESI - Sì, che viene valutato, certo che viene valutato, non è che gli svii sono scomparsi dalla... dalla...

AVV. CARLONI - E in che modo?

AVV. SCALISE - (Voce fuori microfono) di sicurezza della stazione (voce fuori microfono).

TESTE GENOVESI - Come in che modo?

PRESIDENTE - Avvocato Scalise...

TESTE GENOVESI - Che significa?

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - Sentiamo l'ingegnere, se ci risponde, se...

TESTE GENOVESI - Non riesco a capire in che modo posso valutare il rischio svio nel processo della manutenzione, cioè non...

AVV. CARLONI - No, no, no, no, io ho chiesto un'altra cosa.

PRESIDENTE - Ecco, allora non ha capito.

AVV. CARLONI - Gli ho chiesto: voi avete valutato il rischio svio, prima ripetevo, non voglio far confusione assolutamente al teste, e al fine di mitigare il rischio svio nell'ambito del pericolo della circolazione ovviamente di merci pericolose, con un piano di manutenzione.

TESTE GENOVESI - Perfetto.

AVV. CARLONI - Ho capito bene?

TESTE GENOVESI - Certo.

AVV. CARLONI - Bene. Avete valutato, considerato la possibilità invece che nonostante ciò, nonostante questo piano di manutenzione, lo svio si verificasse?

TESTE GENOVESI - (sovrapposizione di voci)

AVV. CARLONI - E quali misure avete adottato? Lo domando, sì o no.

TESTE GENOVESI - Allora, io continuo a dire...

AVV. STORTONI - Presidente, Presidente, a me sfugge però...

TESTE GENOVESI - Se io... allora, se io dovessi adottare misure che mi vanno ad involuppare tutti i possibili casi, prima, dopo, durante lo svio, dovrei probabilmente far circolare un treno per volta su linea a semplice binario, uno l'anno. Questo è la mitigazione. Cioè, è chiaro che viene valutato, ma viene valutato come... cioè, è una... è proprio il fondamento della tecnica ferroviaria, cioè il treno non deve sviare. Cioè, poi...

AVV. CARLONI - E se svia? Questo le chiedo io. Se svia che succede?

TESTE GENOVESI - Ma non...

(più voci fuori microfono e sovrapposte)

PRESIDENTE - Che cosa avrebbero fatto se... la risposta è quella.

AVV. CARLONI - Bene. Grazie, signor Presidente. Grazie, ne

prendiamo atto, ingegnere.

PRESIDENTE - Abbiamo finito con...? Avvocato Antonini.

**Parte Civile - Avvocato Antonini**

AVV. ANTONINI - Sì. Due brevi... Avvocato Antonini, difensore di alcune Parti Civili. Buongiorno, ingegnere.

TESTE GENOVESI - Buongiorno.

AVV. ANTONINI - Due brevi domande, un po' più tecniche rispetto a quelle precedenti. Lei ha fatto, nella prima parte durante l'esame, un lungo excursus su tutti gli strumenti che sono stati adottati dagli anni Novanta in poi in materia di sicurezza.

TESTE GENOVESI - Sì.

AVV. ANTONINI - E tra questi vari strumenti ha citato anche lo strumento dell'RTB?

TESTE GENOVESI - Sì.

AVV. ANTONINI - Cioè il rilevamento temperature boccole.

TESTE GENOVESI - Sì.

AVV. ANTONINI - Poi se non sbaglio lei ha fatto anche un accenno, però quello me lo può confermare o meno, ed eventualmente se non ha fatto questo accenno io le chiedo lumi, se esistono anche degli strumenti di rilevamento all'interno del... messi durante le infrastrutture, che non hanno la funzionalità di rilevare la temperatura, ma bensì la stabilità dell'asse.

TESTE GENOVESI - No, non mi risulta.

AVV. ANTONINI - Non le risulta, ecco, che esistono strumenti...

TESTE GENOVESI - No.

AVV. ANTONINI - ...di tal genere. E non ha fatto neanche riferimento durante...

TESTE GENOVESI - Semmai le pese, ma non è la stabilità dell'asse, è lo squilibrio del carico. Non è la stabilità dell'asse, non è se l'asse si rompe, cioè se il carro è equilibrato o squilibrato.

AVV. ANTONINI - Sì, sicuramente ho fatto io un'imprecisione dal punto di vista tecnico.

TESTE GENOVESI - Sì, questo sì, questo sì lo abbiamo... ce l'abbiamo allo studio e lo stiamo implementando, l'abbiamo studiato (sovrapposizione di voci)...

AVV. ANTONINI - Ecco, questi... questi strumenti sono applicati nella rete ferroviaria...

TESTE GENOVESI - (sovrapposizione di voci)

AVV. ANTONINI - ...o sono solo a livello di studio?

TESTE GENOVESI - No, no, l'abbiamo... lo stiamo applicando nelle stazioni di origine dei treni, perché così li andiamo ad intercettare atto partenza, perché lungo linea stiamo perfezionando il modello di valutazione dello squilibrio, perché mentre con un carro abbastanza... a velocità abbastanza ridotta, quindi quasi fermo, la misura è molto precisa, in velocità la misura è molto influenzata da componenti dinamiche che possono far

scattare allarmi che poi non sono allarmi e quindi poi dover ripesare il carro, dover fermare il treno... quindi stiamo valutando come poterle estendere anche lungo linea. Attualmente le abbiamo posizionate a Verona Porta Nuova(?), che è un grossissimo scalo di origine di treni, a Novara Boschetto, poi le stiamo mettendo anche ai confini, a Domodossola anche... e poi man mano implementeremo il progetto sui grandi scali e porti, fondamentalmente. Sulle dinamiche ci stiamo ancora ragionando, proprio per i motivi per cui le dicevo.

AVV. ANTONINI - Comunque attualmente è in via di sperimentazione, mi può confermare che all'epoca del disastro che ci riguarda non ci fossero lungo la linea.

TESTE GENOVESI - No, le pese non c'erano.

AVV. ANTONINI - Grazie. Passo ad altra domanda e mi scuso per l'imprecisione tecnica. Allora, l'altra domanda. Lei ha fatto riferimento nella sua escussione a una circolare, che è quella del 20 gennaio 1990, che ho qui. Però ho visto che la conosceva anche abbastanza bene, che è quella dei carri scudo, che durante la formazione del convoglio dovrebbero essere posizionati... avrebbero dovuto essere posizionati lungo... nella formazione del convoglio. Ed è una circolare, una direttiva di F.S. del 20 gennaio 1990 e, se mi conferma, ha detto che lei la conosce e chiedo conferma se è ancora, come ci ha detto, in vigore.

TESTE GENOVESI - Se me la fa vedere, perché non ce l'ho presente quella. Cioè, ho parlato di carri scudo nel distanziamento profilati...

AVV. STORTONI - Non è un addebito contestato, peraltro.

TESTE GENOVESI - Sì, sì, è ancora valida, è quella di cui dicevo prima, che è presente anche sull'ultima disposizione che ha rinnovato... che ha recepito il RID 2015.

AVV. ANTONINI - Sì. Termino la mia domanda chiedendole questo: siccome nello studio, che ormai è stato più volte citato, quello di Bologna della dottoressa Spadoni a cui lei ha partecipato, si fa riferimento a delle criticità su dei luoghi sensibili che sono stati identificati e su cinque materie, sostanze pericolose...

TESTE GENOVESI - Sì.

AVV. ANTONINI - ...tra cui il GPL.

TESTE GENOVESI - Sì.

AVV. ANTONINI - Ecco, la mia domanda, anche seguito della conoscenza di questa circolare che è tuttora in vigore, le chiedo: in quello studio è stata presa anche in circolazione questa circolare? E' stata citata? E' stata verificata in comparazione anche con lo studio? E' stata tenuta in considerazione?

TESTE GENOVESI - Ne parliamo, però decidemmo di tenerla in piedi, sostanzialmente. Ma non... ai fini dello studio quella, diciamo così, non ha...



AVV. ANTONINI - No, io le faccio questa domanda...

TESTE GENOVESI - Sì.

AVV. ANTONINI - ...perché nella circolare che prima, e che mi conferma sia ancora tuttora in piedi, l'elemento centrale a cui fa riferimento la circolare è la sostanza del GPL.

TESTE GENOVESI - Sì.

AVV. ANTONINI - Quindi analizzando quelle cinque sostanze, tra cui il GPL, ecco, chiedevo se era stata citata, se era stata tenuta in considerazione durante quello studio.

TESTE GENOVESI - Sì, ne avevamo... se ne era parlato, ma non... sì, le posso dire anche probabilmente nemmeno tenuta in considerazione, perché anche in questo caso non avevamo avuto, come dicevo poc'anzi, elementi che ci potessero far pensare sostanzialmente al perforamento da parte di grossi profilati della cisterna da parte... durante un urto, durante un incidente grave. Però, ripeto, addirittura eravamo stati tentati di abrogarla, ma poi l'abbiamo tenuta in piedi come codice di buona pratica, usando un termine che si usa adesso nel campo... con l'Agenzia, cioè è un codice che esiste, non lo abrogiamo...

PRESIDENTE - Va bene, è chiara la risposta.

TESTE GENOVESI - Capito?

AVV. ANTONINI - Grazie, nessun'altra domanda.

PRESIDENTE - Vogliamo sospendere? Avvocato De Prete, vuole fare qualche altra domanda?

**Parte Civile - Avvocato De Prete**

AVV. DE PRETE - Io avevo una domanda da porre al teste.

PRESIDENTE - Prego, prego.

AVV. DE PRETE - Grazie, Presidente. Senta, riallacciandomi ad una domanda che aveva fatto il professor Marzaduri e anche sulla base di alcune risposte che lei aveva fornito nel corso del suo esame, in cui faceva riferimento ai famosi cinque parametri in base ai quali veniva determinata... viene determinata la velocità del treno merci che porta...

TESTE GENOVESI - Dei treni.

AVV. DE PRETE - Dei treni. Ecco, volevo farle questa domanda: sulla base di questi cinque parametri volevo capire se era stata presa in considerazione la circostanza relativa al materiale che componeva la cisterna che portava GPL. Cioè, questa circostanza viene presa in considerazione nella determinazione della velocità del treno oppure no?

TESTE GENOVESI - No.

AVV. DE PRETE - Non viene presa in considerazione.

TESTE GENOVESI - Ripeto, il trasporto conforme al RID... addirittura quello poi era anche un carro RID, quindi che veniva dall'estero, non...

PRESIDENTE - Non prevede questo (sovrapposizione di voci)...

TESTE GENOVESI - Non prevede questa verifica, certo.

PRESIDENTE - Va bene, Avvocato? Altro?

AVV. DE PRETE - Una sola...

PRESIDENTE - Prego.

AVV. DE PRETE - Un'ulteriore specificazione. Volevo sapere, se non veniva presa in considerazione però le devo chiedere se ad esempio è stata presa in considerazione la circostanza che la cisterna non avesse un doppio fondo. Questo è un aspetto che viene preso in considerazione oppure no?

TESTE GENOVESI - No. Ripeto, se è conforme al RID, il trasporto è conforme al RID, per me la cisterna è adatta a trasportare quella sostanza.

AVV. DE PRETE - Ecco. Grazie, non ho altre domande.

TESTE GENOVESI - E quindi può circolare alle condizioni (sovrapposizione di voci).

AVV. DE PRETE - Grazie, non ho altre domande.

PRESIDENTE - Facciamo una sospensione. Vedo che avete domande.

AVV. MAZZOLA - No, no, no. No, no, Presidente, volevo solo scusarmi del fatto che io purtroppo oggi devo andare e quindi mi sostituirà l'Avvocato Raffaelli.

PRESIDENTE - Allora approfitto, Avvocato Mazzola, volevo approfittare per voi che avete depositato la memoria con le rinunce, vedo che la firma è solo... c'è solo la firma dell'Avvocato Francini, dell'Avvocato Laderchi... no, la sua c'è. Quindi chiedevo a tutti i colleghi che non hanno firmato (sovrapposizione di voci)...

AVV. RAFFAELLI - Dovrebbe esserci anche la mia.

PRESIDENTE - ...Avvocato Paliero, Avvocato Raffaelli...

AVV. RAFFAELLI - C'è.

PRESIDENTE - Non c'è.

AVV. RAFFAELLI - C'è.

PRESIDENTE - Non c'è.

AVV. RAFFAELLI - Sì, che c'è.

PRESIDENTE - Fate propria comunque la rinuncia, fate vostra la  
rinuncia.

AVV. RAFFAELLI - Guardi, la consideri firmata da tutti.

PRESIDENTE - D'accordo.

AVV. RAFFAELLI - Credo...

PRESIDENTE - D'accordo. Perfetto. Su questa rinuncia  
rapidamente il Pubblico Ministero e le altre Parti?  
Prestano il consenso?

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - Sì? Il Pubblico Ministero sì e le Parti Civili  
sì. Allora ci rivediamo...

AVV. SCALISE - Presidente, non potremmo finirlo questo teste?  
Non credo sia lungo il riesame.

(più voci fuori microfono)

AVV. SCALISE - Ah, tu? Ah, okay, va bene.

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - Dobbiamo fare una fare una pausa, obiettivamente  
abbiamo bisogno.

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - Sì, alle tre in punto si comincia, alle tre meno

cinque qua.

*(Viene sospeso il procedimento alle ore 14:10).*

*(Viene ripreso il procedimento alle ore 15:27).*

PRESIDENTE - Riprendiamo. Allora, siamo in controesame.

AVV. D'APOTE - Sì, grazie.

PRESIDENTE - Avvocato D'Apote.

**Difesa - Avvocato D'Apote**

AVV. D'APOTE - Avvocato D'Apote, sì, grazie Presidente.

Buongiorno, ingegnere.

TESTE GENOVESI - Buongiorno.

AVV. D'APOTE - Senta, vorrei tornare su una parte del suo...  
del suo esame che riguarda quel periodo, fine anni  
Novanta lei lo ha collocato, giusto?

TESTE GENOVESI - Sì.

AVV. D'APOTE - In cui lei ha parlato, adesso non ricordo le  
parole, ma comunque il concetto era di un certo fermento  
tecnologico. E' corretta la mia trasposizione?

TESTE GENOVESI - Sì, assolutamente. Assolutamente sì.

AVV. D'APOTE - Cioè è un periodo in cui si introducono una  
serie di elementi tecnologici per aumentare la sicurezza  
della circolazione.

TESTE GENOVESI - E le prestazioni dell'infrastruttura.

AVV. D'APOTE - Sì. Sicurezza della circolazione che, lei ha

spiegato più volte, mi corregga anche qui se sbaglio, è data dalla impostazione storica di Ferrovie, cioè "noi dobbiamo evitare uno svio". E' così?

TESTE GENOVESI - Sì.

AVV. D'APOTE - Bene. Questo periodo... lei ha parlato della fine degli anni Novanta. E' corretto dire che l'inizio di questo periodo, virtuoso se mi consente, coincide con l'esistenza, con il periodo della Divisione infrastruttura?

TESTE GENOVESI - Sì.

AVV. D'APOTE - La Divisione infrastruttura, chi era il direttore della Divisione infrastruttura?

TESTE GENOVESI - Era l'ingegner Moretti all'epoca.

AVV. D'APOTE - Era l'ingegner Moretti. Poi la Divisione Infrastruttura passa, si trasforma...

TESTE GENOVESI - Con la socializzazione in Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

AVV. D'APOTE - Sì. Rete Ferroviaria Italiana, che eredita Ferrovie dello Stato e scorpora la parte...

TESTE GENOVESI - Di trasporto.

AVV. D'APOTE - ...rotabile.

TESTE GENOVESI - Certo.

AVV. D'APOTE - Materiale rotabile. E' così? Bene. Oltre al fermento tecnologico di cui lei ha parlato e che magari se è necessario riassumiamo, perché non vorrei che fosse scappato qualcosa, possiamo parlare anche di un fermento

ideale, cioè che si traduce in atti normativi diversi da quello che è semplicemente l'aggancio alla tecnologia, in materia di sicurezza sto dicendo?

TESTE GENOVESI - Certo.

P.M. AMODEO - Presidente, c'è opposizione.

AVV. D'APOTE - Non ne dubitavo.

P.M. AMODEO - C'è opposizione.

PRESIDENTE - Sul fermento...

P.M. AMODEO - La domanda è sul fermento ideale, che... cioè, già... già con fermento stiamo (sovrapposizione di voci)...

PRESIDENTE - Va bene, va bene.

P.M. AMODEO - ...al di là del...

AVV. D'APOTE - Allora...

PRESIDENTE - Avvocato, riformuliamo la domanda.

AVV. D'APOTE - Si è deciso... si è deciso, in quel periodo, anche di implementare non solo la sicurezza con innovazioni tecnologiche, le abbiamo elencate, e allora visto che mi ha dato lo spunto il Pubblico Ministero le elenco anch'io, ATC, che poi diventa SCMT, che poi diventa SSC, l'RTB, i sistemi di controllo della...

TESTE GENOVESI - Di comando e controllo della circolazione.

AVV. D'APOTE - ...comando e controllo della circolazione, ma anche il sistema di controllo della salute dell'infrastruttura, Archimede e così via.

TESTE GENOVESI - Sì, tutti... tutti i treni diagnostici.

P.M. AMODEO - Presidente, chiedo scusa, ma se è esame c'è opposizione, perché la domanda è più che suggestiva.

AVV. D'APOTE - E infatti è controesame.

PRESIDENTE - E' controesame.

P.M. AMODEO - E' un'affermazione, se è esame.

AVV. D'APOTE - E infatti è controesame.

P.M. AMODEO - Non ho capito processualmente...

PRESIDENTE - E' controesame (sovrapposizione di voci)...

P.M. AMODEO - Come?

AVV. D'APOTE - E infatti è controesame.

TESTE GENOVESI - E' controesame.

P.M. AMODEO - E' controesame?

AVV. D'APOTE - Sì.

P.M. AMODEO - Va bene. Grazie.

AVV. D'APOTE - Non ne abuserò, però è controesame. E così via.

TESTE GENOVESI - Certo.

AVV. D'APOTE - E così via. RTB ne ha parlato?

TESTE GENOVESI - RTB, RTF, poi tutta la parte di diagnostica, dei treni diagnostici.

AVV. D'APOTE - Ecco, sulla parte diagnostica mi vuole dire qualcosa di più? Poi torno alla parte ideale (sovrapposizione di voci) normativa.

TESTE GENOVESI - Come... come ho detto nella parte di prese... o meglio, di escussione del mio esame, tutta la sicurezza era basata comunque sul controllo umano, sulla ridondanza umana, eccetera. Quindi anche sulla parte di verifica



all'infrastruttura si passa sostanzialmente da un controllo ridonato umano a un controllo diagnostico, di mezzi capaci di leggere sicuramente meglio dell'uomo.

AVV. D'APOTE - Mi dica qualcosa, mi faccia qualche nome, non c'è bisogno di...

TESTE GENOVESI - Beh, il treno diagnostico, c'è Archimede, c'è Diamante, c'è l'Y1, ci sono (sovrapposizione di voci)...

AVV. D'APOTE - Ecco, Archimede abbiamo sentito...

TESTE GENOVESI - ...tre treni diagnostici.

AVV. D'APOTE - Scusi, Archimede ne abbiamo sentito parlare moltissime volte, quindi non ci torniamo. Diamante me lo ricorda?

TESTE GENOVESI - Diamante è un ETR.500, anch'esso attrezzato per misure e rilievi lungo la linea. E L'Y1 anche, dei sistemi di protezione della marcia del treno. Mentre Archimede è più sull'armamento (sovrapposizione di voci).

AVV. D'APOTE - Sull'armamento, quindi sulla geometria?

TESTE GENOVESI - Sulla geometria dei binari.

AVV. D'APOTE - E' giusto dire sulla geometria dell'armamento?

TESTE GENOVESI - La geometria del binario, quindi l'armamento.

AVV. D'APOTE - Perfetto. Parliamo invece di quello che è un desiderio, credo, di primati rispetto ad altre... ad altri ambiti. Allora, certificazione.

TESTE GENOVESI - La certificazione...

AVV. D'APOTE - E' vero o non è vero che...

P.M. GIANNINO - C'è opposizione, Presidente, è un argomento

non toccato. Dovrebbe essere un controesame. Questo è un argomento del tutto nuovo.

PRESIDENTE - Non abbiamo...

AVV. D'APOTE - Allora...

PRESIDENTE - Facciamo solo concludere la domanda. Certificazione...?

AVV. D'APOTE - Certificazione a livello europeo, certificazione interna, se c'è un primato europeo sulla richiesta di certificazione. E poi se vuole faccio un intervento di carattere generale sul concetto di controesame, che non può essere limitato...

PRESIDENTE - No, va beh...

AVV. D'APOTE - ...come dice il Pubblico Ministero, dall'esame, perché se così fosse, se così fosse basterebbe in esame fare una domandina che è limitata rispetto al perimetro del tema dell'esame, dopodiché si rinunciarebbe a un teste.

PRESIDENTE - (Sovrapposizione di voci) no, ma non c'è dubbio, però tra le domande formulate in esame e quelle... e gli argomenti inseriti nel capitolo di prova...

AVV. D'APOTE - No, no, ma negli argomenti ci sono.

PRESIDENTE - ...(sovrapposizione di voci) esattamente quello, niente...

AVV. D'APOTE - No, no, e infatti c'è dentro... i programmi per il miglioramento della sicurezza, mi sembra che...

PRESIDENTE - E quindi le certificazioni le inseriamo...

AVV. D'APOTE - Di sicurezza.

PRESIDENTE - ...nell'ambito.

AVV. D'APOTE - Di sicurezza.

PRESIDENTE - Di sicurezza.

AVV. D'APOTE - Di sicurezza.

P.M. GIANNINO - Presidente, io su questo tema, su questo tema della sicurezza sono stato bloccato su tutte le domande, che erano pure nel capitolato, quindi chiederei lo stesso...

AVV. SCALISE - Ma solo perché...

PRESIDENTE - E' stato bloccato sulla valutazione...

AVV. SCALISE - Solo perché erano nocive, erano nocive le domande, per questo è stato bloccato, non...

PRESIDENTE - E poi (sovrapposizione di voci)...

AVV. D'APOTE - Presidente, molto più semplicemente, io sto facendo domande di tipo storico. Mi accontento. Non chiedo valutazioni o cose del genere. Domande di tipo storico, cioè se è vero o non è vero che siano stati i primi in Europa, oppure se vogliamo che Moretti ha voluto, lo chiediamo al testimone, essere primi in Europa sulla certificazione della sicurezza. Mi basta un sì o un no, poi se il testimone vuole essere più facondo, ben venga.

PRESIDENTE - Prego.

TESTE GENOVESI - Sì, sì, beh, in quegli anni...

PRESIDENTE - Ci spieghi però questo sì che cosa vuol dire.

AVV. D'APOTE - Certo.

TESTE GENOVESI - Allora, in quegli anni, quindi anche 162/2007, che rende obbligatorio il possesso di un sistema di gestione della sicurezza, qui stiamo parlando dei primi anni Duemila, 2001, 2002, quegli anni lì, proprio perché...

AVV. D'APOTE - Scusi, stiamo parlando dei primi anni Duemila, 2001? Stiamo parlando di R.F.I.?

TESTE GENOVESI - Di R.F.I., è chiaro.

AVV. D'APOTE - Chi era l'amministratore delegato di R.F.I.?

TESTE GENOVESI - Moretti.

AVV. D'APOTE - Bene.

TESTE GENOVESI - Perfetto.

AVV. D'APOTE - Vada avanti.

TESTE GENOVESI - L'idea che venne fu quella... proprio all'ingegner Moretti, che fu uno dei promotori massimi di questa... di questa attività, di certificare sostanzialmente le nostre attività di sicurezza, proprio in assenza di una normativa europea di riferimento, perché è solo col 162 che poi ha originato... che poi è un recepimento di una direttiva europea... che in assenza appunto di riferimenti europei assunse come sistema di gestione della sicurezza la ISO... la norma ISO 9001, e certificammo i nostri processi di sicurezza della circolazione e della manutenzione.

AVV. D'APOTE - Sì. Quindi prima che divenisse obbligatorio,

cioè prima degli altri.

TESTE GENOVESI - Certo. Anche perché i sistemi di tipo ISO 9001 sono volontari.

AVV. D'APOTE - Certo. Benissimo. In questa logica - questo però forse l'ha già detto, mi sembra - questa era una logica finalizzata anche a migliorare, a favorire l'accesso di altri... di altri operatori sulla rete?

TESTE GENOVESI - Certo, anche perché all'epoca, dovendo rilasciare noi, come abbiamo detto precedentemente, il certificato di sicurezza alle imprese, e le imprese ci dovevano presentare un sistema di gestione della sicurezza, anche noi seguimmo la strada per essere trasparenti anche rispetto alle imprese, verso le imprese soprattutto. Quindi anche noi ci eravamo dotati di un sistema analogo al loro, anche se poi nessuno... nessuna entità istituzionale ce lo poteva certificare, ma un ente certificatore che all'inizio fu il TUF.

AVV. D'APOTE - Certo. Bene. Altro... vado per singoli temi, cercando di essere sintetico, però... Dunque, abbiamo parlato... lei ha parlato... ha già parlato dell'impatto positivo che ha avuto storicamente e nello sviluppo anche della curva di incidentalità e il contrappo... cioè, non il contrapposto... la parallela crescita degli investimenti.

TESTE GENOVESI - Sì.

AVV. D'APOTE - In questo processo qualcuno ha contestato che

ad un certo punto gli investimenti scendono, più o meno in un periodo topico, cioè in un periodo che è di poco precedente. Ci vuole spiegare perché? Anche se è abbastanza logico, però...

TESTE GENOVESI - Beh, è chiaro che alla fine...

P.M. GIANNINO - Presidente, c'è opposizione. Anche questo è un argomento nuovo. Mi dispiace rompere questo idillio meraviglioso che si è creato, però...

AVV. D'APOTE - No, non è tanto un argomento nuovo perché abbiamo appena verificato un diagramma...

PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci)

AVV. D'APOTE - Scusi, rispondo prima.

PRESIDENTE - No, no, l'idillio... l'idillio (sovrapposizione di voci)...

P.M. GIANNINO - Mi dispiace turbare questo idillio, ma mi sembra che siamo in un argomento del tutto nuovo.

PRESIDENTE - Ma no, ma l'idillio, qual è l'idillio, Pubblico Ministero?

P.M. GIANNINO - Eh?

PRESIDENTE - L'idillio...

P.M. GIANNINO - Tra l'Avvocato D'Apote e il testimone.

PRESIDENTE - Ah. Va beh, ma mi pare...

AVV. D'APOTE - Ma io sono abituato a cercare di creare un rapporto con il testimone, che sia un testimone più o meno...

PRESIDENTE - Va beh, è una...

AVV. D'APOTE - ...coerente, o che sia un avversario, però un rapporto cerco di crearlo.

PRESIDENTE - E' una battuta che non abbiamo colto e apprezzato. Però, detto questo, sugli investimenti abbiamo...

AVV. D'APOTE - No, allora, detto questo...

(Più voci sovrapposte)

AVV. D'APOTE - Presidente, un brevissimo (sovrapposizione di voci)...

PRESIDENTE - Sugli investimenti abbiamo... sì, c'è stato l'esame sugli investimenti. Prego.

AVV. D'APOTE - C'è stato. C'è stata la produzione di un diagramma. Volevo una spiegazione e quindi anche però volevo, se possibile, è il mio mestiere, rintuzzare una critica che è stata ripetuta più volte in questo processo, cioè dice "perché ad un certo punto gli investimenti calano"? Chiediamo al testimone perché.

TESTE GENOVESI - Ma, perché... gli investimenti su quelle particolarità tecnologiche calano perché il lavoro è a termine, quindi ci stanno ancora poche cose da fare e quindi gli investimenti necessariamente calano.

AVV. D'APOTE - Cioè... cioè, siamo d'accordo che si è trattato di un impegno economico...

TESTE GENOVESI - Di un impegno...

AVV. D'APOTE - ...straordinario.

TESTE GENOVESI - ...che ha avuto uno svolgimento nel tempo

(sovrapposizione di voci).

AVV. D'APOTE - Miliardi e miliardi di euro. E' giusto?

TESTE GENOVESI - Sì.

AVV. D'APOTE - A un certo punto la parte più costosa di questa implementazione tecnologica volta alla sicurezza si è esaurita, cioè nel senso che ancora una volta, mi dica sì o no (sovrapposizione di voci)...

AVV. DALLE LUCHE - Presidente, qual è la domanda? Qual è la domanda?

AVV. D'APOTE - Arrivo alla domanda. Ancora una volta, mi dica sì o no, oppure... primi in Europa completiamo la tutela automatica della rete. E' così?

TESTE GENOVESI - Sì.

AVV. D'APOTE - Cioè, in Italia...

TESTE GENOVESI - Con due sistemi, con l'SCMT e con l'SSC.

AVV. D'APOTE - Sì, va beh, non parliamo dei due sistemi, ne abbiamo parlato troppe volte.

TESTE GENOVESI - E RTMS sull'Alta Velocità.

AVV. D'APOTE - Diciamo che la circolazione del treno nella rete italiana è tutta tutelata da un sistema tecnologico, che mi ferma se non mi devo(?) fermare, mi rallenta se vado troppo... troppo forte.

AVV. DALLE LUCHE - Presidente, c'è opposizione a questo modo di fare le domande.

AVV. D'APOTE - E' così o no?

AVV. DALLE LUCHE - Perché queste sono premesse lunghissime che



poi...

P.M. AMODEO - Presidente, ma è un monologo.

AVV. DALLE LUCHE - Sì...

P.M. AMODEO - Capisco il controesame. E' un monologo però.

PRESIDENTE - No, non solo è un controesame però ha  
(sovrapposizione di voci)...

P.M. AMODEO - E' una discussione anticipata, non lo so, io...

AVV. DALLE LUCHE - Cioè, il controesame...

PRESIDENTE - Siamo d'accordo, no, vi sto dando ragione. E' un  
controesame e peraltro ha degli interessi affini a quelli  
che hanno richiesto l'esame, quindi, Avvocato...

AVV. D'APOTE - Ma Presidente, io posso anche...

PRESIDENTE - ...la prego...

AVV. D'APOTE - Posso limitare la domanda.

PRESIDENTE - ...di formulare diversamente le domande.

AVV. D'APOTE - Sì, no, posso formulare diversamente le  
domande. In realtà era per semplificare sia la risposta  
sia il tempo di risposta, perché...

AVV. DALLE LUCHE - Non abbiamo bisogno di semplificazioni, se  
mi posso permettere la battuta.

AVV. D'APOTE - Aspetti, aspetti...

PRESIDENTE - Avvocato Dalle Luche, però lei...

AVV. D'APOTE - Mi lasci finire, mi lasci finire.

PRESIDENTE - Lei ha fatto l'obiezione e poi dovrebbe  
(sovrapposizione di voci).

AVV. D'APOTE - Mi lasci finire, poi dopo il Presidente decide

come devo comportarmi. Se io la domanda la formulo in termini diversi, il testimone mi parte sull'SCMT e l'SSC e nel prossimo quarto d'ora me li descrive. Se invece io tiro e voglio una sintesi su un punto solo, salvo che il Tribunale interviene quando vuole e come vuole per allargare il tema, secondo me lo faccio nell'interesse della concentrazione e non dell'allargamento. Però io posso essere anche...

AVV. SCALISE - Armando, la sintesi non è apprezzata.

AVV. D'APOTE - ...posso essere anche molto più generico.

AVV. SCALISE - Non è apprezzata la sintesi.

PRESIDENTE - Potremmo... no, invece la sintesi, che è un dono, lo ricordo sempre (sovrapposizione di voci)...

AVV. D'APOTE - Quindi a me interessava sapere, e me l'ha già detto, primo: perché...

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - Silenzio.

AVV. D'APOTE - Mi interessava sapere, e questo mi sembra che il testimone ha già risposto, se il testimone non ha risposto in maniera esauriente interviene lei, Presidente del Tribunale, primo: che gli investimenti ad un certo punto calano perché finisce l'impegno straordinario per un qualcosa di...

TESTE GENOVESI - Sì.

AVV. D'APOTE - Primo. Secondo: se questo impegno straordinario ha portato l'Italia, prima in Europa, ad avere una

copertura totale della sicurezza di esercizio sulla rete.

La risposta... io chiedevo (sovrapposizione di voci)...

PRESIDENTE - Chiediamolo, chiediamolo Avvocato, chiediamolo al teste.

TESTE GENOVESI - Sì.

AVV. D'APOTE - Eh, lo aveva già detto, poi... Terzo: se in questo periodo ci si interessa appunto di qualcosa che va al di là dell'implementazione tecnologica, ma riguarda la questione della politica della sicurezza in generale. Allora, mi è stato detto sulla SGS, mi è stato già detto, nel caso possiamo chiedere di approfondire ma mi sembra... cioè, primi in Europa, scegliamo di dotarci di un sistema di gestione della sicurezza. Primo.

PRESIDENTE - La domanda, Avvocato.

AVV. D'APOTE - Secondo...

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - Silenzio, per favore.

AVV. D'APOTE - Ma io...

PRESIDENTE - Silenzio, per favore.

AVV. D'APOTE - Io posso anche sedermi.

PRESIDENTE - No, no, no. Faccia il suo lavoro, stia tranquillo.

AVV. D'APOTE - Secondo...

(più voci fuori microfono)

AVV. D'APOTE - Secondo, è vero o non è vero che in questa logica l'amministratore delegato di R.F.I. decise anche

di commissionare uno studio sul trasporto delle merci pericolose e sull'identificazione di eventuali scelta di itinerari meno pericolosi?

TESTE GENOVESI - Sì.

AVV. D'APOTE - E' vero o non è vero che sulla scia - questo ne abbiamo già parlato, quindi non approfondisco, lo studio Spadoni - è vero o non è vero che sulla scia di questo vi furono delle disposizioni che vennero date, specifiche?

TESTE GENOVESI - Certo, quelle... quelle del 2004 sugli itinerari merci.

AVV. D'APOTE - Sì.

TESTE GENOVESI - Da percorrere con le merci.

AVV. D'APOTE - Lei per esempio conosce la disposizione - adesso provo a mettermi alla stessa logica della Procura - lei conosce la disposizione Giovine del 05 novembre 2004?

TESTE GENOVESI - Sì.

AVV. D'APOTE - Cosa dice?

TESTE GENOVESI - Sostanzialmente dà delle indicazioni alla direzione commerciale, che è quella appunto che predispone le tracce dei treni, su come progettare le tracce di quei treni trasportanti merci pericolose, quali erano gli indici di rischio delle varie alternative, quali erano gli orari, le fasce orarie più opportune, tutta una serie di considerazioni che erano frutto poi del lavoro.

AVV. D'APOTE - E che lei ha già praticamente...

TESTE GENOVESI - Anche perché Giovine era anche lui un coautore.

AVV. D'APOTE - E che lei ha già praticamente detto. Le risulta che vi fosse anche una rielaborazione, o una elaborazione, la chiamiamo come vogliamo, di questi itinerari, nel senso che erano tracciati fisicamente e in maniera abbastanza chiara, cioè tutti gli itinerari possibili?

TESTE GENOVESI - Sì.

AVV. D'APOTE - Allora, verrei un attimo sullo specifico, poi torno sul generale. E' vero o non è vero che qualsiasi itinerario possibile, diverso... cioè, diciamo sulla Tirrenica, poi dopo magari spieghiamo perché, doveva necessariamente passare per Viareggio?

TESTE GENOVESI - La Tirrenica sì, certo.

AVV. D'APOTE - Sì. Allora, vogliamo approfondire? Non ricordo, questo francamente può essere una mia cosa, quindi il Tribunale magari.... non mi dispiace se dice che il teste ha già risposto. I motivi per i quali nell'ambito di questo studio, e valutandolo, e valutando questi itinerari, si ritenne e si ritiene ancora che i percorsi... i percorsi Adriatico e Dorsale fossero più pericolosi?

TESTE GENOVESI - Allora, al di là appunto delle percorrenze, ma abbiamo detto che a questo punto è opportuno non

citare il discorso percorrenze, che sono comunque superiori, quindi con un tempo di esposizione al rischio da parte delle popolazioni esposte maggiore, anche se è una mia opinione però è quello, abbiamo notato da quelle cartine che i centri attraversati dall'itinerario del treno in questione erano... presentavano indici di rischio minori delle alternative, che erano via Milano, comunque, via linea Milano-Piacenza-Bologna-Firenze, giù Roma, perché comunque a Roma entrambe devono arrivare, perché poi il treno era diretto mi pare a Gricignano.

AVV. D'APOTE - Sì.

TESTE GENOVESI - Quindi le due strade comunque si congiungevano a Roma.

AVV. D'APOTE - Quindi...

TESTE GENOVESI - I centri attraversati dal percorso tirrenico presentavano indice di rischio minore rispetto ai centri attraversati dalla...

AVV. D'APOTE - Cioè, il rischio è stato valutato...

TESTE GENOVESI - ...dall'alternativa, che era la...

AVV. D'APOTE - Cioè, la sintesi...

TESTE GENOVESI - ...(sovrapposizione di voci) la linea dorsale.

AVV. D'APOTE - La sintesi, la sintesi del discorso allora è: il rischio è stato valutato ed è stata identificata la soluzione a rischio minore.

TESTE GENOVESI - Minore.

AVV. D'APOTE - E' corretto?

TESTE GENOVESI - Sì. Complessivo, chiaramente.

AVV. D'APOTE - Complessivo, certo. Veniamo a una domanda che le è stata fatta credo da una Parte Civile, cioè la questione Calambrone, cioè nodo, e invece singoli punti lungo la linea, che è invece percorsa dal treno in movimento, perché Calambrone, lo abbiamo sentito prima, si riferisce a treni che sono fermi lì.

TESTE GENOVESI - Esatto.

AVV. D'APOTE - Esatto. Allora, che differenze c'è a livello di valutazione del rischio?

TESTE GENOVESI - Chiaro. Che mentre...

AVV. D'APOTE - E a livello anche normativo, se vogliamo.

TESTE GENOVESI - ...per un impianto tipo Calambrone, che è una stazione termine di terminalizzazione di questi tipi di trasporto, si può estendere, e nello studio è stato esteso, il modello tipico per gli stabilimenti a rischio industriale... a rischio rilevante, quindi per impianti di tipo chimico-industriale.

AVV. D'APOTE - Cioè ci rifacciamo, per dirlo con un termine che caratterizza il complesso normativo...

TESTE GENOVESI - E per questo sono state usate le tipologie... diciamo così, le rappresentazioni grafiche T-E, le curve grafiche tipiche di quel tipo di modellizzazione.

AVV. D'APOTE - Sì. Possiamo parlare, per capirci, di cosiddetta disposizione Seveso?

TESTE GENOVESI - Sì, sostanzialmente sì, il recepimento nei vari anni delle direttive Seveso.

AVV. D'APOTE - Cioè, è vero che la valutazione del rischio, anche in termini di distanziamento...

TESTE GENOVESI - Certo.

AVV. D'APOTE - ...è un qualcosa che riguarda gli impianti fissi?

TESTE GENOVESI - E' chiaro.

AVV. D'APOTE - Ecco.

TESTE GENOVESI - Per quanto riguarda invece la linea, trattandosi di un mezzo in movimento, ripeto, come ho detto, trattandosi di linee che comunque corrono in ambienti fortemente antropizzati, una rappresentazione del genere ha poco senso. In quel caso si fa punto per punto e quindi non avrei nemmeno una rilevanza scientifica del dato.

AVV. D'APOTE - Certo. Possiamo... possiamo fare un paragone, ma forse è esagerato...

TESTE GENOVESI - Avrei (sovrapposizione di voci)...

AVV. D'APOTE - ...e poco pertinente, ma un paragone... cioè, qui stiamo parlando di mezzi di trasporto.

TESTE GENOVESI - Sì.

AVV. D'APOTE - Quindi questo concetto...

TESTE GENOVESI - E' come una... è una macchina a GPL che cammina, è la stessa cosa.

AVV. D'APOTE - O come un aereo.



TESTE GENOVESI - Sì.

AVV. D'APOTE - O come un aereo. No?

TESTE GENOVESI - Sì.

AVV. D'APOTE - Cioè, il proprietario dell'impresa di trasporti (sovrapposizione di voci)...

P.M. AMODEO - Presidente, ma la domanda è suggestiva, l'aereo ha tre gradi di libertà, la macchina ne ha due, il treno ne ha uno solo.

AVV. D'APOTE - Ma infatti non stavo...

P.M. AMODEO - Sono fondamenti fisici elementari. Allora, non è che possiamo non sapere, abbiamo fatto tutti quanti il liceo, sappiamo cosa sono i gradi di libertà e una domanda del genere non può essere ammessa.

PRESIDENTE - Qual era la domanda?

AVV. D'APOTE - Non ho capito...

PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci)

AVV. D'APOTE - Non ho capito perché...

P.M. AMODEO - (sovrapposizione di voci) il treno con l'aereo, con la macchina...

(più voci sovrapposte)

P.M. AMODEO - I gradi di libertà (sovrapposizione di voci)...

AVV. D'APOTE - Non ho capito la pertinenza dell'eccezione. Cosa c'entra il grado di libertà? Qui si sta parlando della differenza fra il rischio che è prodotto da un impianto statico, in cui si dice, a seconda della gravità, della pericolosità, delle cose che si

costruiscono lì dentro, bisogna che l'ambiente, diciamo...

PRESIDENTE - Avvocato, vuole fare la domanda?

AVV. D'APOTE - ...sia lontano.

PRESIDENTE - Così valutiamo l'ammissibilità.

AVV. D'APOTE - Allora, voglio dire, qui stiamo parlando di un mezzo di trasporto, Presidente.

TESTE GENOVESI - Un mezzo di trasporto in movimento.

AVV. D'APOTE - Eh. Quindi la domanda era: analogamente ad altri mezzi di trasporto, e cioè per esempio un'autobotte o un aereo?

TESTE GENOVESI - Una cisterna...

(più voci fuori microfono)

AVV. D'APOTE - E allora risponderà.

TESTE GENOVESI - Son due modelli differenti. Una cisterna di GPL che cammina su strada e produce...

P.M. AMODEO - La domanda è nociva, Presidente.

AVV. D'APOTE - No...

P.M. AMODEO - Capisco che può essere suggestiva, ma è nociva.

PRESIDENTE - No, no...

P.M. AMODEO - ...perché contravviene a nozioni elementari...

PRESIDENTE - No...

P.M. AMODEO - ...di dinamica. Contravviene a nozioni... e l'ingegnere lo potrà confermare.

AVV. D'APOTE - Ma forse non si è capito...

PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci)

AVV. D'APOTE - Non si è capito dove volevo andare a parare.

Allora lo spiego per...

TESTE GENOVESI - E' diversa la modellizzazione.

AVV. D'APOTE - ...per giustificarlo al Presidente, perché...

PRESIDENTE - No, ma sentiamo... l'ingegnere stava rispondendo, la domanda era ammessa. Prego.

TESTE GENOVESI - È diversa la modellizzazione, non uso lo stesso modello per un oggetto, uno stabilimento chimico equiparato con un oggetto in movimento, perché userei altri modelli, e il modello che abbiamo usato è quello dell'indice di pericolosità che è stato appunto elaborato nello studio. Questo è.

AVV. D'APOTE - Cioè, la domanda poi... cioè, tende a parare in qualcos'altro. Il livello di rischio che deve essere tutelato all'interno di un sistema per esempio di trasporto, qualunque esso sia, è o non è un rischio che deve essere riferito alla idoneità del mezzo di trasporto, a non sviare nel caso del treno, a non cadere nel caso dell'aereo, a non uscire di strada nel caso dell'autobotte, mentre nessun sistema può occuparsi di quello che accade intorno, a differenza dello stabilimento legge Seveso, perché non si sa dove accadrà? E' così o no?

TESTE GENOVESI - Sì, è così.

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - Silenzio. Vada avanti, Avvocato, vada avanti.

AVV. D'APOTE - Senta, sempre nell'ambito di queste novità non esattamente tecnologiche, è stato certo ad un certo punto da R.F.I. e dal suo amministratore delegato all'epoca di creare percorsi diciamo di gronda?

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - Però vi devo... guardate, vi devo pregare di fare silenzio, vi devo pregare di fare silenzio. Non credo sia una richiesta eccessiva. Per favore. Allora, riprendiamo.

AVV. D'APOTE - Di percorsi di gronda. Se mi consente devo spiegare che... o chiedere al teste...

PRESIDENTE - Eh, piuttosto chiedere.

AVV. D'APOTE - ...chiedere al teste cosa si intende per percorsi di gronda e se è corretto quello che leggo nel capo di imputazione rispetto all'uso della parola "gronde", che ho sentito prima, come percorso alternativo.

PRESIDENTE - Però l'ha spiegato.

AVV. D'APOTE - Se c'è una differenza.

PRESIDENTE - L'ha spiegata la differenza prima.

AVV. D'APOTE - Allora non...

PRESIDENTE - L'ha spiegata la differenza prima. Sì, sì.  
Rispetto all'itinerario, sulla domanda... però va bene...

(più voci sovrapposte)

AVV. D'APOTE - No, perché c'è un equivoco...

PRESIDENTE - Vediamo...

AVV. D'APOTE - C'è un equivoco sul termine "gronda", non è...

PRESIDENTE - Che è una cosa diversa.

AVV. D'APOTE - Che è solo... è solo terminologico, perché la domanda, una volta chiarito l'equivoco poi viene...

PRESIDENTE - Prego, lo ripeta.

TESTE GENOVESI - Allora, come itinerari alternativi, si parla di itinerari alternativi come dicevo prima, cioè (sovrapposizione di voci)...

P.M. AMODEO - Presidente, ma la domanda è stata ammessa o no? La domanda è stata ammessa, Presidente?

PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci)

TESTE GENOVESI - La gronda, se la vogliamo... se la vogliamo, diciamo così, paragonare a un termine stradale, può essere, che ne so, a Roma il Raccordo Anulare o la Tangenziale di Bologna, cioè linee che shuntano nodi per favorire il traffico di scorrimento rispetto a quello d'ingresso. Questo è.

AVV. D'APOTE - Sì.

PRESIDENTE - Sì, l'ha detto e non se lo ricordava.

AVV. D'APOTE - Sì, l'aveva già detto, perfetto. Le risulta che venne fatta una richiesta di finanziamento per creare linee di gronda, in questa accezione...

TESTE GENOVESI - In questa logica.

AVV. D'APOTE - ...cioè una sorta di circonvallazione, rispetto a grossi centri urbani?

TESTE GENOVESI - Sì.

PRESIDENTE - Cioè quindi risulta che fu fatta una richiesta

specifica...

TESTE GENOVESI - Beh, certo, questi son tutti... son tutti itinerari che poi... o meglio, sono tutte linee che poi rientrano nei contratti di programma, sono quei potenziamenti all'infrastruttura che seguono il normale iter nell'ambito del contratto di programma che viene fatto...

PRESIDENTE - E quindi fu fatta specifica (sovrapposizione di voci)...

TESTE GENOVESI - Richiesta per alcune... per alcune realtà, sì, adesso non...

AVV. D'APOTE - Sì. Le risulta, nel periodo Moretti, io lo chiamo così, quindi venne fatta una richiesta di finanziamento dal contratto di programma specifico per la creazione di...

TESTE GENOVESI - (sovrapposizione di voci)

AVV. D'APOTE - ...proviamo a chiamarle "circonvallazioni", così le chiamiamo tutti in tondo(?), ad alcuni centri particolarmente importanti?

TESTE GENOVESI - Sì.

AVV. D'APOTE - Ecco.

TESTE GENOVESI - Sì, sì.

AVV. D'APOTE - Le risulta che non è stata approvata questa?

TESTE GENOVESI - Sì, molte linee poi non furono... non sono state realizzate, non sono... non andò avanti poi il progetto perché non furono erogati i fondi.

AVV. D'APOTE - Bene. Parliamo un attimo, ma brevemente, di velocità, perché anche quello è un tema che è stato abbastanza arato. Allora, io andrei molto indietro nel tempo, ma comunque faccio a lei la domanda prima. Come si determina la velocità dei treni? C'è una legge... c'è una legge...

AVV. DE PRETE - Ha risposto.

AVV. D'APOTE - ...molto vecchia che lo dice, c'è una legge molto vecchia che lo dice. Non so se (sovrapposizione di voci)...

TESTE GENOVESI - Sì, c'è un Regio Decreto del 1906.

AVV. D'APOTE - Eh. E che dice...

TESTE GENOVESI - Che impone...

AVV. D'APOTE - Bravo.

TESTE GENOVESI - Che impone... sì.

AVV. D'APOTE - Bravo, bravo.

TESTE GENOVESI - Che è antecedente al 752.

AVV. D'APOTE - Questa non era preparata, Presidente. Bravo. Era un tentativo di sondare...

TESTE GENOVESI - Che dice che i treni devono circolare...

AVV. D'APOTE - ...di sondare (sovrapposizione di voci)...

TESTE GENOVESI - ...alla massima velocità possibile, una cosa del genere.

AVV. D'APOTE - La massima velocità possibile con riferimento a cosa?

TESTE GENOVESI - Beh, alle caratteristiche del treno, della

linea, cioè quei parametri di cui parlavo...

AVV. D'APOTE - Quindi...

TESTE GENOVESI - ...precedentemente.

AVV. D'APOTE - Quindi, in parole povere, la filosofia di fondo della circolazione ferroviaria è: il treno va più forte che può. E' così?

TESTE GENOVESI - Sì.

AVV. D'APOTE - Come l'aereo

P.M. GIANNINO - Presidente, ma siamo... è un controesame che va più nello specifico dell'esame. Io tutte queste...

AVV. D'APOTE - Ma dove sta scritto...

P.M. GIANNINO - ...tutti questi temi nell'esame non li ho neanche sentiti.

AVV. D'APOTE - Dove sta scritto che il controesame deve essere breve?

(più voci fuori microfono)

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

P.M. AMODEO - Siamo sicuri...

(più voci sovrapposte)

P.M. AMODEO - Siamo sicuri che sono domande...

(più voci sovrapposte)

AVV. D'APOTE - No, ma la velocità è stato spiegato...

(più voci sovrapposte)

P.M. AMODEO - Ma sono domande da teste queste, Presidente?

AVV. D'APOTE - Sia dal professor Stile che dal professor...  
che dall'Avvocato Stortoni.



P.M. AMODEO - Sono domande da teste? Da teste?

AVV. D'APOTE - Allora... allora, allora adesso abbiamo capito qual è la filosofia di fondo normativa, perché è una legge quella del...

PRESIDENTE - Però Avvocato, adesso su questo non ci trova d'accordo, sul fatto della filosofia di fondo...

AVV. D'APOTE - E' un'opinione, è un'opinione, è un'opinione.

PRESIDENTE - Nel senso che debba essere il teste a spiegare la filosofia di fondo...

AVV. D'APOTE - Allora, allora... rispetto a questo principio generale, quali sono gli elementi che possono determinare, da parte... dal punto di vista del ferroviere, una indicazione riduttiva? Se vuole può fare anche un paragone. Io lo farei, però...

PRESIDENTE - Avvocato...

AVV. D'APOTE - ...con la circolazione stradale.

PRESIDENTE - La prego, lo faccia rispondere, lo faccia rispondere.

AVV. DALLE LUCHE - Gli suggerisce anche il paragone!

PRESIDENTE - Prego.

TESTE GENOVESI - Certo, nei parametri che avevo citato nell'esame, ce n'è uno, un degrado dell'infrastruttura.

AVV. D'APOTE - E questo è uno. Poi?

TESTE GENOVESI - A esempio rallentamenti precauzionali per lavori sul binario attiguo, c'ho gente che lavora sul binario, su un binario, c'è la circolazione sul binario

attiguo, faccio andare i treni più piano per garantire migliore sicurezza, migliori... migliori caratteristiche nella protezione di queste persone. In caso di... sì, di cedimento del... sì, il degrado dell'infrastruttura in generale.

AVV. D'APOTE - Quindi possiamo... quindi possiamo sintetizzare dicendo situazioni singolari, particolari?

TESTE GENOVESI - Certo.

AVV. D'APOTE - Analogamente - se posso - a quanto accade in autostrada, dove il gestore delle strade o l'ANAS...

PRESIDENTE - Però...

AVV. D'APOTE - ...se ci sono lavori in corso...

PRESIDENTE - ...faccia... faccia la domanda, Avvocato D'Apote, la prego. Faccia la domanda.

AVV. D'APOTE - La domanda... la domanda è questa: cioè...

PRESIDENTE - E allora ha risposto.

AVV. D'APOTE - La domanda è questa: cioè, se il degrado può essere disposto solo in ragione di condizioni particolari di natura tecnica.

TESTE GENOVESI - Sì.

AVV. D'APOTE - Allora, allora...

(più voci fuori microfono)

AVV. D'APOTE - Non ho capito.

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - No, no, ha detto "particolari di natura tecnica".

E poi è stato risposto... e ha risposto di sì.

AVV. D'APOTE - Benissimo.

PRESIDENTE - Poi (sovrapposizione di voci)...

AVV. D'APOTE - Allora arrivo a una domanda che è stata fatta due volte e secondo me a cui lei ha risposto in maniera... non dico difforme, però... le è stato chiesto sulla riduzione della velocità disposta a Viareggio.

TESTE GENOVESI - Sì.

AVV. D'APOTE - Con una... come si chiama... disposizione...

TESTE GENOVESI - Una prescrizione.

AVV. D'APOTE - Prescrizione, prescrizione. Allora, la prima volta lei ha risposto in un modo, la seconda ha risposto in un modo meno chiaro. Allora io le chiedo in maniera chiara: è legittima una diminuzione della velocità non giustificata da ragioni tecniche?

TESTE GENOVESI - No.

AVV. D'APOTE - Quindi... va beh, quindi niente, questo sarà oggetto di discussione.

PRESIDENTE - Bene.

AVV. D'APOTE - Questo sarà oggetto di discussione. Io direi che non...

PRESIDENTE - Non ha altre domande.

AVV. D'APOTE - Direi... mi consenta un attimo di... un attimino... delle gronde abbiamo parlato... no, basta così.

PRESIDENTE - Grazie, Avvocato D'Apote. Avvocato Stile, in riesame.

**Difesa - Avvocato Stile**

AVV. STILE - Grazie, Presidente. Allora, ingegnere, voglio partire da quest'ultima domanda...

PRESIDENTE - Si avvicini al microfono, Avvocato.

AVV. STILE - Vorrei partire dall'ultima domanda che le ha fatto l'Avvocato D'Apote.

TESTE GENOVESI - Sì.

AVV. STILE - E' stato rilevato in sede di controesame, le è stato chiesto, in materia di poteri di riduzione di velocità da parte di R.F.I. le è stato chiesto come mai è stato... c'è stata questa prescrizione relativa alla riduzione di velocità a 50 all'ora per i treni che trasportano merci pericolose e passano per Viareggio. Allora, la prima domanda è questa, è la domanda che già le ha fatto per la verità l'Avvocato D'Apote.

PRESIDENTE - E allora non la ripetiamo, Avvocato. Non la ripetiamo.

AVV. STILE - Eh, ma mi serve per la successiva. Ma Presidente, è questione di pochi secondi.

P.M. GIANNINO - Passiamo direttamente alla successiva.

AVV. STILE - Cioè, allora, può... R.F.I. può in determinati casi impartire prescrizioni per riduzione di velocità?

TESTE GENOVESI - (sovrapposizione di voci).

AVV. STILE - Lei ha già risposto all'Avvocato D'Apote.

TESTE GENOVESI - Certo, è chiaro.

AVV. STILE - Benissimo, va bene. Conosce le ragioni come comunicate dall'ingegner Elia all'A.N.S.F., in persona dell'ingegner Chiovelli, sul perché della scelta di ridurre la velocità a Viareggio?

TESTE GENOVESI - Eh, questo fu appunto, come ho detto all'inizio, una cortesia istituzionale che richiese il sindaco, in memoria appunto delle vittime dell'incendio.

AVV. STILE - Lei la conosce questa lettera?

TESTE GENOVESI - No, però rammento le cause. Comunque la possiamo leggere.

AVV. STILE - Sì, no, la lettera...

PRESIDENTE - No, no, no...

AVV. STILE - La lettera è in atti e quindi non c'è bisogno...

PRESIDENTE - Non occorre leggerla.

AVV. STILE - ...ovviamente di leggerla.

PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci)

AVV. STILE - Quindi fu chiarito, e fu comunicato peraltro all'A.N.S.F....

TESTE GENOVESI - Esatto (sovrapposizione di voci)...

AVV. STILE - ...che era semplicemente per un omaggio richiesto dal sindaco di Viareggio.

TESTE GENOVESI - Esatto, dal sindaco di...

AVV. STILE - Un omaggio alle vittime.

TESTE GENOVESI - Alle vittime.

AVV. STILE - E un rispetto al senso di disagio della cittadinanza.

TESTE GENOVESI - Esatto.

AVV. STILE - Questi sono i concetti.

TESTE GENOVESI - Assolutamente sì.

AVV. STILE - Va bene, grazie. Questa era la prima.

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - Silenzio.

AVV. STILE - Eh no, è così proprio. E' proprio così, se volete la lettera ve la posso leggere.

PRESIDENTE - No, no, Avvocato.

AVV. STILE - Va bene, sì.

PRESIDENTE - Avvocato...

AVV. STILE - No, siccome sento un rumorio...

PRESIDENTE - Lasci stare, lasci stare.

AVV. STILE - Esattamente.

PRESIDENTE - Prosegua nel suo lavoro.

AVV. STILE - Sempre diciamo in tema di... le è stato... il dottor... in sede di controesame il dottor Amodeo le ha citato, senza fargliela vedere, e secondo me... io su questo non sono d'accordo, io invece gliela mostro, una lettera inviata per conto del Ministero dall'ingegner Chiovelli, che allora era direttore generale, una lettera che vorrei che lei leggesse per dirmi, sulla base di questa lettera, se lei conferma quello che ha detto in tema di ripartizione di competenze tra Ministero, R.F.I., e successivamente A.N.S.F. perché la lettera è del...

P.M. AMODEO - Presidente, c'è opposizione.

AVV. STILE - ...08 settembre 2005.

P.M. AMODEO - In questo processo non è stato consentito a nessuno, Pubblico Ministero, Difesa, eccetera, di discutere di un documento.

PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci)

P.M. AMODEO - E il Collegio ha costantemente detto "il documento ce lo leggiamo, la Difesa lo produce"...

PRESIDENTE - E' verissimo, è verissimo.

AVV. STILE - E' ai fini della risposta che... allora, devo dire, non lo volevo dire ma lo devo dire, che il Pubblico Ministero l'ha esposta in maniera estremamente imprecisa e io avevo lamentato anche questo; mi si è detto "in sede di controesame" (sovrapposizione di voci)...

PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci)

AVV. STILE - Allora, o gliela posso leggere io o la legge...

PRESIDENTE - Ce la fa vedere? Ce la fa vedere? Grazie.

AVV. STILE - E' in atti ovviamente questa lettera anche, quindi non...

AVV. STORTONI - Ma non è la lettera che ha citato il Pubblico Ministero? Sì.

PRESIDENTE - Sì.

AVV. STILE - Sì.

AVV. STORTONI - Sì. E allora?

(più voci fuori microfono)

AVV. STILE - E lo chieda al dottor Amodeo, che gliel'ha citata, 08 settembre 2005.

(più voci fuori microfono)

AVV. STILE - No, settembre 2005.

PRESIDENTE - Quindi la domanda... cioè, lei... abbiamo visto la nota...

AVV. STILE - La domanda è...

PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci)

AVV. STILE - Allora, la prima domanda è: lei sa... possiamo fargliela vedere, Presidente?

PRESIDENTE - Ma ci dica... ci dica perché.

AVV. STILE - La domanda è se sa qual è stata la risposta a questa lettera e la puntualizzazione restata definitiva da parte dell'ingegner Moretti. Questa è la domanda. Se sa...

P.M. AMODEO - Presidente, mi oppongo.

AVV. STILE - A proposito della domanda...

P.M. AMODEO - Mi oppongo perché c'è depositata una documentazione nutritissima con solenni reprimende del Ministro Matteoli all'ingegner Moretti su questa storia, se non ricordo male, o comunque dalla A.N.S.F.

PRESIDENTE - D'accordo.

P.M. AMODEO - Quindi questa...

PRESIDENTE - Perché si oppone? Perché si oppone?

P.M. AMODEO - Come?

PRESIDENTE - Perché si oppone? Perché (sovrapposizione di voci)...

P.M. AMODEO - Mi oppongo perché...



PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci)

P.M. AMODEO - Sono stato accusato di aver fatto una ricostruzione parziale. Anche questa è una ricostruzione parziale.

AVV. STILE - No.

P.M. AMODEO - A.N.S.F. ha puntato i piedi in maniera definitiva, e anche il Ministro Matteoli...

PRESIDENTE - Va beh, l'opposizione...

P.M. AMODEO - ...se non ricordo male...

PRESIDENTE - ...l'opposizione da questo punto di vista è accolta, nel senso che, Avvocato, non esibiamo al teste i documenti; gli chiediamo, come lei ha fatto, se conosce... se conosce il contenuto della risposta.

AVV. STILE - Presidente, mi perdoni, la mia domanda al teste era se confermava quella che era la ripartizione delle competenze così come era stata esposta in sede di esame. Questa era la domanda.

PRESIDENTE - Benissimo.

AVV. STILE - E sulla base... e naturalmente ho bisogno, di fronte al controesame del Pubblico Ministero, che metteva in discussione questa...

PRESIDENTE - Ho capito. Lei la conferma questa  
(sovrapposizione di voci)

TESTE GENOVESI - Sì, sì, assolutamente sì.

PRESIDENTE - La conferma. Okay.

AVV. STILE - Ecco.

PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci)

AVV. STILE - Lei sa della risposta... lei sa della risposta...

TESTE GENOVESI - So... so la posizione aziendale, è chiaro, certo.

AVV. STILE - Va bene. Va bene così.

PRESIDENTE - E' un documento agli atti.

AVV. STILE - Quindi conferma la sua posizione?

TESTE GENOVESI - Sì.

AVV. STILE - Perfetto. Poi le volevo chiedere questo. Su domanda del... io faccio un controesame... un riesame molto specifico. C'è stata una domanda dell'Avvocato Carloni, che le ha chiesto se sono prevedibili e se si fa qualche cosa in rapporto alle conseguenze... se sono prevedibili le conseguenze di uno svio e se si può fare qualche cosa di fronte a questo rischio.

TESTE GENOVESI - Allora, le...

AVV. STILE - Ecco, lei che cosa risponde a questo riguardo?

TESTE GENOVESI - Le conseguenze dello svio sono assolutamente imprevedibili, anche perché dipende da molteplici fattori. Le conseguenze dello svio dipendono da molteplici fattori e quindi le conseguenze sono assolutamente imprevedibili.

AVV. STILE - Ecco, può fare qualche esempio? Di tutto quello (sovrapposizione di voci)...

TESTE GENOVESI - Innanzitutto dipende da dove accade. Se accade su una linea a semplice binario, dove non c'è

niente intorno, il treno svia, esce...

PRESIDENTE - Avvocato, possiamo... un argomento sugli esempi, insomma, possiamo immaginare... possiamo immaginare...

TESTE GENOVESI - No, no, va beh, però...

PRESIDENTE - No, sugli esempi, possiamo immaginare anche noi. Possiamo andare avanti con le domande.

AVV. STILE - Presidente, queste sono state domande specifiche in sede di controesame, perciò...

PRESIDENTE - No, appunto, l'esempio mi sembra più che specifico (sovrapposizione di voci)...

AVV. STILE - Ah, va bene, no, va bene, ma non... Presidente, ma per carità, non è che... è talmente ovvio che non c'è bisogno neanche degli esempi. Ha detto: dipende da dove si verifica lo svio.

TESTE GENOVESI - Da dove (sovrapposizione di voci), certo.

PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci)

AVV. STILE - Eccetera, eccetera. Ecco, quindi lo sforzo in funzione della sicurezza di R.F.I. su che cosa si appunta?

TESTE GENOVESI - Sull'evitare lo svio per quanto riguarda la sua parte di competenza, che è l'infrastruttura. Quindi limitare al massimo, quindi ridurre al minimo, limitare al massimo, quindi rendere l'infrastruttura la più affidabile possibile, la più sicura possibile allo svio, quindi rispetto al fenomeno svio, con interventi di manutenzione, di potenziamento, di risanamento, di

rinnovamento, tutte queste attività qua, sia della rotaia che dei deviatoi, che sono i due punti in cui appunto possiamo avere gli svii.

AVV. STILE - Quindi nella specie, con tutti gli sforzi che avete fatto, potevate evitare quello che è successo? Avete... potevate fare qualcosa in più?

P.M. GIANNINO - Presidente, con tutto il rispetto ma...

PRESIDENTE - Sì, è accolta, è accolta l'obiezione.

AVV. STILE - Va bene. Lei sa da che cosa è dipeso lo svio, vero?

TESTE GENOVESI - Sì, cedette un'assile.

AVV. STILE - Ultima domanda di riesame. Questa è un poco concettuale, diciamo. Chi può decidere se, e a quali condizioni, il rischio connesso al trasporto di merci pericolose è accettabile o non è accettabile?

TESTE GENOVESI - Come... come in tutti i campi dell'ingegneria, è comunque un'autorità governativa che può stabilire il rischio accettabile per determinate attività. Su questo ci sono altri esempi. Cioè, quello delle gallerie per esempio è uno, perché il decreto sulle gallerie dà un criterio di accettabilità del rischio.

AVV. STILE - Quindi in rapporto a quei parametri numerici, come...

TESTE GENOVESI - Certo.

AVV. STILE - ... $1^{-5}$ ,  $1^{-10}$  e così via...

TESTE GENOVESI - Certo, è quello che ho tentato di dire.

AVV. STILE - ...potrebbe teoricamente un'autorità stabilire  
che bisogna...

TESTE GENOVESI - Giungere a, fino a.

AVV. STILE - Sì, fino a.

TESTE GENOVESI - Certo.

AVV. STILE - Ma chi lo può fare questo?

TESTE GENOVESI - Un'autorità, è lo Stato che deve... deve  
capire qual è... e deve normare qual è il rischio  
accettabile per la collettività.

AVV. STILE - Perché lei chiedo... lei dice che è un'autorità  
pubblica.

TESTE GENOVESI - Certo.

AVV. STILE - Questo sì. Ma è una valutazione politica questa  
qui, o è una valutazione tecnica?

TESTE GENOVESI - Assolutamente politica.

AVV. STILE - Grazie. Non ho altre domande.

PRESIDENTE - D'accordo. (Parole incomprensibili) mi sembrava  
abbastanza sbilanciata. Si può accomodare.

**Difesa - Avvocato Stortoni**

AVV. STORTONI - Presidente, ci sarei anch'io.

PRESIDENTE - Ah, certo.

AVV. STORTONI - Io ho soltanto una domanda...

PRESIDENTE - Ci perdoni.

AVV. STORTONI - ...o due domande velocissime. Abbiamo parlato  
prima più volte dei tragitti, dei possibili percorsi...

TESTE GENOVESI - Sì.

AVV. STORTONI - ...che il treno merci di cui purtroppo ci stiamo occupando ha fatto. Io le chiedo di confermarmi o di spiegarmi se la determinazione del percorso viene fatta su richiesta dell'azienda ferroviaria, concordata con l'ufficio tecnico poi del gestore. Cioè, lei sa come... come fisicamente avviene?

TESTE GENOVESI - Noi abbiamo un catalogo di tracce e l'impresa poi può chiedere quella o quell'altra traccia. Però per le tracce delle merci pericolose esistono quei percorsi di cui parlavamo prima.

AVV. STORTONI - Ecco. Quindi la precisazione che le chiedo è questa: l'azienda ferroviaria chiede di poter effettuare un trasporto dalla città A alla città B.

TESTE GENOVESI - Sì.

AVV. STORTONI - Di merci pericolose, e indica una traccia.

TESTE GENOVESI - Sì.

AVV. STORTONI - Il gestore esamina quella proposta e l'accetta o concorda una traccia diversa.

TESTE GENOVESI - (sovrapposizione di voci)

AVV. STORTONI - Ma gli organi che si occupano di questo sono i due organi tecnici, cioè l'organo tecnico dell'azienda ferroviaria e la struttura commerciale di R.F.I. O no?

TESTE GENOVESI - Sì.

AVV. STORTONI - E' così?

TESTE GENOVESI - Sì.

AVV. STORTONI - Grazie.

PRESIDENTE - Si può accomodare. Buonasera.

TESTE GENOVESI - Buonasera a tutti.

PRESIDENTE - Allora, resta il dottor Greco. Ma è ancora...?

Perché vedo che... "procedure applicate, adeguamento protocolli"... è sulla 231 specificamente (sovrapposizione di voci)...

AVV. STILE - Il dottor Greco è specifico relativamente...

PRESIDENTE - Sulla 231.

AVV. STILE - ...alla 231. E lo devo dire, poi decide il Tribunale, io non ho problemi, ma non sarà lungo neanche l'esame come quello del dottor Genovese, però ha una certa lunghezza e complessità.

PRESIDENTE - Siamo pronti. Chiamiamo il dottor Greco. Dov'è?

Non so dov'è, è di qua o di là. Dove si è seduto, di qua.

AVV. STILE - Stava dentro, da quella parte prima.

Viene introdotto in aula il Teste:

**DEPOSIZIONE DEL TESTE - GRECO EDGARDO UGO STEFANO**

PRESIDENTE - Allora, buonasera. Vuole leggere quella formula, dottore? Accenda il microfono.

TESTE GRECO - (Dà lettura della formula di rito).

PRESIDENTE - Lei si chiama Edgardo Greco?

TESTE GRECO - Edgardo Ugo Stefano Greco, sì.

PRESIDENTE - Nato?

TESTE GRECO - Nato a Milano il 27 agosto 1966.

PRESIDENTE - E dove abita, dottore?

TESTE GRECO - Abito a Guidonia Montecelio, provincia di Roma,  
in Via Agosta 23/B.

PRESIDENTE - Benissimo. E' un teste... il capitolato ce  
l'abbiamo qui, tutto 231...

AVV. STILE - E' tutto 231.

PRESIDENTE - Prego, parta pure.

**Difesa - Avvocato Stile**

AVV. STILE - Dottor Greco, vuole dire lei attualmente che  
attività svolge?

TESTE GRECO - Allora, attualmente sono il responsabile della  
Direzione acquisti di Rete Ferroviaria Italiana.

AVV. STILE - Direzione...?

TESTE GRECO - Acquisti.

AVV. STILE - Acquisti

TESTE GRECO - Di Rete Ferroviaria Italiana.

AVV. STILE - Ecco...

TESTE GRECO - Sono...

AVV. STILE - Sì.

TESTE GRECO - ...nel Gruppo Ferrovie dal 2002, inizialmente  
come responsabile della direzione audit e presidente  
dell'organismo di vigilanza di Italfer, e da febbraio  
2009 responsabile della Direzione audit e presidente  
dell'organismo di vigilanza di Rete Ferroviaria Italiana,  
incarico che ho ricoperto fino a fine 2013.



AVV. STILE - Sì. Precedentemente?

TESTE GRECO - Precedentemente tutta la mia attività professionale fin dall'inizio è stata all'interno del gruppo ENI, nel quale mi sono sempre occupato di internal audit o comunque di tematiche di controllo interno, prima all'audit di Enichem, poi all'audit di holding ENI a Roma, e poi responsabile del controllo interno della società di intermediazione del gruppo ENI.

AVV. STILE - Bene. Quindi lei è in Ferrovia comunque dal 2002.

TESTE GRECO - Dal 2002, sì.

AVV. STILE - Quindi poco dopo l'introduzione del decreto legislativo 231.

TESTE GRECO - Ci sono entrato per quello, sostanzialmente, appunto.

AVV. STILE - Ah, ecco. Bene. Io volevo appunto chiederle se può riepilogare in maniera sintetica ma dettagliata qual è stata l'evoluzione dell'attuazione del decreto legislativo 231 in sede ferrovie e in particolar modo, per quello che lei sa, in R.F.I., quindi fondamentalmente sull'adozione, se c'è stata, ma c'è stata perché il Tribunale lo sa, l'abbiamo depositata, del modello organizzativo, e poi della sua evoluzione fino al... specialmente quello che interessa a noi, fino al 2008-2009, in rapporto all'81/2008.

TESTE GRECO - Sì. Allora, le società del gruppo...

P.M. AMODEO - Presidente, chiedo scusa, la domanda è

ammissibile?

(più voci fuori microfono)

P.M. AMODEO - La domanda è ammissibile? E' fortemente normativa.

AVV. STILE - (sovrapposizione di voci) su questo, deve rispondere solo su questo.

PRESIDENTE - Sì, sì, sì, non è...

P.M. AMODEO - L'evoluzione della 231 del 2001?

PRESIDENTE - No, non è l'evoluzione della normativa.

P.M. AMODEO - (sovrapposizione di voci)

PRESIDENTE - E' l'evoluzione di come è stata data concretamente attuazione alla normativa...

P.M. AMODEO - Era formulata in questi...

PRESIDENTE - ...all'interno di Ferrovie.

AVV. STILE - Il modello organizzativo (sovrapposizione di voci)...

PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci)

P.M. AMODEO - (sovrapposizione di voci)

PRESIDENTE - E' esattamente (sovrapposizione di voci), il senso è questo, poi proprio il contenuto del capo di incolpazione è quello (sovrapposizione di voci)... prego?

TESTE GRECO - Allora, le società del Gruppo Ferrovie hanno attivato tutto il processo di analisi per arrivare alla realizzazione e pubblicazione dei propri modelli organizzativi ai sensi del decreto 231, tenendo in considerazione quelle che sono state le linee guida in

materia pubblicate subito dopo l'entrata in vigore della nuova normativa da Confindustria. A queste si è fin da subito conformato l'intero Gruppo Ferrovie. Il processo seguito è stato quindi esattamente quello da linee guida, che prevede una iniziale mappatura di tutti i processi aziendali, all'interno dei quali, per ciascuna delle fattispecie di reato individuate dal decreto 231, individuare le specifiche aree nelle quali si possa ipoteticamente configurare un rischio di commissione di uno dei reati presupposto, analizzare coerentemente l'impostazione data all'organizzazione aziendale, al sistema di procedure e deleghe, nell'ottica di garantire che per tutto il processo, e in particolar modo per le aree individuate come sensibili, ci sia un'adeguata copertura in termini di responsabilità individuate e proceduralizzazione delle attività e monitoraggio e reporting sull'esito delle attività stesse. E poi tutta una serie di attività collaterali richieste dalla 231, in termini di capacità di adeguatamente formare e informare tutto il personale sugli aspetti connessi alle fattispecie di reato presupposto, l'esistenza di un adeguato sistema disciplinare che sia abile a sanzionare tutto il personale a tutti i livelli al verificarsi di una...

PRESIDENTE - Ecco, queste... questi sono i principi dell'articolo 30 e tutto quanto già sappiamo. Ecco,

concretamente l'attuazione che è stata data in Ferrovie...

TESTE GRECO - Concretamente l'attuazione che è stata data in Ferrovie è stata appunto quella di predisporre un documento, che è il documento rappresentativo del modello organizzativo di Rete Ferroviaria Italiana, parlando nello specifico, nel senso che tutti gli aspetti richiesti dalla 231 erano ovviamente già presenti in una società di queste dimensioni. Sono stati esplicitati secondo le modalità richieste dalle linee guida e l'attività svolta dall'organismo di vigilanza, col supporto della Direzione audit, è stata proprio quella di entrare nel merito delle aree sensibili individuate e verificare puntualmente che i sistemi di protocolli interni, come li chiama la 231, fossero predisposti in essere ed efficaci a tutelare la società. Verificato ciò, il tutto è stato analiticamente riportato nel documento rappresentativo del modello, che si compone di una parte generale, che illustra i principi con cui è stato definito, e una parte speciale, che per ciascuna fattispecie di reato individua le aree in cui è stata individuata la possibilità del verificarsi di un reato e i protocolli di controllo a tutela del loro verificarsi. Questo modello ovviamente nel tempo è mantenuto, è aggiornato al verificarsi di ogni nuovo inserimento di fattispecie di reato o di modifiche organizzative

particolari che richiedono una nuova analisi sulla sua efficacia.

AVV. STILE - La prima approvazione del modello a quando risale?

TESTE GRECO - La prima approvazione risale al settembre 2004, da parte del consiglio di amministrazione.

AVV. STILE - Benissimo. E questo modello, che naturalmente non poteva contemplare quello che poi è intervenuto successivamente nel 2008(?)...

TESTE GRECO - No, all'epoca ovviamente non lo contemplava.

AVV. STILE - E' stato verificato comunque come parte generale... lei parlava e diceva bene che, penso, che il modello rappresenta l'organizzazione della società, cioè è un modello quindi...

TESTE GRECO - Che rappresenta come la società è organizzata per conformarsi a quelli che sono gli adempimenti richiesti dal decreto 231.

AVV. STILE - Benissimo. Gli aggiornamenti successivi in che modo avevano luogo - lei già ha fatto un accenno - sia per quanto riguarda l'adeguamento del modello organizzativo al catalogo dei reati che venivano man mano inseriti, e questo a noi non interessa tanto, a noi interessa il discorso relativo all'infortunistica...

TESTE GRECO - Okay. Nello specifico appunto dell'introduzione dei reati connessi a omicidio colposo o lesioni gravi colpose commessi in violazione della normativa sulla

sicurezza sul lavoro, l'analisi è stata ovviamente svolta ex novo secondo gli stessi principi delle linee guida di Confindustria, ma tenendo presente che, diciamo, il presupposto introdotto dal decreto 81 sulla sicurezza, ossia che una società che avesse la propria organizzazione in materia di sicurezza già certificata secondo il British Standard della OHSAS 18001, poteva essere considerata in prima battuta, ma non c'è stata mai una seconda battuta, quindi tuttora è considerata tale, conforme e diciamo adeguata ai sensi dei nuovi obblighi introdotti dal decreto 231, fermo e restando le altre caratteristiche già in piedi con riferimento nello specifico appunto al sistema disciplinare, attività formativa e informativa, attività di controllo, quello che come organismo di vigilanza quindi abbiamo effettuato è stata una disamina puntuale dell'organizzazione datasi dalla società già dal 2006, quando è intervenuta la certificazione OHSAS 18001, per verificare la rispondenza di tutto quello che è stato messo in piedi a livello di sistema integrato gestione della sicurezza agli specifici adempimenti richiesti appunto dal decreto 81. In questo facilitati dal fatto che come Direzione audit all'interno di Rete Ferroviaria siamo... il responsabile della Direzione audit è anche membro del comitato guida(?) del sistema integrato gestione della sicurezza e quindi le informazioni in termini di funzionamento del sistema,

azioni migliorative e, diciamo, progetti di mantenimento dell'efficienza del sistema, già erano a disposizione della Direzione audit e quindi dell'organismo di vigilanza, che ha la Direzione audit come proprio braccio operativo. Quindi verificata la sussistenza della certificazione e con un'analisi a campione... va specificato che il problema sicurezza del lavoro, a differenza di altri processi, in R.F.I., ma penso in tutte le società, è stato considerato un problema trasversale a tutti i processi, quindi l'analisi di rischio non è stata fatta considerando rischiosa ogni singola attività della società, sotto questo profilo. Quindi il processo è stato omnicomprensivo, ma dall'altro lato facilitato dall'esistenza già della certificazione.

AVV. STILE - Lei aveva un duplice ruolo, vero, nel 2009?

TESTE GRECO - Sì.

AVV. STILE - Cioè, era sia componente, l'ha detto prima, dell'audit...

TESTE GRECO - Nel 2009 ero presidente...

AVV. STILE - ...sia era presidente del consiglio...

TESTE GRECO - Presidente dell'organismo di vigilanza.

AVV. STILE - Dell'organismo di vigilanza. Ecco, già ne ha fatto cenno, se può essere un poco poco più specifico sui rapporti tra questi due organismi. Cioè, l'audit ovviamente preesisteva...

TESTE GRECO - Sì, sì.

AVV. STILE - ...alla 231. Invece l'organismo di vigilanza è richiesto specificamente con la 231.

TESTE GRECO - Sì. Con l'introduzione della 231 le stesse linee guida di Confindustria avevano individuato nelle strutture di audit delle società esistenti i soggetti ideali per prendere incarico la responsabilità dell'organismo di vigilanza. Rete Ferroviaria fece la scelta anche di nominare da subito un organismo collegiale, composto da tre persone e non monocratico. Il ruolo dell'internal audit in questo è sempre stato quello di fare... di svolgere... rappresentare il braccio operativo dell'organismo di vigilanza. Per cui tutta la pianificazione dell'attività di audit annuale ha sempre tenuto conto in massima parte la necessità di andare ogni anno ad analizzare i processi individuati come sensibili dal decreto 231, e quindi dal modello della società, e garantire la puntuale attività di verifica che il modello... che la legge 231 richiede come necessario per attestare l'adeguatezza del modello.

AVV. STILE - Vuole spiegare per piacere come si verificavano e penso si verificano nell'ambito di R.F.I. i passaggi, la trasmissione di notizie e di comunicazione, tra audit, ovviamente, che è di base(?), organismo di vigilanza e poi altri organi della società?

TESTE GRECO - Okay. Sì, sia l'organismo di vigilanza che l'audit rispondono della propria attività direttamente al



consiglio di amministrazione. L'impostazione data da Rete Ferroviaria Italiana è stata sempre di tipo operativo, quindi non mantenere una distinzione formale tra un organo... le attività svolte da un organo rispetto a quelle svolte dall'altro, trattandosi obiettivamente sempre dello stesso soggetto, e quindi sia le attività di audit, che le relative relazioni, sia le informative dell'organismo di vigilanza, sono sempre state trattate in modo unitario e inviate unitariamente al consiglio di amministrazione.

AVV. STILE - L'organismo di vigilanza in particolare come... diciamo, come funzionava? Aveva uno statuto, penso, no?

TESTE GRECO - L'organismo di vigilanza...

AVV. STILE - E' previsto anche...

TESTE GRECO - ...fin dalla sua istituzione è nato con uno statuto che ne disciplinava modalità... disciplinava modalità di nomina dei componenti, requisiti professionali e ovviamente morali che devono essere posseduti da ciascun componente, il grado di autonomia e la libertà di azione che in R.F.I. è stata fin dall'inizio considerata totale, tanto per l'organismo di vigilanza quanto per la direzione internal audit, la disponibilità di uno specifico budget di spesa annuale per garantire l'autonoma gestione dei propri fabbisogni e gli obblighi di reportistica da un lato dell'organismo verso il consiglio di amministrazione e dall'altro di

tutte le strutture aziendali verso l'organismo di vigilanza.

AVV. STILE - Sì. Un problema che riguarda in generale - e a lei chiedo nello specifico - l'organismo di vigilanza, è la necessità che questo organo sia indipendente. Lei ha sempre vissuto questo organismo di vigilanza, almeno da quando è entrato, in vigore del decreto legislativo 81/2008. Sotto questo profilo, diciamo, che cosa può dire, per quanto le consta, della indipendenza di questo organismo?

TESTE GRECO - L'organismo di vigilanza, al pari della direzione audit, è sempre stato del tutto autonomo sia nell'impostazione della propria attività, sia nella rendicontazione della stessa. Quanto all'impostazione, c'è una specifica disposizione aziendale che fin dall'inizio ha statuito la libertà di accesso dell'audit e dell'organismo di vigilanza a tutte le informazioni aziendali, senza limitazione alcuna, e sotto il profilo della rappresentazione dei risultati delle verifiche Rete Ferroviaria ha sempre visto i risultati della nostra attività come un supporto e mai come un problema. Da questo punto di vista non abbiamo mai avuto nessun tipo di ingerenza a qualunque livello.

AVV. STILE - Diciamo, viceversa, se vogliamo usare questa espressione, ma i report al consiglio di amministrazione le consta che siano stati sempre considerati, che se ne

sia sempre tenuto conto o no?

TESTE GRECO - C'è proprio una procedura interna alla società che prevede l'obbligatorietà per il destinatario di ogni nostra verifica di predisporre e comunicare a noi e anche al consiglio di amministrazione il piano delle azioni correttive che intende svolgere e i tempi entro cui queste azioni verranno messe in atto. Quindi è automatica la risposta alle nostre sollecitazioni.

AVV. STILE - Naturalmente, nel momento in cui vengono... vengono previsti determinati delitti colposi nell'ambito del catalogo della 231, e naturalmente si tratta di un problema di una notevole estensione quello degli infortuni sul lavoro, ovviamente, quale parte dell'attività di audit e poi di controllo da parte dell'organismo di vigilanza viene destinata a questo specifico tema, che fino a quel momento era estraneo alla 231?

TESTE GRECO - Beh, diciamo, con l'introduzione della specifica responsabilità amministrativa a fronte di reati connessi alla sicurezza sul lavoro, la questione è diventata oggetto di verifica sistematica da parte della direzione audit, nel senso che la pianificazione annuale dell'attività, nel prevedere comunque una copertura di tutti i processi sensibili, ha sempre concentrato fin dall'inizio la propria attenzione sulla sicurezza sul lavoro, atteso che poi, come storicamente si è verificato

dall'introduzione del decreto 231 ad oggi, le chiamate in causa di Rete Ferroviaria per questioni connesse alla 231 hanno sempre esclusivamente riguardato problematiche connesse alla sicurezza sul lavoro, mai nessun altro genere di problematica tra i reati presupposto. Quindi l'attenzione della direzione audit per conto dell'organismo di vigilanza si traduce in un piano annuale che è fatto in modo da coprire nel giro di un anno, massimo un anno e mezzo, ogni singola struttura territoriale di Rete Ferroviaria, con una specifica verifica in materia di sicurezza. Queste verifiche si compongono di una parte formale, quindi analisi documentale di tutti gli adempimenti previsti dall'81 in termini di individuazione di responsabilità, atti di nomina, deleghe, analisi dei rischi, documentazione a supporto, attività formativa, più un'attività sul campo che prevede verifiche dirette su attività lavorative svolte sia dal personale di Rete Ferroviaria sia dal personale delle imprese appaltatrici, selezionando volta per volta una serie di cantieri su cui facciamo una specifica verifica di conformità.

AVV. STILE - Il rischio interferenziale, diciamo.

TESTE GRECO - Esattamente. Sono i due aspetti principali da verificare. E l'altra cosa che abbiamo inserito in ogni attività di audit è che ovunque si vada comunque una verifica in loco di appunto esistenza di tutte le nomine

previste, esistenza di un DVR aggiornato, aggiornamento dell'analisi di rischio, viene sistematicamente svolta su chiunque andiamo a visitare.

AVV. STILE - Può riferire come in concreto avvenissero, si svolgessero le verifiche sulle attività? Lei sa che la ripartizione... c'è una ripartizione molto precisa dei datori di lavoro, con riferimento alle direzioni territoriali?

TESTE GRECO - Certo.

AVV. STILE - E' così? Ecco, quante erano le... quante sono, penso, le direzioni territoriali?

TESTE GRECO - Le direzioni territoriali sono tuttora quindici.

AVV. STILE - Sono quindici. E in rapporto a queste direzioni territoriali le verifiche come si svolgevano e poi come erano veicolate? Era l'audit che faceva le verifiche?

TESTE GRECO - Sì, Sì, sì, eravamo... diciamo, l'iter prevede, una volta pianificato di andare presso una direzione territoriale, una comunicazione con un preavviso di qualche giorno del nostro arrivo - le verifiche vengono svolte in loco - e, come dicevo prima, la prima parte della verifica è prettamente formale, quindi verifica delle nomine, della sussistenza di quello che è l'elenco degli adempimenti normativi che ogni datore di lavoro deve dimostrare di aver messo in piedi; poi si entra nella sostanza della effettività degli apprestamenti, sia per quanto riguarda il personale d'ufficio, sia

soprattutto, perché quello è in R.F.I. l'aspetto più delicato, per quanto riguarda l'attività del personale sia di R.F.I. che delle imprese in cantiere e lungo linea. Sotto questo profilo le verifiche prevedono sempre un'analisi dell'organizzazione che si è data per il cantiere selezionato per la verifica e un'analisi, quando si tratta soprattutto di cantieri affidati a imprese appaltatrici, della corretta definizione e predisposizione degli apprestamenti per la sicurezza e quindi quantificazione dei relativi oneri, e poi la verifica effettiva, da parte di R.F.I., del controllo sul puntuale adempimento delle prestazioni, e da parte delle imprese appaltatrici della puntuale esecuzione dell'attività, arrivando anche a verificare durante le lavorazioni che venga verificato quello che è contrattualmente e dal piano operativo della sicurezza previsto.

AVV. STILE - Senta, in particolare, dopo il disastro di Viareggio, l'organismo di vigilanza, l'audit, furono resi edotti di quello...

TESTE GRECO - Sì, beh, diciamo... al verificarsi di ogni incidente, indipendentemente dalla motivazione o dagli eventi, la direzione audit è informata in quanto inserita tra i destinatari di tutte le informative veicolate tramite banca dati. Il processo normalmente prevede che quando si tratta di un incidente che comporti conseguenze

per dipendenti della società, o di imprese appaltatrici, l'organismo di vigilanza riceve immediatamente gli esiti di quelle che sono le commissioni di inchiesta che per norma vengono messe... vengono attivate da parte delle competenti strutture della società.

AVV. STILE - Nella specie?

TESTE GRECO - Nella specie, la valutazione che l'organismo di vigilanza ha fatto è che nello specifico l'evento verificatosi non aveva a che vedere con violazione della normativa sulla sicurezza del lavoro, ma è un evento legato alla circolazione e, non avendo coinvolto personale di R.F.I. o di imprese ferroviarie, ferma restando la tragicità dell'evento, la rilevanza 231 da parte dell'organismo di vigilanza non è stata individuata.

AVV. STILE - Evidentemente qualcuno l'ha pensata diversamente. Lei, e quindi l'organismo di vigilanza, fu informato dell'iscrizione del procedimento a carico...?

TESTE GRECO - Dalla direzione legale il 17 dicembre 2010 fummo informati dell'iscrizione nel registro degli indagati della società.

AVV. STILE - E voi che avete fatto a questo riguardo?

TESTE GRECO - Quello che abbiamo fatto è stato fornire innanzitutto un'informativa al consiglio di amministrazione su quella che era la struttura e l'adeguatezza del modello organizzativo di Rete

Ferroviaria, con specifico riferimento ai reati in materia di sicurezza... salute e sicurezza sul lavoro, alla data dell'evento. Dopodiché il nostro ruolo si è limitato soltanto ad avere debiti aggiornamenti dalla direzione affari legali sull'evoluzione della questione sotto il profilo legale.

AVV. STILE - Ma... io chiedo scusa, faccio una domanda, forse Presidente può essere pure che ci sarà opposizione. Ma avete capito perché è stato contestato? Lei che è un tecnico della materia, avete capito perché è stata contestata la 23...

PRESIDENTE - Avete capito...?

AVV. STILE - Perché è stata contestata la 231 a R.F.I. o alle altre società?

PRESIDENTE - E' inammissibile, non è ammissibile questa (sovrapposizione di voci).

AVV. STILE - No, ho chiesto se l'hanno capito, Presidente.

PRESIDENTE - Avete capito...

AVV. STILE - Su questo deve testimoniare.

PRESIDENTE - No (sovrapposizione di voci)...

AVV. STILE - Va bene.

PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci)

AVV. STILE - Sulle certificazioni, sulle certificazioni degli standard avete avuto qualche indicazione, non so, sul perché non dovrebbe essere valida ai sensi dell'articolo 30?



PRESIDENTE - Avvocato...

AVV. STILE - Avete...

PRESIDENTE - Avvocato, siamo...

AVV. STILE - Presidente...

PRESIDENTE - Questo... questo poi lo valuterà il Tribunale.

AVV. STILE - Sì, certo, no...

PRESIDENTE - Col vostro...

AVV. STILE - Ma io volevo fare...

PRESIDENTE - Col vostro ausilio.

AVV. STILE - No, ma io... certamente quello che conta è quello che valuterà il Tribunale. Io volevo sapere che ne pensa un tecnico, comunque...

PRESIDENTE - No...

AVV. STILE - Va bene.

PRESIDENTE - Ci dica quello che hanno fatto e poi dopo vediamo (sovrapposizione di voci).

AVV. STILE - Non hanno fatto niente, ha detto, perché non potevano fare niente.

PRESIDENTE - No...

AVV. STILE - E' così. Avete fatto qualcosa?

PRESIDENTE - No, che cosa hanno fatto, quali adempimenti?

AVV. STILE - L'ha detto che non...

PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci) va bene, va bene.

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - Va bene.

AVV. STILE - No, che (sovrapposizione di voci) per carità,

che non c'entrasse niente, questo...

PRESIDENTE - Avvocato...

AVV. STILE - Va bene.

PRESIDENTE - Prego.

AVV. STILE - Senta, l'altra domanda che mi viene da farle proprio in rapporto all'esame del teste precedente: come organismo di vigilanza vi siete mai rapportati all'Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria in qualche maniera?

TESTE GRECO - Noi abbiamo accesso, come organismo di vigilanza, alle risultanze delle attività di verifica svolte dall'Agenzia nazionale.

AVV. STILE - Scusi, non ho capito bene.

TESTE GRECO - Come organismo di vigilanza rientra nei flussi informativi ai quali abbiamo automaticamente accesso, perché abbiamo accesso a tutte le banche dati di R.F.I. che raccolgono questi dati, abbiamo accesso alle risultanze delle attività di verifica dell'Agenzia nazionale e usiamo anche queste risultanze per pianificare quali siano le aree di maggior interesse su cui svolgere attività. Direttamente da parte dell'Agenzia nazionale non abbiamo mai avuto, diciamo così, richieste di informazioni o di collegamenti.

AVV. STILE - Questo perché?

TESTE GRECO - Questo perché l'Agenzia nazionale ha per suo mandato, diciamo così, l'accertamento della sicurezza

della circolazione. Altra cosa è la sicurezza sul lavoro, fermo restando che R.F.I. ha un proprio sistema integrato che le due cose le garantisce insieme.

AVV. STILE - Senta, in materia di sicurezza sul lavoro, che è lo specifico settore di cui lei si occupa e in questo momento ci occupa, c'è mai stata qualche richiesta di finanziamento in funzione della sicurezza sul lavoro, indicazioni di incremento, implementazione della sicurezza, richieste alle quali non si è dato risposta? Ci sono mai state o no, che lei sappia?

TESTE GRECO - No, no, è uno degli oggetti delle verifiche della direzione audit anche la... diciamo la normale capacità di spesa dei singoli datori di lavoro, che di loro hanno una procura illimitata di spesa, ognuno di loro, sotto il profilo della sicurezza, poi ovviamente bisogna vedere la possibilità di effettivamente potere utilizzare questa procura, e in R.F.I. ognuno è libero di acquistare quanto necessario, quando lo ritiene necessario, quando si parla di sicurezza. Io stesso, perché io pure sono datore di lavoro per la mia direzione.

AVV. STILE - Va bene. Io ho terminato, Presidente.

PRESIDENTE - Grazie. Pubblico Ministero, ha domande?

**Pubblico Ministero**

P.M. GIANNINO - Sì, qualcuna. Buonasera.

TESTE GRECO - Salve.

P.M. GIANNINO - Senta, dopo l'incidente ha detto non avete posto in essere azioni correttive, non avete fatto nulla. In seguito all'audit sulla sicurezza della circolazione posto in essere dall'Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria del settembre 2008, avete dato riscontro a quelle che erano le raccomandazioni contenute nel report finale dell'Agenzia?

TESTE GRECO - Non era competenza dell'organismo di vigilanza dare queste...

P.M. GIANNINO - Ha avuto riscontro...

TESTE GRECO - ...queste risposte.

P.M. GIANNINO - ...dell'esecuzione di misure correttive in seguito alle raccomandazioni dell'Agenzia?

TESTE GRECO - No.

P.M. GIANNINO - No. Le risulta che l'Agenzia contestò diverse non conformità nel sistema di gestione della sicurezza ad R.F.I. nel 2008, settembre 2008?

TESTE GRECO - Come dicevo prima, appunto le risultanze delle verifiche dell'Agenzia, come pure di tutte le altre strutture, a cominciare da quelle interne alla società, sono accessibili anche alla direzione audit e quindi sì.

P.M. GIANNINO - Ecco. Le risulta che tra le criticità era stata sollevata proprio una censura relativa al fatto che i processi del sistema di gestione della sicurezza non sono completamente identificati e quindi c'era una

genericità nella identificazione dei processi, nel sistema di gestione?

TESTE GRECO - Posso replicare che la stessa verifica la facciamo abitualmente noi come direzione audit e non ritengo che sia così.

P.M. GIANNINO - Ah. D'accordo. Sul fatto che vi fu mossa anche la censura che i processi descritti nella sicurezza di R.F.I. non esplicitano il ruolo delle direzioni compartimentali, visto che lei mi ha detto che sono tutti datori di lavoro, le risulta che l'Agenzia stessa contestò proprio questo profilo, contestando che in realtà non venivano esplicate le responsabilità, i poteri e quindi il ruolo delle varie direzioni compartimentali?

TESTE GRECO - Non mi... cioè, mi risulta la contestazione e mi risultano altresì gli esiti delle verifiche fatte dalla mia direzione su ciascuna delle direzioni compartimentali, oggi direzioni territoriali, dove la puntuale definizione di ruoli e responsabilità è sempre stata accertata e confermata.

P.M. GIANNINO - Quindi avevate ragione voi e non l'Agenzia. Questo è in sostanza.

TESTE GRECO - Queste sono le evidenze delle mie verifiche.

PRESIDENTE - Questo è un commento. Va beh.

P.M. GIANNINO - No, no, no, no, no. Era proprio una domanda.

PRESIDENTE - Avevate ragione voi (sovrapposizione di voci)...

P.M. GIANNINO - Nella vostra prospettiva avevate ragione voi.

TESTE GRECO - Sulla base delle mie verifiche

PRESIDENTE - Ha già risposto. Ha già risposto, ha già risposto.

P.M. GIANNINO - Senta, le risulta che la società abbia posto in essere qualche azione correttiva in seguito alla contestazione dell'Agencia nazionale sul fatto che nel sistema di gestione non era formalizzata la procedura di verifica e di riesame della documentazione, in seguito a modifiche dei processi produttivi, a modifiche organizzative?

TESTE GRECO - Onestamente di questo aspetto non ho memoria.

P.M. GIANNINO - Non lo sa. Le risulta che siano state poste in essere azioni correttive da parte di R.F.I. al fatto che il sistema di gestione della sicurezza di R.F.I. non era riesaminato dalla direzione per dare omogeneità alla sicurezza sul territorio nazionale, e questo si ricollega al punto precedente, della mancanza di chiarezza delle responsabilità delle varie direzioni compartimentali?

TESTE GRECO - Beh, il riesame della direzione fino al livello di comitato guida, del quale io pure facevo parte all'epoca, questo prevedeva in realtà.

P.M. GIANNINO - Come? Non ho sentito, scusi.

TESTE GRECO - Il riesame di queste problematiche da parte della direzione e a salire fino al comitato guida, prevedeva esattamente questo genere di attività.

P.M. GIANNINO - Le risulta che siano state poste in essere

azioni correttive a fronte della contestazione inoltrata dall'Agenzia ad R.F.I. del fatto che non si aveva evidenza di una sintesi per la definizione di chiare priorità definite attraverso un'analisi e valutazione dei rischi complessiva?

TESTE GRECO - Di questo non sono a conoscenza.

P.M. GIANNINO - E non le risulta che la stessa Agenzia nell'audit del 2008 avesse contestato a R.F.I. la mancanza di pianificazione in seguito ad analisi di valutazione dei rischi?

TESTE GRECO - Di questo onestamente non ho memoria.

P.M. GIANNINO - Non lo ricorda. Faceva parte già dell'organismo di vigilanza nel 2008?

TESTE GRECO - Certo che sì.

P.M. GIANNINO - Senta, le risulta che l'Agenzia tra le sue censure ha individuato delle non conformità...

TESTE GRECO - Chiedo scusa, nel 2008 ancora lavoravo in Italfer, però.

P.M. GIANNINO - Successivamente ha avuto cognizione di eventuali misure intraprese da R.F.I. per adeguarsi a queste raccomandazioni?

TESTE GRECO - No, era per dire che non ne avevo cognizione non essendo ancora parte della società.

P.M. GIANNINO - Ecco. Lei quando...

PRESIDENTE - Quindi - scusi Pubblico Ministero, solo per chiarire - quindi lei nel 2008 dove lavorava?

TESTE GRECO - Ero responsabile dell'audit e presidente dell'organismo di vigilanza di Italfer, altra società del Gruppo Ferrovie.

PRESIDENTE - Italfer.

(più voci fuori microfono)

AVV. STILE - Dal marzo 2009, ha detto.

P.M. GIANNINO - Dal marzo 2009.

PRESIDENTE - Da marzo 2009.

P.M. GIANNINO - Grazie. Senta, le risultano azioni correttive in seguito alla contestazione di non conformità gravi e non conformità ripetitive mosse dall'Agenzia ad R.F.I., in particolare non conformità da esiti dell'inchiesta su inconvenienti di esercizio, non conformità da esiti di verifiche ispettive interne, non conformità da analisi degli armamenti e degli indicatori e non conformità da anomalie di correnti? Le risulta quali siano state le azioni correttive poste in essere da R.F.I. in seguito alla contestazione di queste, che dall'Agenzia vengono definite non conformità gravi e ripetitive?

TESTE GRECO - Se mi dice nello specifico quali sono, le possiamo analizzare una a una. In generale, risalendo al 2008...

P.M. GIANNINO - Non conformità relative alle inchieste su inconvenienti di esercizio. La mancanza di corrispondenza tra azioni poste in essere da R.F.I. rispetto alle inchieste su inconvenienti di esercizio



AVV. STILE - Presidente, io chiedo scusa, sto sentendo tutta questa serie di richieste di conoscenza. Il teste ha chiarito, mi pare in maniera molto... nel corso di esame, che l'A.N.S.F. non ha competenza in materia di sicurezza sul lavoro. E' così? Ha detto così, o sbaglio? Benissimo. E noi stiamo parlando della 231. Quindi che il Pubblico Ministero chieda al teste cose che non sono di sua competenza, non ha assolutamente senso.

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

PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci)...

AVV. STILE - Devo dirlo questo, perché...

PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci)

P.M. GIANNINO - Sto leggendo il report dell'audit dell'Agenzia sul sistema integrato di gestione della sicurezza di R.F.I., che mi sembra fosse...

PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci)

AVV. STILE - Non c'entra, questo è un profilo che affronteremo in seguito, non è questo qui il tema.

PRESIDENTE - Prego.

P.M. GIANNINO - Grazie. Le risulta, visto che comunque lei è arrivato a marzo 2009, queste sono contestazioni mosse a novembre 2008, quindi immediatamente prima, dovrebbe essere arrivato nel pieno della pianificazione delle azioni correttive, le risulta quale sia stata l'azione correttiva posta in essere da R.F.I. alla raccomandazione conclusiva dell'Agenzia? O meglio, intanto se conosce la

raccomandazione conclusiva dell'Agenzia.

TESTE GRECO - No.

P.M. GIANNINO - Allora, se sa quale sia stata l'azione correttiva posta in essere in seguito alla raccomandazione che chiedeva ad R.F.I. che in sede di revisione delle procedure si raccomandasse di verificare che il sistema fosse in grado di fornire evidenze di come i miglioramenti della sicurezza potevano essere ritrovati nelle verifiche di efficacia delle azioni correttive e preventive adottate sulla base delle priorità definite da analisi e valutazione dei rischi che Agenzia nazionale non aveva rinvenuto all'interno di R.F.I. Sa cosa ha fatto R.F.I. per individuare queste priorità ai fini della sicurezza, classificate e individuate sulla base di analisi e valutazione dei rischi?

TESTE GRECO - Come le dicevo prima, le verifiche che facciamo noi come organismo di vigilanza a livello di sistema integrato di gestione della sicurezza, entrano nel dettaglio degli adempimenti in materia di sicurezza sul lavoro.

P.M. GIANNINO - Come? Non ho sentito, scusi.

TESTE GRECO - Le verifiche che noi facciamo come organismo di vigilanza e direzione audit, con riferimento al sistema integrato di gestione della sicurezza, riguardano nello specifico gli adempimenti in materia di sicurezza sul lavoro. Sono altre le strutture deputate ad analizzare e

individuare le azioni correttive con riferimento ad aspetti di gestione della circolazione. La tutela ambientale è entrata nel novero delle attività dell'organismo di vigilanza successivamente e da allora anche quella è recepita.

P.M. GIANNINO - E nell'ottica della valutazione dei rischi del sistema, dell'intero sistema, al fine di ottemperare a questa raccomandazione dell'Agenzia, cosa è stato fatto? Sono state individuate le priorità in tema di sicurezza? Sono state...

TESTE GRECO - In tema di sicurezza sul lavoro, come le dicevo, non è stata fatta un'analisi di rischio nel senso che ogni singola attività dell'azienda è considerata a rischio...

P.M. GIANNINO - Ecco...

TESTE GRECO - ...sotto il profilo della sicurezza sul lavoro.

P.M. GIANNINO - E a fronte di ogni singola attività che è considerata a rischio sono state fatte le singole analisi e valutazioni dei rischi su tutte le attività che comportano il rischio?

TESTE GRECO - Non le ha fatte l'organismo di vigilanza. L'organismo di vigilanza ha verificato che ogni datore di lavoro puntualmente abbia svolto queste attività e periodicamente è andato a controllare che queste attività fossero aggiornate.

P.M. GIANNINO - E un'analisi e valutazione unitaria a livello

di rete poteva essere effettuata dal datore di lavoro di Bari, o di Venezia, o di Palermo?

TESTE GRECO - Qui parliamo di circolazione.

P.M. GIANNINO - Esatto, appunto. E poteva farlo un direttore compartimentale di Bari, o di Venezia, o di Palermo?

TESTE GRECO - Non...

P.M. GIANNINO - Visto che voi avete sindacato solo le valutazioni delle singole unità compartimentali, poteva un datore di lavoro di unità compartimentale di Bari, o di Venezia, vietare la circolazione di un determinato treno, ad esempio sul suo territorio?

TESTE GRECO - Beh, lei sta credo confondendo...

PRESIDENTE - Però...

TESTE GRECO - ...il ruolo del datore di lavoro con quello del gestore della circolazione (sovrapposizione di voci)...

P.M. GIANNINO - No, non lo confondo io. Le sto chiedendo se c'erano state azioni...

PRESIDENTE - Pubblico Ministero, siamo fuori... siamo fuori tema, credo, a questo punto. Siamo fuori tema (sovrapposizione di voci)...

P.M. AMODEO - Chiedo scusa Presidente, una sola domanda, anzi due.

PRESIDENTE - Prego.

P.M. AMODEO - Buonasera, dottore.

TESTE GRECO - Buonasera a lei.

P.M. AMODEO - Senta, lei lo sa che R.F.I. per fare quello che

fa, il gestore dell'infrastruttura, deve avere bisogno di una autorizzazione di sicurezza? Bene. Lei lo sa che per effetto delle contestazioni mosse dalla A.N.S.F. nel report del 2008 A.N.S.F. ha ritardato il rinnovo dell'autorizzazione di sicurezza a R.F.I. per oltre due anni? Poteva far gestire la rete a qualcun altro a questo punto, Presidente.

PRESIDENTE - Sì, qual era... ha risposto?

P.M. GIANNINO - Ha detto di sì.

P.M. AMODEO - Okay.

TESTE GRECO - Sì.

PRESIDENTE - Sì.

P.M. AMODEO - Va bene, grazie. Chiedo scusa, mi era sfuggita la domanda.

(più voci sovrapposte)

P.M. AMODEO - Okay, grazie, grazie.

P.M. GIANNINO - Le risulta che già prima dell'avvento, diciamo così, dell'Agenzia nazionale per la sicurezza gli audit sulla sicurezza in capo alle imprese ferroviarie venivano condotte da R.F.I.?

TESTE GRECO - Certo. Sì.

P.M. GIANNINO - Sì. Le risulta che Trenitalia ha visto una pluriennale e ripetuta e reiterata contestazione da parte di R.F.I. relativamente alle falle nella manutenzione del proprio... del materiale rotabile impiegato?

TESTE GRECO - Di questo non sono oggettivamente a conoscenza.

P.M. GIANNINO - Non è a conoscenza. Allora la informo che...

PRESIDENTE - No, no, Pubblico Ministero, no.

P.M. GIANNINO - No, non è... va beh. E' a conoscenza di quali azioni correttive Trenitalia abbia posto in essere per continuare a far circolare il proprio materiale sulle reti di R.F.I. che aveva contestato proprio a tal fine le falle nella manutenzione?

TESTE GRECO - No, non ne sono a conoscenza.

P.M. GIANNINO - Non ne è a conoscenza.

PRESIDENTE - Pubblico Ministero, ma Trenitalia...

TESTE GRECO - Come non ero a conoscenza (sovrapposizione di voci)...

PRESIDENTE - Trenitalia è un soggetto diverso(?).

P.M. GIANNINO - Sì, ma l'autorizzazione di sicurezza a Trenitalia la rilascia R.F.I.

PRESIDENTE - Sì, però non credo che il teste (sovrapposizione di voci)...

P.M. GIANNINO - Ci sono centinaia di disposizioni di R.F.I. sul tema.

AVV. STILE - Scusi Presidente, ma che c'entra il teste (sovrapposizione di voci)...

PRESIDENTE - Non è stato esaminato, c'è altro teste nella lista che riguarda Trenitalia.

AVV. STILE - Sì, va beh, ma poi abbiamo anche altri sulla sicurezza in generale. Questo invece è un tema ristretto alla 231.

PRESIDENTE - Beh, sì, però Pubblico Ministero, io prima le ho dato lo spazio, però parliamo della 231 del 2001.

P.M. GIANNINO - Sì. E quindi...

PRESIDENTE - La responsabilità dell'ente con riferimento...

AVV. STILE - Deve parlare di sicurezza sul lavoro, non di altre cose, non c'entrano.

PRESIDENTE - Modelli di organizzazione e gestione della sicurezza.

P.M. GIANNINO - Senta, è a conoscenza di provvedimenti, se vi sono stati e se sì quali, posti in essere da R.F.I., sanzionatori o limitativi nei confronti di Trenitalia a fronte delle contestazioni che erano state mosse a Trenitalia in sede di audit da parte di R.F.I.?

PRESIDENTE - Pubblico Ministero, come la precedente non è ammessa, con oggetto Trenitalia, e non è stata oggetto di esame. "Procedure applicate in R.F.I., sull'adeguamento dei protocolli richiesti dal decreto legislativo 231 del 2001; funzionamento dell'organismo di vigilanza".

(più voci fuori microfono)

P.M. GIANNINO - Poteva R.F.I. limitare la autorizzazione, il certificato di sicurezza a Trenitalia in caso di mancanze e omissioni riscontrate da R.F.I. in sede di audit?

PRESIDENTE - Pubblico Ministero, siamo fuori dalla 231. Siamo fuori dalla 231.

P.M. GIANNINO - Non ho altre domande.

PRESIDENTE - Ci sono domande delle Parti Civili? Avvocato,

vuole chiudere con...?

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - Lei? Prego. Domande, Avvocato.

**Difesa - Avvocato D'Apote**

AVV. D'APOTE - Sì, sì, sì, sì, assolutamente. Domande, nessuna considerazione, nessuna lungaggine. Buongiorno, dottore.

TESTE GRECO - Buongiorno.

AVV. D'APOTE - O buon pomeriggio. Senta, ci sono audit, almeno io li chiamo così, infragruppo?

TESTE GRECO - Infragruppo?

AVV. D'APOTE - Eh.

TESTE GRECO - La direzione centrale audit di holding svolge attività di audit normalmente sulle altre società prive di audit, ma anche sulle società in possesso della struttura di audit, sì.

AVV. D'APOTE - Sì. Lei sa chi è... la direzione dell'audit, diciamo del settore, a chi spetta?

TESTE GRECO - Prego?

AVV. D'APOTE - La direzione del settore audit a chi spetta?

TESTE GRECO - Beh, ogni... ogni società ha la sua autonoma direzione e la struttura centrale di holding svolge un ruolo di coordinamento di tutte le direzioni di audit del gruppo.

AVV. D'APOTE - Sì. E chi è che presiede il settore, la struttura?



TESTE GRECO - La direzione centrale audit di F.S. Vuole il nome, intende?

AVV. D'APOTE - Eh? Sì, ma da chi dipende?

TESTE GRECO - Ah... in F.S. dal presidente.

AVV. D'APOTE - Da quando?

TESTE GRECO - Dal 2006, fine 2006.

AVV. D'APOTE - Da fine 2006. Perfetto. Allora, torniamo agli audit di gruppo o infragruppo. Lei sa di disposizioni di gruppo che stabiliscono le regole di comunicazione...

P.M. GIANNINO - Presidente, c'è opposizione, stiamo parlando di società F.S. Come io non ho potuto neanche nominare Trenitalia, che si nomini solo R.F.I.

AVV. D'APOTE - No, no, ma io... io sto parlando di un settore audit di cui personalmente il testimone si occupa.

PRESIDENTE - Qual era la domanda, che non ho capito alla fine?

AVV. D'APOTE - Se c'è una disposizione di gruppo, che dev'essere applicata quindi anche dal testimone, diciamo, che stabilisce le regole di comunicazione alla capo gruppo degli audit.

TESTE GRECO - C'è il manuale del processo di audit.

AVV. D'APOTE - Sì.

TESTE GRECO - Che prevede la trasmissione delle relazioni di audit con cadenza trimestrale - emesse intendo - con cadenza trimestrale alla holding, ovvero immediata quando un audit esca con giudizio inadeguato.

AVV. D'APOTE - Sì. E ci sono delle materie, diciamo così,

escluse? Se vuole faccio un riferimento alla disposizione 19AD del luglio del 2004.

P.M. GIANNINO - C'è opposizione. Queste disposizioni vengono emanate dalla F.S. holding, non da R.F.I., quindi...

AVV. D'APOTE - Sì, no, ma è emanata...

P.M. GIANNINO - ...come io non ho potuto parlare di Trenitalia...

AVV. D'APOTE - Ho capito, Presidente...

P.M. GIANNINO - C'è opposizione alla domanda.

AVV. D'APOTE - E' emanata nei confronti di...

PRESIDENTE - E' respinta. Velocemente, per favore.

TESTE GRECO - La disposizione prevede, conformemente anche a quello che prevede la 231, che ogni società svolga autonomamente le proprie attività di gestione e verifica dei modelli 231 e quindi le risultanze di queste attività non rientrano tra gli obblighi informativi verso la holding.

AVV. D'APOTE - Ed è esplicitamente esclusa quindi? Cioè, il flusso informativo delle strutture societarie di audit verso la direzione centrale F.S., rispetto alle attività che le strutture societarie di audit svolgono in qualità di organismo di vigilanza, è espressamente esclusa, vietata, come posso dire...?

TESTE GRECO - Non è previsto.

AVV. D'APOTE - Prego?

PRESIDENTE - Non è previsto.

TESTE GRECO - Non è previsto. Per disposizione di gruppo.

AVV. D'APOTE - Cioè nella disposizione di gruppo c'è scritto esplicitamente che non si applica...

TESTE GRECO - Sì.

AVV. D'APOTE - ...questa trasmissione?

TESTE GRECO - Sì.

AVV. D'APOTE - Oh, ecco, questo. Ultima domanda e abbiamo finito. Se risultano... se lei ricorda audit di gruppo riguardanti la sicurezza dell'esercizio ferroviario, o più in generale la sicurezza della circolazione.

TESTE GRECO - Mai effettuati in R.F.I.

AVV. D'APOTE - Sì. Sto parlando di gruppo, eh?

TESTE GRECO - Di gruppo.

AVV. D'APOTE - Infragruppo.

TESTE GRECO - Audit dalla direzione centrale audit di gruppo su R.F.I. in materia di sicurezza non ne sono mai stati effettuati.

AVV. D'APOTE - Perfetto. Grazie.

PRESIDENTE - Avvocato Stile, chiudiamo?

**Difesa - Avvocato Stile**

AVV. STILE - Una sola domanda, in rapporto al lungo controesame del Pubblico Ministero, dell'Ufficio del Pubblico Ministero. Io vorrei capire questo: le consta che l'A.N.S.F., di cui ha precisato le prerogative, i poteri e la capacità direttiva, in relazione a tutte le

contestazioni che le sono state fatte, "conosce questo, conosce questo, conosce quell'altro", ha poteri in tema di sicurezza sul lavoro?

TESTE GRECO - Non mi risulta, né infatti ha mai posto alcuna questione - mi risulta - su questo tema.

AVV. STILE - Va bene. Grazie, nessun'altra domanda.

PRESIDENTE - Grazie.

<b>QUESTIONI ISTRUTTORIE</b>
------------------------------

PRESIDENTE - Allora, una... dove va?

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - Allora... allora...

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - No, no. Allora, due questioni da affrontare, una che riguarda i testi - tra virgolette - italiani, per l'udienza non del 17, ma quella del 24, mi pare, quindi vorremmo sapere, come hanno fatto diligentemente per i tedeschi, se foste anche voi in grado di indicarci nel numero e nei nomi.

AVV. STILE - Allora Presidente, per il 24...

PRESIDENTE - Per il 24.

AVV. STILE - Noi abbiamo un consulente, che prenderà abbastanza tempo, che è la professoressa Torchia.

PRESIDENTE - Professoressa Torchia.

AVV. STILE - Poi vi sono alcuni testi di Trenitalia, che però non sono in grado di... la professoressa Torchia è per

R.F.I. Poi vi sono dei testi di Trenitalia, sui quali però non posso essere io a darvi indicazioni.

PRESIDENTE - Senza anticipare... senza anticipare alcun giudizio, allora facciamo... invertiamo l'ordine delle questioni, diciamo che dopo gli esami di oggi ci stavamo... di Genovese e gli altri, di Malvasi in passato, ci stavamo interrogando, Chiovenda, eccetera, sulla superfluità dei testi... di alcuni testi.

AVV. STILE - Malvasi, Presidente, lei ce lo ha escluso, quindi Malvasi...

PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci)

AVV. STILE - ...l'altra volta fu...

PRESIDENTE - Abbiamo... c'è stata una rinuncia, l'abbiamo già tolto quindi...

AVV. STILE - Abbiamo eliminato...

PRESIDENTE - Ecco, quindi ci confermate...

AVV. MOSCARDINI - Non ha avuto grande contenuto, diciamo.

PRESIDENTE - Confermate la bontà della tesi che era quella di valutare se Spadoni, Torchia, Pozzi, sono ancora effettivamente da sentire oppure no, considerando che si tratta (sovrapposizione di voci)...

AVV. STILE - Presidente, per quanto riguarda la professoressa Torchia sono temi completamente diversi, quindi... per quanto riguarda la professoressa Torchia ci riserviamo... la professoressa Spadoni...

PRESIDENTE - Spadoni va bene.

AVV. STILE - Ecco, anche noi riteniamo...

PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci)

AVV. STILE - Però vogliamo consultarci. In linea di massima, ecco, magari possiamo acquisire le relazioni se si crede.

PRESIDENTE - L'ingegner Pozzi?

(più voci fuori microfono)

AVV. D'APOTE - Possiamo acquisire le sommarie informazioni.

AVV. STILE - Ci sono anche le s.i.t. di Spadoni, eventualmente potremmo... comunque penso che potremmo...

PRESIDENTE - No, però Avvocato Stile e Avvocati della difesa degli imputati, responsabili civili ed enti tutti, ovviamente, cioè l'obiettivo era di arrivare ad un atteggiamento diligente di collaborazione che ha contraddistinto l'attività dei tedeschi, tra virgolette, stamattina, che è tradotto in questa memoria che ci consente di fare un programma...

AVV. MOSCARDINI - Presidente, scusi...

PRESIDENTE - ...un pochino più dettagliato.

AVV. MOSCARDINI - Mi permetto soltanto di chiedere in questo senso un termine, perché sono sicuramente perfettamente diligenti i colleghi, però... no, più di noi indubbiamente e di me lungamente, però loro erano stati avvertiti alla scorsa udienza e per questa ovviamente è stato prodotto.

PRESIDENTE - Allora farete la stessa cosa.

AVV. MOSCARDINI - Eh, penso... sì, anche perché penso che al momento sia anche più semplice, soprattutto in sostituzione anche del professor Fiorella e a seguire a cascata del professor Masucci, anche perché loro penso come ente sia il primo teste, quindi forse non era diretto specificamente...

PRESIDENTE - No, no...

AVV. MOSCARDINI - ...non in quel senso.

PRESIDENTE - Era proprio una sollecitazione, un invito, un suggerimento di utilità per tutti. Quindi, va bene, allora su questo... allora ci aggiorniamo alla prima udienza.

AVV. STILE - Sì, noi per la verità non è che ne abbiamo mica tanti ancora, tra testi e consulenti. Siamo...

PRESIDENTE - Va beh, insomma...

AVV. D'APOTE - Molti sono già stati...

PRESIDENTE - Insomma, insomma...

AVV. STILE - Sono pochi, pochissimi.

PRESIDENTE - Ce ne sono ancora, ce ne sono ancora. Quindi per questo, per fare anche... per verificare quanti sono, per verificare quanti sono e quanti ne rimangono, perché noi dobbiamo anche oggettivamente verificare se c'è la necessità di (parole incomprensibili) inserire nuove udienze, quindi lo possiamo fare solo quando avremo un quadro completo e il polso assolutamente chiaro della situazione, e capiremo quante udienze dovremo inserire o

no. Ecco, quindi dipende da tutto questo.

AVV. STILE - Sì, ripeto, secondo i calcoli che abbiamo fatto, abbiamo uno schemino noi, e con quelli...

PRESIDENTE - Eh, quindi (sovrapposizione di voci)...

AVV. STILE - Considerando quelli...

PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci)

AVV. STILE - Non è che siano...

PRESIDENTE - Va beh.

AVV. STILE - Insomma, non mi pare che ci sia nessun problema di particolare lunghezza.

PRESIDENTE - Però... però vorremmo essere messi...

AVV. STILE - E' sicuro che abbiamo...

PRESIDENTE - ...a conoscenza.

AVV. STILE - E' sicuro che abbiamo come consulenti, tra consulenti e testi, sicuramente... parlo per R.F.I...

PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci)

AVV. STILE - ...la professoressa Torchia sicuramente, il dottor De Rosa, il dottor Pozzi, il professor Resta e la dottoressa Fiorato. Penso, penso che questi siano, poi può darsi che ce ne sia un altro... con Salvi c'è qualche dubbio ma probabilmente...

PRESIDENTE - Ma lei parla per R.F.I.

AVV. STILE - Prego?

PRESIDENTE - Lei parla per sé.

AVV. STILE - No, io per la verità sono i testi di R.F.I. che penso... non so se ce ne siano altri ancora, ma...



PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci)

AVV. STILE - ...penso per la verità che questi siano, Presidente.

AVV. D'APOTE - Presidente, io ho teste e un consulente.

PRESIDENTE - Ma allora siamo in grado alla prossima udienza di avere un quadro più completo e più chiaro

AVV. STILE - Sì.

PRESIDENTE - Eh?

AVV. STILE - Un poco più... forse non definitivo, ma quasi completo.

PRESIDENTE - Sì, sì, no, un quadro (sovrapposizione di voci) e se ci fa già sapere come... insomma, se fate come hanno fatto i tedeschi. Avvocato, prego.

AVV. PIAZZA - Piazza. Volevo avvertire il Tribunale che io ho citato per il 24 febbraio i testimoni Paoletti e Guidi.

PRESIDENTE - Benissimo.

AVV. PIAZZA - Già citati.

PRESIDENTE - Paoletti e Guidi.

AVV. PIAZZA - E Guidi.

AVV. D'APOTE - Mentre io...

PRESIDENTE - Allora, Paoletti e Guidi.

AVV. PIAZZA - E ho già citato per il 09 marzo i miei testi Bresciani e Cassino.

PRESIDENTE - 09 marzo, Bresciani e Cassino. Quindi, Avvocato Stile, aveva detto Torchia per la prossima, per il 24, Torchia...

AVV. STILE - Per il 24, sì.

PRESIDENTE - Torchia e...?

AVV. STILE - No, e basta. Noi...

PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci)

AVV. STILE - Solamente la Torchia, che è abbastanza... ha anche una relazione.

AVV. D'APOTE - Io Presidente, per la difesa Galloni, F.S. Logistica, ho allertato il teste Vicino.

PRESIDENTE - Per il 24.

AVV. D'APOTE - Per il 24.

PRESIDENTE - Vicino.

AVV. D'APOTE - Sì.

AVV. MOSCARDINI - Presidente, il dottor Vicino, che è...

PRESIDENTE - Va beh.

AVV. MOSCARDINI - ...un teste in comune anche per la lista del professor Fiorella, per Trenitalia, lo stesso Vicino, quindi anche noi...

PRESIDENTE - Allora, quindi facciamo un provvedimento. Allora, quindi, per quanto riguarda invece i testi ai quali gli Avvocati Mucciarelli, Padovani, Paliero, Danelli, Francini, Labruna, Mazzola, Pezzani, Raffaelli ed altri, indicati nella memoria depositata in data odierna dall'Avvocato Francini, sentite le altre Parti che hanno prestato il loro consenso, dispone il Tribunale la revoca dell'ordinanza ammissiva della prova dichiarativa di Piatek, Günther, Spiegelner, Ullrich, Earl, Heinemann,

Homeier, Balzarini, Rocchi, Furteti(?). Grazie a voi.

P.M. GIANNINO - Una richiesta soltanto, velocissima, una richiesta velocissima. All'esito dell'avviso di deposito della scorsa udienza sono stati resi disponibili i tre verbali di s.i.t. di Teani, Russo e Virdò. Chiedo se vi è il consenso delle altre Parti alla produzione dei verbali di s.i.t., come subordinata alla richiesta di 507 del Tribunale. Poiché l'avviso è stato fatto, chiedo l'acquisizione al fascicolo dibattimentale dei tre verbali di sommarie informazioni di cui all'avviso di deposito.

PRESIDENTE - Allora, sul 507 ci eravamo riservati.

P.M. GIANNINO - Sì.

PRESIDENTE - Ovviamente, perché per la fase... ovviamente. Avvocato Stile.

AVV. STILE - Io penso che, diciamo, la scelta nostra se aderire all'acquisizione dei verbali di s.i.t. o procedere ai sensi del 507...

PRESIDENTE - E' prematura.

AVV. STILE - ...debba avvenire successivamente, non in questo momento qua.

PRESIDENTE - Quindi vi riservate di prestare eventualmente il consenso.

AVV. STILE - Ci riserviamo di prestare il consenso eventualmente, se del caso. Intanto studiamo la questione.

PRESIDENTE - 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: 395007

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

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

SPADON SIG.RA MIRELLA - Trascrittrice

---

Ticket Udienza n° 60892

ID Procedimento n° 196701