



**TRIBUNALE DI LUCCA
RITO COLLEGALE SEZIONE PENALE**

DOTT. BORAGINE GERARDO	Presidente
DOTT.SSA MARINO VALERIA	Giudice a latere
DOTT.SSA GENOVESE NIDIA	Giudice a latere
DOTT. GIANNINO SALVATORE	Pubblico Ministero
SIG.RA BARSANTI LAURA	Cancelliere
SPINELLI SIG.RA MARILENA - Stenotipista	Ausiliario tecnico

VERBALE DI UDIENZA REDATTO IN FORMA STENOTIPICA

PAGINE VERBALE: n. 240

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

A CARICO DI: ANDRONICO SALVATORE + 40

UDIENZA DEL 24/02/2016

LU0010 POLO FIERISTICO

Esito: RINVIO AL 02 MARZO 2016 ORE 09.30

Caratteri: 328058

INDICE ANALITICO PROGRESSIVO

APPELLO E QUESTIONI PRELIMINARI.....	3
DEPOSIZIONE DEL TESTE – VICINO PIETRO.....	11
Difesa – Avvocato D’Apote.....	11
Pubblico Ministero.....	26
Parte Civile – Avvocato Dalle Luche.....	47
Parte Civile – Avvocato Carloni.....	47
Parte Civile – Avvocato Dalla Casa.....	48
DEPOSIZIONE DEL TESTE – RIZZO LEONARDO.....	54
Difesa – Avvocato Valignani.....	55
Pubblico Ministero.....	67
Difesa – Avvocato Giovene	72
DEPOSIZIONE DEL CONSULENTE TECNICO DELLA DIFESA – TORCHIA LUISA.....	90
Difesa – Avvocato Stile.....	90
Pubblico Ministero.....	107
Parte Civile – Avvocato Antonini.....	126
Difesa – Avvocato Stortoni.....	129
DEPOSIZIONE DEL TESTE – PAOLETTI ENRICO.....	136
Difesa – Avvocato Piazza.....	136
Pubblico Ministero.....	151
Parte Civile – Avvocato Dalla Casa.....	182
Difesa – Avvocato D’Apote.....	187
Difesa – Avvocato Piazza.....	188
DEPOSIZIONE DEL TESTE – GUIDI STEFANO.....	191
Difesa – Avvocato Piazza.....	191
Pubblico Ministero.....	218
Difesa – Avvocato Piazza.....	231
QUESTIONI ISTRUTTORIE.....	232

**TRIBUNALE DI LUCCA - RITO COLLEGALE SEZIONE PENALE
LU0010 POLO FIERISTICO
PROCEDIMENTO PENALE n. R.G. TRIB. 2135/13 - R.G.N.R. 6305/09
Udienza del 24/02/2016**

DOTT. BORAGINE GERARDO	Presidente
DOTT.SSA MARINO VALERIA	Giudice a latere
DOTT.SSA GENOVESE NIDIA	Giudice a latere
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. Allora apriamo l'udienza, accomodatevi. *(Il Presidente fa l'appello)*. Allora, qualche minuto prima di cominciare. Facciamo... vediamo chi è presente, almeno così facciamo ritirare i testi, se sono presenti. Rizzo? Buongiorno. Professoressa Torchia?

AVVOCATO - E' in arrivo.

PRESIDENTE - E' in arrivo. Ingegnere Paoletti? Buongiorno. Guidi Stefano? Buongiorno. Vicino Pietro? Ecco, quelli che ho chiamato possono accomodarsi seguendo l'ufficiale giudiziario nella sala testi. La professoressa Torchia è in arrivo, quindi non c'è ancora. Per ora è assente. Allora, un'integrazione con riferimento all'ordinanza pronunciata alla scorsa udienza, in relazione ai documenti provenienti dall'estero. Nel corpo della

motivazione del provvedimento si fa riferimento alla lettera a firma di Pawel Rainer del 07/09/2010, poi però si dice già... c'è un refuso, si fa riferimento a una pregressa acquisizione; invece dalle carte emerge che l'11 giugno 2014 l'Avvocato Raffaelli ne richiede l'acquisizione, c'è una riserva di acquisizione alla medesima udienza e solo ieri quindi vi è il provvedimento...

AVV. RAFFAELLI - Presidente, la devo correggere. Se non sbaglio, perché era una cosa che avevamo verificato, quel documento venne acquisito con lo scioglimento della riserva del 26 novembre 2014.

PRESIDENTE - Ecco. Grazie, perché era proprio quello che cercavamo. 26 novembre...

AVV. RAFFAELLI - 26 novembre... sto andando a memoria, ma è il 26 novembre perché...

PRESIDENTE - Era una mia nota precisa. Acquisito 26 novembre.

AVV. RAFFAELLI - C'era...

PRESIDENTE - Nelle ricerche non siamo stati (sovrapposizione di voci)...

AVV. RAFFAELLI - Dove facevate riferimento a una nostra memoria depositata il 29 settembre del 2014, in vista dell'udienza dell'1 ottobre 2014, a scioglimento della riserva del 26 novembre. Dovrebbe essere anche alla pagina 5 della trascrizione dei verbali d'udienza relativi, del 26 novembre 2014.

PRESIDENTE - Pagina 5 verbale... no, era proprio un problema che... me lo ero annotato e ad un certo punto pensavo di aver sognato, udienza 26 novembre...

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - Eh, però devo guardare sotto quei nomi lì, devo vedere... a pagina 5.

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - No, acquisita il 26/11/2014. Avvocato, acquisita il 26/11? Ho capito bene? A pagina 5.

AVV. RAFFAELLI - Pagina 5 della trascrizione dei verbali di udienza del 26 novembre.

PRESIDENTE - Sì.

AVV. RAFFAELLI - Sto andando a memoria, ma...

PRESIDENTE - No, va beh, in ogni caso, per evitare eventuali ulteriori equivoci, il Tribunale, a conferma del provvedimento pronunciato all'udienza del 17 febbraio 2016, dispone l'acquisizione della lettera del 07/09/2010 a firma di Pawel Rainer, della quale già l'Avvocato Raffaelli aveva richiesto l'acquisizione, per le ragioni già espresse nella citata ordinanza. Allora, questo è fatto. Quindi, avevamo... prima di partire c'erano delle... se vogliamo... se siamo già in grado di dire qualcosa per ora, perché se siamo rapidi vi do subito la parola sulle rinunce ai testi, altrimenti, se ci sono questioni, rinviemo a dopo. Pubblico Ministero. Pubblico Ministero, lei si era riservato sulla rinuncia ai testi.

P.M. - Sì. In merito a tutti i testi, ad eccezione della Spadoni, non c'è nessuna opposizione. Per quanto riguarda la teste Spadoni, non c'è nessuna opposizione all'acquisizione del verbale di sommarie informazioni, alla quale preso il consenso. Non però acconsentendo alla rinuncia alla sua escussione come teste, perché ci sono diverse circostanze che vanno specificate. Vorrei anche segnalare che, sì, è vero che...

PRESIDENTE - Cioè lei, mi faccia capire, anche se si acquisiscono le s.i.t. vuole sentirla?

P.M. - Sì, sì, sì.

PRESIDENTE - Ah.

P.M. - Perché le circostanze delle s.i.t. non sono tutte quelle che sono previste nel capitolo. E segnalo anche che è vero che parte dei capitoli, se non tutti, sono sovrapponibili a quelle del teste Genovesi, soprattutto, ma il teste Genovesi non ha risposto su tutti i capitoli, su molti ha risposto parzialmente, in maniera superficiale, o non è stato in grado di rispondere. Quindi è vero che i capitoli sono sovrapponibili, ma Genovesi non ha dato risposte esaurienti a tutti i capitoli. Quindi...

PRESIDENTE - Quindi per tutti presta il consenso...

P.M. - Presto il consenso per tutti...

PRESIDENTE - ...ad eccezione di Spadoni.

P.M. - ...ad eccezione della Spadoni, prestando comunque il

consenso all'acquisizione delle s.i.t. sulla cui base poi si lavorerà nell'escussione, ovviamente. Però non acconsento alla rinuncia alla teste Spadoni.

PRESIDENTE - Allora, l'altra riserva era dell'Avvocato D'Apote.

AVV. D'APOTE - Sì. Sì, buongiorno signori. Per quello che mi riguarda invece, una volta controllato dal verbale, ed era questo il motivo della riserva, che il teste Genovesi ha risposto sui due punti che mi interessavano, che riguardavano anche la Spadoni, io presto il consenso. Per il resto valuterà il Tribunale. Ovviamente... ovviamente presto il consenso all'acquisizione delle...

PRESIDENTE - Delle s.i.t.

AVV. D'APOTE - ...delle s.i.t. e presto il consenso alla rinuncia.

AVV. STILE - Posso, Presidente?

PRESIDENTE - Avvocato Stile.

AVV. STILE - No, sulla teste Spadoni nessun particolare problema, però se non vado errato la Spadoni era anche sulla liste testi del Pubblico Ministero che aveva rinunciato, e quindi sotto questo profilo non ritengo che possa opporsi alla rinuncia. E' una questione più formale che sostanziale, perché può anche venire... ma mi pare che ci sia stata rinuncia del Pubblico Ministero alla teste Spadoni.

P.M. - I capitoli non erano gli stessi. Ho rinunciato al mio

capitolato.

PRESIDENTE - Va bene, la affrontiamo... la questione l'affronteremo. Per ora abbiamo solo... Avvocato Scalise.

AVV. SCALISE - No, volevo dire che si rinuncia al teste, non al capitolato. Cioè, quella che è l'affermazione fatta adesso dal Pubblico Ministero credo che sia fuori dalla previsione del codice.

PRESIDENTE - Allora, il Tribunale, preso atto del consenso... le Parti Civili avevate già detto alla scorsa udienza, giusto? Avevate prestato tutti il consenso. Ricordo bene? (più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - Avvocato Maffei, lei non c'era.

AVV. MAFFEI - Mi pare di ricordare di non aver prestato alcun consenso e per chiarire...

PRESIDENTE - No, c'è un verbale...

AVV. MAFFEI - ...per chiarire meglio comunque mi schiero decisamente sulle posizioni del Pubblico Ministero.

PRESIDENTE - Allora, diamo atto innanzitutto che l'Avvocato Maffei è presente, perché non era presente fino a due minuti fa.

AVV. MAFFEI - Grazie.

PRESIDENTE - Dopodiché, allora, le prossime volte facciamo in questo modo, per le Parti Civili, piuttosto che dare atto di un consenso acquisito rispetto al quale vi ho chiesto espressamente e mi sembrava di aver capito che prestavate tutti il consenso, vi interpellero una alla volta, così a

verbale ognuno di voi avrà modo, senza timidezze, di esprimere il proprio parere. Allora, quindi Avvocato Maffei lei sulle stesse posizioni si oppone alla rinuncia solo per Spadoni.

AVV. MAFFEI - Sissignore. Vorrei aggiungere, Presidente, mi pare doveroso, che se io ho contribuito in qualche modo a creare un equivoco sono dispiaciuto e mi scuso, ma sono altrettanto sicuro di non aver prestato alcun consenso.

PRESIDENTE - Le altre Parti Civili? Allora, chi non acconsente? Facciamo prima. Chi non acconsente?

AVV. BARTOLINI - Sì. Allora, signor Presidente, l'Avvocato Bartolini, Dalla Casa, Bagatti e Pedonese, perché è in sostituzione, praticamente si associano alle richieste del Pubblico Ministero e non acconsentono.

AVV. DALLE LUCHE - Avvocato Dalle Luche, anche per l'Avvocato Carboni e Antonini, ci associamo alle richieste della Procura.

PRESIDENTE - Va bene. Allora, quindi il Tribunale, preso atto...

AVV. BARTOLINI - Signor Presidente, mi scusi, anche per l'Avvocato Nicoletti.

PRESIDENTE - Allora, preso atto il Tribunale del consenso così come espresso all'odierna udienza e invece del dissenso, con esclusivo rifermento alla teste professoressa Gigliola Spadoni, allo stato dispone la revoca dell'ordinanza di ammissione della prova di Virginio Di

Giambattista, Giuseppe Sciallis, Stefano Guidi, solo con riferimento alle Parti che hanno rinunciato al teste, perché per Stefano Guidi resta l'Avvocato Piazza che non ha espresso rinuncia, Edoardo De Visintini, Guido Gazzola, Donato Carillo, Agnoletti Massimo, Landi Spartaco. Bene, sono questi. Riservandosi di decidere in ordine alla professoressa Spadoni, della quale, sussistendo accordo delle Parti, dispone l'acquisizione del verbale di sommarie informazioni. Pubblico Ministero, se lo procuriamo il verbale di s.i.t. della professoressa Spadoni, lo acquisiamo. Allora, detto tutto questo, possiamo cominciare. Sono presenti quattro testi. Con chi vuole cominciare, Avvocato D'Apote?

AVV. D'APOTE - Se i colleghi sono d'accordo, sono disponibile, sono pronto.

PRESIDENTE - Il suo è...

AVV. D'APOTE - Vicino.

PRESIDENTE - Pietro Vicino.

AVV. D'APOTE - Sì.

PRESIDENTE - Pietro Vicino. Ricordiamoci che il Pubblico Ministero ci deve dare le s.i.t. di Spadoni.

AVV. D'APOTE - Ma gliele possiamo dare anche noi.

PRESIDENTE - Avvisateci quando arriva la professoressa Torchia, per il verbale.

Viene introdotto in aula il Teste:

DEPOSIZIONE DEL TESTE – VICINO PIETRO

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

PRESIDENTE - Buongiorno. Allora, ci vuole dare le sue generalità complete?

TESTE VICINO - Pietro Vicino, nato a Salerno il 09 dicembre 1960.

PRESIDENTE - Dove abita?

TESTE VICINO - A Roma, in Via Alfredo Casella numero 7.

PRESIDENTE - Benissimo. Allora, lei è un testimone in questo processo, quindi ha l'obbligo della verità, si è impegnato. Comincerà a fare le domande l'Avvocato D'Apote. Prego.

Difesa - Avvocato D'Apote

AVV. D'APOTE - Grazie, Presidente. Buongiorno, dottore. Mi dice innanzitutto che attività svolgeva nel 2009?

TESTE VICINO - Io ero il responsabile dell'ufficio organizzazione personale e legale di F.S. Logistica all'epoca.

AVV. D'APOTE - Bene. Per quello che riguarda Logistica mi vuole dire, così, innanzitutto un po' genericamente se vogliamo, di cosa si occupa, si occupava, per quanto ne sa lei, e si occupa per quanto... F.S. Logistica? Cioè, qual è la sua attività? Qual è il suo ruolo? Qual è la sua funzione?

TESTE VICINO - La F.S. Logistica...

AVV. D'APOTE - Scusi, dopo così parla liberamente. E più in generale cosa si intende per logistica e cosa più in generale fa un'impresa che si occupa di logistica?

TESTE VICINO - Allora, un'impresa di logistica, la F.S. Logistica in questo caso, è un'impresa che si occupa dell'organizzazione del ciclo logistico della merce, cioè si occupa di trasportare in qualche modo e curare tutte le fasi organizzative che occorrono per portare una merce da un punto all'altro. La fase principale ovviamente è quella del trasporto, ma tendenzialmente per spostare delle merci, per farle arrivare dalla fabbrica al consumatore finale, chiunque esso sia, c'è bisogno di tutta una serie di altre fasi, e negli ultimi venti-trent'anni si è sviluppata questa figura, che in Italia poi è ricondotta giuridicamente sotto il profilo dello spedizioniere, che è di colui che assembla, organizza e gestisce, e in tanti casi pianifica anche, perché la progettazione e tutto questo lo fanno questi operatori, e mette insieme tutte le varie fasi, portando, questo è quello che è successo, le aziende a terziarizzare, a dare in outsourcing a questi operatori i rapporti che in precedenza avevano con diversi soggetti. Ovviamente ci sono dei settori in cui è molto più evidente il valore aggiunto che mette un operatore logistico, che è quello per esempio dei beni di consumo.

La F.S. Logistica si occupava allora - adesso sinceramente non so - della distribuzione dei prodotti della UPIM o della Conserve Italia. Si tratta di prendere dallo stabilimento, di portarle in magazzino e poi di fare i diversi pacchi per smistarli ai vari centri di distribuzione, per arrivare fino al supermercato o al negozio finale. Nel settore della chimica ovviamente la logistica è un pochino più semplificata, perché i passaggi - come dire - sono ridotti, e a tutto questo si aggiunge che una società del Gruppo Ferrovie cerca ed è presente sul mercato per fare una logistica su base ferroviaria, evidentemente, cioè per fare in modo che alcuni prodotti che altrimenti utilizzerebbero la via stradale possano, con adeguati quantitativi e con un'adeguata organizzazione, essere gestiti anche via ferrovia, quantomeno per un tratto, sicuramente non per tutto.

AVV. D'APOTE - Sì, ma è un'impresa ferroviaria?

TESTE VICINO - No, assolutamente no.

AVV. D'APOTE - Assolutamente...

TESTE VICINO - Cioè, è un spedizioniere. Sotto il profilo...

AVV. D'APOTE - Quindi non è un'impresa ferroviaria. E' un'impresa di trasporto?

TESTE VICINO - No, no, no, no, no. Si avvale di aziende di trasporto, del vettore, che può essere sia stradale, come in tanti casi utilizziamo per le terminizzazioni finali,

per prodotti diversi da questi qui di cui stiamo parlando, si avvale anche di camion, quindi acquista dei camion, quindi dei vettori di tipo stradale, oppure dei vettori di tipo ferroviario.

AVV. D'APOTE - Quindi sostanzialmente è un'impresa che organizza.

TESTE VICINO - Organizza e gestisce tutte le fasi dello spostamento della merce.

AVV. D'APOTE - Sì. Veniamo allo specifico. Per quello che riguarda... abbiamo parlato fra lo specifico e il generale. Veniamo sullo specifico e parliamo del rapporto contrattuale che è intervenuto fra F.S. Logistica e Aversana Petroli, cioè il rapporto che ha determinato poi il trasporto di cui ci stiamo occupando in questo processo.

TESTE VICINO - Sì. Il rapporto contrattuale con Aversana prevedeva che la F.S. Logistica si occupasse di organizzare appunto il sistema di trasferimento della merce, che in questo caso era GPL, dalla raffineria della Sarpom al deposito poi di distribuzione del cliente, che era la Aversana Petroli. Le prestazioni che esso prevedeva ovviamente erano quelle di garantire innanzitutto la vezione attraverso - come dire - un rapporto contrattuale con un'impresa ferroviaria, che è quello che fa il vettore che trasporta, l'approvvigionamento dei carri e, come dire,

l'organizzazione complessiva del rapporto in relazione ai quantitativi e alle varie... e alle esigenze che poteva avere la raffineria o il cliente. Perché il problema è che in questi settori, diciamo in generale con la merce, non si può avere una pianificazione precisa per tutto il periodo; tendenzialmente queste cose sono legate anche ai consumi degli utenti finali, alla produzione della raffineria, e quindi si fa un programma di massima all'inizio dell'anno, però poi nel corso dell'anno dev'essere gestito in relazione ai quantitativi che servono, a quanti ne può tirar fuori la... non so, se c'è un inverno freddo, ad esempio, il fabbisogno di GPL per riscaldamento può essere maggiore, quindi il cliente potrebbe chiedere di fare qualche servizio in più, di portare maggiori quantitativi; se invece ci sono situazioni per cui, non lo so, alla pompa non vendono il GPL per qualche motivo, allora si può richiedere di fare dei trasporti in meno. Tutto questo richiede poi un'interlocuzione, in termini di carri, con l'impresa ferroviaria, annullare, mettere in più, e quindi tutta questa fase organizzativa, oltre tutti gli aspetti amministrativi relativi al trasferimento della merce, erano a cura della F.S. Logistica.

AVV. D'APOTE - Che a lei risulti, si trattava di un rapporto contrattuale di vecchia data, cioè precedente di qualche anno, o di molti anni?

TESTE VICINO - Sì. Il rapporto contrattuale credo sia stato instaurato intorno al 2004-2005. Anche qui, il rapporto fu instaurato con una società che si chiamava Cargo Chemical, che faceva comunque parte del Gruppo F.S., e che poi fu, se non vado errato nel 2007, a fine del 2007, fusa per incorporazione nella F.S. Logistica, che allora si chiamava F.S. Cargo. Allora, il problema principale di questi rapporti contrattuali è che hanno bisogno di una lunga gestazione, perché tendenzialmente la merce viaggia con il camion, è molto più comodo, è più facile e più semplice.

AVV. D'APOTE - Più semplice e più pericoloso?

TESTE VICINO - Sì. Allora, ovviamente il pericolo è... diciamo che ci sono delle statistiche ufficiali su questa cosa della pericolosità.

AVV. D'APOTE - Statistiche di chi, confezionate da chi?

TESTE VICINO - Fatte dalla Federchimica, che è l'associazione di tutti i produttori di prodotti chimici in Italia. Adesso io cito a memoria, ma se non sbaglio nelle ultime valutazioni statistiche che sono state fatte l'incidentalità del trasporto dei prodotti chimici tra il vettore stradale e il vettore ferroviario, adesso consentitemi qualche... cioè, la memoria può essere fallace ma gli ordini di grandezza più o meno sono quelli, le ultime statistiche che avevo sentito erano che il trasporto ferroviario ha un'incidentalità per milioni

di tonnellate/chilometro trasportate dello 0,006. La strada, per lo stesso tipo di prodotti ovviamente, ha un'incidentalità per milione di quantitativi di merce trasportata, dell'1,76, credo, o 75.

AVV. D'APOTE - Sì, quindi...

TESTE VICINO - Il problema è che per trasportare della merce via ferrovia c'è bisogno di tutta una serie di - come dire - di presupposti infrastrutturali, nel senso che ovviamente nel caso di specie, con questi prodotti, non è possibile scaricarli e ricaricarli su un camion come si fa con la merce come può essere - come dire - il passato di pomodoro, lo scendi dal treno e lo metti sul camion. Quindi anche non solo il produttore, che è normale che è una raffineria, ma anche il ricevente deve avere un deposito che è collegato alla ferrovia da un binario, perché i carri devono poter entrare dentro il suo deposito e deve avere dei sistemi per fare lo scarico della merce. Quindi diciamo per poter arrivare ad avere una logistica su base ferroviaria c'è bisogno di avere dei presupposti infrastrutturali piuttosto impegnativi, ed ecco anche perché diciamo la logistica su base ferroviaria, anche se questo è un settore che ha una sua vocazione ferroviaria, tendenzialmente è marginale rispetto ai trasporti via strada.

AVV. D'APOTE - Senta, le risulta che, o ha saputo che prima di questo rapporto contrattuale che intercorre fra una

società del Gruppo F.S. e Aversana, Aversana trasportasse la propria merce, cioè il GPL, attraverso camion?

TESTE VICINO - Ripeto, prima - se non sbaglio - del 2003-2004, quando è iniziato il rapporto, io non ero presente all'epoca, non ero nella Cargo Chemical, ma la Aversana trasportava via camion, anche perché non aveva, come dire, il raccordo a valle dove doveva arrivare, quindi comunque trasportava via camion.

AVV. D'APOTE - E il camion più o meno rispetto a un vagone ferroviario che rapporto ha, nel senso come contenitore? Cioè, un vagone ferroviario corrisponde a un camion, due camion, tre camion?

TESTE VICINO - E' un po' di meno credo di due camion. Diciamo che il trasportato nostro netto, diciamo, al netto della tara, in una cisterna tipo di quella di cui stiamo discutendo, vanno dentro circa 43, 44, 45 tonnellate. Il camion... adesso se non sbaglio sta a un po' meno di 30, ecco. Diciamo tra uno e mezzo e due, credo il doppio, ecco, sia una cisterna ferroviaria.

AVV. D'APOTE - Sì. Senta, parliamo adesso del rapporto fra Logistica e G.A.T.X. Come nasce?

TESTE VICINO - Sì. Allora...

AVV. D'APOTE - Se Logistica conosce G.A.T.X., se conosce anche altre imprese. Ci dica liberamente quello... il tema è questo.

TESTE VICINO - Il mercato europeo dei carri ferroviari per i

prodotti chimici è un mercato sostanzialmente caratterizzato da sempre da due grandi operatori, uno francese e uno tedesco, uno è l'Ermewa, e quello tedesco si chiama V.T.G. Credo negli anni Novanta la G.A.T.X., che era un operatore fortissimo sul mercato americano, è entrato anche sul mercato europeo. All'epoca dei fatti, diciamo quindi negli anni Duemila, la G.A.T.X. era il terzo grande operatore in Europa.

AVV. D'APOTE - E a livello mondiale?

TESTE VICINO - Ah, credo fosse il primo senza dubbio, perché poi Ermewa e V.T.G. erano solo a livello europeo. Ma per avere un'idea di massima di quali erano le quote di mercato, cioè sul mercato intorno al 2007-2008, sul mercato europeo c'erano circa 150 mila carri privati per prodotti chimici; di questi circa 50 mila ce li aveva V.T.G., che era l'operatore tedesco, un 40 mila circa ce li aveva G.A.T.X. e intorno ai 30 mila ce li aveva l'Ermewa, che era il gruppo francese. In totale i tre operatori erano intorno all'80 per cento di tutta la flotta dei carri privati presenti in Europa. Il rapporto con G.A.T.X. è un rapporto consolidato, nel senso che la F.S. Logistica all'epoca aveva a noleggio circa un migliaio di carri, adesso vado anche qui a memoria però gli ordini di grandezza sono quelli, ed erano sostanzialmente nella stragrande maggioranza ripartiti tra i tre grandi operatori.

AVV. D'APOTE - Scusi, la interrompo, anche se era naturale la sua risposta. Aveva nel senso che aveva in noleggio?

TESTE VICINO - Sì, sì, scusi. Scusi, sì. Aveva rapporti commerciali con i tre grandi operatori. Dei circa 1.000 carri che aveva a noleggio credo ce ne fossero circa 400 della Ermewa, circa 400 della V.T.G. e 150/200 della G.A.T.X. G.A.T.X. quindi era già un fornitore di carri a noleggio della F.S. Logistica...

AVV. D'APOTE - Ma... no, no, dica, dica, scusi. Dica, dica.

TESTE VICINO - E diciamo che nel caso di specie poi di volta in volta si sceglieva sulla base di mille criteri, che potevano essere il prezzo più vantaggioso, meno vantaggioso, la disponibilità dei carri, la tipologia dei carri, la disponibilità per il periodo, la durata e tutto il resto. Diciamo che comunque tendenzialmente in quel periodo il mercato era stabile, in qualche modo, non aveva particolari tensioni.

AVV. D'APOTE - Sì. Senta, ma nell'ambito del gruppo, cioè per esempio presso Trenitalia, Cargo, eccetera, non c'erano carri, non esistevano carri adatti al trasporto di questo tipo di merce?

TESTE VICINO - No, no, Trenitalia non dispone di carri per prodotti chimici. Il trasporto di prodotti chimici in Italia è fatto tutto attraverso il noleggio da queste grandi compagnie, che fanno... di mestiere investono, acquistano carri e poi li noleggiavano agli utilizzatori.

Non solo in Italia, li noleggiavano in tutta Europa, dappertutto.

AVV. D'APOTE - Sì. Lei ha idea di quanti siano i carri di questo tipo che girano in Europa? Forse no.

TESTE VICINO - All'epoca c'erano 150 mila carri per prodotti chimici che giravano in Europa, circa.

AVV. D'APOTE - 150 mila?

TESTE VICINO - 150 mila.

AVV. D'APOTE - Sì. Senta, parliamo dell'ultimo... abbiamo parlato dei due rapporti, vediamo l'ultimo, cioè il rapporto con Trenitalia, rispetto sempre a questa tipologia di trasporto in via generale e nel nostro caso specifico.

TESTE VICINO - Sì. Beh, il rapporto con Trenitalia è un rapporto, diciamo così, standard, nel senso che Trenitalia... abbiamo un contratto con il quale noi acquistiamo i servizi di trazione, volgarmente, diciamo nel gergo viene detto dei treni. Trenitalia ovviamente ci chiedeva all'epoca, l'ha fatto già da tanto tempo, dei treni bilanciati, cioè che avessero sia un'andata che un ritorno, perché quello consente di ottimizzare il ciclo produttivo di Trenitalia. Nel nostro caso era indispensabile avere anche il ritorno, perché le cisterne dopo essere state scaricate dovevano essere riportate al carico e quindi avevamo un rapporto contrattuale standard con il quale prevedevamo di fare l'ipotesi, la

pianificazione annuale era di fare due coppie di treni a settimana, due volte andata e ritorno sull'arenazione(?) dallo stabilimento Sarpom da Trecate a Gricignano, dove era l'impianto del cliente.

AVV. D'APOTE - E per quello che riguarda gli itinerari, gli itinerari del trasporto della merce, come ci diceva all'inizio, dal produttore al consumatore, per dirlo in parole molto povere, Logistica ha una voce in capitolo?

TESTE VICINO - No, no...

P.M. - C'è opposizione. Non è nei capitoli di prova, in nessun modo.

PRESIDENTE - No, però...

P.M. - (Sovrapposizione di voci) non sono nel capitolo.

PRESIDENTE - E' vero, però mi pare che sia connessa. L'obiezione è respinta.

AVV. D'APOTE - Non commento.

PRESIDENTE - Prego, andiamo avanti, non commenti.

AVV. D'APOTE - La domanda l'ho già fatta. Forse non... La ripeto?

PRESIDENTE - Se Logistica aveva un ruolo...

TESTE VICINO - No, no, no. Posso rispondere?

PRESIDENTE - Certo.

TESTE VICINO - Sì. No, non ha assolutamente nessun ruolo. Noi chiediamo un punto di origine e di destinazione. Poi, come dire, il percorso ci viene fornito da Trenitalia, ma credo, non è la mia competenza, che anche a Trenitalia

venga fornito poi dal gestore dell'infrastruttura.

AVV. D'APOTE - Sì, la traccia praticamente.

TESTE VICINO - La traccia oraria, diciamo così.

AVV. D'APOTE - Senta - io mi sto dirigendo verso la conclusione - in questo processo si è discusso dei prezzi, in particolare si è contestato, anche con un certo clamore mediatico, che Logistica ci rimetteva in questo trasporto. In particolare uno studio della Polizia Giudiziaria perviene alla conclusione che con questo contratto Logistica ci rimetteva 12 mila euro, credo, sulla base di un calcolo, che io ho sottoposto al teste, rispetto al quale chiedo un commento. Cioè, primo: è vero o non è vero che ci rimetteva? Secondo, secondo: il calcolo che è stato fatto in questo processo, in un'udienza tra l'altro in cui... nel corso di un mio controesame, diciamo, basato su una clausola contrattuale è un calcolo corretto? Terzo: qual è il calcolo corretto?

TESTE VICINO - Allora, no, il calcolo, quello specchietto che mi è stato sottoposto, è assolutamente sbagliato.

AVV. D'APOTE - Sì, però il Tribunale non sa nulla dello specchietto.

TESTE VICINO - No, no...

AVV. D'APOTE - Forse ricorderà...

TESTE VICINO - Ah, sì. Diciamo che... allora, cerco brevemente di riassumere. Quel documento, adesso non so bene cosa fosse, quel documento...

AVV. D'APOTE - Il documento che io ho inviato al teste era ed è una relazione praticamente dell'ispettore Laurino in cui arrivava alla conclusione che in questo trasporto F.S. Logistica ci rimetteva 12 mila euro. Non ricordo se...

PRESIDENTE - Sì, infatti la prima domanda era: ci rimetteva o no?

TESTE VICINO - No.

PRESIDENTE - Non ci rimetteva.

TESTE VICINO - Assolutamente. Ci guadagnava. E quel calcolo era sbagliato, perché metteva insieme degli elementi, pur essendo citati tutti gli elementi del contratto, confondeva i termini. Quel rapporto diceva che il contratto prevedeva un quantitativo minimo annuale trasportato, prevedeva ovviamente un prezzo a tonnellata, scusate, quindi c'era un prezzo per ogni tonnellata trasportata; poi il contratto prevedeva anche un quantitativo minimo di tonnellate nel corso dell'anno, che erano 48 mila, se non vado errato; e poi prevedeva però il contratto, ed era citato in quella relazione, anche un quantitativo minimo a treno, che era di 616 tonnellate. Quel rapporto cosa faceva? Prendeva il quantitativo minimo annuale, lo moltiplicava per il corrispettivo unitario a tonnellata e diceva... e ipotizzava i ricavi della F.S. Logistica. Dal punto di vista dei costi invece faceva un calcolo di quelli che

erano i costi per i famosi due treni a settimana, che erano previsti nel contratto con Trenitalia. Il contratto con Trenitalia prevedeva due treni, due coppie di treni a settimana, un corrispettivo per ogni treno, quindi il calcolo era abbastanza banale. Il problema qual è? Che per ogni treno che viene fatto, e lo prevede il contratto, il quantitativo minimo deve essere di 616 tonnellate. Quindi se noi in un anno facciamo 96 treni, che sono i due treni a settimana, il quantitativo trasportato non sarà 48 mila, ma sarà il 616 tonnellate, che è il minimo per ogni treno, moltiplicato il numero dei treni, che è 96. L'errore è che se invece non ci sono quantitativi sufficienti perché il mercato va in un certo modo e tutto il resto, quindi ci si mantiene più bassi, non è che facciamo i treni, come dire, caricati a metà; il treno si fa quando è carico, quando è pieno; quindi nel caso in cui noi avessimo trasportato solo 48 mila tonnellate non avremmo avuto lo stesso numero di treni, 96, ne avremmo avuti molti di meno, quindi i costi tra virgolette verso Trenitalia nel caso di un trasportato di 48 mila tonnellate sarebbero stati molto più bassi. E quindi l'errore concettuale è stato di mettere insieme il massimo dei costi col minimo dei ricavi, ecco, nel senso che se c'è il minimo dei ricavi, i quantitativi trasportati sono meno, noi abbiamo anche meno treni. Un treno non lo facciamo partire se non ha su caricate

almeno le 600 tonnellate previste dal minimo contrattuale.

AVV. D'APOTE - Sì.

TESTE VICINO - E quindi è tutto viziato. Invece di 12 mila euro di perdita ha fatto... Poi c'erano altri errori, ma non mi dilungo. C'era un utile di qualche centinaio di migliaia di euro.

AVV. D'APOTE - Va bene. Io al momento non ho altre domande. Mi riservo ovviamente...

PRESIDENTE - L'eventuale riesame.

AVV. D'APOTE - ...l'eventuale riesame.

PRESIDENTE - Avvocato Fiorella. Avvocato Masucci.

AVV. MASUCCI - Sì, Presidente.

PRESIDENTE - In esame.

AVV. MASUCCI - Considero esauriente l'esame svolto dal collega e per il momento non ho domande. Grazie.

PRESIDENTE - Allora comincia il controesame, Pubblico Ministero.

Pubblico Ministero

P.M. - Grazie. Buongiorno.

TESTE VICINO - Buongiorno.

P.M. - Per quanto riguarda le competenze di F.S. Logistica e l'organizzazione e gestione del trasporto, la scelta dei carri è stata indicata da qualcuno o è stata una individuazione, una scelta e quindi un noleggio

interamente curato da F.S. Logistica?

TESTE VICINO - No, la scelta fu fatta non dalla F.S. Logistica, perché il rapporto contrattuale, quindi questa... questo tipo di attività, iniziò nell'ambito di una società che si chiama Cargo Chemical, quindi in anni precedenti alla F.S. Logistica. In allora fu scelto... fu, come dire, individuato prima il cliente finale, perché... e poi furono fatti anche i rapporti di fornitura. Nell'ambito di quella cosa io sinceramente non c'ero. La scelta del fornitore dei carri credo che fosse legata alle dinamiche usuali, che normalmente avvengono in questi casi per la scelta dei carri. Però sinceramente io all'epoca non ero in Cargo Chemical.

P.M. - Quindi su tutto il passaggio relativo a come abbiamo scelto G.A.T.X., perché i carri di G.A.T.X., in realtà lo sa per sentito dire, non essendosene occupato o...

TESTE VICINO - Sì.

P.M. - Come siamo arrivati alle risposte che ci ha dato, se mi dice non c'era e non se ne è occupato?

TESTE VICINO - Sì, le dico però che G.A.T.X... che noi avevamo carri noleggiati da tutti i tre grandi operatori. Perché in quel caso specifico era stato scelto la G.A.T.X. sinceramente non glielo so dire.

P.M. - Non lo sa.

TESTE VICINO - Perché non c'ero. Però le sto dicendo che le metodologie per la scelta dei fornitori erano quelle

standard e G.A.T.X. era uno dei tre grandi players europei di questa cosa.

P.M. - Senta, è a conoscenza del fatto che G.A.T.X. è anche la società, una delle società con il più gran numero di incidenti rilevanti e il più gran numero di morti, ed è per questo iscritta in una lista di società a rischio?

AVV. RUGGERI LADERCHI - Signor Presidente, c'è opposizione. E' nociva, la circostanza è falsa.

PRESIDENTE - Da dove è tratto questo? Lo dice?

P.M. - C'è un documento, uno scritto anche prodotto agli atti del Collegio, è una pubblicazione statunitense che si chiama "*The dangerous dozen*", "La pericolosa dozzina", prodotta già al collegio, è uno studio pubblicato in cui G.A.T.X. è elencata, tra le altre società, con il più gran numero di morti e per questo inserita in quella "pericolosa dozzina".

PRESIDENTE - Allora, quindi con riferimento a questo studio è la domanda.

P.M. - Se è a conoscenza del fatto...

PRESIDENTE - Secondo questo studio...

P.M. - ...che in questo studio la G.A.T.X., oltre ad essere una delle più grandi, è una delle più grandi società...

AVV. RAFFAELLI - Allora, ci si oppone. Casomai bisogna chiedere se conosce questo studio e poi...

PRESIDENTE - Certo, certo.

P.M. - Chiediamogli anche come fan a sapere che G.A.T.X. è la

più grande del mondo, perché siamo... le fonti sono le stesse.

PRESIDENTE - Quindi lei conosce questo studio a cui fa riferimento il Pubblico Ministero?

TESTE VICINO - No, non conosco lo studio, però per quanto a nostra conoscenza all'epoca dei fatti la G.A.T.X. non ha avuto nessun incidente sul mercato europeo. Perché poi, come dire, noi operavamo sul mercato europeo. Nessun tipo di incidente di alcun tipo, ecco, di particolare rilievo, se non... adesso... però sul mercato europeo, tra gli operatori specializzati, non c'era conoscenza di alcun tipo di evento traumatico fatto... avvenuto con carri G.A.T.X. in Europa. Sinceramente nello studio non so a quali incidenti si...

P.M. - È stato fatto uno studio specifico per i fatti avvenuti in Europa?

TESTE VICINO - No, c'erano delle statistiche ufficiali sull'incidentalità, su quello che succedeva. Sa, gli operatori, non io personalmente, ma nell'ambito della società, prima nella Cargo Chemical e poi dopo nella F.S. Logistica, evidentemente... cioè, sono operatori specializzati, stanno lì sul mercato tutti i giorni. E non si era a conoscenza di alcuno. Poi escono delle statistiche annuali degli incidenti ferroviari che coinvolgono i carri privati. Quindi credo che ci fosse qualche cosa di altri operatori, ma per quanto mi consta,

per quanto mi era stato riferito, sul mercato europeo la G.A.T.X. non aveva avuto nessun tipo di problema.

P.M. - È in grado di indicarmi il documento, lo studio, eventualmente se è effettuato da Trenitalia o da chi per lei...

TESTE VICINO - No, no, no.

P.M. - ...per arrivare alla scelta di G.A.T.X., del noleggiatore? C'è stato uno studio di mercato sulle società proprietarie di carri...

TESTE VICINO - Non glielo...

P.M. - ...per arrivare alla scelta?

TESTE VICINO - Non glielo so dire. Non glielo so dire perché, ripeto...

P.M. - Non mi sa indicare...

TESTE VICINO - ...la scelta fu fatta a livello della Cargo Chemical.

PRESIDENTE - Non vi accavallate, per il verbale, non vi accavallate. Lei si può avvicinare di più al microfono?

TESTE VICINO - Più vicino?

PRESIDENTE - Benissimo.

TESTE VICINO - Ecco. Perfetto. No, non le posso dire come nel 2004, 2003-2004, la Cargo Chemical arrivò alla scelta di G.A.T.X.

P.M. - Mi sa dire se c'è una procedura interna ad F.S. Logistica, da quando è nata F.S. Logistica, che prevede come si deve arrivare alla scelta (sovrapposizione di

voci)...

TESTE VICINO - Allora, diciamo che tendenzialmente viene fatta una operazione di... uno screening di mercato.

P.M. - "Tendenzialmente" in che senso?

TESTE VICINO - No, nel senso che la scelta del fornitore, a meno che non ci siano situazioni particolari in cui ad esempio il cliente ti dice "abbiamo bisogno di quel tipo di carri fornito da quello", perché il mercato... cioè, ci sono tante sfaccettature, ma tendenzialmente, in una situazione normale, in cui c'è un cliente che vuole un trasporto di una merce, si fa uno screening di mercato e si chiede quindi, in particolare ai tre grandi operatori e poi anche se c'è qualcuno piccolo sul mercato italiano, perché sono molto piccoli ma diciamoli, quella tipologia di carri, con quelle caratteristiche, con quella cosa, se c'è disponibilità e si chiede una quotazione. Sulla base delle quotazioni e delle caratteristiche, la disponibilità a noleggiare, il periodo di noleggio è molto importante perché dipende da...

P.M. - La procedura aziendale che descrive i processi e i passaggi per arrivare a questa scelta me la sa indicare qual è? Dove è spiegato, illustrato e descritto il processo e le fasi (sovrapposizione di voci)...

TESTE VICINO - Io non ricordo, non ricordo se c'era una tipologia scritta. Questo era il modus, sicuramente il modus operandi per la conclusione dei contratti con i

fornitori.

P.M. - Quindi non mi sa dire se...

TESTE VICINO - Non ricordo. Credo che nei manuali di gestione della cosa può darsi che c'era scritto qualcosa del genere, ma sinceramente non glielo so indicare.

P.M. - C'è scritto che si affida solo ai migliori fornitori e via dicendo, come principio, però nei documenti che ci sono stati forniti non c'è una procedura che descrive poi come arrivare alla scelta. Se me lo sa indicare.

TESTE VICINO - No, non...

P.M. - No.

TESTE VICINO - Sinceramente... le dico, come *modus operandi* glielo confermo. Tra l'altro poi è confermato dai dati statistici, alla fine.

P.M. - E questo *modus operandi* veniva poi trasfuso in qualche documento scritto, quantomeno a posteriori, che lasciasse traccia di come si era arrivati a scegliere il fornitore?

TESTE VICINO - All'interno... Allora, la risposta a questa domanda presuppone un attimo una piccola ricostruzione della vicenda societaria. Nel senso, la F.S. Logistica, come ho accennato prima, era stata non creata, ma diciamo era stata costruita attraverso la fusione per incorporazione di diverse società operative, che svolgevano il ruolo di operatore logistico in diversi settori merceologici. All'interno della F.S. Logistica erano quindi state create delle *business unit*, che non

erano più la vecchia società, perché erano sotto un unico cappello, un'unica società, ma avevano una loro autonomia gestionale ed operativa, quindi non si comportavano come una società, ma all'interno della stessa società avevano, come dire, un ampio margine di autonomia. Da questo punto di vista all'interno delle *business unit*, le trattative commerciali avvenivano all'interno della *business unit*, presumo che rimanesse traccia perché l'iter usuale aziendale era che comunque poi ci fosse una proposta da parte di chi aveva fatto le trattative, che diceva... sia col cliente, del perché si è arrivati a quel prezzo, l'analisi economica del prezzo, e sia per quanto riguarda la scelta del fornitore.

P.M. - Eh, e infatti la domanda...

TESTE VICINO - Però sinceramente io non... non l'ho visto, ecco, sono sincero.

P.M. - Nei documenti che ci sono stati forniti, che appunto attengono ai contratti e alle trattative...

(più voci fuori microfono)

P.M. - Più vicino? Scusi. Nei documenti che ci sono stati forniti in effetti ci sono questi riferimenti, ma esclusivamente con riguardo al prezzo. Le chiedevo, visto che non c'è la procedura aziendale che descrive come si arriva al fornitore, che però lei mi dice che per prassi comunque c'era un *modus operandi* che consentiva di scegliere il fornitore, le ho chiesto non tanto dei

contratti, ma se questo modus operandi lasciasse traccia a valle di come si era giunti al fornitore. Nei documenti c'è traccia delle trattative commerciali, ma appunto commerciali riguardo al prezzo. Lei sa indicarmi se oltre a questi documenti, in cui si parla esclusivamente del prezzo, ci sono documenti che lasciano traccia delle trattative nella scelta tecnica del veicolo, del carro cisterna, e non solo relativamente al prezzo del carro noleggiato?

TESTE VICINO - Non credo che ci siano. Allora, come avrete sicuramente avuto modo di vedere, il contratto con il fornitore del carro è un contratto che ha sostanzialmente due contenuti: il prezzo e la durata. Tutto il resto, tutto il resto, il sistema di regole che disciplina il noleggio del carro, è un sistema codificato che è dato, come dire, dalle norme specifiche delle condizioni generali di contratto di quello specifico fornitore, che poi sostanzialmente sono le stesse per tutti i grandi fornitori, è dato dal sistema di regole internazionali che disciplinano la vita, le responsabilità in tema di carri, quindi di fatto, ma questo non in Italia o per la F.S. Logistica, questo in tutta Europa, il contratto di noleggio di un carro - così, mi consenta Presidente, è la stessa cosa che avviene quando lei noleggia una macchina - il contratto è fatto dalla durata e dal prezzo. Tutto il resto, che pure fa parte del rapporto contrattuale, è

un qualcosa di precodificato, cioè non esiste nella prassi metodologica...

PRESIDENTE - Va bene, va bene, la risposta è chiara.

P.M. - Senta...

TESTE VICINO - ...che io vada a trattare...

P.M. - ...inserendoci su questo solco, nel contratto è stata effettuata una trattativa volta ad individuare anche le modalità operative per le manutenzioni dei carri noleggiati e forniti a Trenitalia?

TESTE VICINO - No.

P.M. - Per quale motivo?

TESTE VICINO - Perché la manutenzione è a carico del keeper, del proprietario del carro, che si occupa di tutto ed è tenuto, è obbligato...

P.M. - Siamo d'accordo, sostiene economicamente tutti i costi. Ma potevate voi chiedere, nel vostro potere negoziale, o anche pretendere, col vostro potere negoziale, l'inserimento di clausole volte a verificare il tipo di manutenzione dei carri che noleggiavate?

TESTE VICINO - Ma non credo proprio. Diciamo, in astratto forse sarebbe anche possibile, ma ripeto, non vorrei utilizzare eccessivamente l'esempio di prima, ma è come se io volessi noleggiare una macchina dall'AVIS o dalla HERTZ, dice "però io voglio andare a fare il controllo... non lo so, dello chassis del motore".

P.M. - Senta, lei...

TESTE VICINO - Cioè, teoricamente forse sì...

P.M. - Lei l'articolo 7 delle CUU lo conosce?

TESTE VICINO - Sicuramente sì, adesso non lo ricordo a mente.

P.M. - Le risulta che l'articolo 7 delle CUU dice che i proprietari devono - usa il verbo "devono" - consentire alle imprese ferroviarie utilizzatrici tutti i controlli sul carro, compreso il tipo di manutenzioni effettuate e devono fornire all'impresa utilizzatrice richiedente tutta la documentazione attestante i controlli e il tipo di controlli?

TESTE VICINO - Mi scusi dottore, noi non siamo un'impresa ferroviaria.

P.M. - Cosa significa "impresa ferroviaria"?

TESTE VICINO - Siamo... siamo uno spedizioniere. Devono... devono è riferito all'impresa ferroviaria e comunque è una facoltà. Loro sono obbligati, ma l'impresa... mi scusi, non è il mio campo, però la risposta...

P.M. - E' l'impresa ferroviaria (sovrapposizione di voci)...

TESTE VICINO - La risposta alla sua domanda è che noi non siamo un'impresa ferroviaria, siamo uno spedizioniere

P.M. - I carri... dopo la nascita di F.S. Logistica, le proroghe contrattuali da chi sono state sottoscritte? Da Trenitalia o da F.S. Logistica?

TESTE VICINO - Da F.S. logistica.

P.M. - Da F.S. Logistica. I carri chi li ha ricevuti da G.A.T.X., Trenitalia o F.S. Logistica?

TESTE VICINO - F.S. Logistica.

P.M. - La documentazione che accompagnava i carri chi l'ha verificata, Trenitalia o F.S. Logistica?

TESTE VICINO - Cosa intende per "documentazione che accompagnava i carri"?

P.M. - Documentazione tecnica, documentazione relativa al tipo di materiale rotabile utilizzato, anno di immatricolazione, piani di manutenzione utilizzati. Li avete richiesti a G.A.T.X.?

TESTE VICINO - No, no, no, no, no.

P.M. - Li avete forniti a Trenitalia in qualche modo?

TESTE VICINO - No.

P.M. - No.

TESTE VICINO - No, non fa parte di quello che è il ruolo che un noleggiatore dei carri è tenuto ad adempiere in una situazione di questo tipo. Cioè, noi... il proprietario, chi ci noleggia il carro è tenuto a fornirci una macchina, un'apparecchiatura, che è funzionante, rispondente ai criteri di sicurezza, che ha fatto la manutenzione, che è omologata...

P.M. - Su questo...

TESTE VICINO - ...che è immatricolata...

P.M. - Su questo siamo d'accordo. Ma nulla di tutto ciò ha fatto oggetto di trattative e di contrattazione, mi ha detto.

TESTE VICINO - Assolutamente no. Da noi come da chiunque altro

in Europa...

P.M. - Senta, la...

TESTE VICINO - ...che fa il mestiere nostro.

P.M. - Mi conferma che la traccia vi è data interamente da Trenitalia e voi non avete nessuna voce in capitolo? Quindi è Trenitalia...

TESTE VICINO - No, scusi...

P.M. - La traccia è di proprietà di R.F.I. e la...

TESTE VICINO - Forse... sì, forse sono stato impreciso io. Trenitalia ci vende un servizio di trasporto.

P.M. - Perfetto.

TESTE VICINO - Da un punto a un punto. Non ci vende una traccia. Poi io so...

P.M. - La traccia è di Trenitalia.

TESTE VICINO - ...io so che Trenitalia per poter vendere un servizio di trasporto a me va a sua volta ad acquistare la traccia, che è il diritto di passare sui binari ad una certa ora e su un certo percorso, va ad acquistarla da R.F.I. Ma Trenitalia non vende a me una traccia, vende un servizio, è un vettore.

P.M. - Lei prima ha riferito che in questo modus operandi per addivenire alla scelta fra i requisiti vi sono il prezzo del carro noleggiato e la tipologia di carro. Quando ha detto "tipologia di carro" cosa intendeva dire? Qual è l'aspetto tecnico, normativo, costruttivo, che avete verificato nella scelta della tipologia di carro?

TESTE VICINO - Allora, quello che un operatore logistico deve verificare è la rispondenza del carro al trasporto che ci viene chiesto dal cliente. Quando parliamo soprattutto di prodotti chimici, i carri non sono tutti uguali, e poiché chi noleggia il carro non sa quale prodotto noi andiamo a trasportare, il problema principale è che il carro sia adatto a trasportare quel tipo di prodotto.

P.M. - Però scusi, se non avete mai...

TESTE VICINO - Quindi...

PRESIDENTE - Facciamolo finire.

P.M. - Scusi, finisca, sì, sì. Pensavo avesse finito.

TESTE VICINO - Quindi si tratta di essere sicuri nel caso nostro, perché per esempio da una raffineria può uscire il GPL, ma può uscire il gasolio, o può uscire, che so, la benzina. Allora non è detto che un carro cisterna possa essere adatto a portare tutti questi tipi di prodotto. Bisogna essere sicuri. Non tanto la cisterna, l'involucro, contiene qualsiasi cosa, anche se c'è un tema di pressione, ma tendenzialmente sono le valvole, le chiusure, le bocchette perché tutto funzioni, ecco. Quindi noi dobbiamo essere la rispondenza, noi dobbiamo verificare la rispondenza del carro all'esigenza del nostro cliente, quindi a qual è l'oggetto del trasporto.

P.M. - Ecco. E la verifica di questa sicurezza del carro e quindi della rispondenza del carro allo scopo per il quale viene noleggiato non è un po' incompatibile con la

totale ignoranza della documentazione tecnica, della provenienza del carro, della tipologia costruttiva del carro...

TESTE VICINO - No.

P.M. - ...di cui mi ha detto voi non avete mai chiesto nulla (sovrapposizione di voci)?

TESTE VICINO - No, perché sono due aspetti completamente diversi. Io devo verificare che quel carro sia adatto a trasportare del GPL.

P.M. - E da cosa lo verifica?

TESTE VICINO - E devo verificare poi che quel carro sia, tra virgolette, caricato nei quantitativi giusti.

P.M. - E da cosa lo verifica F.S. Logistica al momento del noleggio se non chiede la documentazione tecnica del carro?

TESTE VICINO - Perché normalmente nel contratto c'è scritto che sono carri per il trasporto di GPL.

P.M. - Quindi avendo indicato in contratto c'è l'aspettativa che G.A.T.X. fornisca un carro idoneo al trasporto del GPL.

TESTE VICINO - Certo. Gli dico... gli chiedo di darmi un carro per il trasporto... anche qui, è come... per il GPL, e lui mi dà...

PRESIDENTE - Spegnete i cellulari.

TESTE VICINO - ...per il GPL. E devo stare attento che non ci venga caricato un'altra cosa che non sia GPL.

P.M. - Senta, ho quasi finito, lei ha detto che Trenitalia non ha ferrocisterne. E' a conoscenza del motivo per cui Trenitalia, pur effettuando trasporti di merci pericolose, non si è dotata di ferrocisterne? Quindi la scelta del noleggio piuttosto che della proprietà di carri cisterna, visto che effettua abitualmente questo trasporto, a cosa è dovuta?

TESTE VICINO - No, non ne sono a conoscenza, però non è che non ha le ferrocisterne, non ha nessun carro per il trasporto di prodotti chimici e pericolosi. Non rientra cioè nel pacco carri, quindi... ma non di oggi, di sempre. Quindi c'è una scelta probabilmente...

P.M. - Quindi Trenitalia non ha mai avuto ferrocisterne per il trasporto di GPL?

TESTE VICINO - Adesso, "mai avuto"... diciamo tendenzialmente.

P.M. - No, voglio dire...

TESTE VICINO - No, io non sono di Trenitalia. Cioè, scusi...

P.M. - Sa se Trenitalia...

TESTE VICINO - Non sono... io non sono a conoscenza di questa cosa.

P.M. - (sovrapposizione di voci)

TESTE VICINO - So però che Trenitalia non ha nessun tipo di carro per prodotti chimici in generale.

P.M. - Ferrocisterne per trasporto GPL ne ha mai avute o no?

TESTE VICINO - Credo che non ne abbia mai avute.

P.M. - Non sa...

TESTE VICINO - Per quanto è a mia conoscenza non ne ha mai avute.

P.M. - Non lo sa. Quindi non è neanche a conoscenza del motivo per cui...

TESTE VICINO - No, sinceramente...

AVV. STORTONI - Presidente, io...

TESTE VICINO - Quello che stavo cercando di dirle prima è che credo (sovrapposizione di voci)...

AVV. STORTONI - ...rispetto a queste domande pongo al Tribunale il problema che attinenza possono mai avere col processo che stiamo...

P.M. - Sono...

AVV. STORTONI - Questo per un tema di tempo.

P.M. - Sono domande fatte dall'Avvocato D'Apote.

AVV. STORTONI - Mi finisca...

P.M. - Sono domande dell'Avvocato D'Apote.

AVV. STORTONI - Mi fa finire la frase, signor Pubblico Ministero? Questo unicamente per un motivo di economica processuale. Per il resto ascoltiamo volentieri.

PRESIDENTE - Era la domanda dell'Avvocato D'Apote, se disponesse o meno di carri per trasporti chimici. E c'è stato un chiarimento chiesto dal Pubblico Ministero, mi sembra del tutto pertinente. Prego.

P.M. - Grazie. Chiedo scusa. Le unità di cui si compone F.S. Logistica sono la commerciale, produzione e operativa. E' corretto?

TESTE VICINO - No, scusi. Questa era l'organizzazione della *business unit* prodotti chimici all'interno di F.S. Logistica.

P.M. - Che è quella che si è occupata di questo trasporto.

TESTE VICINO - Dei trasporti dei prodotti chimici.

P.M. - Perfetto.

TESTE VICINO - Perché la F.S. Logistica poi aveva diverse *business unit*.

P.M. - Perfetto.

TESTE VICINO - E' una struttura centrale, diciamo. C'era la commerciale, sì, la operativa...

P.M. - Ognuna di queste unità organizzate, quindi sia la commerciale che la produzione che la operativa, doveva nelle sue operazioni raccordarsi con le competenti strutture di Trenitalia?

TESTE VICINO - Raccordarsi in che senso? Diciamo che la parte produzione credo che fosse la componente della *business unit* che interfacciava Trenitalia per quanto riguarda la realizzazione del trasporto ferroviario.

P.M. - Quindi...

TESTE VICINO - Se devo fare un treno in più, un treno in meno, a che ora parte il treno, perché non è partito, che sono i problemi di tutti i giorni, perché il treno è ancora fermo e non è partito, oppure lo aspettavano nello stabilimento alle sei del mattino, è mezzogiorno e ancora non c'è, questa era la parte di Trenitalia, le

perturbazioni operative.

P.M. - E la parte operativa quindi relativa al movimento, al trasporto, alla partenza e all'arrivo, era curata in raccordo tra F.S. Logistica e le competenti strutture in movimento di Trenitalia?

TESTE VICINO - No, no, no. Allora, la parte operativa... Allora, innanzitutto all'arrivo, se l'arrivo è all'impianto del cliente lì non c'era nessuna parte componente nostra, diciamo di F.S. Logistica. Se riguarda la partenza invece, a noi come società di Logistica ci era stato richiesto, non dal cliente, non dalla Aversana Petroli, ma dalla raffineria, di occuparci delle operazioni di carico e scarico all'interno dello stabilimento, della raffineria, quindi di fare quella che è un'operazione di stabilimento. Lei normalmente quando va a caricare la merce, la merce gliela dà il produttore, o la fabbrica, diciamo così. Quell'attività che in origine era svolta dalla Sarpom, quindi dalla Esso, dal gruppo Esso, da loro, ci era stato chiesto di farla noi come F.S. Logistica, e quindi di occuparci delle operazioni di carico e scarico. Da questo punto di vista i nostri svolgevano un'attività di stabilimento, di raffineria. L'interfaccia, cioè il contatto con Trenitalia è che a un certo punto, quando tutto era stato fatto e i carri, le cisterne, erano state caricate, c'era un omino di Trenitalia che veniva a prenderlo.

P.M. - E quindi voi consegnavate il treno già pronto a Trenitalia, all'omino di Trenitalia?

TESTE VICINO - Sì, diciamo, più che un treno noi consegnavamo un gruppo di carri.

P.M. - Un gruppo di carri.

TESTE VICINO - Messì insieme. E loro venivano a prendere e facevano tutte le attività tipiche dell'impresa ferroviaria.

P.M. - Le manovre all'interno dello stabilimento e negli scali esterni alla rete chi li faceva?

TESTE VICINO - Esterni...?

P.M. - Nei binari delle raffinerie, degli stabilimenti, quindi la composizione del treno in manovra all'interno degli stabilimenti...

TESTE VICINO - Sì, no, lo facevamo noi nel senso che le operazioni di carico e scarico, nelle operazioni... non esiste caricare quindici carri insieme; credo che venissero caricati un paio... perché devono essere messi sotto un'apposita struttura, c'è una tettoia, ci sono tutti... che è collegata con la pipeline alla produzione della cosa, quindi sostanzialmente due carri alla volta venivano posizionati sotto questa struttura e poi venivano messi fuori, e così si caricavano tutti i carri che componevano un treno. E poi si mettevano tutti quanti insieme, pronti, e venivano portati al cancello - scusatemi, che poi in tanti casi c'è veramente un

cancello - al cancello dove poi c'era... arrivava
Trenitalia con...

P.M. - Al confine con la rete...

TESTE VICINO - Esattamente.

P.M. - ...di R.F.I.

TESTE VICINO - Esattamente. E all'interno c'erano solo
operazioni... prendi, metti...

P.M. - Di manovra.

TESTE VICINO - Sì.

P.M. - Di composizione e manovra.

TESTE VICINO - Sì, diciamo così.

P.M. - E fino a questo confine, fino a questo cancello, come
venivano portati i carri cisterna?

TESTE VICINO - Con un locomotore di manovra.

P.M. - Di chi?

TESTE VICINO - Adesso non sono sicuro, però o era nostro o era
della raffineria. Non è da escludere che nel caso di
specie, essendo un'attività tipica della raffineria,
fosse della raffineria, però sinceramente non ne sono a
conoscenza. Questo mi sfuggiva.

P.M. - Quindi poi il locomotore vostro veniva sganciato dal
resto del treno e...

TESTE VICINO - E venivano lasciati lì solo i carri.

P.M. - ...si consegna...

TESTE VICINO - Di solito viene fatto a spinta (sovrapposizione
di voci)...

P.M. - ...al locomotore di Trenitalia.

TESTE VICINO - Esatto.

P.M. - Non ho altre domande, grazie.

PRESIDENTE - Prego, Avvocato Dalle Luche.

Parte Civile - Avvocato Dalle Luche

AVV. DALLE LUCHE - Sì, una domanda sola, per un mio chiarimento. Quindi la corrispondenza tra il carro cisterna e la sostanza trasportata veniva da voi verificata perché c'era scritto sul contratto sostanzialmente?

TESTE VICINO - Sì, diciamo che quando andavamo a chiedere al proprietario dei carri, che ha decine e decine di migliaia di carri di diverso tipo, noi chiedevamo che ci dessero dei carri per trasportare...

AVV. DALLE LUCHE - Sì, c'era scritto sul contratto e a voi vi bastava. Grazie, nessun'altra domanda.

PRESIDENTE - Avvocato Carloni.

Parte Civile - Avvocato Carloni

AVV. CARLONI - Dottor Vicino una domanda. Buongiorno.

TESTE VICINO - Buongiorno.

AVV. CARLONI - Senta, prima - magari mi ero distratto - ho sentito che lei parlava, rispondendo a una domanda dell'Avvocato D'Apote, di incidentalità nel trasporto di merci.

TESTE VICINO - Prodotti chimici.

AVV. CARLONI - Eh. Le chiedevo: lei si occupa di sicurezza del trasporto? E' un dato che conosce? Posso farle alcune domande su questo?

TESTE VICINO - No, no, no, no, no.

AVV. CARLONI - No.

TESTE VICINO - No, no.

AVV. CARLONI - Lei...

TESTE VICINO - Io ero il responsabile dell'ufficio legale di F.S. Logistica.

AVV. CARLONI - Lei è laureato in...?

TESTE VICINO - Giurisprudenza.

AVV. CARLONI - Ah. Grazie.

PRESIDENTE - Allora...

AVV. DALLA CASA - Sono..

PRESIDENTE - Ah, prego, prego.

AVV. DALLA CASA - Sì.

Parte Civile - Avvocato Dalla Casa

AVV. DALLA CASA - Farò qualche breve domanda, che avranno per oggetto i due contratti di cui abbiamo parlato stamattina. Il primo contratto è quello che è intercorso tra F.S. Logistica e Aversana Petroli. Lei lo ricorda il contenuto di questo contratto, ingegnere?

TESTE VICINO - A grandi linee sì. Adesso non parola per parola, però mi dica.

AVV. DALLA CASA - Provo a fare una domanda, poi valuterà il Tribunale se è adeguata. Io vedo che nell'articolo 2 di questo contratto F.S. Logistica si impegna a fornire, anzi a mettere a disposizione ad Aversana Petroli - e leggo testualmente - "35 ferrocisterne idonee". Io volevo sapere questa idoneità a cosa si riferisce.

TESTE VICINO - Si riferisce alla rispondenza del materiale all'oggetto del trasporto. Devono essere idonee a trasportare quel tipo di prodotto.

AVV. DALLA CASA - E questo accertamento come veniva compiuto?

PRESIDENTE - L'abbiamo già...

TESTE VICINO - E' quello che dicevo prima al Pubblico Ministero.

PRESIDENTE - L'abbiamo già detto, Avvocato Dalla Casa.

AVV. DALLA CASA - Allora, successivamente F.S. Logistica si impegna anche a garantire il mantenimento dell'efficienza delle ferrocisterne, il che implica evidentemente un'attività di controllo quantomeno sulla manutenzione, su quello che accadrà dopo. Questo è avvenuto?

TESTE VICINO - No, implica una verifica di efficienza della cisterna.

AVV. DALLA CASA - Del mantenimento dell'efficienza, mi perdoni.

TESTE VICINO - Il mantenimento...

AVV. DALLA CASA - E il mantenimento dell'efficienza come si va ad accertare?

TESTE VICINO - Glielo dico. Noi controllavamo tutti i giorni che tutte le apparecchiature esterne, in particolare le bocchette di carico e di scarico, fossero funzionanti, le guarnizioni funzionassero, questo era il compito...

AVV. DALLA CASA - Scusi, tutti i giorni...

TESTE VICINO - Cioè, che non ci fossero perdite.

AVV. DALLA CASA - Sì, mi perdoni...

TESTE VICINO - (Sovrapposizione di voci) prodotti chimici...

AVV. DALLA CASA - Mi perdoni però, queste ferrocisterne transitavano su e giù per l'Italia. Quindi questo accertamento del mantenimento in efficienza delle ferrocisterne come avveniva?

TESTE VICINO - Gliel'ho detto.

AVV. DALLA CASA - Tutti i giorni voi controllavate le bocchette delle ferrocisterne?

TESTE VICINO - Quando... ogni volta che si faceva il carico, sì.

AVV. DALLA CASA - Come? Non ho...

TESTE VICINO - Perché per evitare... ogni volta che si faceva un carico l'aspetto... l'efficienza della ferrocisterna nel caso nostro è che quando avviene un carico non ci devono essere delle perdite, delle perdite di prodotto. Normalmente si tratta di prodotti altamente pericolosi, si tratta di prodotti...

AVV. DALLA CASA - Quindi rispetto alla fase manutentiva voi accertamenti non avevate necessità di farne.

TESTE VICINO - Assolutamente no. Non ne facevamo.

AVV. DALLA CASA - Perfetto.

TESTE VICINO - Perché la manutenzione era curata da qualcun altro.

AVV. DALLA CASA - Poi... un attimo solo... allora, relativamente al trasporto... al contratto tra Trenitalia e F.S. Logistica. Sono tutti documenti prodotti peraltro sia dalla Procura che da noi come Parti Civili. E' una proposta di contratto che parte da Trenitalia e arriva a F.S. Logistica e, se non erro, F.S. Logistica viene indicata come cliente, proprio per questo passaggio da Trenitalia a F.S. Logistica. "Il cliente" - quindi F.S. Logistica in questo caso, è l'articolo 25, leggo testualmente - "si occupa, per quanto di sua competenza, ad osservare le prescrizioni riguardanti il trasporto delle varie tipologie merceologiche ed in particolare di quelle pericolose e nocive". Può riferire a cosa si riferisce esattamente questa dizione?

TESTE VICINO - Credo che riguardi i formulari che bisognava riempire nel caso di trasporto di merci pericolose e quindi classificate per tutto quello che riguarda la predisposizione delle lettere di vettura e tutti gli adempimenti amministrativi.

AVV. DALLA CASA - Ecco, senta...

TESTE VICINO - E quello deve essere indicato quando parte un treno, che c'è questa cosa, ci sono dei formulari da

riempire. Credo che si riferisca a quello.

AVV. DALLA CASA - Ascolti, al punto successivo, il 25.2, si fa riferimento alla necessità che il cliente, quindi F.S. Logistica, stipuli un'adeguata polizza assicurativa, tra le altre cose anche rispetto a eventuali danni causati a terzi. Le risulta questa circostanza?

TESTE VICINO - Credo che la polizza sia stata fatta, sì, in generale.

AVV. DALLA CASA - (sovrapposizione di voci)

TESTE VICINO - Cioè, credo che F.S. Logistica avesse una polizza per tutti i trasporti fatti dalla Cargo Chemical... cioè scusi, dalla *business unit* e forse anche dalle altre. Comunque vado a memoria, potrei sbagliarmi, però questa è una cosa che si può accertare, nell'ambito dei costi della commessa, che ci sono quando si fa l'analisi, io ricordo che allora veniva sempre indicato qual era il costo, tra virgolette, assicurativo, quando si fa l'analisi dei costi e dei ricavi per vedere la redditività. Quindi tendenzialmente... ci dovrebbe essere, ecco, vado a memoria.

AVV. DALLA CASA - La ringrazio.

PRESIDENTE - Avvocato D'Apote, domande in riesame?

AVV. D'APOTE - No, grazie Presidente.

PRESIDENTE - Va bene.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Signor Presidente, mi scusi, io vorrei fare per il verbale una specificazione relativamente

all'opposizione che facevo prima. Il documento a cui si è riferito il Pubblico Ministero, che è oggetto di un avviso di deposito del 09 dicembre 2013, acquisito all'udienza del 04 marzo 2015, non parla in nessun luogo di incidenti ferroviari, ed era su questa base che si basava la mia opposizione sul carattere nocivo dell'ipotesi del signor Pubblico Ministero.

PRESIDENTE - Va bene. Lasciamo traccia a verbale di questa precisazione. E quindi non c'erano più domande per lei; si può accomodare.

TESTE VICINO - Grazie.

PRESIDENTE - Avvocato.

AVV. STILE - Le volevo dire che la professoressa Torchia è arrivata, Presidente.

PRESIDENTE - E' arrivata la professoressa Torchia? E dov'è?

AVV. STILE - Poi per l'ordine ci sono anche i colleghi, quindi...

PRESIDENTE - E dov'è?

AVV. STILE - E' fuori.

PRESIDENTE - Ah. E' un consulente (sovrapposizione di voci)...

AVV. STILE - Sì, sì, poteva... sì, va bene, ma volevamo chiedere il permesso però, non si sa mai.

PRESIDENTE - No, va bene, va bene. Allora, intanto chi vogliamo sentire? Vogliamo sentire la Torchia? Chi vogliamo sentire? I colleghi... Avvocato Piazza? Avvocato...

AVV. STILE - Va bene, allora la possiamo chiamare.

PRESIDENTE - Allora chiamiamo la professoressa Torchia.

AVV. STILE - E' fuori, è di là. No, è di là.

PRESIDENTE - C'è l'Avvocato Valignani, che lo vedo...

AVV. VALIGNANI - Presidente, io c'ho un teste, Rizzo, che dovrebbe essere breve.

PRESIDENTE - Allora facciamo il suo, facciamo il suo. Benissimo. Come si chiama il suo?

AVV. VALIGNANO - Rizzo.

PRESIDENTE - Geometra Leonardo Rizzo.

Viene introdotto in aula il Teste:

DEPOSIZIONE DEL TESTE - RIZZO LEONARDO

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

PRESIDENTE - Buongiorno. Allora, lei si chiama Rizzo Leonardo?

TESTE RIZZO - Sì.

PRESIDENTE - Nato?

TESTE RIZZO - A Pantelleria il 13 aprile 1960.

PRESIDENTE - E dove abita? Dove abita?

TESTE RIZZO - A Prato, in Via Ferrara 8.

PRESIDENTE - Numero?

TESTE RIZZO - 8.

PRESIDENTE - Numero 8. Allora, lei è teste dell'Avvocato Valignani, il quale comincerà a formulare le domande. Va bene? Prego, Avvocato Valignani. Si avvicini al

microfono, Avvocato.

AVV. VALIGNANI - Prego?

PRESIDENTE - Avvocato Stile, spenga il microfono.

AVV. STILE - Chiedo scusa.

PRESIDENTE - E lei Avvocato si avvicini un po' di più al
microfono.

AVV. VALIGNANI - Si sente?

PRESIDENTE - Si avvicini, se lo avvicini.

Difesa - Avvocato Valignani

AVV. VALIGNANI - Geometra, ci dice la sua attività nell'ambito
delle Ferrovie dello Stato?

TESTE RIZZO - Sono dipendente delle Ferrovie ormai da trentuno
anni, quindi nel lontano 1984, quando sono stato assunto.
Attualmente ricopro l'incarico di capo reparto
pianificazione, dal 2013, della direzione territoriale e
produzione di Firenze. Sono entrato come capo tecnico
nell'84 e poi ho fatto... ho ricoperto diversi incarichi,
come capo tecnico dell'esercizio, poi come pianificatore;
nel seguito ho assunto l'incarico di PM, cioè di project
manager degli interventi di manutenzione straordinaria, e
poi negli ultimi cinque anni prima del giugno 2013 ho
fatto il capo reparto esercizio a Firenze nodo, cioè
nell'ambito dell'unità territoriale Firenze nodo, cioè la
direzione, e quindi come esercizio riguardava le località
del nodo di Firenze, Campo di Marte, Santa Maria Novella,

cioè tutta la parte del nodo, più la Firenze-Prato e le linee del senese.

AVV. VALIGNANI - Fino al 2008 quindi lei ha avuto l'ingegner Pezzati come direttore.

TESTE RIZZO - Dal '99, nella direzione compartimentale infrastruttura di Firenze fino al 2008, che l'ingegner Pezzati è poi andato in pensione, sì.

AVV. VALIGNANI - Senta geometra, cosa si intende "pianificazione" nell'ambito di un dipartimento?

TESTE RIZZO - Ma, la pianificazione è diciamo un processo molto articolato. E' governato da una procedura operativa direzionale, che ultimamente è stata riscritta nel 2013 ma che ha origini lontane nel tempo, e disciplina tutti i soggetti che intervengono nel processo di pianificazione, sia nel processo di pianificazione della parte investimenti, con distinte fasi progettuali, sia per quanto riguarda la parte di manutenzione straordinaria e ordinaria. In questa procedura sono indicate appunto le figure, i tempi e le modalità con cui viene sviluppata e articolata la pianificazione, e per quanto riguarda quello di cui mi sono occupato, di cui mi occupo, normalmente la nostra direzione centrale emana delle linee guida annuali, alle quali ci adeguiamo per seguire gli indirizzi che l'azienda ci (sovrapposizione di voci).

AVV. VALIGNANI - Quindi l'input iniziale della pianificazione è romano.

TESTE RIZZO - L'input iniziale certo, è di sede centrale. Poi le valutazioni tecniche diciamo locali vengono fatte, come dire, con più soggetti interessati della direzione, e quindi le unità territoriali e la direzione stessa, e ci sono momenti di sintesi in cui tutte le esigenze manutentive vengono messe a fattore comune e vengono stabilite quelle che sono le priorità, seguendo proprio le indicazioni che vengono dettate dalle linee guida.

AVV. VALIGNANI - Fra le priorità...

TESTE RIZZO - In generale è così.

AVV. VALIGNANI - Fra le proprietà ce n'è una che viene prima di tutto?

TESTE RIZZO - No, sono... la manutenzione... nell'ambito della manutenzione straordinaria ci sono diversi settori, ma ovviamente, se la domanda è finalizzata a capire la proprietà essenziale, il mantenere la sicurezza dell'esercizio ferroviario, questo è fuori discussione per quanto riguarda l'aspetto prioritario degli interventi. E poi ci sono, nei vari ambiti specialistici, diciamo tutte le attività tese a valutare le esigenze manutentive, all'armamento, alle opere civili, alla trazione elettrica e così via.

AVV. VALIGNANI - I rinnovi e i potenziamenti infrastrutturali fanno parte comunque della pianificazione?

TESTE RIZZO - Come dice, scusi? Non ho capito.

AVV. VALIGNANI - I rinnovi...

TESTE RIZZO - Sì.

AVV. VALIGNANI - ...e i potenziamenti strutturali fanno comunque parte della pianificazione?

TESTE RIZZO - Sì, i rinnovi... i rinnovi fanno parte della manutenzione straordinaria generalmente, sì, quindi fanno parte del processo di pianificazione e quindi fa parte diciamo di un sistema che generalmente avviene "n meno due", cioè quello che vogliamo fare fra due anni viene in qualche modo dichiarato e pianificato due anni prima e poi viene realizzato successivamente, negli anni "n+2", sostanzialmente, ecco.

AVV. VALIGNANI - Senta, pianificazione e capacità di spesa. Ci spiega il rapporto?

TESTE RIZZO - Allora, la capacità di spesa è un termine... cioè, nel senso, la capacità di spesa di una direzione fa parte diciamo della consuntivazione di tutti gli interventi realizzati per ciascun anno di attività, e quindi in base al portafoglio che è stato assegnato al referente di progetto, nel caso di specie in quegli anni a cui facevamo riferimento prima, dal '99 al 2008, all'ingegner Pezzati, e successivamente ai direttori che hanno svolto quel ruolo. La capacità di spesa che cos'è? Significa sostanzialmente mettere a frutto e realizzare le opere che sono state pianificate. Nel periodo '99-2008, se la memoria non mi inganna, c'è stato un forte incremento di questa capacità di spesa, con molti

interventi realizzati. E' stato diciamo un forte lavoro di squadra, dal punto di vista dell'impiego sostanzialmente di tutte le migliori risorse della direzione e lavori in appalto, lavori internalizzati, cioè con le strutture interne della direzione, ed è stato un grosso lavoro quello svolto. In questi anni, vado per sommi capi, la nostra capacità di spesa è stata, diciamo dal 1998, in cui avevamo grosso modo cento milioni di euro fra progetti di tipo 1 e di tipo 3, cioè contenitori tipologici del tipo 3 e progetti di investimento, siamo cresciuti fino a delle medie di 350 milioni di euro negli anni successivi, cioè è stato un forte incremento di messa a disposizione delle risorse finanziarie da parte della sede centrale, ma anche una grossa capacità locale delle direzioni...

AVV. VALIGNANI - A spenderli.

TESTE RIZZO - ...a spenderli, a renderli... cioè a realizzare gli interventi che erano stati pianificati.

AVV. VALIGNANI - Senta geometra, si è mai occupato di picchetti?

TESTE RIZZO - Mi sono mai occupato di picchetti?

AVV. VALIGNANI - Di picchetti, sì.

TESTE RIZZO - Ma, occupato nel senso che li conosco, nel senso che ovviamente come manutentore fanno parte degli elementi della via ferroviaria. Il picchetto è un elemento di controllo, serve a misurare la distanza del

binario, quindi a riferire il binario rispetto a una sua posizione planimetrica, ed ha, come dire, l'importanza riferita al manutentore, cioè di potere controllare se questa distanza, e quindi l'assetto planimetrico del binario, è rimasto nella situazione iniziale, quella progettuale voluta, quindi non solo sotto l'aspetto geometrico ma anche sotto l'aspetto delle eventuali tensioni interne che si possono determinare qualora il binario dovesse perdere la posizione planimetrica ideale, cioè quella teorica. E questo lo si fa misurando le distanze del binario rispetto alla picchettazione delle curve.

AVV. VALIGNANI - Anche il picchetto avrà una sua manutenzione, per quanto banale.

TESTE RIZZO - Ma, la manutenzione... manutenzione in sé e di per sé no, nel senso che non è che... il picchetto, una volta posto in opera e verniciato per renderlo visibile, è importante non danneggiarlo dal punto di vista che quando vado a fare la manutenzione al binario non devo - come dire - ribaltarli, perché sennò perdo la posizione.

AVV. VALIGNANI - Come potrebbe danneggiarsi il picchetto?

TESTE RIZZO - Come potrei danneggiare un picchetto? In mille modi. Se io vado a scaricare delle rotaie lungo linea perché devo cambiare il ferro, devo fare attenzione; la raccomandazione agli operai quando fanno questa attività è quella di fare attenzione nello scarico delle rotaie a

non andare addosso al picchetto perché sennò lo ribalta, quindi gli sposta la sua posizione di origine e quindi viene meno poi la possibilità di riscontrare il binario. Oppure quando vanno a fare manutenzione con sostituzione di giunti o sostituzione di altre...

PRESIDENTE - Avvocato, vogliamo rientrare nell'ambito dei fatti oggetto del suo tema di prova?

AVV. VALIGNANI - Sì. Due precisazioni, se però lei mi consente. C'è una clausola di chiusura su tutti i fatti di cui all'imputazione e io avevo rinunciato ai testi ma non ai capitolati.

PRESIDENTE - Prendiamo atto.

AVV. VALIGNANI - Grazie. Diceva, geometra?

TESTE RIZZO - Dicevo quindi che quando... si svolgono ormai le attività di manutenzione con caricatori idraulici, quindi carico di materiali o inserimenti di giunti isolati, cioè movimentazioni con caricatori idraulici, è evidente che bisogna avere l'accortezza di non urtarli perché altrimenti si perde la loro posizione. Una volta persa...

AVV. VALIGNANI - E quindi viene meno la loro funzione?

TESTE RIZZO - Come?

AVV. VALIGNANI - Viene meno la loro funzione?

TESTE RIZZO - Viene meno la loro funzione.

AVV. VALIGNANI - (sovrapposizione di voci)

TESTE RIZZO - Esattamente. Se io li urto e li danneggio, cioè ne perdo la configurazione originaria, ovviamente poi non

ho la possibilità, riferendomi al picchetto, di poter misurare il binario. Cioè dovrei riposizionarlo, ristudiarlo, ritracciare e poi ripristinarlo, ecco.

AVV. VALIGNANI - Senta, indipendentemente dalla verniciatura in bianco a cui lei ha già accennato, per ovvi motivi di individuazione dell'ostacolo, recentemente ha subito una qualche altra regolamentazione la posizione dei picchetti?

TESTE RIZZO - Regolamentazione dei picchetti (sovrapposizione di voci)?

AVV. VALIGNANI - Nel senso, nell'intervista prima c'erano i picchetti?

TESTE RIZZO - Dunque, nei primi anni Ottanta furono emanate delle disposizioni da parte della nostra sede centrale per rimuovere i picchetti che fino a quella data erano anche posizionati nelle interviste delle stazioni ad esempio, ma anche in tratti diciamo fuori dalla stazione. Cioè, il fatto di avere i picchetti posti nell'intervista, cioè nello spazio tra un binario e l'altro, l'intervista è lo spazio che intercorre fra il binario pari e il binario dispari, tanto per capirci, è stata dettata da motivi di sicurezza per chi va a misurare proprio la distanza del binario. Cioè avere una persona che si pone nel mezzo a due binari chiaramente pone un rischio.

AVV. VALIGNANI - Quindi ancora una volta il lavoratore è tutelato.

TESTE RIZZO - È un rischio legato alla sicurezza sul lavoro, certamente.

AVV. VALIGNANI - Senta, domanda assolutamente superflua, però gli va fatta: ha mai avuto sentore di incidenti causati da picchetti?

P.M. - Presidente, c'è opposizione. Siamo fuori dal capitolo.

PRESIDENTE - E' accolta l'obiezione.

AVV. VALIGNANI - Senta, passiamo ad altro argomento. Lei si ricorda nel '98 esperimenti sulla Firenze-Roma fatti dal dipartimento fiorentino?

P.M. - C'è opposizione. Non è nel capitolato e dovrebbe riferire di sperimentazioni...

PRESIDENTE - No, però c'è...

P.M. - ...che quindi sono ovviamente di carattere valutativo.

PRESIDENTE - C'è proprio espresso riferimento ai lavori fatti nel compartimento tra il '99 e il 2008.

P.M. - Lavori, lavori, non sperimentazioni. Sperimentazioni sono studi, non sono lavori, non sono la stessa cosa, Presidente.

PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci)

P.M. - Dovrebbe riferire su esperimenti fatti da altri.

PRESIDENTE - Vediamo... per ora ammettiamo la domanda e vediamo se c'è un collegamento. Prego, ci dica.

TESTE RIZZO - Posso rispondere?

AVV. VALIGNANI - Era una domanda introduttiva alle...

PRESIDENTE - Va bene, è ammessa, è ammessa.

AVV. VALIGNANI - ...alle alternative al picchetto, ecco, tutto lì.

PRESIDENTE - Prego.

TESTE RIZZO - Posso rispondere?

PRESIDENTE - Prego.

TESTE RIZZO - Nel '99-2000 sono state fatte le prime sperimentazioni riferite all'adozione del sistema su base assoluta, cioè in coordinate spaziali, sulla linea direttissima Firenze-Roma nella nostra giurisdizione. Cioè l'introduzione in via sperimentale ancor prima che fossero emanate le linee guida, che poi sono uscite se non erro a dicembre del 2001, sono state provate proprio da noi nel compartimento di Firenze, sulla tratta Firenze-Roma, la direttissima, questo allo scopo di provare sul campo vero e proprio, cioè una fase sperimentale proprio per capirne la potenzialità e soprattutto capirne la funzione diciamo anche in termini manutentivi, perché un conto è la emanazione di una procedura in via sperimentale e un conto è poi l'adozione vera e propria sul terreno. Quindi deve essere un po' testata, deve essere recepita e soprattutto deve essere funzionale all'operatività delle macchine che poi devono adeguarsi a quel concetto della base relativa. Le nostre macchine nel tempo sono state poi macchine... parlo di macchine rinalzatrici per correggere la condizione plano-altimetrica del binario, e quindi sono state dotate

di software, e quindi di computer e software diciamo, per così dire, intelligenti, capaci di leggere la base assoluta, di correggere gli errori che nel tempo si vanno a determinare sul binario, per sollecitazioni meccaniche ad esempio, e quindi abbiamo sperimentato questo sistema negli anni, ripeto, '99, 2000, 2001, dopodiché è entrata in vigore la linea guida...

AVV. VALIGNANI - La direttiva del 2001.

TESTE RIZZO - ...la linea guida che poi è stata diciamo perseguita nel tempo, negli anni successivi.

AVV. VALIGNANI - Ma in questa prima fase i picchetti venivano eliminati?

TESTE RIZZO - No, nella prima... nella prima fase sperimentale no, abbiamo mantenuto l'uno e l'altro proprio per cercare di capire come funzionasse tutto il sistema. Quindi nelle sperimentazioni in esercizio generalmente prima di abbandonare - uso un termine per capirci - prima di abbandonare il vecchio vogliamo essere certi e confidenti che il nuovo abbia quel valore aggiunto che ci si auspica dalla parte progettuale, quindi...

AVV. VALIGNANI - Anche perché il nuovo significa anche personale particolarmente addestrato.

TESTE RIZZO - Ma, è chiaro che l'adozione del sistema di riferimento del binario su base assoluta, quindi in coordinate cartesiane, presume non solo l'aspetto progettuale diverso, che è diciamo più accurato, più

razionale da questo punto di vista, ma anche l'avere le maestranze professionalizzate e capaci di adottarlo, e soprattutto le macchine operatrici, e quindi i relativi operatori, capaci diciamo di eliminare e di farci la manutenzione mantenendo - come dire - la base assoluta in essere, perché altrimenti rischiamo di vanificare tutto quanto è stato fatto. Non so se sono stato chiaro.

AVV. VALIGNANI - Oggi quando si sostituisce il picchetto con la base assoluta il picchetto si toglie?

TESTE RIZZO - Quando si va a fare interventi in cui si adotta la base assoluta, ovvero nelle nuove linee di realizzazione del sistema AV, ma anche nei rinnovi sulle linee fondamentali, le linee di tipo A, oggi si adotta il sistema su base assoluta togliendo i picchetti di riferimento (sovrapposizione di voci).

AVV. VALIGNANI - Sono... sono quelli che voi chiamate i rinnovi?

TESTE RIZZO - I rinnovi, esattamente. Adesso c'è... a distanza di anni dall'entrata in vigore della linea guida a cui facevo riferimento prima, quella del 18 dicembre del 2001, i rinnovi vengono fatti e si adotta il sistema di base assoluta.

AVV. VALIGNANI - Presidente, io per il momento non ho altre domande.

PRESIDENTE - Allora, Pubblico Ministero.

Pubblico Ministero

P.M. - Grazie. La pianificazione dei lavori infrastrutturali mi ha detto avviene a livello centrale?

TESTE RIZZO - La pianificazione... allora, c'è una procedura di sede centrale che detta i criteri, ho detto. E' una procedura riscritta nel 2013, ma è una procedura datata anche negli anni precedenti.

P.M. - Da chi viene emanata?

TESTE RIZZO - E' stata emanata dall'amministratore delegato nel 2013. E' una procedura scritta dalle direzioni centrali. Poi annualmente ho detto che vengono emanate dalla direzione produzione, per quanto riguarda gli interventi di manutenzione, delle linee guida, che sono un indirizzo per le sedi periferiche e per i compartimenti. Queste linee guida, ad esempio, faccio un esempio, ma ce ne sono di altri, per quanto riguarda ad esempio il settore dell'armamento, negli anni c'è stata l'indicazione di sostituire ad esempio i cuori di rotaia con cuori al manganese, è un esempio, quindi perseguire quell'obiettivo; un altro obiettivo è quello, laddove possibile, di rinnovare i binari posati su traverse in legno con binari posati su traverse in CAP e attacchi elastici, per minimizzare l'impatto manutentivo e sostanzialmente migliorare l'efficienza del binario stesso.

P.M. - Questo può avvenire su base locale, territoriale, al di

fuori di una scelta, di una pianificazione a livello centrale?

TESTE RIZZO - No, no, su questi indirizzi poi il territorio sviluppa una propria pianificazione.

P.M. - Esatto. Ma potrebbe un'unità territoriale di Bari piuttosto che di Bologna decidere autonomamente di (sovrapposizione di voci)...

TESTE RIZZO - Decidere autonomamente... certo, decidere... cioè, le linee guida sono linee guida. Poi in sede periferica vengono valutate le esigenze manutentive specifiche e quindi in capo al responsabile, ai dirigenti responsabili delle strutture del territorio vengono decisi quali di questi interventi, in relazione alla possibilità che questi stessi possano essere eseguiti.

P.M. - E il finanziamento dell'intervento come avviene?

TESTE RIZZO - Il finanziamento dell'intervento avviene su base centrale. Cioè, come dicevo prima, vengono strutturati gli interventi due anni prima, in modo tale che tutto venga poi approvato e consolidato.

P.M. - Ecco, quindi deve essere approvato a livello centrale, quindi...

TESTE RIZZO - Sì, però...

P.M. - ...c'è un potere di iniziativa che passa comunque per un vaglio...

TESTE RIZZO - Per un...

P.M. - ...e un successivo finanziamento a livello centrale.

TESTE RIZZO - Passa per una valutazione a livello centrale, si passano degli step approvativi che hanno anche diciamo un passaggio intermedio, per cui se c'è uno step approvativo che la direzione poi compartimentale, o territoriale di oggi, decide di rivedere, perché nel frattempo possono essere cambiate alcune condizioni, lo fa presente e nella situazione di approvazione definitiva vengono recepite o meno appunto le osservazioni che sono state fatte. Dopodiché viene finanziato l'intervento. L'intervento deve essere anche cantierizzabile, cioè nel senso che se tu chiedi qualcosa per poter essere fatto, tutta la parte... siccome parliamo di interventi che generalmente hanno impatto sull'esercizio, cioè un rinnovo ovviamente passa per un esercizio dell'interruzione della linea o del binario stesso, diciamo, per poter essere sviluppato, e quindi devono essere compatibilizzate le risorse di esercizio affinché quell'attività possa concretizzarsi.

P.M. - Per quanto riguarda la sostituzione dei picchetti tradizionali con i sistemi su base assoluta, è al corrente se ciò stia avvenendo solo sulle linee Alta Velocità o anche su altre linee?

TESTE RIZZO - Sta avvenendo sulle linee di nuova costruzione, diciamo ne ho conoscenza. Sta avvenendo anche sulle linee già preesistenti alla base assoluta quando si stanno facendo i rinnovi del binario. Vede, l'adozione del sistema su base assoluta in coordinate cartesiane non è

una cosa semplicissima dal punto di vista realizzativo, cioè se io ho un binario in essere non è detto che su quel binario possa applicarla, se non intervengo magari a rinnovarlo. Faccio un banale esempio: un conto è alzare il binario e portarlo su una livelletta di progetto; ma se il binario dovesse risultare più alto e devo scendere e abbassarlo, capisce che devo intervenire con un...

P.M. - Occorre quindi un rinnovamento del binario (sovrapposizione di voci)?

TESTE RIZZO - Occorre... generalmente occorre un rinnovamento del binario o un risanamento della massicciata del binario, laddove la condizione planimetrica non è tale da poterlo perseguire.

P.M. - E questa operazione in occasione di rinnovamenti è già pianificata, è in atto anche per linee ordinarie, quindi con velocità inferiore a 160 chilometri orari, o solo sull'Alta Velocità?

TESTE RIZZO - Solo sulle linee di tipo A, con una pianificazione fatta da sede centrale, e si sta diffondendo sulle linee diciamo con treni maggiori a cento... frequentate da un certo numero di treni/giorno, con velocità fino a 160 chilometri all'ora.

P.M. - Quindi sono le linee ordinarie, diciamo.

TESTE RIZZO - Sono le linee... sì, sono le linee... diciamo... sì, per capirci sì, sono le linee ordinarie.

P.M. - È al corrente se nel tratto che ha visto l'incidente di

Viareggio sono state effettuate operazioni di rinnovamento della massicciata in epoca successiva al 2001, quindi dopo l'emanazione delle linee guida e prima del 2009?

TESTE RIZZO - No, se la memoria non mi inganna i binari... il binario di corsa dispari Camaiore-Viareggio mi sembra sia stato rinnovato nei primi anni Novanta, con l'adozione di traverse in CAP, attacco Pandrol, e quindi di attacco di tipo elastico. Mentre il binario dispari... il binario, scusi, pari, cioè il binario affiancato, è stato rinnovato - sempre vado a memoria - anche questo nei primi anni Novanta, se non erro nel '94.

P.M. - Non è a conoscenza quindi del fatto che sia il binario pari che il binario dispari, nella tratta sostanzialmente da Pisa a Pietrasanta, sono stati interessati da lavori di risanamento nel 2007, 2005 e 2007 per la precisione?

TESTE RIZZO - Può essere che siano... cioè, non me lo ricordo, onestamente.

P.M. - Non se lo ricorda.

TESTE RIZZO - So che nel 2005 sono stati fatti degli interventi di rinnovo deviatoi nella località di Viareggio, questo me lo ricordo, e altri interventi...

P.M. - E prevedevano anche risanamento della massicciata?

TESTE RIZZO - Normalmente quando si fa un rinnovo del deviatoio si risana anche la massicciata sottostante, sì.

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

PRESIDENTE - Le Parti Civili? Nessuna domanda. Avvocato... gli altri Difensori? Nessuna. Avvocato Giovene, prego.

Difesa - Avvocato Giovene

AVV. GIOVENE - Sì. Buongiorno.

TESTE RIZZO - Buongiorno.

AVV. GIOVENE - Un chiarimento in merito a una risposta che ha dato al Pubblico Ministero. Quando lei si riferisce all'adeguamento, diciamo, che l'unità territoriale deve avere rispetto alle linee guida, intende che l'unità territoriale, e quindi la direzione compartimentale Firenze, per meglio intenderci, debba diciamo lavorare esclusivamente sulle linee guida che vengono indicate?

TESTE RIZZO - No.

AVV. GIOVENE - Quindi le osservazioni che esprime sono all'interno delle linee guida?

TESTE RIZZO - No, seguiamo generalmente le linee guida, ma esigenze locali specifiche vengono rappresentate dalla direzione e perseguite. Certo, le linee guida sono linee guida.

AVV. GIOVENE - Certo.

TESTE RIZZO - Costituiscono, come dire, un indirizzo. Non c'è un divieto assoluto per cui il direttore compartimentale o il direttore territoriale non possa uscire da quelle linee guida.

AVV. GIOVENE - Mi può fare un esempio di quelle che possono

essere le esigenze specifiche territoriali a cui si riferisce?

TESTE RIZZO - Le esigenze specifiche territoriali possono essere ad esempio rinnovare un tratto di binario perché presenta diciamo un eccesso di manutenzione e di avvisi a sistema, ancorché magari il binario di per sé, come età, diciamo così, non richieda un intervento, no? Per cui il direttore valuta l'aspetto anche economico nel perseguire costantemente attività manutentive per mantenere quelle condizioni diciamo di efficienza, oppure decide di rinnovare anzitempo quel binario perché ne ha rappresentato diciamo l'efficienza manutentiva. Quindi il direttore ha questa facoltà.

AVV. GIOVENE - Quindi l'aspetto manutentivo diventa molto rilevante in questa...?

TESTE RIZZO - L'aspetto manutentivo è rilevante, è relevantissimo. Le linee guida danno degli indirizzi, che cerchiamo di rispettare perché è un indirizzo aziendale. Su quello diciamo è importante, è uno degli elementi diciamo di valutazione. Però ce ne sono anche altri che vengono dalla periferia, cioè dal territorio. Le esigenze diciamo di manutenzione, o di rinnovo, quindi interventi di manutenzione, laddove non sono configurabili come interventi di manutenzione ordinaria, vengono attentamente valutati, vengono anche discussi e prioritarizzati. Non necessariamente la linea guida

costituisce, come dire, un elemento blindato da cui non si esce. Non ho detto questo.

AVV. GIOVENE - Ma questo perché lei fa riferimento evidentemente, per quello che capisco, a esigenze locali che occasionalmente possono (sovrapposizione di voci).

TESTE RIZZO - Possono verificarsi, proprio legate magari a quel contesto specifico e non a un altro.

AVV. GIOVENE - Certo.

TESTE RIZZO - Quindi...

AVV. GIOVENE - In questo senso si parla di un'autonomia rispetto alle linee guida?

TESTE RIZZO - Certamente. C'è un'autonomia e ci mancherebbe.

AVV. GIOVENE - Certo.

TESTE RIZZO - Ci mancherebbe.

AVV. GIOVENE - Chiarissimo. Grazie.

TESTE RIZZO - Prego.

PRESIDENTE - Avvocato, ha domande in riesame? Nessuna. Si può accomodare.

TESTE RIZZO - Grazie. Arrivederci.

P.M. - Presidente, vorrei fare una produzione documentale relativa alle domande che ho rivolto al teste, producendo documentazione di R.F.I. attestante i lavori di risanamento della massicciata della Stazione di Viareggio in epoca 2005 e 2007.

PRESIDENTE - Le Parti su questa produzione? Nulla oppongono?

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - Va beh, risanamento... lavori di risanamento della massicciata.

P.M. - Già oggetto di avviso di deposito circa un anno fa.

(più voci fuori microfono)

P.M. - Sì, sì, sì.

PRESIDENTE - Di avviso di deposito. E oggi ne chiede l'acquisizione. Il Tribunale, nulla opponendo le Parti, acquisisce. Va bene, Avvocato? (voce fuori microfono) è l'unica facoltà che vi...

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - Sì, no, no... no, no, pensavo fosse un dato... allora, mentre guardate volevo fare... sospendiamo cinque minuti. Volevo fare... provare a darvi un suggerimento. Il consulente professoressa Torchia potremmo sentirlo dopo aver sentito - Avvocato Piazza - i suoi, che mi sembrano più veloci rispetto al consulente.

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - Avete chiesto? Va bene, va bene, lo sapete...

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - Va beh, regolatevi... sospendiamo cinque minuti, intanto regolatevi.

AVV. STILE - Perché pare che in effetti siano abbastanza lunghetti i due testimoni...

PRESIDENTE - Ah.

AVV. STILE - ...che devono essere sentiti insieme, dell'Avvocato Piazza.

PRESIDENTE - Ah, va bene.

AVV. STILE - Avevamo fatto anche noi questo calcolo e...

PRESIDENTE - Va bene.

AVV. STILE - Però insomma, anche per noi tutto sommato non è che cambi molto.

PRESIDENTE - Va bene. Cinque minuti.

(Viene sospeso il procedimento alle ore 11:32).

(Viene ripreso il procedimento alle ore 11:50).

PRESIDENTE - Allora, Avvocato Stile avete deciso?

AVV. STILE - Sì, la professoressa... la professoressa Torchia.

PRESIDENTE - Prego. Allora sul la documentazione non ci sono opposizioni. E' vero? Avvocati.

AVV. STILE - Non ci sono...

PRESIDENTE - Nulla opponendo le Parti, il Tribunale acquisisce la documentazione come da richiesta del Pubblico Ministero. Allora, professoressa vuole leggere quel foglio?

P.M. - Presidente, c'è un'eccezione... chiedo scusa, c'è un'eccezione preliminare all'escussione della professoressa Torchia, che è chiaramente una consulente giuridica, sia come professione sia come capitolato di prova. Lei potrà vedere che nel capitolato è chiamata a rispondere sulla ripartizione di competenze, quindi in materia normativa, e null'altro, pertanto come non è

stato consentito anche in precedenza a diversi testi o consulenti di riferire in materia normativa, chiedo la revoca della professoressa Torchia perché non c'è un capitolo che sia valutativo su fatti o materia tecnica; l'intero capitolo è esclusivamente in materia normativa.

AVV. MAFFEI - Posso?

PRESIDENTE - Sì, prego.

AVV. MAFFEI - Si associa. Presidente, si associa la Parte Civile.

PRESIDENTE - L'Avvocato Maffei si associa.

AVV. DALLE LUCHE - Avvocato Dalle Lucche, Carloni e Antonini ci associamo a quanto riferito dal Pubblico Ministero.

PRESIDENTE - Avvocato Stile. Accenda il microfono.

AVV. STILE - Grazie, Presidente. Io vorrei chiarire che francamente ero anche preparato a questa obiezione, visto che in qualche modo si cerca di... e volevo innanzitutto richiamarmi esattamente al capitolato di prova per il quale senza opposizioni la professoressa è stata ammessa. Dunque... dove sta? Dunque, "perché riferisca sulla ripartizione di competenze in materia di circolazione ferroviaria, tra Ministero dei Trasporti, A.N.S.F. e gestore dell'infrastruttura e imprese ferroviarie, anche da un punto di vista diacronico e comparativo"...

PRESIDENTE - Va bene.

AVV. STILE - ..."rispetto alla regolamentazione europea".

PRESIDENTE - E va bene.

AVV. STILE - Noi siamo di fronte a una materia, a un settore estremamente specialistico, che è il settore... un settore che sfugge alle normali conoscenze degli operatori giuridici. Certamente sfugge alle mie... sfuggiva e sfugge alla mia particolare conoscenza, e riguarda dei temi che in rapporto all'impostazione accusatoria sono assolutamente fondamentali: quali erano i ruoli in materia di sicurezza dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria e di R.F.I.; qual è il ruolo del Ministero rispetto alla posizione di R.F.I.; come si sono ripartite le competenze anche sotto un profilo storico. Non si tratta solamente di norme di carattere generale che sono a conoscenza... che devono essere a conoscenza di tutti, perché possono rientrare, sia pure con studio ed elaborazione, nella conoscenza. No, qua si tratta invece di una materia assolutamente specialistica che da nessuna parte è esclusa dall'ambito delle consulenze. Allora, vediamo che cosa dice, tanto per cominciare, l'articolo 220: "La perizia è ammessa quando occorre svolgere indagini o acquisire dati e valutazioni che richiedono specifiche competenze tecniche, scientifiche o artistiche".

P.M. - Non normative.

AVV. STILE - Veramente io penso che tra "tecnico" e "scientifico" ci possa rientrare anche "normativo", però vediamo che cosa dice la giurisprudenza a questo punto

qua. Vorrei...

PRESIDENTE - Velocemente, Avvocato.

AVV. STILE - Sì, Presidente.

PRESIDENTE - Prego, prego, prego. No, no, non le ho tolto mica la parola.

AVV. STILE - Vorrei semplicemente rappresentare che l'unico divieto esplicito, che risulta anche da alcune sentenze delle Sezioni Unite civili in materia di problemi di responsabilità disciplinare dei magistrati, riguardano dei quesiti posti dai pubblici ministeri nel senso di chiedere se il fatto costituisce o non costituisce reato a un consulente. Per tutto il resto non c'è assolutamente alcun limite. Vorrei leggere peraltro una sentenza della Sesta Sezione, 02 febbraio 2015, numero 4827, che dice che "la perizia rappresenta un indispensabile strumento probatorio allorché si accerti il ricorrere del presupposto inerente alla specificità delle competenze occorrenti per l'acquisizione e la valutazione di dati, perfino laddove il Giudice possieda le specifiche conoscenze dell'esperto, perché l'eventuale impiego ad opera del magistrato della sua scienza privata costituirebbe una violazione del principio del contraddittorio e del diritto delle parti sia di vedere applicato un metodo scientifico sia di interloquire sulla validità dello stesso". Questo è un punto specifico. Del resto, a me mi pare che i temi che poi sono oggetto,

nella generica e ampia formulazione del capitolato di prova, siano temi che siano emersi in maniera assolutamente costante nel corso del dibattimento, e faccio riferimento, per quanto concerne la parte accusatoria, alle deposizioni - erano testi - della dottoressa La Spina e di Zallocco. Sotto questo profilo, non è che ci saranno domande specifiche che riguarderanno la responsabilità o non la responsabilità, ma il quadro normativo di riferimento, per come è impostata l'accusa, per quali sono i capi d'imputazione, è assolutamente essenziale per poter contraddire questo tipo di impostazione. Mi fermo qua.

PRESIDENTE - Dicevo...

AVV. STORTONI - Su questo tema vorrei intervenire anch'io, signor Giudice.

PRESIDENTE - Prego, Avvocato. Avvocato Stortoni.

AVV. STORTONI - E' una questione ovviamente di interesse comune. Credo che posso parlare anche seduto, grazie. Ma questa in realtà... io voglio fare due osservazioni. Una, se vogliamo, apparentemente pregiuridica, che, come dire, impinge anche sulla parità delle parti. Io ho assistito a questo dibattimento, a quasi tutte le udienze e devo dire ho sentito continuamente, da parte di non soltanto consulenti, ma addirittura testimoni, quindi il discorso vale a maggior ragione, se mi è consentito dire, perché il testimone deve riferire fatti e il consulente dà

giudizi tecnici, quindi potremmo discutere se rientra nella tecnica e nella scienza anche l'interpretazione delle norme; certamente questo non riguarderebbe i testi, ma io ricordo le testimonianze... cito La Spina, ma cito Zallocco, cito... potrei citarne tanti, in cui il Tribunale, per avere - diciamo così - una più completa visione della realtà ha ammesso, con manica veramente larga, forse opportunamente, forse no, si possono avere tecnicamente le più diverse opinioni, con manica estremamente larga la possibilità di domandare... Zallocco ci ha fatto una lezione di diritto, se ricordo bene, e La Spina la stessa cosa. Forse abbiamo fatto anche qualche timida obiezione, che è stata respinta. Quindi in un dibattito che ha avuto questa caratterizzazione di forte ampliamento della possibilità di conoscenza anche per quello che riguarda le norme e la loro interpretazione, e mi sia consentito senza polemica, illustri signori del Tribunale, soprattutto nei confronti di testi e di consulenti, anche di testi, quindi ripeto, il discorso vale a maggior ragione, da parte dell'accusa, mi sembrerebbe veramente un grosso squilibrio non consentire la deposizione di La Spina. Sulla questione, è il secondo gradino, peraltro questa questione della possibilità di perizie, quindi di consulenze, sugli aspetti giuridici, non è che è nata oggi. E' da un pezzo che è sul tavolo, diciamo così, della giurisprudenza.

Diciamo che è sul tavolo della giurisprudenza da quando sempre più si è affermata la pluralità delle fonti e la complessità delle fonti. Cito a memoria un bel libro di Galgano sulla serie *Il rovescio del diritto*, come lo intitolava in maniera molto interessante, in cui vedeva come ci fossero delle trasformazioni generali. E guardavo uno dei casi che più lo impressionavano come fenomeno di questa nuova realtà, il libro *Il rovescio del diritto* ha già dieci anni, quindi il tema non è nato l'altro ieri, si diceva il fatto che oramai si danno consulenze, si danno... si fanno perizie addirittura. Perché? Perché la complessità è tale per cui, che so io, in materia di brevetti, era il caso che faceva, l'intersecarsi delle norme di legge interna con le norme europee, che sono norme che poi entrano nell'ordinamento, non cambia nulla, è tale per cui ci vuole un tecnico del diritto che offra dei lumi. Poi il Tribunale rimane sempre *peritus peritorum*, tanto più nell'ambito del diritto. E quindi vengono oramai ammesse con grande, con grandissima ampiezza. Allora, se coniugo - e arrivo subito, signor Presidente e signori del Tribunale - la prima considerazione, che può sembrare metagiuridica ma non lo è, con la seconda considerazione, io credo che impedire adesso che la professoressa La Spina ci dia... la professoressa Torchia ci dia i suoi lumi, beh, francamente sarebbe molto contrario a questa realtà

oramai di prassi che esiste, sbilancerebbe - lo dico senza polemica ma con grande convinzione - molto questo dibattito, mi saprebbe molto di quella situazione in cui, quando fu offerto ai Medici da parte di Galileo di guardare dentro il telescopio per vedere se vedevano i satelliti di Giove, loro dissero "no, non ci guardiamo". Sentiamo, non farà mica male. Abbiamo usato, e non dico certo perso, tanto tempo per ampliare il discorso...

PRESIDENTE - Va bene.

AVV. STORTONI - ...credo che sarebbe bene che anche questo lo facessimo. Poi sarà il buon Giudice e il Tribunale a tenerne il conto giusto.

PRESIDENTE - Grazie.

P.M. - Presidente, chiedo il permesso soltanto di precisare che i testi a cui ha fatto riferimento l'Avvocato Stortoni, La Spina e Landozzi, hanno sì fatto cenni alla normativa, ma nell'ambito dell'esposizione dei fatti, e altrettanti, se non di più, ne sono stati sentiti per parte F.S., che nell'ambito dell'esposizione dei fatti su cui dovevano rispondere hanno fatto ampi riferimenti alle competenze dell'Agenzia e del Ministero. Credo che lo ricordiate tutti. Quindi che si faccia sempre continuo riferimento ai testi del P.M. per inculcare l'idea di uno sbilanciamento del processo, mi sembra poco corretto, perché ne sono stati sentiti tanti, e anche molti di più di due, da parte F.S.

PRESIDENTE - Va bene, abbiamo dato ampio spazio sia all'accusa che alla difesa.

P.M. - Esatto.

PRESIDENTE - Avvocato (sovrapposizione di voci)...

P.M. - Quindi nulla toglie, chiedo scusa, che tutto ciò venga trasfuso in una memoria delle Parti, che nulla toglie la nomina di un consulente normativo, per la produzione di una memoria, ma non di un'esposizione dibattimentale al Collegio.

PRESIDENTE - Avvocato...

AVV. STORTONI - Quindi c'è la replica della replica?

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

AVV. STORTONI - Questo...

PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci)

AVV. STORTONI - Questo intervento...

PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci)

AVV. STORTONI - E' stata fatta un'eccezione, abbiamo fatto... perché gli argomenti portati...

PRESIDENTE - Il Pubblico Ministero (sovrapposizione di voci) non può replicare (sovrapposizione di voci)...

AVV. STORTONI - Esiste... esiste primo la parità delle Parti; secondo, il fatto che alla difesa compete l'ultima parola. C'+ scritto nel codice e nella Costituzione.

PRESIDENTE - Voleva aggiungere qualcosa, Avvocato? Può aggiungere. Avvocato D'Apote.

AVV. D'APOTE - Sì, grazie Presidente, ma veramente

telegraficamente, come poi penso di essere talvolta abituato a fare, talvolta. Allora, in riferimento allo scritto del Pubblico Ministero, lì dipende dalle passioni personali di ognuno di noi. Io sono un appassionato del contraddittorio, di quello che emerge dalla viva voce, che si percepisce, su cui si può intervenire; se ci fosse tempo racconterei di episodi che hanno chiarito come la viva voce è tutt'altra cosa dello scritto. Lo scritto, una virgola, ma chissà cosa vuol dire, cosa vuol dire. Nella viva voce c'è un dubbio, si chiede e il dubbio si risolve. Ma detto questo, superato e anche - come posso dire - digerito il discorso ormai vecchio che è stato ricordato prima da Stortoni sulla pluralità delle fonti e sulla specificità che questa interfaccia tra le fonti certe volte determina, io qui volevo richiamare una cosa molto, molto, molto più semplice e cioè che a livello invece europeo, quindi comunitario, non siamo più solo in presenza di fonti, a livello europeo sto dicendo, ma siamo in presenza di prassi, di posizioni che si interfacciano a livello di organismi diversi ma organismi normativi, e su questo punto sicuramente non c'è dubbio che la deposizione di un testimone esperto, e quindi di un consulente in questo caso, abbia a riferimento fatti che devono emergere e che devono essere poi valutati per un loro poi interfacciamento - scusi questa parola moderna - con contesti giuridici su cui si può vedere se

o no ammettere le posizioni. Per esempio ci sono delle posizioni di fatto prese dal Ministero, che forse vale la pena di verificare e sentire.

PRESIDENTE - Va bene.

AVV. D'APOTE - Grazie.

AVV. SCALISE - Presidente, soltanto brevissimamente, solo per il Tribunale. Sezione Seconda, 40840, addirittura del 19 settembre 2007. Si è posta il problema del teste tecnico particolarmente qualificato, ritenendo ammissibile la testimonianza del teste qualificato anche quando si esprime sotto un profilo tecnico-giuridico, fatti salvi gli apprezzamenti di fatto... gli apprezzamenti personali che il teste non potrà fare. Ora, evidentemente se questo è ammissibile per un teste, lo è ancor di più per un consulente, il quale è esperto in materia certamente non affine al diritto penale che noi praticiamo ogni giorno, ma alla verifica di quelle che sono le conseguenze, le competenze sotto un profilo amministrativo, può essere solo d'ausilio. Fermo restando che ovviamente poi il Tribunale avrà la possibilità di apprezzarne il contenuto e di valutarlo in sede di decisione. Questo però non esclude che il teste possa o debba essere ammesso come è stato indicato nella lista testi correttamente, quale consulente esperto in materia che tratta proprio alcune delle imputazioni che sono state sollevate dal Pubblico Ministero. Quindi chiedo che venga rigettata...

AVV. STORTONI - Se lei mi consente, Presidente...

AVV. SCALISE - ...la richiesta del Pubblico Ministero.

AVV. STORTONI - ...una cosa vorrei dirla. Scusi, il teste è stato ammesso a suo tempo, il consulente è stato ammesso, quindi dovrebbe...

PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci)

AVV. STILE - (sovrapposizione di voci)

AVV. STORTONI - Può essere revocata, ma dovrebbero esserci ragioni nuove per farlo.

(più voci sovrapposte)

AVV. STILE - Comunque Presidente, questo è consulente, non è teste.

PRESIDENTE - Sì, sì, no, no (sovrapposizione di voci)...

AVV. STILE - Forse c'è un po' di equivoco. Questo è un consulente.

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

AVV. STILE - No, perché sento parlare di teste.

PRESIDENTE - Allora, il Tribunale ammette la prova; rispetto all'eccezione sollevata dal Pubblico Ministero, rigetta l'eccezione, però Avvocato Stile, tenendo presente i limiti... no, glieli accenniamo, tenendo presente che sulla ripartizione di competenze, sulla 162 del 2007, che istituisce l'Associazione... la A.N.S.F., sui compiti di R.F.I., del gestore delle imprese ferroviarie, la ripartizione di competenze, direi che però questo è un dato acquisito. Cioè su questo aspetto, sulle competenze

dei singoli enti, io credo che siano dati acquisiti e in ogni caso ricavabili direttamente da fonti normative che il Tribunale è tenuto a conoscere. A nostro avviso diversa è la questione della regolamentazione europea, ed il rapporto con quella regolamentazione, rispetto alla quale è vero, il Tribunale non ha un'approfondita conoscenza della normativa, allora in quel caso...

AVV. STILE - Io chiedo scusa, però non è che...

PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci)

AVV. STILE - Io chiedo scusa e condivido ampiamente, ma proprio la condivido perché la condivido questa considerazione del Tribunale, però noi abbiamo delle contestazioni che non sono state modificate fino ad oggi, che prescindono totalmente da questa delimitazione di competenze, perché sappiamo quali sono le vicende dell'intervento dell'A.N.S.F., ne abbiamo parlato già abbastanza, però mi sembra...

PRESIDENTE - Sono dati (sovrapposizione di voci)...

AVV. STILE - Sì, lo so, sono dati assodati, ma non...

PRESIDENTE - Avvocato...

AVV. STILE - L'accusa resta.

PRESIDENTE - ...noi la invitiamo... la invitiamo a fare l'esame del consulente...

AVV. STILE - Cerchiamo di...

PRESIDENTE - ...circoscrivendolo (sovrapposizione di voci).

AVV. STILE - Benissimo, Presidente, come lei ritiene...

PRESIDENTE - Il dato normativo... il dato normativo è...

AVV. STILE - E' assodato.

PRESIDENTE - ...patrimonio...

AVV. STILE - Questo è pacifico.

PRESIDENTE - ...del Tribunale e delle Parti.

AVV. STILE - Certo, certo.

PRESIDENTE - E' un dato...

AVV. STILE - Certo.

PRESIDENTE - Inteso... dato normativo, inteso come fonte
mediata...

AVV. STILE - Sì, sì.

PRESIDENTE - ...o immediata del potere legislativo. Tutto ciò
che attiene a regolamenti... tutto ciò che attiene a
circolari, atti amministrativi, regolamenti di fonti...
come dire, che attiene a fonti esterne a quelle
nazionali, è evidente che può entrare attraverso il
consulente.

AVV. STILE - Esattamente.

PRESIDENTE - Per il resto però direi...

AVV. STILE - Sì, Presidente, ma infatti sulle domande di
carattere... le domande di carattere generale saranno
solamente introduttive.

PRESIDENTE - Introduttive, va bene, introduttive.

AVV. STILE - Ecco, esattamente. E quando il Tribunale ritiene
di dover stringere dicendo "ma questo è già noto", noi ne
prenderemo atto. Quindi per me...

PRESIDENTE - Va bene. Allora procediamo.

Viene introdotto in aula il Consulente Tecnico della Difesa:

DEPOSIZIONE DEL CONSULENTE TECNICO DELLA DIFESA - TORCHIA

LUISA

PRESIDENTE - Allora...

AVV. STILE - Posso? Grazie.

PRESIDENTE - In tutto questo non le abbiamo fatto né leggere la formula né dare le generalità.

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

PRESIDENTE - Allora, lei si chiama?

C.T. DIFESA TORCHIA - Luisa Torchia.

PRESIDENTE - Nata?

C.T. DIFESA TORCHIA - A Catanzaro il 15 aprile 1957.

PRESIDENTE - Dove vive?

C.T. DIFESA TORCHIA - Vivo a Roma, Viale Bruno Buozzi, 76.

PRESIDENTE - Benissimo. Allora, Avvocato Stile.

Difesa - Avvocato Stile

AVV. STILE - Grazie.

C.T. DIFESA TORCHIA - Posso consultare degli appunti e dei documenti che ho...?

PRESIDENTE - E' autorizzata.

C.T. DIFESA TORCHIA - Grazie.

AVV. STILE - Professoressa buongiorno. Vuole dare qualche indicazione sulla sua qualificazione professionale?

C.T. DIFESA TORCHIA - Sì. Io sono professore ordinario di diritto amministrativo dal 1994. Dal 2004 insegno al Dipartimento di Giurisprudenza di Roma Tre, dove tengo i corsi di Diritto amministrativo 1 e 2 e di Diritto amministrativo europeo. Svolgo anche l'attività professionale. La mia attività scientifica è concentrata soprattutto sull'organizzazione amministrativa centrale e periferica e sullo studio dei servizi pubblici e delle infrastrutture; in particolare per quanto riguarda il settore dei trasporti ho lavorato in materia di concessioni autostradali, di concessioni ferroviarie e recentemente un lavoro sull'autorità di regolazione dei trasporti, perché questo è un settore che oggi ha anche la sua autorità, quindi si è modificato. Mi sono occupata molto anche di diritto amministrativo europeo. Ormai il diritto amministrativo italiano è totalmente integrato con quello europeo e quindi la conoscenza è essenziale per comprendere quali sono gli istituti e le regole che applichiamo in tantissimi settori, da quelli dei servizi pubblici a quelli procedimentali, agli appalti e così via.

AVV. STILE - Grazie. Senta, una prima domanda. Tenendo presente quello che il Presidente ci ha invitato autorevolmente a fare, può dare un'indicazione di carattere generale sull'evoluzione del quadro normativo in materia di circolazione ferroviaria, anche in ragione

del processo di integrazione europea? Siccome molti elementi sono già a conoscenza, la volevo pregare io stesso di essere estremamente sintetica su questa domanda introduttiva.

C.T. DIFESA TORCHIA - Sì. Il passaggio fondamentale del processo di integrazione europea avviene negli anni Duemila. Che cosa succedeva prima? Prima avevamo un Ministero dei Trasporti interamente competente per i poteri regolamentari, perché per principio generale i poteri vengono attribuiti a seconda della loro natura, quindi i poteri di indirizzo politico e regolamentare spettavano - e spettano ancora - al Ministero dei Trasporti. C'era poi l'azienda Ferrovie dello Stato, in quel caso lo Stato era imprenditore, che cumulava dentro di sé tutte le funzioni relative all'operatività sia della rete sia dell'impresa ferroviaria, era un'unica impresa. Questo sistema cambia leggermente all'inizio degli anni Duemila con la prima liberalizzazione, perché viene separata l'impresa ferroviaria dall'impresa che gestisce la rete, anche con titoli giuridici diversi, perché l'impresa ferroviaria ha una licenza e l'impresa che gestisce la rete è invece concessionaria, quindi ha un rapporto con il concedente, che è lo Stato, e per lo Stato il Ministero dei Trasporti, che è diverso, mentre l'impresa ferroviaria opera su un mercato che si apre. L'assetto organizzativo di ripartizione delle competenze

quando cambia? Cambia a seguito della direttiva europea del 2004 in materia di...

PRESIDENTE - (voce fuori microfono)

C.T. DIFESA TORCHIA - Vedo che tutti la conoscono.

PRESIDENTE - La 49 del 2004.

C.T. DIFESA TORCHIA - Sì. Quindi recepita, come tutti sanno, con il Decreto Legislativo numero 162 del 2007, perché questa direttiva definisce un quadro comune per la sicurezza. Come sempre succede quando si enuclea una funzione specifica, si chiede che ci sia un soggetto particolare specializzato che la eserciti. Quindi la direttiva prevede che ci debba essere un'autorità specificamente competente per la sicurezza, che, come credo tutti sanno, è l'Autorità Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria, che viene appunto istituita nel 2007. A questo punto, proprio perché c'è un'autorità specifica, c'è anche un passaggio di competenze, perché l'autorità assume i poteri generali di regolazione in materia di sicurezza, perché gli altri poteri generali di indirizzo politico e di regolazione della circolazione restano in capo al Ministero; lo stesso gestore della rete, ormai si chiama R.F.I., deve munirsi di una autorizzazione di sicurezza, che viene rilasciata appunto dall'Agenzia e il gestore mantiene la responsabilità soltanto per la progettazione, la manutenzione e il funzionamento della rete, e l'Agenzia Nazionale per la

Sicurezza ha tutta la competenza per le norme e gli standard tecnici e può imporre al gestore disposizioni e prescrizioni di esercizio, può modificare le disposizioni e le prescrizioni di esercizio adottate dal gestore, perché è l'autorità che ne controlla la conformità con il quadro di sicurezza che per l'appunto lei... diciamo, del quale lei è responsabile. Quindi mi sembra che questo sia il quadro generale sinteticamente. Poi se ci sono...

PRESIDENTE - E' più che sufficiente.

AVV. STILE - Bene. Va bene così

PRESIDENTE - Sì, sì.

AVV. STILE - Ora dopo...

PRESIDENTE - Sì.

AVV. STILE - Benissimo. Volevo chiederle: l'intervento... lei ha fatto riferimento, in questa sintetica... in questo sintetico quadro dell'evoluzione, all'intervento previsto dalla normativa europea dell'A.N.S.F., dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza. Allora, sappiamo già quando... l'evoluzione... però volevo sapere questo: quali compiti ha assunto effettivamente l'A.N.S.F. e quando, in quali... in che tempi? Cioè, come avviene il passaggio delle competenze? Questo è il punto specifico che volevo chiedere.

C.T. DIFESA TORCHIA - In concreto, diciamo.

AVV. STILE - Sì.

C.T. DIFESA TORCHIA - Sì. Sì, naturalmente istituire un ente

per legge non è in generale sufficiente a far sì che l'ente assuma effettivamente le competenze, soprattutto se interviene, come in questo caso, in un assetto che era già definito. Quindi a seguito del Decreto Legislativo numero 162 del 2007 si organizza un'attività di coordinamento fra il Ministero, l'Agenzia e il gestore, e si decide che il processo di trasferimento delle funzioni, anche per dare continuità, debba avvenire per scaglioni, perché naturalmente l'esercizio delle funzioni comporta anche l'attribuzione del personale che svolge quelle funzioni e delle risorse necessarie, tecniche, finanziarie, amministrative e così via. Qui rilevano in particolare due verbali, di questo tavolo di coordinamento fra le autorità coinvolte, che sono il verbale del 06 giugno 2008 e successivamente il verbale del 22...

PRESIDENTE - Io soprassederei sui singoli verbali.

C.T. DIFESA TORCHIA - Benissimo.

PRESIDENTE - Andrei al succo, al nocciolo.

C.T. DIFESA TORCHIA - Al succo. Allora, il succo è che nel primo scaglione l'Agenzia assume tutti i compiti relativi alle norme e gli standard di sicurezza, i controlli sul materiale rotabile e acquisisce tutto il personale di R.F.I., di Cesifer, per lo svolgimento di questi controlli.

AVV. STILE - Quindi, chiedo scusa, da quando esattamente?

C.T. DIFESA TORCHIA - Da quando viene recepito il verbale. Il decreto di recepimento se non ricordo male è del 10 giugno 2008.

AVV. STILE - Grazie.

C.T. DIFESA TORCHIA - Perché il verbale dev'essere recepito dall'autorità, che è il Ministero. La stessa Agenzia nel suo decreto 1/2009 fa una ricognizione di tutti i compiti. Immagino che questo decreto sia conosciuto.

PRESIDENTE - Prego, prego.

C.T. DIFESA TORCHIA - Il decreto 1/2009 dell'Agenzia, diciamo, adesso se volete lo scorriamo, ma stabilisce in dettaglio, in realtà facendo una ricognizione, chi fa cosa in quel periodo e tutti i controlli sulla rete, sull'infrastruttura e così via, verranno invece trasferiti con il secondo scaglione, quindi con il verbale del quale parlavamo prima, del 06 aprile 2009... scusate, del 22/12/2009. Nel decreto della A.N.S.F., che è del 06 aprile del 2009, la A.N.S.F. dice: ho tutti i poteri regolamentari, ho tutti i poteri relativi alle norme tecniche, posso incidere su tutte le prescrizioni di esercizio, e anzi, posso imporle o abrogarle, perché appunto ne controllo la conformità. Da questi verbali deriva anche, risulta con chiarezza che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti mantiene tutti i poteri sia di indirizzo politico, anche perché ha la vigilanza anche sull'A.N.S.F., sia e soprattutto poteri

generali sulla circolazione, perché l'A.N.S.F. fa il pezzo che diciamo riguarda specificamente la sicurezza. Le funzioni relative all'omologazione dell'infrastruttura e l'autorizzazione della sicurezza del gestore passano invece col secondo scaglione, con il verbale del 22 dicembre 2009.

AVV. STILE - 2009. Bene. Vogliamo... vorrei passare a chiederle specificamente che cosa avviene in questo quadro generale di riferimento delle competenze in materia di circolazione delle merci pericolose.

C.T. DIFESA TORCHIA - Sì. La circolazione delle merci pericolose è soggetta a un altro plesso normativo, perché la circolazione delle merci pericolose è soggetta al RID, cioè a un regolamento internazionale sottoscritto da molti Stati, soltanto gli Stati europei, ma recepito nell'ordinamento europeo con direttive, con decisioni del consiglio e poi recepito anche in Italia. E' importante ricordare che questo è regolamento internazionale, cioè è un regolamento che tutti gli Stati sottoscrittori si impegnano a rispettare, quindi è una fonte esterna, che entra nell'ordinamento, è cogente perché quella è la volontà dello Stato che la recepisce, ma lo Stato non può poi modificarla, perché ogni modifica avrebbe conseguenze su una norma che per l'appunto ha valenza internazionale. Il RID contiene una regolazione pressoché completa della disciplina delle merci pericolose. Dice quali sono le

merci vietate, quali sono le merci autorizzate, quali sono molto in dettaglio gli obblighi di ciascuno, l'operatore, il trasportatore, l'imballatore, il gestore e così via, quindi ha un livello di dettaglio di prescrizione molto, molto accentuato. In questo RID, che è stato recepito... il RID è stato recepito già con norma... con il 41 del '99 e poi il RID viene via via aggiornato. Il RID rilevante per il periodo immagino al quale ci riferiamo è il RID del 2007, che contiene tutte le norme relative ai compiti di ciascuno. Per esempio, per quanto riguarda specificamente il gestore, il RID prevede... quindi diciamo R.F.I., il gestore della rete, che il gestore debba avere... ha solo questi due obblighi: prevedere i piani di emergenza in caso... in casi particolari, e deve avere accesso a una serie di informazioni. Lo stesso RID definisce anche quali sono i compiti in caso di incidente, e se voi andate a vedere quelle disposizioni, il compito di dare tutte le informazioni sulle imprese ferroviarie, sui trasportatori e così via, il gestore viene considerato soltanto come soggetto eventuale. Il RID è così importante che ciascuno Stato ha l'obbligo di individuare un'autorità competente per il RID, cioè la competenza per l'attuazione del RID non è sparsa su più soggetti ma è concentrata su una specifica autorità.

AVV. STILE - Ecco, allora domanda ovvia, però... di cui già mi

pare tutti sanno la risposta: qual è l'autorità competente per l'Italia?

C.T. DIFESA TORCHIA - Per l'Italia l'autorità competente è il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Risulta da una notifica già nel 2005. E' sempre stata confermata questa competenza per tutti i RID che si sono via via succeduti. Del resto, il Ministero dei Trasporti, come risulta dai suoi regolamenti di organizzazione, fin da allora e da prima, e ancora oggi, ha all'interno della Direzione trasporto ferroviario un'apposita divisione, le cui competenze sono proprio intitolate "circolazione delle merci pericolose, normativa internazionale RID". Quindi, di nuovo, è una competenza che viene attribuita a un ufficio specifico dentro il Ministero. I compiti dell'autorità competente sono definiti al punto 1...

PRESIDENTE - E questo... su questo sorvolerei. Posso chiedere... volevamo sapere: ma c'è una relazione, un elaborato, vero, a firma della professoressa?

AVV. STILE - Ci sono degli appunti, Presidente, che possono probabilmente...

PRESIDENTE - Compendiare.

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

PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci)

AVV. STILE - Sì, perché è molto organico, tra le altre cose. Non è lungo ed è molto organico nella indicazione di questi elementi...

PRESIDENTE - No, perché in questi casi è molto più utile, anche per il Collegio...

AVV. STILE - Sì, ma certamente...

PRESIDENTE - ...che rimanga traccia di quello che...

AVV. STILE - ...lo produrremo.

PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci)

AVV. STILE - Certamente poi lo produrremo.

PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci)

AVV. STILE - Anche con gli allegati, sì.

PRESIDENTE - Quindi allora lasciamo stare le singole competenze.

AVV. STILE - Ecco, allora le singole competenze allora in materia di merci pericolose, se le vuole riassumere. Lei ha fatto riferimento all'autorità... lo vogliamo lasciare stare?

PRESIDENTE - Sì, voleva far dire gli enti?

AVV. STILE - No, se...

PRESIDENTE - Oltre al Ministero?

AVV. STILE - Semplicemente, a parte il Ministero...

C.T. DIFESA TORCHIA - Cioè...

AVV. STILE - A parte il Ministero...

C.T. DIFESA TORCHIA - Diciamo...

AVV. STILE - Come si ricorda, diciamo, il Ministero? Come si ricorda il Ministero con gli altri soggetti che partecipano, diciamo, a questa attività di trasporto di merci pericolose?

C.T. DIFESA TORCHIA - Diciamo, ciascun soggetto nel RID ha i suoi obblighi. Il Ministero come autorità competente ha il potere di controllare che questi obblighi vengano rispettati e ha il potere eventualmente di assumere disposizioni cosiddette "complementari", cioè il RID non è derogabile, salvo che l'autorità competente non abbia una specifica ragione, che deve in questo caso notificare e giustificare. Quindi un RID è un sistema diciamo chiuso di regolazione, in cui ciascuno ha i suoi compiti e l'autorità competente, che è nel caso specifico il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, è l'autorità responsabile per la piena attuazione del RID, e naturalmente impone, può imporre a tutti i soggetti la conformità e può controllare che questa conformità ci sia.

AVV. STILE - Ecco, vorrei toccare un tema specifico, che è stato oggetto diverse volte di interventi in questo processo, cioè il problema della velocità, della determinazione della velocità dei treni che trasportano merci pericolose. Ecco, a questo riguardo lei ha operato degli approfondimenti?

C.T. DIFESA TORCHIA - Sì. Dunque, il tema della velocità delle merci pericolose è un tema che è trattato specificamente dentro il RID, diciamo al contrario. Cioè, nel RID si dice: si possono imporre eventualmente riduzioni di velocità delle merci pericolose soltanto in presenza di

specifiche ragioni tecniche, che devono essere appositamente notificate e che vengono anche valutate dall'OTIF, perché in generale la velocità è determinata non per le merci pericolose o per i passeggeri, o a seconda di che cosa il treno trasporta; la velocità è determinata, e diciamo la competenza generale è ovviamente del MIT, del Ministero delle Infrastrutture e poi di tutti i soggetti tecnici, sia impresa sia gestore ferroviario, la velocità dicevo è regolata a seconda del tipo di linea, di che cosa può supportare la linea e del tipo di materiale rotabile che va su quella linea. Queste sono le uniche decisioni che si possono prendere ed il modo in cui vengono prese le decisioni sulla velocità. Naturalmente se succede un evento specifico, se c'è un fenomeno di bradisismo sotto un binario, se c'è una frana e così via, su quella cosa specifica e perché si è verificato quell'evento specifico, il gestore, che è il responsabile della linea, può decidere che su quel pezzo di linea per un certo periodo si rispetti un limite di velocità anche ridotto. Però non c'è, come dire, una specifica competenza sulla velocità in materia di merci pericolose, tanto è vero che il RID dice all'autorità competente: se vuoi imporre una riduzione la devi giustificare e la devi giustificare sulla base di ragioni tecniche.

AVV. STILE - Quindi è sempre l'autorità competente che poi

deve... Senta, lei ricorda per caso se l'OTIF si è interessata del problema della velocità dei treni che trasportano merci pericolose?

C.T. DIFESA TORCHIA - Sì, l'OTIF ha fatto una specifica riunione, ho il verbale se può servire, nel 2006, in cui ha esaminato specificamente questa questione, che era stata portata all'attenzione da alcuni Stati, e in particolare si è occupato di una serie di questioni tecniche per quanto riguarda in particolare il problema della riduzione della velocità. E' in inglese, provo a fare... ma insomma, posso... dice: una riduzione generale della velocità per treni che trasportano merci pericolose potrebbe avere effetti molto negativi e potrebbe apportare anche un rischio maggiore, perché comporterebbe un aumento delle operazioni di frenata e di accelerazioni; per queste ragioni il gruppo di lavoro non supporta una riduzione generale della velocità e rimanda a un successivo approfondimento sulla base di raccolta di dati ulteriori quantitativi dei vantaggi e degli svantaggi che questa decisione potrebbe avere.

PRESIDENTE - Ci dice... ci ripete con precisione il verbale di quand'è (sovrapposizione di voci)?

C.T. DIFESA TORCHIA - Sì. Guardi, è il verbale OTIF del 06 e 07 aprile 2006. Si chiama "rapporto finale del gruppo di esperti sulla tecnologia"...

PRESIDENTE - Va bene, va bene.

AVV. STILE - Lo produrremo, Presidente, ovviamente.

PRESIDENTE - Prego, andiamo avanti.

AVV. STILE - Sì. Senta, lei ha avuto modo di notare che proprio nel passaggio per la Stazione di Viareggio i treni che trasportano merci pericolose hanno ridotto la velocità, hanno avuto disposizioni di ridurre la velocità. Lei, in rapporto a quello che ha detto fino adesso, sia sulla competenza, sia su quello che dice l'OTIF e così via, come spiega... si è spiegata questa... questa situazione?

C.T. DIFESA TORCHIA - Guardi, io ho letto sia la lettera di richiesta del Sindaco di Viareggio, sia la risposta del gestore. Lo stesso Sindaco di Viareggio nella sua lettera dice "potranno non esserci ragioni tecniche, dovete rispettare delle regole europee, ma c'è una ragione di disagio, ovviamente, dopo un incidente di quel tipo, della popolazione, tenetene conto", e nella decisione che il gestore prende dà proprio questa motivazione, dice "non ci sono ragioni tecniche per fare una riduzione della velocità, ma a fronte di una richiesta motivata appunto con il disagio e una situazione comprensibile della popolazione di Viareggio, il gestore prende questa decisione di riduzione". Se io dovessi vederla da un punto di vista strettamente di legittimità e giuridico, quella decisione manca del presupposto tecnico richiesto dalle norme. Se un'impresa ferroviaria l'avesse impugnata

probabilmente quella decisione non avrebbe retto a uno scrutinio di legittimità, perché appunto il presupposto tecnico non c'è. Ma è giustificata con motivi extra... diciamo, che non hanno a che fare con l'esercizio di una competenza che R.F.I. non aveva e non ha.

AVV. STILE - Cioè, questo è espresso, è esposto nella comunicazione che R.F.I. fa all'A.N.S.F.?

C.T. DIFESA TORCHIA - Sì. R.F.I. lo dice all'A.N.S.F. dicendo... anche perché R.F.I. tutte le decisioni che prende le deve...

AVV. STILE - Certo.

C.T. DIFESA TORCHIA - ...sottoporre all'A.N.S.F., e quindi deve giustificarle. E in quel caso la giustificazione è appunto "non ci sono le ragioni tecniche che normalmente sarebbero richieste per questo tipo di decisione, è una decisione del tutto eccezionale vista l'eccezionalità del caso che ci si trova davanti".

AVV. STILE - In generale, le voglio fare queste ultime domande, lei ci può dare qualche evidenza diciamo della potestà del Ministero in tema di velocità? Parlo in generale, al di là anche del tema delle merci pericolose.

C.T. DIFESA TORCHIA - Sì. La determinazione della velocità in generale spetta al Ministero nel suo ruolo di autorità politica competente. Per fare un esempio, un esempio abbastanza recente, in materia di Alta Velocità, a fronte della richiesta del gestore, e credo anche dell'impresa

ferroviaria, di poter fare delle prove per un nuovo treno che avrebbe potuto andare a 360 all'ora, il Ministero risponde espressamente con un diniego. Quindi innanzitutto c'è una richiesta e deve essere autorizzato sia il gestore che l'impresa ferroviaria. E in questo diniego, che è del capo dipartimento del Ministero, il responsabile, si dice espressamente che la decisione di procedere con il progetto di un aumento di velocità a 360 chilometri orari - siamo sulla rete Alta Velocità naturalmente - interviene in una valutazione di politica dei trasporti del Paese, che come tale dovrebbe prevedere anche il confronto con altri ministeri, in primis quello dell'ambiente. Quindi è una decisione politica. E' una decisione politica anche perché ha a che fare con la competitività di ciascun mezzo di trasporto. E' un Paese che vuole più treni, che vuole più camion, più aerei. A seconda delle condizioni che il Ministero dà favorisce un mezzo di trasporto all'altro. Quindi questo è un esempio concreto del fatto che è il Ministero a decidere in materia.

AVV. STILE - Quindi è un tema di carattere politico, mi pare che lei abbia specificato.

C.T. DIFESA TORCHIA - Sì, è un tema di carattere politico perché ha a che fare primo con la composizione di più interessi. Infatti il Ministero dice: ma io devo sentire anche il Ministero dell'Ambiente. E poi è un tema di

carattere... di politica, come dire...

AVV. STILE - Economica.

C.T. DIFESA TORCHIA - ...del settore, di economia, perché deve decidere il Ministero quale mezzo di trasporto e quale settore privilegiare o comunque, diciamo, avvantaggiare rispetto a un altro.

AVV. STILE - Va bene. Presidente, io ho finito. Come ha visto, siamo stati molto parchi e contenuti.

PRESIDENTE - Bene. Pubblico Ministero.

Pubblico Ministero

P.M. - Grazie. Buongiorno.

C.T. DIFESA TORCHIA - Buongiorno.

P.M. - Il livello di decisione politica a cui ha fatto riferimento riguarda l'istituzione normativa, se vogliamo così... dei limiti di velocità massimi sulla rete, o le valutazioni in concreto delle velocità dei singoli convogli su singole tratte?

C.T. DIFESA TORCHIA - Dunque, su singole tratte non è il Ministero che entra. Il Ministero determina...

P.M. - La velocità massima di un certo treno. Questo determina il Ministero.

C.T. DIFESA TORCHIA - Beh, poi a seconda della linea e del treno, perché una linea può sopportare un certo treno e un treno ha bisogno... per esempio, i treni ad Alta Velocità hanno bisogno di quel tipo di linea, allora lì

entrano gli ingegneri che fanno, come dire, come determinarla. Ma dipende da che cosa la linea regge e che cosa il treno... però è il Ministero che in materia di velocità stabilisce le regole generali. Entro quelle regole generali devono...

P.M. - Stabilisce o non stabilisce il limite massimo di velocità il Ministero, e non altro?

C.T. DIFESA TORCHIA - Perché non...

P.M. - Quello che stabilisce il Ministero...

C.T. DIFESA TORCHIA - Sì.

P.M. - ...è il limite massimo di velocità o è altro? Cosa stabilisce il Ministero in materia di velocità?

C.T. DIFESA TORCHIA - Il Ministero stabilisce tutte le regole sulla circolazione, non soltanto la velocità.

P.M. - Ora parliamo di velocità.

C.T. DIFESA TORCHIA - Sì. Perché in materia di velocità, oltre a stabilire in questo caso per esempio il limite massimo, stabilisce tutti i criteri ai quali si devono attenere il gestore e le imprese ferroviarie nel rispettare e nel determinare la velocità per... è ovvio che sulla direttissima si va a una velocità e in Calabria, dove io abito...

P.M. - Quindi le prescrizioni di esercizio e gestionali le decide R.F.I.

C.T. DIFESA TORCHIA - Le prescrizioni di esercizio spettano sicuramente ad R.F.I. nel doppio limite delle norme

regolamentari del MIT e delle norme degli standard di sicurezza dell'A.N.S.F., tanto è vero che, come dicevo prima, l'A.N.S.F. può non soltanto imporre ma anche revocare prescrizioni di esercizio, quindi ha un potere gerarchico sulle prescrizioni di esercizio.

P.M. - Oggi. Ma l'Agenzia Nazionale quando è divenuta pienamente operativa? Quando ha acquisito tutte le competenze di cui sta parlando?

C.T. DIFESA TORCHIA - Le competenze relative alla sicurezza per le imprese di materiale rotabile e così via, nel 2008, come dicevo prima, per lo scaglione. E per quanto riguarda l'omologazione della rete, nel 2009. Probabilmente, diciamo, il testo di riferimento è l'A.N.S.F. 1, il decreto 1 del 2009, che se non ricordo male è dell'aprile 2009, in cui l'A.N.S.F. elenca tutte le sue competenze e ci sono sicuramente anche quelle.

P.M. - Quindi la prima concretizzazione dell'esistenza dell'A.N.S.F. si ha col decreto 1/2009.

C.T. DIFESA TORCHIA - La prima concretizzazione si ha prima. Lì c'è una ricognizione di tutto quello che già c'è e nel decreto 1/2009, dell'aprile appunto 2009, l'A.N.S.F. già dice "io posso imporre e anche revocare le prescrizioni di esercizio del gestore".

P.M. - Ecco. Il "già prima" me lo vuole contestualizzare?

C.T. DIFESA TORCHIA - Sì. Era il verbale... prima però l'avevamo detto (sovrapposizione di voci)...

P.M. - No, no...

C.T. DIFESA TORCHIA - Era il verbale del 06 giugno 2008, che è stato ratificato, se non ricordo male, con un decreto del 10 giugno 2008, quindi di...

P.M. - Cosa prevedeva questa ratifica?

C.T. DIFESA TORCHIA - Posso guardarlo? Così...

P.M. - Deve chiedere al Presidente, non a me.

C.T. DIFESA TORCHIA - Ah, scusi.

PRESIDENTE - E' autorizzata a consultare (voce fuori microfono) e poi come consulente non ha nemmeno bisogno dell'autorizzazione.

AVV. SCALISE - Scusi, la professoressa dovrebbe leggerci cosa prevede una norma...

P.M. - La riformulo...

PRESIDENTE - Non è mica la lettura della norma.

P.M. - La riformulo in maniera più rapida.

AVV. SCALISE - Posso... posso finire?

P.M. - Scusi.

PRESIDENTE - Avevo capito il verbale.

AVV. SCALISE - Cioè, mi sembrava proprio l'eccezione fatta dal Pubblico Ministero...

P.M. - No, su questo...

AVV. SCALISE - ...in premessa...

P.M. - Su questo non ho parlato.

AVV. SCALISE - ...prima di sentire la professoressa.

PRESIDENTE - Parlavamo del verbale.

P.M. - Del verbale, del verbale.

PRESIDENTE - Non della norma.

P.M. - Non della legge.

PRESIDENTE - Del verbale.

AVV. SCALISE - Del verbale, ho capito (sovrapposizione di voci)....

P.M. - Sì, della convenzione tra F.S. e l'Agencia. Allora gliela riformulo. Il personale dell'Agencia dove doveva essere reperito e chi doveva andare a riempire gli organici dell'Agencia, che erano di fatto vuoti al momento della nascita?

C.T. DIFESA TORCHIA - Come le dicevo prima, con il verbale del 2008 passa già... se lei guarda il verbale, c'è un allegato 2 "Personale", quindi ci sono un elenco di nomi, che sono tutta una serie di persone che lavoravano al Cesifer e altre strutture di R.F.I., che passano all'Agencia e più volte si dice, sia nella direttiva del Ministero, sia nel verbale, sia successivamente nel decreto dell'Agencia, che questo personale è all'esclusiva dipendenza funzionale dell'Agencia. Questo che cosa significa? Che il rapporto di lavoro dal punto di vista di chi paga lo stipendio per - come dire - essere un po' banali, resta in capo a R.F.I. perché, come tutti voi sapete, il passaggio del personale nel settore pubblico richiede diciamo ampie complicazioni di tipo amministrativo e finanziario. La dipendenza funzionale

comporta che questo personale lavora per l'Agenzia, i risultati del suo lavoro si imputano all'Agenzia e lavora secondo le indicazioni dell'Agenzia, cioè tutta questa parte spetta all'Agenzia.

P.M. - Questo è chiaro. Però le chiedo: quando si è avuto questo effettivo passaggio del personale? Quelle complicazioni di cui parla le conosco e ho anche davanti agli occhi la nota di riferimento. Quando c'è stato il passaggio del personale?

C.T. DIFESA TORCHIA - Subito.

P.M. - Subito. Lei non è a conoscenza della nota del 21 maggio 2009, quindi parliamo di epoca non sospetta, perché l'incidente non si era ancora verificato, che al maggio 2009 il Ministero dei Trasporti intimava a Rete Ferroviaria Italiana di dare attuazione al verbale con cui si impegnava al trasferimento del personale all'Agenzia perché ciò ancora non era avvenuto e queste gravi inadempienze di R.F.I. impedivano all'Agenzia di iniziare a funzionare? E parliamo di maggio 2009, parlo della nota numero 211/89 del 21 maggio 2009 del Ministero. Se vuole gliela leggo.

C.T. DIFESA TORCHIA - No, le credo. Io non la conosco, però...

P.M. - "Nel richiamare la signoria vostra al rigoroso rispetto degli impegni presi e a dare attuazione a quanto disposto, si deve ricordare come la fase di prima applicazione"...

PRESIDENTE - Pubblico Ministero, Pubblico Ministero, ce la produce.

P.M. - Gliela... gliela posso...

PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci) ce la produce, che forse...

P.M. - Con cui il Ministero...

PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci)

P.M. - ...metteva in mora il gruppo F.S. perché a maggio 2009 ancora era inadempiente nei confronti dell'Agazia nel passaggio del personale all'Agazia.

AVV. STILE - Possiamo...

C.T. DIFESA TORCHIA - Guardi, io non so che cosa significa che fosse inadempiente, cioè se quel personale... però la stessa Agazia nel suo decreto numero 1 del 2009 dice che questo personale c'è alle sue dipendenze, quindi... alle sue dipendenze funzionali.

P.M. - Sa quanti erano... quant'era il...

AVV. STILE - Ma Presidente, possiamo farlo vedere?

PRESIDENTE - Prendere visione?

AVV. STILE - Sì, farlo vedere un attimo...

PRESIDENTE - Lo produce, Pubblico Ministero?

P.M. - Sì, all'esito dell'udienza posso anche produrla, sì. Ce ne sono altre, questa è una...

AVV. STILE - Sì, sì, però facciamolo vedere perché sennò... no, no, sì, va beh, se ce lo vuol far vedere a noi...

PRESIDENTE - (Sovrapposizione di voci) anche le Parti, certo.

AVV. STILE - Io dicevo, per la verità...

PRESIDENTE - Certo.

AVV. STORTONI - Anche per distinguere... vediamo i documenti, anche per distinguere gli scaglioni, con i nomi e i cognomi che sono passati, prima e dopo.

(più voci fuori microfono)

AVV. STILE - Non... cioè, sennò lo possiamo far vedere al consulente, perché l'oggetto per la verità è estremamente vago. Facciamolo vedere al... sì. La consulente ha parlato del passaggio...

PRESIDENTE - Facciamolo vedere un attimo...

AVV. STILE - ...del personale.

PRESIDENTE - Un attimo, Avvocato. Allora, il Tribunale dispone l'acquisizione del documento indicato dal Pubblico Ministero e dispone che ne sia data visione alla consulente, che sia dato in visione alla consulente.

C.T. DIFESA TORCHIA - Posso? Posso, Presidente?

PRESIDENTE - Prego.

C.T. DIFESA TORCHIA - Voi ne avete preso visione? Cioè, qui non mi sembra che si parli di personale.

AVV. STILE - Nella maniera più assoluta.

P.M. - La convenzione...

C.T. DIFESA TORCHIA - Non c'è mai... non c'è mai...

P.M. - La convenzione a cui fa riferimento questa nota sa qual è e di cosa parla quella...?

C.T. DIFESA TORCHIA - Sì, ma questa è una convenzione nella

quale non si parla soltanto del personale, si parla di una serie di compiti e di scritture che dovevano passare. Qui si parla... non so a quale... a che cosa si riferisca, al rispetto degli impegni presi e si deve ricordare... si ricorda che "l'avvio dell'attività dell'Agenzia costituisce un processo delicato che dev'essere per norma accompagnato con la collaborazione". Ma in che cosa questa collaborazione sia mancata non si dice.

P.M. - Quindi non la conosceva questa nota.

C.T. DIFESA TORCHIA - No, non la conoscevo.

P.M. - Dà atto però che fa riferimento alla convenzione con cui F.S. prende gli impegni nei confronti dell'Agenzia (sovrapposizione di voci)...?

PRESIDENTE - Pubblico Ministero, Pubblico Ministero, sul fatto che debba dare atto la consulente...

P.M. - No, perché conosce il contenuto della convenzione a cui fa riferimento la nota. Se quella convenzione citata in questa nota è quella con cui F.S. prende gli impegni nei confronti dell'Agenzia Nazionale.

C.T. DIFESA TORCHIA - Posso controllarlo, non lo so.

PRESIDENTE - Lo deve controllare.

C.T. DIFESA TORCHIA - Eh, non me lo ricordo. Un attimo solo. Dunque (sovrapposizione di voci)...

AVV. STILE - No, insomma, il problema è... scusi Presidente, com'è nata? La domanda, questa con l'esibizione del

documento, è una domanda fatta in rapporto a una risposta che aveva dato il consulente circa il passaggio di personale da R.F.I. Cesifer all'Agenzia. Non c'è nulla in questa comunicazione, che riguarderà forse qualche altra cosa, anzi certamente qualche altra cosa, che possa in qualche modo contestare quello che ha dichiarato il consulente.

PRESIDENTE - E' quello... è quello che ci riserviamo di verificare dopo averlo esaminato attentamente.

P.M. - Conosce la nota...

PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci) stava consultando.

P.M. - Ah, chiedo scusa.

C.T. DIFESA TORCHIA - Dunque, se... la convenzione è questa qui. Qui non c'è scritto... perché qui non dice... non parla della convenzione, dice "nota", quindi può darsi che sia la stessa, ma diciamo non riesco a identificarla. Nella convenzione si dice che oltre al personale c'è tutta un'attività di supporto che R.F.I. deve fare, per esempio si dice il coordinamento fra il direttore dell'Agenzia e l'amministratore delegato, l'interfacciamento con le strutture competenti, pareri tecnici e così via. Quindi non parla solo di personale.

P.M. - Sono adempimenti che R.F.I. doveva attuare.

C.T. DIFESA TORCHIA - Sì.

P.M. - E al maggio 2009 veniva sollecitata a porre in essere.

C.T. DIFESA TORCHIA - Evidentemente.

P.M. - Conosce la nota del 19 agosto 2009, sempre del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, relativa all'interlocuzione tra l'ingegner Mauro Moretti e il Ministero, proprio relativa alla nascita e all'entrata in operatività dell'Agenzia Nazionale?

C.T. DIFESA TORCHIA - Così io non riesco a identificarla, signor Pubblico Ministero.

P.M. - Gliela posso dare. In particolare il punto 9, se vuole lo leggo.

PRESIDENTE - Facciamo...

P.M. - "Nel recente passato il Ministero ha dovuto richiamare più volte"...

PRESIDENTE - Pubblico Ministero, Pubblico Ministero, no... al Tribunale.

P.M. - Allora, il punto 9.

AVV. STILE - Chiedo scusa, qual è? 19 agosto ha detto?

P.M. - Mi sembra di sì.

PRESIDENTE - In questa nota, che il Tribunale acquisisce, al punto 9 si fa riferimento, ora gliela diamo: "Nel recente passato il Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha dovuto richiamare più volte il Gruppo F.S. all'osservanza degli impegni che il Gruppo F.S. ha preso nei confronti del Ministero e dell'Agenzia, con la convenzione del 21 maggio 2008". Ecco, questo era il passaggio che intendeva il Pubblico Ministero. Vuole vederla?

C.T. DIFESA TORCHIA - Se crede... io non la ricordo, ma insomma posso guardarla.

PRESIDENTE - Quindi la domanda Pubblico Ministero qual era, con riferimento a questo documento?

P.M. - Se è a conoscenza del motivo per il quale il Ministero ancora ad agosto 2009 intimava, non so come chiamarlo, prescriveva a F.S. di dare seguito alla convenzione del 21 maggio del 2008.

AVV. STILE - Ad agosto, sì.

C.T. DIFESA TORCHIA - No, non so perché lo faccia e non so se sia giustificato questo richiamo. Non ho idea.

P.M. - Lei è a conoscenza della posizione assunta da R.F.I. in materia RID e delle risposte del Ministero in proposito, quindi tra le tante cito ora quella del 30 novembre 2009, nella quale il Ministero precisa che R.F.I. ha ancora, come ha sempre avuto, l'obbligo e le competenze svolte in materia di trasporto merci pericolose sulla propria infrastruttura, con particolare riguardo ai controlli?

C.T. DIFESA TORCHIA - Sì, guardi, non so se è questa. Conosco però diciamo la corrispondenza e la questione.

P.M. - La conosce.

C.T. DIFESA TORCHIA - Lì la questione qual è? Che il Ministero ha notificato a se stesso come autorità competente per il RID già nel 2005 dicendo "sarà R.F.I. a fare i controlli e gli adempimenti tecnici". Dopodiché i cinque tecnici, perché questi controlli e adempimenti tecnici dovevano

essere fatti da persone che hanno specifiche competenze, il RID ha un'intera pagina su quali devono essere le qualifiche di queste persone, i cinque tecnici esperti notificati erano tecnici di R.F.I., tant'è vero che fu guardata la notifica e c'era pure scritto punzone di R.F.I., ma erano nel frattempo per l'appunto passati alle esclusive dipendenze funzionali dell'Agenzia. E questo è il motivo per cui R.F.I. dice "ci sono due cose contraddittorie, i miei tecnici sono passati, ma tu dici che io devo continuare a fare i controlli e gli adempimenti tecnici". Comunque si tratta di controlli e adempimenti tecnici previsti dal RID, cioè non è che possono essere inventati, perché sono molto specifici. Si tratta di controlli a campione, li definisce il RID, e di controlli amministrativi, quindi, per quello che io capisco, fondamentalmente di controlli sulla correttezza della documentazione diciamo di specifiche imprese ferroviarie che fanno trasporto di merci pericolose e controlli a campione sul rispetto delle regole del RID. La merce è quella o è una vietata che non poteva essere trasportata? L'imballaggio è stato fatto correttamente oppure no? Questi mi sembrano che siano i controlli che prevede il RID.

P.M. - Esatto. E in materia di questi controlli previsti dal RID, lei, visto che ha parlato appunto della ripartizione di competenze, mi vuol dire se l'Agenzia controllava la

sicurezza del trasporto, quindi per Trenitalia la sicurezza del rotabile, o si limitava ad effettuare controlli sulle società che gestivano il trasporto e l'infrastruttura? Quindi i controlli dell'Agenzia sono sulle società o sulla sicurezza del trasporto in concreto?

C.T. DIFESA TORCHIA - Dunque, ma lei, mi perdoni, per capire bene, lei mi sta chiedendo come sono stati fatti i controlli o come è previsto che siano fatti?

P.M. - Quali sono i controlli che...

C.T. DIFESA TORCHIA - Quali sono i controlli previsti dal RID?

P.M. - Esatto.

C.T. DIFESA TORCHIA - Io non posso dire quali controlli l'Agenzia ha fatto.

P.M. - Quali doveva fare.

C.T. DIFESA TORCHIA - Quali doveva fare...

P.M. - I compiti dell'Agenzia erano...

C.T. DIFESA TORCHIA - Sì.

P.M. - ...i controlli sulle società o i controlli sull'esercizio del trasporto, sulla sicurezza del trasporto?

C.T. DIFESA TORCHIA - Guardi, diciamo, secondo il RID... stiamo parlando solo di merci pericolose?

P.M. - No.

C.T. DIFESA TORCHIA - O in generale?

P.M. - Sulla base della 162 del 2007...

C.T. DIFESA TORCHIA - Sì.

P.M. - ...e le convenzioni attuative.

C.T. DIFESA TORCHIA - Sì. Allora, questo si trova nel decreto 1/2009 dell'Agencia, in cui l'Agencia dice che controlli fa. Aspetti un attimo... e l'Agencia qui dice "attività di ispettorato, controllo e monitoraggio, controllo dei requisiti per il mantenimento dei certificati di sicurezza, vigilanza sull'applicazione di norme tecniche e standard di sicurezza, verifica sull'applicazione delle disposizioni tecniche relative al funzionamento e alla manutenzione, verifica della conformità dei componenti e dei pertinenti requisiti essenziali, verifica che il materiale rotabile sia debitamente immatricolato e che le informazioni in materia di sicurezza contenute nel registro dell'infrastruttura e del materiale rotabile siano precise e aggiornate, attività ispettiva attraverso l'esecuzione di ispezioni e indagini ritenute necessarie per l'assolvimento dei propri compiti".

P.M. - Va bene. Quindi sono o non sono tutti compiti ispettivi in materia regolamentare amministrativa e di gestione della sicurezza da parte delle società?

C.T. DIFESA TORCHIA - Beh, qui però c'è anche per esempio la vigilanza sull'applicazione di norme tecniche e di standard di sicurezza, non solo...

P.M. - Quindi sull'applicazione da parte delle società.

C.T. DIFESA TORCHIA - Sì, ma anche sull'infrastruttura.

P.M. - Certo, sì. Sì, verificare che le società...

C.T. DIFESA TORCHIA - Sì, no, pensavo che con società lei mi...

P.M. - Verificare che le società applicassero le normative, la regolamentazione, le prescrizioni di R.F.I. E' corretto?

C.T. DIFESA TORCHIA - Sì. Più l'attività ispettiva, perché sa, l'attività ispettiva è l'attività per cui uno va lì e fa un'ispezione proprio specificamente su una officina, una cisterna, un pezzo di binario e così via. L'attività ispettiva in genere ha una valenza concreta.

P.M. - Senta, quindi mi conferma che la materia del trasporto di merci pericolose è disciplinata dal RID come norma speciale?

C.T. DIFESA TORCHIA - Norma speciale rispetto alle regole generali di sicurezza?

P.M. - Sì.

C.T. DIFESA TORCHIA - E' una norma speciale nel senso che è una disciplina chiusa quella delle merci pericolose, ed è attribuita a una fonte diversa da quella generale per la sicurezza.

P.M. - Sì. E allora mi indica ora qual è il verbale in cui l'Agenzia ha acquisito da R.F.I. le competenze in materia disciplinate dal RID?

C.T. DIFESA TORCHIA - Beh...

P.M. - Qual è il verbale attuativo? Lei mi ha parlato di due verbali attuativi...

C.T. DIFESA TORCHIA - Sì.

P.M. - ...per il trasferimento delle competenze. Mi dice qual è il verbale attuativo nel quale R.F.I. ha trasferito all'Agencia le competenze in materia RID?

C.T. DIFESA TORCHIA - Dunque, l'autorità competente per il RID è il Ministero ed è il Ministero che fa... anche che determina come devono farsi i controlli e così via. Cioè, non è l'Autorità nazionale della sicurezza, c'è una specifica autorità competente che è il Ministero e il Ministero, come le dicevo prima, ha notificato i cinque esperti che possono fare i controlli. Questo mi sembra che sia già dal 2005 così.

P.M. - E il Ministero quale autorità aveva indicato come autorità competente ad attuare in concreto le norme di carattere generale prescritte in sede ministeriale?

C.T. DIFESA TORCHIA - Il Ministero aveva indicato non un'autorità, perché l'autorità è lui stesso, ma aveva detto che gli adempimenti e i controlli tecnici sarebbero stati fatti da R.F.I.

P.M. - Da R.F.I.

C.T. DIFESA TORCHIA - Questo nel 2005, prima che nel 2007 quegli esperti passassero alla dipendenza funzionale dell'Agencia.

P.M. - Mi dice con quale verbale sono stati trasferiti i compiti in materia RID?

C.T. DIFESA TORCHIA - No, ma non è un problema di verbale.

Sono... gli esperti stanno già nel verbale del 2008. Se lei guarda i nomi degli esperti notificati, quei cinque nomi lì stanno già nel verbale del 2008, e quindi sono passati. Poi quelle cinque persone vengono notificate dal Ministero come esperti ai fini del controllo RID.

P.M. - Senta, lei è a conoscenza della comunicazione di R.F.I. del 24 settembre 2009, con cui la stessa R.F.I., nessuno in quest'aula, ma R.F.I. elenca le istruzioni emanate da R.F.I. in materia di trasporto di merci pericolose e nel testo di questa indicazione dice "la normativa attualmente in vigore per il trasporto ferroviario di merci pericolose emanata da R.F.I. viene di seguito descritta con una serie di indicazioni che seguono questa individuazione"? Quindi normativa emanata da R.F.I. in materia di trasporto di merci pericolose. Mi dice a che titolo R.F.I. ha emanato questa normativa, se R.F.I. non può fare nulla (sovrapposizione di voci)?

C.T. DIFESA TORCHIA - No, però scusi, scusi se mi permetto, ma lei finora mi ha interrogato sui controlli. Che R.F.I. possa...

P.M. - Questa è un'altra domanda.

C.T. DIFESA TORCHIA - Come dice?

P.M. - Questa è un'altra domanda.

C.T. DIFESA TORCHIA - Questa è un'altra domanda.

P.M. - Sì.

C.T. DIFESA TORCHIA - No, no, però lei dice... lei finora ha

detto... io finora ho detto che sui controlli quello è l'assetto, diciamo... credo di aver chiarito. Che R.F.I. possa fare prescrizioni di esercizio per tutta la rete, per qualsiasi tipo di treno, per qualsiasi tipo di trasporto, di merci pericolose o non, è sicuro.

P.M. - E' sicuro.

C.T. DIFESA TORCHIA - E non dipende né dal RID... perché le prescrizioni di esercizio R.F.I. è un potere generale che ha. Queste prescrizioni di esercizio per l'attività generale devono essere conformi alle norme regolamentari del MIT prima e dell'A.N.S.F. dopo. Per le merci pericolose devono essere conformi al RID e l'autorità competente controlla che siano conformi.

P.M. - Queste disposizioni e prescrizioni di R.F.I. hanno o non hanno carattere normativo *erga omnes*, nei confronti di tutti i soggetti che abbiano a che fare con l'infrastruttura?

C.T. DIFESA TORCHIA - Non hanno carattere normativo, diciamo non è una norma, è una prescrizione. Hanno un carattere operativo e valgono sicuramente per tutti.

P.M. - Valgono *erga omnes*?

C.T. DIFESA TORCHIA - Per tutti.

P.M. - I controlli in materia di sicurezza dei lavoratori di Trenitalia ed R.F.I. sono demandati all'Agenzia?

C.T. DIFESA TORCHIA - Sui lavoratori per la verità non le so rispondere specificamente, perché...

P.M. - Sa se l'Agencia ha acquisito anche competenze previste dalla materia dell'81 del 2008?

C.T. DIFESA TORCHIA - Cioè in materia di rapporto di lavoro? Di sicurezza sul lavoro? No, mi dispiace, non mi sono occupata di questo tema.

P.M. - Ma lei è professoressa...

PRESIDENTE - Sì, no, non è stato oggetto di... non è stato oggetto di esame e credo neanche di studi da parte della consulente.

C.T. DIFESA TORCHIA - No, sulla sicurezza del lavoro...

P.M. - Sulle competenze dell'Agencia volevo chiedere, siccome sa tutto, volevo chiedere se rientra anche l'81 del 2008.

C.T. DIFESA TORCHIA - No, guardi, non so tutto, so pochissimo, ci mancherebbe, quindi...

P.M. - Non ho altre domande, grazie.

PRESIDENTE - Parti Civili? Nessuna domanda. Ah, Avvocato Antonini.

Parte Civile - Avvocato Antonini

AVV. ANTONINI - Sì. Avvocato Antonini, difensore di Parte Civile. Una domanda. Buongiorno, professoressa.

C.T. DIFESA TORCHIA - Buongiorno.

AVV. ANTONINI - Lei ha detto, a seguito di una domanda dell'Avvocato Stile ha precisato, anche in modo abbastanza analitico la questione della riduzione di velocità di 50 chilometri orari presso la Stazione di

Viareggio e a seguito anche di una lettera del Sindaco ha evidenziato il fatto che era più una questione di sensibilità a seguito dell'accaduto della strage. Lei è al corrente invece - questa è la domanda - se a partire dal 26 novembre, attraverso un provvedimento R.F.I., a partire dal 26 novembre 2009 e precisamente... il provvedimento è del 26 novembre, però a partire dal 13 di dicembre invece c'è una disposizione di tutti i treni trasportanti merci pericolose avessero una limitazione (parole incomprensibili) di 60 chilometri orari?

C.T. DIFESA TORCHIA - Dunque, guardi, non sono sicura, dovrei vedere quello che lei dice. Io ricordo che dopo appunto l'incidente fu fatto un programma generale di controllo degli assili e molte imprese avevano però difficoltà a dare i certificati. Se io non ricordo male ci fu una decisione, che mi sembra però fu dell'A.N.S.F., e poi applicata da R.F.I., che le imprese che non erano in grado di fornire la documentazione che dimostrasse che tutto era conforme erano sotto... per questo si fece una generalizzata riduzione della velocità. Non so se quello a cui lei si riferisce è questo, perché non ho davanti diciamo il provvedimento, ma mi sembra che questa fosse la giustificazione.

AVV. ANTONINI - Comunque, ecco, lei non è sicura, cioè non è al corrente in modo preciso di questa disposizione del novembre 2009, anche questa a seguito della strage di

Viareggio, che c'era questa limitazione dei 60 chilometri orari nei treni...?

C.T. DIFESA TORCHIA - Beh, io sono al corrente di quello che le ho detto, cioè del fatto che è stata presa una decisione di riduzione dovuta al fatto che non era possibile per molte imprese dimostrare i requisiti che l'A.N.S.F. richiedeva. Se è questa è così, sennò sì, non la conosco insomma, non la vedo, quindi... Come è giustificata? E' giustificata?

AVV. ANTONINI - Comunque va beh, questo è un provvedimento del 26 novembre, che aveva efficacia dal 13 dicembre.

C.T. DIFESA TORCHIA - Sì.

AVV. ANTONINI - Ed è di R.F.I. a firma Costa. Penso che sia stato già prodotto dalla Procura, però eventualmente per evidenziarlo lo produrrò la prossima udienza, perché ora non l'ho sottomano.

PRESIDENTE - Ah, non abbiamo le domande... per esibirlo non ce l'abbiamo sottomano?

AVV. ANTONINI - No, sottomano non ce l'ho. C'ho una nota, che infatti ho ricostruito ora io.

PRESIDENTE - Gli estremi del documento, chiedono i Difensori'

AVV. ANTONINI - Gli estremi del documento sono... è un provvedimento di... io ho solo una nota... è un provvedimento di R.F.I. in cui qui si dice DTC/A0011P2009003816 dell'11 dicembre 2009, a firma della Direzione Tecnica Giovanni Costa.

C.T. DIFESA TORCHIA - A me sembra che sia avvenuto dopo l'indicazione dell'A.N.S.F., se è la cosa che ricordo io, Presidente. Poi per carità, può essere una cosa diversa.

PRESIDENTE - Va bene.

AVV. ANTONINI - Nessun'altra domanda.

PRESIDENTE - Altre domande in controesame? Avvocato Stortoni.

Difesa - Avvocato Stortoni

AVV. STORTONI - Allora, riprendiamo un attimino per fare chiarezza su questo punto. Il provvedimento a firma ingegner Costa, di cui abbiamo parlato e che chiedo di poter mostrare alla professoressa, è il provvedimento con cui, in ottemperanza al provvedimento 26 novembre della A.N.S.F., si disponeva la riduzione di velocità a 60 chilometri per i treni che avessero assili non ancora controllati e verificati. Quindi vi sono due provvedimenti, uno del 26 novembre dell'A.N.S.F., che dice che per gli assili non ancora verificati attraverso la loro tracciabilità, cioè o meglio, per i treni che contengono carri che hanno assili che non sono ancora stati verificati nella loro tracciabilità, in attesa che siano verificati provvisoriamente, fino a che non saranno verificati, la riduzione è a 60 chilometri; e le chiedo se questo provvedimento poi del 06 dicembre, a firma Giovanni Costa, che è stato citato, è esattamente in attuazione, in esecuzione, in ottemperanza al

provvedimento dell'A.N.S.F. Se lei mi permette mostro questi documenti.

PRESIDENTE - Prego. Ufficiale Giudiziario. Stia pure, Avvocato, che c'è l'Ufficiale Giudiziario. Ah, va beh, ci pensi lei allora, forse riesce...

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - Se volete verificare, prego. Avvocato Antonini, spenga il microfono.

C.T. DIFESA TORCHIA - Sì, comunque questo era quello che io ricordavo, diciamo, non ricordavo i termini...

PRESIDENTE - Quindi esaminando quegli atti cosa ci... cosa ci dice?

C.T. DIFESA TORCHIA - Confermo che l'A.N.S.F. ha deciso di fare questa limitazione di velocità provvisoria fino a che non fossero disponibili tutti i dati e le certificazioni appunto che dimostrassero la conformità del materiale rotabile. Il provvedimento del dottor, o ingegner, non so, Costa, dice: "Visto il Decreto Legislativo, visto il decreto A.N.S.F. emanato" - e così via - "e vista la nota A.N.S.F." - che è quella dell'Agenzia, con la quale si determina la riduzione di velocità - "si comunica che" - cioè lui comunica alle imprese, in attuazione della decisione A.N.S.F. - "che dal 16 dicembre 2009 i treni" - sintetizzo - "che non hanno la garanzia della tracciabilità non dovranno superare la velocità di 60 chilometri orari". Quindi una decisione

presa dall'Agencia della Sicurezza, che ovviamente comunica alle imprese, al responsabile della rete (sovrapposizione di voci)...

PRESIDENTE - Conseguente a quella già assunta.

C.T. DIFESA TORCHIA - Conseguente a quella già assunta.

PRESIDENTE - E' già agli atti (parole incomprensibili) era così come forma di promemoria.

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - Va bene, va bene. Più volte prodotti e acquisiti. Allora, Avvocato Stile. Ah, pensavo avesse finito.

AVV. STORTONI - Sì, sarò molto, molto veloce, Presidente. Torno un attimo al personale. Lei ci ha spiegato, professoressa, che con il provvedimento... con il verbale del giugno del 2008 il personale di cui stiamo parlando passa all'Agencia, e vi è un allegato al verbale stesso con un elenco di persone, di nomi e cognomi. Per intenderci, si tratta dell'allegato 2, che comincia con il nome "Margarita Giulio", che è peraltro il mio assistito.

C.T. DIFESA TORCHIA - Sì.

AVV. STORTONI - Dice, leggo espressamente il testo...

PRESIDENTE - Avvocato...

AVV. STORTONI - ..."A seguito del presente verbale il personale dipende funzionalmente in maniera esclusiva dal direttore dell'Agencia conservando il rapporto di lavoro con la società di provenienza". Capisco bene se dico che

queste persone da quel giorno prendono ordini, eseguono disposizioni e lavorano per ed esclusivamente alle dipendenze del direttore dell'Agenzia in maniera esclusiva e che su di essi nessun potere residua in capo a dirigenti di R.F.I.?

C.T. DIFESA TORCHIA - Sì, è così.

AVV. STORTONI - E questo verbale viene poi... scusi, questa disposizione viene poi ratificata dal decreto di cui prima abbiamo parlato, del 10 giugno, che contiene all'articolo 1.1 la stessa affermazione, dicendo che da quel momento...

PRESIDENTE - Qual è la domanda, Avvocato?

AVV. STORTONI - ...detto personale dipende funzionalmente in maniera esclusiva...

PRESIDENTE - Avvocato...

AVV. STORTONI - ...dal direttore dell'Agenzia. A seguito anche di questo provvedimento residua nessuna disponibilità funzionale di questo personale da R.F.I.?

C.T. DIFESA TORCHIA - No, perché la dipendenza funzionale è esclusiva, lo dice anche il decreto ratificato al capo dipartimento (sovrapposizione di voci).

AVV. STORTONI - Quindi non c'è una dipendenza concorrente...

C.T. DIFESA TORCHIA - No.

AVV. STORTONI - ...ma esclusiva di R.F.I.

C.T. DIFESA TORCHIA - No, ma la dipendenza concorrente avrebbe creato un caos, perché poi chi risponde a chi, non si sa

mai.

AVV. STORTONI - L'unica dipendente dall'Agenzia da quel momento.

C.T. DIFESA TORCHIA - Sì.

AVV. STORTONI - Grazie.

PRESIDENTE - Avvocato Stile.

AVV. STILE - No, Presidente, io non ho nessuna domanda da fare in riesame. Piuttosto volevo sapere se la professoressa Torchia aveva già disponibile il testo definitivo della sua relazione con gli allegati, perché in questo caso...

C.T. DIFESA TORCHIA - Io, sì, ho una bozza che è quella finale, insomma.

PRESIDENTE - Bene, bene.

C.T. DIFESA TORCHIA - Sì. Va bene.

PRESIDENTE - Bene.

AVV. STILE - Allora possiamo anche... no, perché c'era l'invito del Tribunale...

PRESIDENTE - Molto...

AVV. STILE - Quindi possiamo anche... può anche produrla, se è pronta.

PRESIDENTE - Ce l'ha? Allora, il Tribunale acquisisce l'elaborato a firma del consulente tecnico appena escusso.

C.T. DIFESA TORCHIA - Devo firmarla.

PRESIDENTE - Avvocato Piazza, i suoi assistiti... immagino non ce la facciamo rapidamente. Facciamo una sospensione e

riprendiamo? Eh?

AVV. PIAZZA - (voce fuori microfono)

PRESIDENTE - Allora acquisiamo l'elaborato, lo mettiamo agli atti. Grazie, è libera professoressa.

C.T. DIFESA TORCHIA - Grazie, buongiorno.

PRESIDENTE - Allora ci diamo appuntamento alle due e un quarto per la ripresa. E' l'una e dieci, alle due e un quarto.

P.M. - Grazie. Presidente, volevo soltanto integrare la produzione.

PRESIDENTE - Ah.

P.M. - Quei documenti sono una parte di un tutto.

PRESIDENTE - Ecco.

P.M. - Ce ne sono... adesso qui ne ho stampati altre due.

PRESIDENTE - Avvocati, c'è una produzione.

P.M. - Poi mi riservo di verificare eventualmente la mancanza di altri documenti sullo stesso oggetto.

PRESIDENTE - Sono le note citate dal Pubblico Ministero nel corso dell'esame della consulente, che nulla opponendo le Parti vengono acquisite dal Tribunale.

(Viene sospeso il procedimento alle ore 13:12).

(Viene ripreso il procedimento alle ore 14:36).

PRESIDENTE - Allora...

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - Allora riprendiamo. Rimane il teste Guidi,

ingegner Guidi, e l'ingegner Paoletti. Avvocati Piazza, Agatau.

AVV. PIAZZA - Preliminarmente vorrei depositare un fascicolo di documenti, che sono peraltro già noti e acquisiti, perché il Pubblico Ministero, con cortesia, di cui lo ringrazio, ha avuto la bontà di depositarli come risulta al numero 508 del giorno 16 luglio del '14. Dentro c'è la chiavetta, c'è una chiavetta ad uso di cancelleria.

PRESIDENTE - Di che documenti si tratta? Avvocato, se vuole dirlo al microfono, così, per il verbale. Se ci dice di che documenti si tratta, anche per mettere le Parti in condizioni di interloquire sul punto.

AVV. PIAZZA - Sono alcuni documenti prodotti dall'ufficio dell'ingegner Maestrini nel 2005, nel 2006... e nel 2006, su monitoraggio di carri trasportanti merci pericolose. Poi ci sono... c'è un estratto di un catalogo di carri e poi c'è un memorandum di understanding, che è un documento che ora i testimoni commenteranno, perché è relativo appunto alla manutenzione dei carri e alle rispettive responsabilità.

PRESIDENTE - Allora, su queste produzioni?

P.M. - Nessuna opposizione. Credo che siano stati addirittura già prodotti anche da noi, però nessuna opposizione.

PRESIDENTE - Gli altri Difensori? Le Parti Civili? Nulla oppongono. Il Tribunale acquisisce. Allora, Avvocato, da chi vuole cominciare? Paoletti o Guidi?

AVV. PIAZZA - Paoletti.

PRESIDENTE - Paoletti, ingegner Paoletti.

Viene introdotto in aula il Teste:

DEPOSIZIONE DEL TESTE - PAOLETTI ENRICO

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

PRESIDENTE - Buonasera. Si vuole accomodare, per favore.

Allora, lei si chiama?

TESTE PAOLETTI - Enrico Paoletti.

PRESIDENTE - Nato?

TESTE PAOLETTI - A Firenze.

PRESIDENTE - Quando è nato?

TESTE PAOLETTI - Il 25/03/'70.

PRESIDENTE - E dove abita, ingegnere?

TESTE PAOLETTI - A Sesto Fiorentino.

PRESIDENTE - Via?

TESTE PAOLETTI - Viale della Repubblica, 85.

PRESIDENTE - Benissimo. Allora, lei è un testimone, quindi ha appena reso chiamiamolo il giuramento e quindi deve dire in qualità di testimone la verità, e l'Avvocato Piazza con l'Avvocato Agatau cominceranno a formulare le domande.

Difesa - Avvocato Piazza

AVV. PIAZZA - Ingegnere, vuole spiegare al Tribunale che cosa

faceva e quali erano le sue mansioni nel 2009?

TESTE PAOLETTI - Sì. Nel 2009 io ero responsabile della struttura Manutenzione Corrente Cargo, cioè sotto di me c'erano le officine della divisione cargo in cui...

PRESIDENTE - Si avvicini al microfono, ingegnere.

TESTE PAOLETTI - Da me dipendevano le officine della divisione cargo in cui si faceva la manutenzione ai veicoli di proprietà.

AVV. PIAZZA - Che cosa sa lei del disastro di Viareggio?

PRESIDENTE - Avvocato, è generica, è troppo generica la domanda.

AVV. PIAZZA - Allora...

PRESIDENTE - Potrebbe (sovrapposizione di voci) una risposta di ore.

AVV. PIAZZA - Che cosa ha fatto lei relativamente al disastro di Viareggio?

TESTE PAOLETTI - Guardi, la sera del disastro ho ricevuto una telefonata che era passata da poco mezzanotte, dal mio superiore, che mi informava che un treno in transito alla Stazione di Viareggio... c'era stata un'esplosione e che lui stava accorrendo sul posto, e quindi mi chiedeva di fornirgli una serie di supporti. Quindi io ho acceso il mio computer e ho guardato una serie di dati che potevano essere di interesse e poi ci siamo mantenuti in contatto via sms. Quando albeggiava ho preso la macchina e sono andato a Viareggio, perché in una situazione come quella,

perché nel frattempo avevo cominciato a vedere durante la notte i telegiornali, arrivavano delle immagini che rappresentavano l'entità di quello che era successo, quindi ho pensato di poter essere d'aiuto ai colleghi, perché era una situazione effettivamente che si presentava molto, molto complessa.

AVV. PIAZZA - Ecco, giunto sul posto che cosa ha fatto?

TESTE PAOLETTI - Ma, guardi, giunto sul posto io ho fatto un sopralluogo. Mi ricordo bene, sono arrivato in stazione e non c'era nessuno. Sono arrivato sul marciapiede e ho visto c'era un po' di massicciata sul marciapiede. Me lo sono scorso tutto fino ad arrivare a trovare il treno, con i vagoni che erano sviati. Ho visto la locomotiva e poi ho visto l'asse, quello che era rotto. Mi sono qualificato con i colleghi che erano già lì presenti e poi ho cercato un po' di...

AVV. PIAZZA - Di che cosa si è occupato, o preoccupato, in quel momento?

AVV. DALLA CASA - Mi scusi, Presidente...

PRESIDENTE - Siamo... sì, siamo decisamente fuori... era questa l'obiezione?

AVV. DALLA CASA - Eh, sì, sì.

PRESIDENTE - Avvocato Piazza, io aspettavo che lei andasse al cuore del suo tema di prova.

AVV. PIAZZA - Ma è da lì che si parte. Di che cosa si è occupato in quel momento, o preoccupato?

TESTE PAOLETTI - Ma guardi, una delle... una delle prime cose che ho fatto, ho cercato di capire chi fosse il detentore di quel carro, perché siccome era piegato non si vedeva, perché l'iscrizione sta su una fiancata. Quindi, approfittando del fatto che c'era ancora la passerella, che poi è stata demolita, sono salito su per cercare di vedere che cosa si vedeva sulla fiancata, in modo da accertarmi chi fosse il detentore.

AVV. PIAZZA - E perché le interessava sapere il nome del detentore?

TESTE PAOLETTI - Ma, perché il detentore è il soggetto che nei rapporti delle imprese ferroviarie è quello che è responsabile della manutenzione. Ora, era chiaro dalla vista dei veicoli che il carro non era di Trenitalia, però volevo capire chi fosse il detentore, perché dal numero riuscivo a capire soltanto che era immatricolato in Germania.

AVV. PIAZZA - Ecco, lei quale responsabile delle officine per la manutenzione dei carri di Trenitalia, ha mai dovuto occuparsi di carri che non erano di Trenitalia?

TESTE PAOLETTI - Beh, noi ci occupiamo dei carri che non sono di Trenitalia nell'ambito della manutenzione cosiddetta curativa per i difetti che vengono riscontrati dall'impresa ferroviaria Trenitalia quando trazona i carri di altri detentori. Ci sono... c'è un catalogo di avarie codificato, quindi quello che noi possiamo fare è

abbastanza perimetrato, quindi... tipo non ci occupiamo sicuramente della manutenzione programmata, quindi non si fanno le revisioni dei carri di altri. Si fanno dei piccoli interventi, che sono...

AVV. PIAZZA - Ecco, quanto...

TESTE PAOLETTI - ...che sono...

AVV. PIAZZA - ...quanto piccoli?

TESTE PAOLETTI - Eh, guardi... allora, la procedura che regola gli interventi è questa: in buona sostanza, quando un carro di qualsiasi detentore è sotto la responsabilità di un'impresa ferroviaria che lo sta trainando, l'impresa ferroviaria fa quella che si chiama visita tecnica. C'è un tecnico in possesso di una specifica abilitazione che fa un controllo di tutti i carri e ci sono delle avarie codificate. Se lui riscontra delle avarie, viene emesso - noi abbiamo un sistema informatico, un supporto per fare questo - viene emesso un modulo, che si chiama "allegato 4", che avvisa il detentore che c'è stata un'avaria a un suo carro. In questo modulo viene anche specificato se l'importo presunto della riparazione supera o meno una certa soglia, che adesso è ottocentocinquanta euro, all'epoca era settecentocinquanta, se la memoria non mi inganna. Quindi se l'importo è inferiore a settecentocinquanta euro l'impresa ferroviaria che ha il carro attaccato ai propri treni si deve immediatamente prodigare per rimettere il carro in condizioni di

circolare. Un intervento sotto i settecentocinquanta euro è tipicamente il cambio delle suole del freno, no?

AVV. PIAZZA - Il che significa che se un tecnico che fa la visita ai carri - faccio per dire - si accorgesse che c'è una cricca in un assile, che cosa dovrebbe fare?

TESTE PAOLETTI - Beh, a parte una cricca in un assile... lui per accorgersene dev'essere una cricca ben visibile, cioè riscontrabile con gli occhi, perché il tecnico fa un controllo squisitamente di tipo visivo, no? Cioè, deve riscontrare che determinati componenti...

PRESIDENTE - Cioè, la verifica tecnica è quella visiva, è quella visiva.

TESTE PAOLETTI - Sì, è visiva. Questa visita tecnica è puramente visiva.

PRESIDENTE - E' visiva.

TESTE PAOLETTI - Quindi...

PRESIDENTE - Quindi dovrebbe essere talmente evidente...

TESTE PAOLETTI - Cioè, dovrebbe essere evidentissimo, che lui passando davanti al carro dovrebbe vedere una specie di crepa.

PRESIDENTE - Eh.

TESTE PAOLETTI - Normalmente invece le cricche si riscontrano con sistemi di controllo più approfonditi, che sono i controlli cosiddetti non distruttivi.

AVV. PIAZZA - Allora, formuliamo l'ipotesi della irrealtà, che attraverso questa visita tecnica fondata sulla visibilità

del difetto si riscontrasse un difetto di questo tipo.
Che cosa... che cosa è obbligata a fare l'impresa ferroviaria?

TESTE PAOLETTI - Beh, la prima cosa che fa, ferma il carro.

Ci appone un'etichetta, l'etichetta ha un codice che corrisponde a "non ammesso alla circolazione", quindi lo ferma immediatamente. Poi, riempiendo questo modulo che citavo prima, il cosiddetto "allegato 4", avvisa il detentore. In questo caso aviserebbe il detentore che l'avaria ha un importo superiore a settecentocinquanta euro. Poi il detentore ha una facoltà, ha la facoltà di far riparare il carro da un'officina di sua fiducia, perché lui risponde ai sensi del contratto che regola i rapporti fra detentori e imprese ferroviarie, anche dello stato manutentivo. L'impresa ferroviaria, se non riceve indicazioni contrarie dal detentore, trascorso un certo tempo deve procedere di iniziativa a ripararlo. La riparazione del carro avviene normalmente con sostituzioni di componenti. Se i componenti non sono cosiddetti unificati o standard...

AVV. PIAZZA - Ecco...

TESTE PAOLETTI - ...come è il caso dell'assile, li deve richiedere, tramite un rapporto fra i cosiddetti centri logistici, ogni aderente al contratto che regola i rapporti fra le imprese ferroviarie e i detentori ha indicato un proprio centro logistico, il nostro sta a

Milano, si compila un modulo che normalmente si chiama "modulo H", quando si chiedono gli assili si chiama "modulo HR" perché specifica... è proprio specifico per gli assili perché si riportano dei dati, quali tipo il diametro dell'asse che si richiede; e il detentore fornisce i componenti non unificati, nello specifico fornirebbe l'assile; quindi ci arriverebbe tramite i centri logistici un assile in una nostra officina, noi effettuando il controllo che si fa normalmente quando ci arrivano i nostri assili riparati, quindi un controllo di integrità esterno, visivo, e un controllo della completezza documentale, e poi si procederebbe alla sostituzione dell'asse da sostituire.

AVV. PIAZZA - Secondo quello che...

TESTE PAOLETTI - A parte il caso della cricca insomma, perché si può sostituire anche per altri motivi.

AVV. PIAZZA - Ecco. Secondo quello che accade nell'attività di manutenzione nelle officine che sono proprie di Trenitalia, è immaginabile che un carro estero, un carro non immatricolato in Italia, un carro di cui Trenitalia non sa i piani di manutenzione, possa essere mantenuto da un'officina in Trenitalia?

TESTE PAOLETTI - Credo sia utile fare una distinzione tra le tipologie di manutenzione che si fanno nelle officine. C'è un primo tipo di manutenzione, che è quella cosiddetta "programmata", che è regolata dai piani di

manutenzione e che specifica le attività che devono essere compiute, ad esempio al raggiungimento di una determinata scadenza temporale piuttosto che di utilizzo. Ci sono delle fiches delle UIC...

AVV. PIAZZA - Sì, ma...

TESTE PAOLETTI - ...che regolano questo principio.

AVV. PIAZZA - Ma se la scadenza temporale è relativa a un carro estero?

TESTE PAOLETTI - Dunque, se è relativa a un carro estero, che cosa succede? Il personale tecnico che fa la visita tecnica, il carro estero lui verifica, a prescindere se sia estero o italiano insomma, lui verifica. Sulla fiancata c'è un'iscrizione che si chiama "cartiglio di manutenzione", che visivamente gli dà l'informazione se quel carro durante tutto il trasporto da parte dell'impresa ferroviaria sarà in regola con le scadenze, quindi non le supererà. Qualora invece riscontrasse che il carro è scaduto, all'interno di questo contratto che ha sostituito in buona sostanza il regolamento RIV che era stato sottoscritto tra le reti negli anni Venti, c'è una regola affinché questo carro fuori servizio possa rientrare nella responsabilità del detentore, che ne effettuerà la manutenzione programmata.

AVV. PIAZZA - Quindi Trenitalia non lo tocca.

TESTE PAOLETTI - No, Trenitalia, a parte delle attività che si chiamano di condizionamento, cioè eventualmente di

metterlo in condizione di circolare o fare alcuni controlli, che sono anche questi codificati per i carri cosiddetti scaduti, non lo manutiene, cioè non entra nell'eseguire una manutenzione programmata. Questo perché i carri non sono... non sono tutti uguali e perché il detentore risponde della manutenzione che esegue, cioè che viene eseguita sul carro, quindi non la farebbe eseguire a uno che non ha un rapporto con lui.

AVV. PIAZZA - La domanda è questa: se il carro, in modo particolare nel rodiggio, ha delle particolarità diverse dai carri di Trenitalia, si deve scartare assolutamente o Trenitalia ci mette le mani?

TESTE PAOLETTI - Che cosa intende per delle "particolarità diverse"?

AVV. PIAZZA - Se il verificatore, non so se si chiama così, si accorge che c'è un difetto, un'avaria, una cosa, o sospetta che ci sia, Trenitalia può eseguire un controllo, una revisione, portarsi il carro in officina e dargli un'occhiata?

TESTE PAOLETTI - Allora, che cosa succede? Quel personale tecnico che fa la verifica, che fa questo controllo, che appunto si chiama "verificatore" in Italia, c'ha questo nome un poco forse fuorviante per certi aspetti, che è in possesso di un'abilitazione come attività di sicurezza nell'esercizio ferroviario, lui fa un controllo su tutti i veicoli che sono trainati dal treno della sua impresa

ferroviaria, perché il verificatore fa parte della parte impresa ferroviaria, no? Quindi lui verifica a prescindere dalla proprietà, dal detentore, perché lui deve fare un controllo, l'attività... come ho detto prima, il cartiglio di manutenzione, quindi che possa continuare a circolare e che non presenti dei difetti visivamente riscontrabili, che rientrano in un catalogo. Se riscontra questi difetti, oppure se il carro è scaduto, il contratto che regola i rapporti fra imprese ferroviarie e detentori codifica l'attività che questo verificatore deve fare. Quindi lui deve apporre delle etichette, in alcuni casi per esempio alcuni difetti ammettono che il carro prosegua, quindi ci appone un'etichetta e il carro prosegue fino allo scarico, dopodiché non può proseguire, dev'essere riguardato. L'obbligo dell'impresa ferroviaria quando il suo personale tecnico fa questa verifica e riscontra delle anomalie che ne impediscono la prosecuzione, è di adoperarsi affinché il carro prosegua nel trasporto, quindi è un obbligo a tutela del detentore questo, perché l'impresa ferroviaria, soprattutto nel caso di ex... delle (parola incomprensibile), le ex ferrovie statali, potrebbero pensare i detentori privati che hanno un trattamento di sfavore da questo punto di vista. Quindi le imprese ferroviarie si adoperano per garantire la rimessa in circolazione del carro facendo degli

interventi che sono codificati, perché sempre agli interventi di scarto che vede il verificatore corrispondono degli interventi riparativi, e anche questi sono codificati, che possono essere eseguiti con o senza sostituzione di componenti. Quindi se il verificatore rilevasse un'avaria relativa al rodiggio, quindi all'assile, e questo si porta in officina e si verifica che non è compatibile con il servizio, si richiede al detentore la fornitura di un altro assile per la sostituzione. Questa è una cosa insomma che avviene anche per i carri di nostra proprietà, ci comportiamo allo stesso... allo stesso modo. Nelle officine della Divisione Cargo per esempio gli assili non si revisionano, si sostituiscono. Arrivano da dei centri riparatori di Trenitalia che sono specializzati in questo tipo di attività.

AVV. PIAZZA - Quindi, per concludere, Trenitalia, e qualunque altra impresa ferroviaria, perché lei ha detto che, diciamo, le norme da seguire sono uniformi, chiunque si presenta per trainare un treno è l'impresa ferroviaria che ha degli obblighi; quali obblighi esatti ha l'impresa ferroviaria nei confronti di carri che non sono suoi?

TESTE PAOLETTI - Beh, quelli che ho detto prima. Il detentore ha l'obbligo di far eseguire la visita tecnica, quindi non si può opporre. L'impresa ferroviaria, una volta che riscontri delle avarie, ha l'obbligo di adoperarsi

affinché il carro venga rimesso in condizioni per circolare. Il detentore ha la facoltà di scegliere lui chi riparerà il carro, o uno di fiducia dell'impresa ferroviaria, che ha rilevato l'avaria, e nel caso specifico in Trenitalia, siccome Trenitalia ha delle officine di proprietà lo fa riparare alle proprie officine, ma potrebbe... se non le avesse lo farebbe riparare a un altro soggetto in possesso dei requisiti. E quindi...

AVV. PIAZZA - Quindi la riparazione avviene soltanto a domanda del detentore.

TESTE PAOLETTI - Soltanto dopo avere informato il detentore.

AVV. PIAZZA - Il detentore.

TESTE PAOLETTI - Perché... è quello che dicevo prima, non so se sono stato chiaro, quando si rileva questa avaria viene compilato un modulo, il cosiddetto "allegato 4".

AVV. PIAZZA - Sì.

TESTE PAOLETTI - Che è un allegato a un contratto. Con cui viene immediatamente informato il detentore che c'è un'avaria e che tipo di avaria, perché si riportano i codici dell'avaria, quindi è un linguaggio internazionale perché parla per numeri.

AVV. PIAZZA - Le faccio un'ultima domanda. Se il carro estero ha caratteristiche, dotazioni, componenti, che sono totalmente diversi dai componenti e dalle caratteristiche dei carri immatricolati a nome di Trenitalia, Trenitalia

ci può mettere le mani?

TESTE PAOLETTI - Dunque, non ci può mettere le mani perché non ha le istruzioni dal punto di vista tecnico, ma anche dal punto di vista della responsabilità, anche se i pezzi fossero uguali, su un carro di un altro detentore, su un organo della sicurezza, non ci metterebbe le mani per revisionarlo, a meno che non si tratti di regolazioni, ecco, cioè di attività che rientrano nel catalogo dei piccoli interventi codificati.

AVV. PIAZZA - Senta, questi erano tutti carri marcati RIV. RIV però mi pare che sia un regolamento che nel 2009 non vigeva più. Che cosa vigeva nel 2009?

TESTE PAOLETTI - Ma, allora, il regolamento RIV è stato superato nel corso degli anni dall'entrata in vigore di un allegato a una convenzione, la convenzione è la cosiddetta COTIF, la Convenzione dell'Organismo dei Trasporti Internazionali per Ferrovia, che è un organismo sovranazionale, che è stata siglata nel 1999, l'ultima versione della COTIF, che riporta vari allegati. Fra i vari allegati ce n'è anche uno che si chiama "Contratto uniforme di utilizzazione" o "*General contract of use*", la sigla tedesca è AVV, ma insomma si trova con varie annotazioni, e che regola i rapporti fra detentori e imprese ferroviarie. L'entrata in vigore di questo regolamento ha di fatto superato il Regolamento RIV che invece era entrato in vigore negli anni Venti, perché era

un accordo fra le reti, perché all'epoca c'erano le reti che si occupavano di tutto e avevano anche... tutti i rotabili erano immatricolati sotto il parco delle singole reti.

AVV. PIAZZA - E allora perché i carri continuavano ad essere marcati RIV?

TESTE PAOLETTI - Beh, i carri continuano in alcuni casi ad essere marcati RIV, perché il RIV intanto è un regolamento che riporta caratteristiche costruttive; significa che un carro RIV ad esempio ha l'attitudine a poter circolare in tutte le reti degli Stati che hanno sottoscritto il regolamento, quindi è un po' un antesignano dell'interoperabilità, è un carro che può circolare anche su reti di altri Stati. Il Regolamento RIV regolava anche i rapporti relativi alla manutenzione, quindi la manutenzione programmata, cioè le revisioni a cui abbiamo accennato prima, venivano fatte all'interno delle reti nel cui parco erano immatricolati questi carri; la manutenzione correttiva si poteva fare anche negli Stati esteri, quando il carro durante il suo normale servizio si guastava, per poter riprendere il servizio. E' un po' la logica che ho descritto prima. Quindi un carro RIV di fatto è interoperabile, si riconosce dalla marcatura uniforme a dodici cifre che è riportata sulla fiancata insieme... oggi, insomma dal 2007, sulla fiancata oltre alla marcatura a dodici cifre,

che comprende anche questa attitudine all'interoperabilità sui primi due numeri, c'è anche... adesso c'è riportato il Paese in cui è immatricolato, nel cui registro di immatricolazione nazionale è riportato questo carro, e poi c'è la sigla del detentore, cioè il soggetto che avevo accennato prima, che c'ha la responsabilità della manutenzione.

AVV. PIAZZA - Quindi l'accettazione dei carri alla trazione avviene in questa... in questa diciamo atmosfera di regolamento internazionale che garantisce che tutto è tenuto... è mantenuto sotto controllo.

TESTE PAOLETTI - Sì.

AVV. PIAZZA - E' così?

TESTE PAOLETTI - Sì.

AVV. PIAZZA - Io non ho altre domande, grazie.

PRESIDENTE - Avvocato Agatau?

AVV. AGATAU - Nessuna domanda.

PRESIDENTE - Nessuna domanda. Pubblico Ministero.

AVV. GIOVENE - Chiedo scusa, Presidente, una comunicazione di servizio. Si è allontanato l'Avvocato Scalise, che sostituiva il professor Sgubbi, e quindi sono nominata in sostituzione al professor Sgubbi.

PRESIDENTE - Benissimo. Grazie. Pubblico Ministero.

Pubblico Ministero

P.M. - Grazie. Buonasera, ingegnere. Senta, le volevo chiedere

un chiarimento. Lei ha detto che la notte o l'alba del 30 giugno quindi si è recato sul luogo dell'incidente e si è recato sopra la passerella per vedere quale fosse il logo per capire chi fosse il detentore, perché il detentore è responsabile della manutenzione. Aveva già capito che era stato un problema di manutenzione a determinare quell'incidente, tanto da dover andare a cercare il logo per ricollegare quel logo al responsabile della manutenzione?

TESTE PAOLETTI - Ma, in realtà, sa, quando succede un incidente ferroviario noi nominiamo una commissione di indagine.

P.M. - Eh, appunto. Come mai si è recato autonomamente lì su per cercare il logo e collegarlo al detentore? Tutto questo è arrivato molto dopo. Come mai si è preoccupato già di questo all'alba dell'incidente?

TESTE PAOLETTI - Ma, allora, intanto c'è da capire chi è il detentore da avvisare, perché quel carro lì non l'aveva scartato un verificatore, quindi non c'era un modulo compilato o qualcuno che poteva avvisare un detentore automaticamente.

P.M. - No, perché prima ha detto "l'ho cercato per capire chi era il detentore"...

TESTE PAOLETTI - Eh...

P.M. - ..."chi era il detentore, che è responsabile della manutenzione", come per chiudere un cerchio che ancora

non si era neanche aperto.

TESTE PAOLETTI - No, ma sa, il detentore è il responsabile della manutenzione ma è anche quello che di quel carro... da quel carro trae un beneficio, quindi intanto ogni volta che succede qualcosa lui va avvisato. Poi capire se lui... se era un'impresa piuttosto che un'altra il detentore, ci permetteva di andare a indagare sulla storia manutentiva, perché questo, a prescindere dal fatto che quando succede un incidente ferroviario ci sia una responsabilità o meno ascrivibile alla manutenzione, perché potrebbero, che ne so, avere sbagliato i macchinisti. Ora non l'ho detto, ma sono andato anche a vedere la locomotiva, perché la locomotiva era nostra. Della locomotiva però, siccome sapevo qual era la matricola, avevo già controllato la storia manutentiva, quindi sapevo lo stato delle scadenze, quando aveva fatto l'ultime manutenzioni, anche chi le aveva fatte e cosa aveva fatto, quindi insomma, su quello ero ragionevolmente informato. Mentre su questo carro qua sapevo quasi niente, solo la matricola, e sapevo appunto che c'aveva la marcatura... che era un interoperabile 80 ed era una cisterna, perché c'aveva il 7. Quindi avevo un po' poche informazioni. Quindi, ripeto, io sono andato là perché potevo dare una mano, anche perché quando c'è un incidente avere del personale che ha esperienza anche nel recupero dei rotabili può essere utile. Non sapendo qual

era la dimensione dell'incidente, perché le immagini che arrivavano dal telegiornale la notte, insomma, erano un po' vaghe e le informazioni frammentarie.

P.M. - Per quanto riguarda i rapporti tra impresa utilizzatrice e detentore, l'impresa non ha nessuna facoltà di controllo sui carri di un detentore privato?

TESTE PAOLETTI - Ma, detentore privato o pubblico non fa differenza, è un detentore. Il trattamento che un'impresa ferroviaria riserva a ciascun detentore è lo stesso.

P.M. - Di qualsiasi detentore, sia...

TESTE PAOLETTI - Di qualsiasi detentore. Cioè, anche... anche il proprio, perché...

P.M. - Anche estero, ecco.

TESTE PAOLETTI - No, perché Trenitalia per esempio c'ha un'organizzazione in cui, oltre ad essere impresa ferroviaria, e quindi essere obbligata a fare una serie di controlli e avere determinate figure professionali all'interno della propria organizzazione, è anche detentore di alcuni carri, e c'ha anche delle officine, perché uno potrebbe essere detentore senza avere le officine. Quindi non tutte le imprese ferroviarie hanno questo tipo di organizzazione. Il controllo che Trenitalia fa, come qualsiasi altra impresa ferroviaria, fa sui carri di altri detentori, lo fa come impresa ferroviaria, cioè lo fa prima della partenza del treno con il personale che dicevo prima, con il personale che

fa questa visita tecnica, in cui, seguendo... il personale è in possesso di un'abilitazione, quindi è gente che sa quello che va a guardare, e ha un catalogo di riferimento, quindi sa se un determinato oggetto parte del treno, in particolare del carro, è idoneo alla circolazione oppure no. Eventualmente riscontrasse una situazione di non conformità, questa può, sempre secondo questo catalogo codificato, può impedire la prosecuzione del trasporto, e in quel caso scarterebbe il carro immediatamente e lo fermerebbe, oppure può permettere la prosecuzione del trasporto fino al termine.

P.M. - Al di là di questo, per quanto riguarda invece la verifica del mantenimento nel tempo dei requisiti di sicurezza imposti per la circolazione sull'infrastruttura nazionale, cosa può fare l'impresa ferroviaria nei confronti dei carri noleggiati da terzi? Ha dei poteri di controllo? Non li ha? Che rapporti può intrattenere con i proprietari?

TESTE PAOLETTI - Allora, guardi, i rapporti sono regolati da questo contratto uniforme di utilizzazione. C'è l'articolo 7 che riporta gli obblighi del detentore, che sono tre: il primo è che il carro che mette a disposizione del cliente, perché potrebbe essere anche diverso da un'impresa ferroviaria quello a cui mette direttamente a disposizione il carro di cui è detentore, sia ammesso tecnicamente e che mantenga i requisiti

dell'ammissione tecnica per tutto il periodo in cui il carro è messo a disposizione del cliente o dell'impresa ferroviaria. Questo è il primo obbligo che c'ha il detentore. Il secondo è che a richiesta dell'impresa ferroviaria dia dimostrazione che la manutenzione è stata eseguita nel rispetto delle regole. E il terzo è permettere al personale tecnico di eseguire quella visita codificata che dicevo prima. Di fatto com'è che l'impresa ferroviaria si accerta che il carro stia circolando nel rispetto delle norme manutentive? Il metodo immediato è controllare il cartiglio di manutenzione. Quella è un'informazione che viene apposta dall'officina che ha eseguito la manutenzione e che attesta la durata... è un po' come la scadenza, no?

P.M. - Ma il cartiglio cos'altro riporta, oltre alla scadenza successiva?

TESTE PAOLETTI - Riporta anche chi ha eseguito l'intervento.

P.M. - Poi?

TESTE PAOLETTI - Riporta...

P.M. - Riporta come è stata eseguita la manutenzione, in che modo?

TESTE PAOLETTI - No, il come... no, il come è stata eseguita non lo riporta perché questo qui non è un aspetto codificato, normato, perché le norme per eseguire la manutenzione discendono da una serie di fattori: uno è di tipo costruttivo, quindi come è fatto il rotabile;

l'altro è il piano di manutenzione; e poi ci sono la gestione dei ritorni di esperienza, che ciascun... oggi noi diciamo soggetto responsabile della manutenzione e detentore, nel passato erano le reti, acquisisce durante l'esercizio ferroviario.

PRESIDENTE - Ecco, quindi a fronte di tutti questi requisiti, su cui concordo, come può l'impresa ferroviaria verificare che la manutenzione sia stata fatta nel rispetto delle regole guardando solo il cartiglio che riporta soltanto data e luogo, e data e luogo della successiva, senza indicare nulla dei piani di manutenzione, di che tipo di manutenzione è stata fatta, di che tipo di percorrenza è stata fatta prima e dopo la manutenzione? Tutti questi dati di cui mi ha parlato lei - e su cui sono pienamente d'accordo - come fa l'impresa ferroviaria a verificarli se guarda soltanto il cartiglio?

TESTE PAOLETTI - Allora, intanto il piano di manutenzione è associato al rotabile quando viene iscritto nel registro, quindi è un requisito che... ripeto, uno lo può consultare a richiesta, nel caso... quand'è che... quand'è che l'impresa ferroviaria richiede dei dati particolari, oppure fa delle segnalazioni particolari? Allora, le imprese ferroviarie, Trenitalia in particolare, ma anche le altre, che cosa fanno? Storicizzano le segnalazioni di avaria che riscontrano

durante le visite tecniche e quando rilevano che c'è, su una determinata tipologia di rotabile, ovvero sui rotabili di un determinato detentore, quindi associando questo all'aspetto manutentivo, una difettosità anomala, lo segnalano al detentore chiedendo elementi di approfondimento, ovvero hanno la facoltà di porre quella che si chiama "restrizione di traffico". Anche questo qui è uno degli aspetti regolati sempre da quel contratto lì e che in generale Trenitalia, ma anche le altre imprese ferroviarie, adottano quando rilevano che ci sono delle anomalie che sono numericamente superiori a quelle che uno si potrebbe normalmente attendere. Perché la manutenzione del carro è programmata affinché, fatto salvo le normali usure, o delle difettosità di tipo eccezionale, che possono essere legate magari all'attività di carico e scarico piuttosto che, non so, ad esempio un carro che rimane anormalmente frenato perché il macchinista ha adoperato in maniera impropria il rubinetto del freno, oppure c'è stato un caso particolare, quindi fatto salvo queste occasionalità il carro dovrebbe andare da una revisione alla successiva, per cui quando un'impresa ferroviaria rileva visivamente una serie di difetti che vanno oltre quello che è considerato lo standard accettabile, si fa promotrice di acquisire informazioni ulteriori, ovvero di bloccare al traffico questi carri, perché li ritiene degni di

un'attenzione particolare.

P.M. - Quindi, se ho capito bene, mi conferma che il detentore è obbligato a fornire all'impresa richiedente tutte queste informazioni per dimostrare che la manutenzione è stata fatta a regola d'arte?

TESTE PAOLETTI - La frase del contratto è che a richiesta, a richiesta, quindi...

P.M. - A richiesta dell'impresa ferroviaria...

TESTE PAOLETTI - ...a richiesta dell'impresa ferroviaria, lui deve dare la prova che la manutenzione è stata fatta nel rispetto delle normative. Però il contratto, e in generale le normative che regolano la manutenzione programmata, non entrano nel dettaglio tecnico di che cosa dev'essere fatto. Apro un inciso. La settimana scorsa sono stato a un incontro, c'era il direttore dell'Agenzia europea Josef Doppelbauer, il quale sul tema della manutenzione, in generale sul tema dell'interoperabilità del quarto pacchetto ferroviario e di tutte le attività a questo collegate, in un dibattito ha detto che non è intenzione dell'ERA normare tutto, perché non ritiene utile che tutto sia normato e standardizzato, e in particolare ha citato anche l'aspetto della manutenzione. Questo ha una logica, perché se i rotabili sono costruttivamente diversi e hanno caratteristiche diverse, evidentemente non si possono applicare regole identiche. Questo è il primo

aspetto. Poi c'è l'altro aspetto che è il profilo di missione. Il profilo di missione, tutte le imprese ferroviarie, sempre in questo rapporto mutuo fra imprese e detentori, si obbligano a fornire al detentore una serie di informazioni, fra cui proprio quelle sull'utilizzo, perché il piano di manutenzione, ad esempio, per i carri italiani prevede che ogni sei anni si faccia a una determinata scadenza, è sicuramente influenzato anche dalle percorrenze dei carri. Se le percorrenze si alzassero, uno dovrebbe cambiare il piano di manutenzione o prevedere altri tipi di scadenze.

P.M. - E se Trenitalia volesse fare dei controlli sui requisiti di sicurezza del carro, al di là del controllo sulla bontà delle manutenzioni, potrebbe effettuarli?

TESTE PAOLETTI - Che tipi di controlli, scusi?

P.M. - Controlli...

TESTE PAOLETTI - (sovrapposizione di voci)

P.M. - Controlli ad esempio sul tipo di assile utilizzato, sul tipo di costruzione, sulla bontà delle apparecchiature di dotazione del carro.

TESTE PAOLETTI - Allora, su...

P.M. - Qualsiasi tipo di controllo.

TESTE PAOLETTI - Allora, sul tipo di...

P.M. - Sugli apparati di sicurezza, ovviamente.

TESTE PAOLETTI - Sul tipo di assile evidentemente rientra nelle caratteristiche tecniche del carro e

dell'ammissione tecnica, quindi se è ammesso tecnicamente a circolare vuol dire che l'assile è idoneo, cioè vuol dire che l'ha controllato qualcun altro.

P.M. - D'accordo. Ma questo poi lo stabilirà qualcuno. Ma l'impresa ferroviaria può effettuare controlli di sicurezza sui carri noleggiati da una società estera?

TESTE PAOLETTI - Allora, i controlli che effettua sono quelli della visita tecnica.

P.M. - Ma può fare solo quelli o ne può fare altri?

TESTE PAOLETTI - Ma, le modalità sono quelle che ho detto prima, quindi se si riscontra una situazione che ci sembra anomala siamo perfettamente titolati a fare due cose: uno, bloccare quei carri al traffico, perché non li riteniamo sicuri, e questa è una cosa che abbiamo fatto, insomma, e facciamo quando questa cosa si verifica; e l'altra è richiedere questa informazione al detentore. Perché noi chiediamo al detentore la prova, però... prima ho detto una cosa, che non so quanto sia chiara. Trenitalia c'ha un'organizzazione per cui è sia impresa ferroviaria, sia detentore di carri, sia ha delle officine di proprietà, per cui è anche manutentore. Questa organizzazione non ce l'hanno tutte le imprese ferroviarie. Alcune... molte imprese ferroviarie, hanno soltanto la parte impresa, non sono neanche detentori di carri. Quindi non sarebbero in grado, o non avrebbero una struttura tecnica per fare una valutazione sulla

congruità di dati che derivano da quello che in termini moderni si chiama la progettazione del piano di manutenzione, cioè tutti gli elementi che stanno alla base di come si decide di fare un determinato controllo.

P.M. - Senta, i controlli supplementari e ulteriori consentiti all'impresa ferroviaria, quindi ulteriori rispetto alla verifica tecnica di cui all'allegato 9 delle CUU, a chi dovrebbero essere fatturate? I costi...

TESTE PAOLETTI - Non ho capito.

P.M. - I costi delle verifiche di sicurezza ulteriori rispetto a quelle dell'allegato 9 da chi dovrebbero essere sostenuti?

TESTE PAOLETTI - Ma...

AVV. AGATAU - Presidente, io mi oppongo a queste domande, perché è la reiterazione di domande a cui il teste ha già risposto.

P.M. - Questa sui costi no.

AVV. AGATAU - Gli si vuol far dire cose diverse da quelle che ha già detto.

P.M. - Allora invito...

PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci)

P.M. - Allora invito il Tribunale ad ammonire il teste sull'obbligo di dire la verità.

PRESIDENTE - Pubblico Ministero...

P.M. - Perché sugli articoli...

PRESIDENTE - Pubblico Ministero...

P.M. - Sugli articoli...

PRESIDENTE - ...la prego, i nostri compiti li conosciamo.

P.M. - Però forse... forse non avete a mente le CUU su cui sto eseguendo il mio esame.

PRESIDENTE - No, no, no, abbiamo in mente...

P.M. - Perché il testimone continua a girare intorno.

PRESIDENTE - Abbiamo in mente tutto e il teste è ben consapevole che deve dire la verità e le risposte che a lei dà evidentemente sono quelle che ritiene di dover dare. Le eccezioni... le eccezioni della difesa avevano un senso, effettivamente c'è stata una reiterazione. Quest'ultima... su quest'ultimo aspetto mi pare sia assolutamente nuova e collegata. E' in grado di rispondere?

TESTE PAOLETTI - Se mi ripete la domanda, perché non ho capito.

PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci)

P.M. - Intanto, perché non l'ho sentita la risposta se è sì o no, se l'impresa ferroviaria può o no effettuare controlli di sicurezza ulteriori rispetto a quelli previsti dall'allegato 9 delle CUU.

PRESIDENTE - Ma...

TESTE PAOLETTI - Sì(?).

PRESIDENTE - Non l'ha... ha detto che non l'ha sentita.

AVV. STORTONI - A questo ha risposto due volte.

PRESIDENTE - Non l'ha sentita.

P.M. - E in questo caso i costi da chi devono essere sostenuti?

TESTE PAOLETTI - Dunque, chi sostiene i costi su controlli ulteriori... Beh, dipende anche dalla tipologia dei controlli e dalla motivazione che un... perché se uno fa una richiesta che non è motivata, supponiamo che io richieda di fare dei controlli ulteriori, che io impresa ferroviaria Trenitalia richieda di fare dei controlli ulteriori senza alcuna motivazione, il detentore mi dirà "va bene, li facciamo, paghi tu".

P.M. - Quindi li può fare, e paga Trenitalia. Perché l'articolo 12 delle CUU parla proprio di questo. Lei ha citato prima l'articolo 7 e ha parlato dell'allegato 9. L'articolo 7...

TESTE PAOLETTI - No, dell'allegato 9 veramente non ne ho parlato. L'ho citato ma non l'ho...

P.M. - Come?

TESTE PAOLETTI - Ho detto che parlavo dei controlli codificati, ma l'allegato 9 l'ha detto lei. Io ho parlato dell'allegato 4.

P.M. - La verifica tecnica non è prevista dall'allegato 9?

TESTE PAOLETTI - Sì, però io non l'ho citato l'allegato 9. L'ha citato lei.

P.M. - La verifica... la verifica tecnica non è prevista dall'allegato 9?

TESTE PAOLETTI - Certo che è prevista.

P.M. - Quindi è la stessa cosa "allegato 9" e "verifica tecnica".

TESTE PAOLETTI - Sì, sì.

P.M. - Ecco.

TESTE PAOLETTI - Però siccome ha detto che l'ho citato l'allegato 9...

P.M. - Ha citato la verifica tecnica, che è quello che è previsto nell'allegato 9.

PRESIDENTE - Va bene.

P.M. - Perché l'articolo 7, ribadisco, dice espressamente che può effettuare tutte le operazioni di controllo necessarie, a partire da quelle previste dall'allegato 9, e può effettuare tutti i controlli (sovrapposizione di voci)...

PRESIDENTE - Quindi qual è la domanda?

P.M. - La domanda è: nel caso di specie è a conoscenza di quali siano stati i processi aziendali posti in essere da Trenitalia per garantire che i mezzi che venivano immessi sulla rete, quindi trasportati da Trenitalia sulla rete di R.F.I., fossero rispondenti ai requisiti di sicurezza imposti da R.F.I. per ammetterli sulla propria rete?

TESTE PAOLETTI - Beh, allora, il carro era un carro marcato RIV, quindi poteva... quindi aveva l'ammissione tecnica e poteva circolare su tutte le reti che in precedenza aderivano al RIV.

P.M. - Il marchio RIV sta a stabilire che la manutenzione è

fatta regolarmente?

TESTE PAOLETTI - Sta...

P.M. - Cioè, ogni volta che viene fatta la manutenzione...

TESTE PAOLETTI - Quello è il cartiglio di manutenzione.

P.M. - Ecco, quindi marcato RIV non vuol dire che la manutenzione è stata fatta regolarmente, in conformità alle prescrizioni impartite dal gestore... questi sono controlli ulteriori, non basta il timbro RIV per poter dire "il carro è stato mantenuto e la sicurezza è garantita".

TESTE PAOLETTI - Vigè un principio di responsabilità, perché mi sembra la direttiva 6 proprio lo dice che resta impregiudicata la responsabilità dei vari soggetti, tra cui i costruttori, ma anche i fornitori dei servizi di manutenzione. Quindi il fatto che mi attestino che quello è in regola con le scadenze è una responsabilità di chi me l'ha attestato. Come impresa ferroviaria io... Trenitalia fa una serie di controlli. Sicuramente controlla la validità di questo cartiglio, quindi che il carro non circoli oltre le scadenze, perché quella sarebbe una situazione potenzialmente pericolosa. E se rileva delle situazioni anomale, ma nel caso di specie purtroppo fino all'incidente non se ne erano verificate, può richiedere dei controlli ulteriori.

P.M. - Lei è a conoscenza del fatto che R.F.I. impone a tutte le imprese ferroviarie la verifica delle manutenzioni

effettuate sui materiali rotabili impiegati?

TESTE PAOLETTI - Guardi, intanto nel 2009 R.F.I. non era un soggetto che imponeva, ma lo imponeva l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza.

P.M. - Le normative...

TESTE PAOLETTI - La verifica...

P.M. - Le normative emanate precedentemente da R.F.I. venivano (sovrapposizione di voci)?

TESTE PAOLETTI - Sì, sono state recepite dal decreto 1/2009, no? Quindi alcune sono state recepite. E quello che fa qualsiasi impresa ferroviaria prima di far partire un treno, soprattutto nel settore merci, fa la verifica tecnica del materiale rotabile, per cui esegue quei controlli che prima R.F.I. aveva regolato con le norme per la verifica tecnica dei veicoli, che era una disposizione che era uscita qualche anno prima che entrasse in vigore il CUU, e poi sono state sostituite dall'allegato 9 del CUU. Oggi noi abbiamo il Manuale di mestiere.

P.M. - C'erano altre prescrizioni di R.F.I. che imponevano alle imprese ferroviarie il controllo del materiale impiegato e quindi la verifica attenta delle manutenzioni effettuate sul materiale impiegato? Se le chiedo...

TESTE PAOLETTI - In generale o...?

P.M. - No, c'è una normativa emanata da R.F.I., le cito anche quale: la 23 del 2004. La conosce?

TESTE PAOLETTI - Sì, la disposizione 23/2004, che è quella che regola i processi di manutenzione.

P.M. - Esatto. E mi sa dire Trenitalia che processo ha posto in essere, che struttura ha messo in piedi per ottemperare alla 23 del 2004?

TESTE PAOLETTI - La disposizione 23 del 2004 sostanzialmente è una procedura di qualità, perché regola i requisiti che devono avere le officine per fare la manutenzione.

P.M. - Esatto.

TESTE PAOLETTI - E per fare la manutenzione ci vuole ovviamente il personale che è iscritto in un albo di qualificazione, ma non dice come si iscrive, perché questo è stato definito soltanto dal decreto A.N.S.F. 4/2012, quindi son passati otto anni da quella disposizione lì, che deve avere una procedura per la trasmissione della documentazione tecnica pertinente per la manutenzione, che deve raggiungere il singolo operatore, un sistema di gestione delle competenze, deve utilizzare delle attrezzature che siano idonee per fare la manutenzione.

P.M. - Ecco, e tutto questo...

TESTE PAOLETTI - Questo qua per un carro che è marcato RIV evidentemente Trenitalia non ce l'aveva, perché si rifà all'applicazione di quel regolamento.

P.M. - Non ho capito, scusi.

TESTE PAOLETTI - Si rifà all'applicazione di quel regolamento.

P.M. - Di quale regolamento?

TESTE PAOLETTI - Il regolamento RIV.

P.M. - Che non riguarda però le officine e le manutenzioni, il regolamento RIV. Trenitalia cosa fa...

TESTE PAOLETTI - No, riguarda anche come si fa la ma... cioè, anche le modalità con cui viene effettuata la manutenzione.

P.M. - Ecco. E allora mi vuole dire quali controlli e quali sistemi di gestione della sicurezza interni Trenitalia ha posto in piedi, posto in essere, per far sì che gli articoli 3, 4, 6, 8, 9, 10 della 23/2004 fossero rispettati all'interno di Trenitalia?

TESTE PAOLETTI - Allora, quelli lì sono rispettati all'interno di Trenitalia per le officine di Trenitalia che effettuano la manutenzione sul materiale rotabile.

P.M. - Quindi questo tipo di controlli sul materiale impiegato, ma mantenuto all'estero, Trenitalia non li ha mai posti in essere? Non ha attuato nulla di quello che è previsto nella 23/2004 per i carri mantenuti all'estero?

TESTE PAOLETTI - Ricordo, però per esperienza indiretta, quindi non provata da me personalmente, che sono stati fatti in un caso dei controlli su un'officina estera che faceva manutenzione a dei carri ultrabassi, quindi una categoria speciale, di proprietà di Trenitalia, di cui Trenitalia era detentore, che costruttivamente sono uguali a quelli che circolano in altri Stati e che per un

periodo era stato chiesto di fare la manutenzione all'estero. So che erano andati a fare delle verifiche presso quell'officina sui processi di quell'officina. Però si trattava di materiale di proprietà, di cui Trenitalia era proprietaria.

P.M. - Quindi mi conferma che sul materiale non di sua proprietà Trenitalia non ha posto in essere nulla per quanto riguarda il controllo dei requisiti previsti dalla 23 del 2004?

TESTE PAOLETTI - Quando... quando si fa la manutenzione nei nostri impianti applichiamo quei requisiti.

P.M. - Non le risulta che l'articolo 9 di questa prescrizione di R.F.I. si applichi ad ogni officina ovunque ubicata? Lo dice R.F.I. Lo sa o non lo sa?

TESTE PAOLETTI - Non mi risulta.

P.M. - Non le risulta. Lo prescrive l'articolo 9. Senta, lei sa che nel Manuale di direzione del sistema di gestione della sicurezza Trenitalia prevedeva le stesse cose, sempre sulla carta, le stesse cose prescritte da R.F.I. che le ho detto ora, nella 23/2004, che erano state trasfuse nella CCS 18AD del 03 marzo 2004, che è il Manuale di direzione del sistema di gestione della sicurezza di Trenitalia?

TESTE PAOLETTI - Onestamente...

P.M. - Non lo conosce.

TESTE PAOLETTI - ...la CCS 18...

P.M. - Quindi...

TESTE PAOLETTI - Conosco la 26 di adesso, la COCS 26 di adesso, ma la CCS 18...

P.M. - Quindi non sa che Trenitalia in queste disposizioni aveva imposto che "nella stipula di accordi commerciali con altre imprese ferroviarie o terzi in genere le divisioni dovranno pertanto includere specifiche clausole atte ad assicurare che i rotabili rispondano ai requisiti di sicurezza stabiliti dal gestore dell'infrastruttura e riservarsi in contratto il diritto di effettuare i controlli necessari per verificare che i rotabili stessi mantengano nel tempo le caratteristiche previste"?

TESTE PAOLETTI - Beh, diciamo che questo qui è assolto dalla sottoscrizione del contratto CUU, quello citato.

P.M. - Ecco.

TESTE PAOLETTI - Perché rappresenta proprio quei requisiti lì.

P.M. - E che ha fatto in concreto per adeguarsi a questa CCS e in ossequio a quello che le CUU anche gli (sovrapposizione di voci)?

TESTE PAOLETTI - Ha scelto dei fornitori che fossero in possesso dei requisiti.

P.M. - Sulle manutenzioni nulla, però.

TESTE PAOLETTI - Come attività ispettiva...

P.M. - No.

TESTE PAOLETTI - ...non che ne sia a conoscenza io.

P.M. - Le risulta che sempre R.F.I. imponeva che per tutti i

rotabili impiegati dalle imprese ferroviarie, non di proprietà, impiegati dalle imprese ferroviarie, dovessero essere compresi i controlli sulle attività legate ai controlli non distruttivi, con l'obbligo di tenere la documentazione che attestava il tipo di controllo effettuato e le abilitazioni dell'officina?

TESTE PAOLETTI - Questo è un obbligo generale, cioè, sul tema dei controlli non distruttivi è un obbligo generale.

P.M. - Trenitalia...

TESTE PAOLETTI - Cioè, comunque è un obbligo di qualità.

P.M. - Ecco. E Trenitalia ha chiesto...

TESTE PAOLETTI - (Sovrapposizione di voci) l'officina che fa i controlli non distruttivi in generale. L'officina che fa la manutenzione registra l'attività che fa.

P.M. - Ecco. E Trenitalia...

TESTE PAOLETTI - E ne garantisce la tracciabilità nel tempo. Garantisce l'impiego di personale formato e l'impiego dell'attrezzatura.

P.M. - Ecco. E Trenitalia ha chiesto a G.A.T.X. di documentare tutto ciò, sui carri in... dei nostri carri?

TESTE PAOLETTI - Non mi risulta.

P.M. - Non le risulta. Senta, lei è a conoscenza di cosa è successo a Grosseto il 23 dicembre 2009?

PRESIDENTE - Siamo... siamo proprio fuori...

P.M. - No, no, no, se mi fa fare la domanda, se vuole glielo spiego a parole, perché siamo in un caso identico.

PRESIDENTE - Sì...

P.M. - A Grosseto nel dicembre 2009 un treno partito da Trecate e diretto a Gricignano, lo stesso treno che si è ribaltato a Viareggio sei mesi prima, sempre noleggiato da F.S. Logistica, sempre trainato da Trenitalia, sempre trasportante GPL diretto alla Aversana Petroli, lo stesso identico treno, sei mesi dopo, ha avuto un principio di incendio a Grosseto per un difetto di manutenzione accertato dalla commissione di inchiesta di R.F.I. R.F.I. all'esito della commissione di inchiesta ha emesso la sua prescrizione e in questo documento R.F.I. attribuisce la responsabilità dell'inconveniente a Trenitalia, Divisione Cargo, che non ha accertato che le procedure adottate per la manutenzione del materiale rotabile evitassero l'insorgere di qualsiasi inconveniente.

PRESIDENTE - Quindi è un atto successivo con cui (sovrapposizione di voci)...

P.M. - E' un atto successivo, sì. Volevo...

PRESIDENTE - La domanda, la domanda...

P.M. - Volevo chiedere se in relazione...

PRESIDENTE - Perfetto. La domanda?

P.M. - ...in relazione a questo incidente è in grado di dirmi quali sono le procedure adottate da Trenitalia per assicurarsi che le manutenzioni del materiale rotabile evitassero l'insorgere di qualsiasi inconveniente. Stessa domanda... anzi, stessa attribuzione di responsabilità

che R.F.I. fa nei confronti di Trenitalia, per il gravissimo inconveniente di Grosseto che ha cagionato un evento...

PRESIDENTE - Ingegnere...

P.M. - ...che stava per sfociare in un incidente identico a quello di Viareggio.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Signor Presidente...

PRESIDENTE - La prima domanda, ingegnere.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Signor Presidente, mi scusi...

AVV. PIAZZA - Ma vorrei fare un'opposizione.

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

AVV. PIAZZA - Si tratta di un episodio diverso.

PRESIDENTE - Sì, è sicuramente diverso e successivo.

AVV. PIAZZA - Non ha nulla a che fare...

PRESIDENTE - Però è comunque collegato al tipo di attività svolta da Trenitalia.

P.M. - Poi lo produco.

PRESIDENTE - Sentiamo se è a conoscenza. La domanda è se era a conoscenza.

TESTE PAOLETTI - Guardi, io devo andare...

AVV. RUGGERI LADERCHI - Signor Presidente, mi scusi...

TESTE PAOLETTI - ...devo andare a memoria.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Signor Presidente, mi scusi, Avvocato Ruggeri.

PRESIDENTE - Avvocato Ruggeri, prego.

AVV. RUGGERI LADERCHI - C'è un'altra opposizione su un profilo

diverso, ancorché simile, da quello dell'Avvocato Piazza e sono sull'inciso del Pubblico Ministero "si tratta di un incidente identico"; la circostanza è fattualmente non corretta, quantomeno per quanto riguarda la proprietà dei vagoni...

P.M. - Io infatti...

AVV. RUGGERI LADERCHI - ...che appartenevano (sovrapposizione di voci)...

P.M. - ...parlavo di treno, parlavo di treno, non...

AVV. RUGGERI LADERCHI - Eh, il treno include anche i vagoni...

P.M. - Non erano di G.A.T.X.

AVV. RUGGERI LADERCHI - ...fino a prova contraria, quindi credo che sia importante sottolineare...

P.M. - Che non erano di G.A.T.X....

AVV. RUGGERI LADERCHI - ...che questi vagoni nulla hanno a che vedere...

P.M. - Sì, sì.

AVV. RUGGERI LADERCHI - ...né come proprietà, e non so se come modello e quant'altro, con quelli (sovrapposizione di voci)...

P.M. - Non erano di G.A.T.X., lo posso affermare, non erano di G.A.T.X.

PRESIDENTE - Allora, Pubblico... Pubblico Ministero, la domanda... ingegnere, gliela riformuliamo noi. Sa qualcosa di questa vicenda in particolare?

TESTE PAOLETTI - Ora devo andare a memoria.

PRESIDENTE - Certo.

TESTE PAOLETTI - Potrei sbagliare nel ricordare. Io ricordo un caso...

P.M. - (sovrapposizione di voci)

TESTE PAOLETTI - ...un caso di una ferrocisterna che si è fermata sulla tirrenica con un forte surriscaldamento, perché era rimasto bloccato l'impianto frenante. Quindi le suole del freno, che in quello specifico non sono in ghisa, in quel caso lì non erano in ghisa, avevano provocato un fortissimo surriscaldamento alle ruote, tale che sembrava quasi che si fossero quasi incendiate, ma proprio aveva raggiunto una temperatura molto elevata. Quelle ruote lì sono ad elevato coefficiente termico, sono fatte apposta per subire questo tipo di sforzi particolari, anche in ragione della tipologia di suole, e credo che sia questo l'evento a cui si riferisce il Pubblico Ministero, che ovviamente non c'ha nessun tipo di attinenza con quello di Viareggio perché era un problema del freno rispetto a un problema...

P.M. - Ma era...

TESTE PAOLETTI - ...a un problema dell'assile.

P.M. - Era o non era un problema di manutenzione del freno?

TESTE PAOLETTI - Bah, mi sa che non ho mai ricevuto la comunicazione da R.F.I. di questo tipo di conclusione, quindi evidentemente loro hanno tratto la loro conclusione ma non so che... poi non so dirle che strade

abbia seguito. Evidentemente un problema a un distributore del freno, com'è quello che provoca il bloccaggio dei freni, si può verificare a prescindere dalla proprietà, si verifica anche su carri...

P.M. - No, no, ma infatti la domanda... infatti la domanda non era su cosa è successo. Cosa è successo lo ha stabilito la commissione d'inchiesta di R.F.I.

PRESIDENTE - La domanda era sugli adempimenti (sovrapposizione di voci)...

P.M. - Eh. Siccome R.F.I. ha concluso "è colpa di Trenitalia perché non si è accertato che le procedure manutentive fossero tali"...

PRESIDENTE - Pubblico Ministero...

P.M. - ...volevo chiedere: che cosa ha fatto Trenitalia in relazione al treno di G.A.T.X. il 29 giugno per accertarsi che le manutenzioni non causassero pericoli (sovrapposizione di voci)?

PRESIDENTE - (Sovrapposizione di voci) ha già fatto questa domanda e ha ottenuto risposta. Piuttosto le chiediamo, Pubblico Ministero: quel documento (sovrapposizione di voci)...

P.M. - Sì.

PRESIDENTE - ...lo produce, immagino.

P.M. - Lo produco, sì, sì.

PRESIDENTE - Immaginiamo.

(più voci fuori microfono)

TESTE PAOLETTI - Devo rispondere a qualcosa? Non ho capito.

PRESIDENTE - No, no. Non so se ha finito il Pubblico Ministero.

P.M. - Un attimo, devo cercare, un attimo.

(più voci fuori microfono)

P.M. - Ora li faccio stampare, grazie. Se mi sa indicare, al di là dei controlli sulle manutenzioni effettuate sui treni di G.A.T.X., quali erano le procedure interne di Trenitalia volte ad individuare le responsabilità in caso di noleggio dei carri esteri. Se erano previste in qualche procedura interna o se furono previste nel contratto di noleggio.

TESTE PAOLETTI - Allora, Trenitalia ha sottoscritto il contratto uniforme di utilizzazione. Nel contratto uniforme di utilizzazione sono riportate le responsabilità delle parti in merito a varie fattispecie, tra cui anche questa della manutenzione. Giova ricordare anche che il contratto uniforme di utilizzazione è quello che ha sostituito e oggi sostituisce a tutti gli effetti il RID, quindi oggi noi il traffico lo eserciamo applicando il contratto uniforme di utilizzazione, con i rapporti tra detentori, proprietari e clienti, che sono lì i scritti. Quindi quali sono i rapporti? Trenitalia è un'impresa ferroviaria che c'ha dalla National Safety Authority un certificato di sicurezza. Trenitalia va dal gestore infrastruttura e acquista una traccia per fare un

treno. Trenitalia può utilizzare carri di se stessa come detentore o di altro detentore, li può contrattualizzare direttamente o la contrattualizzazione dell'utilizzo dei carri può essere fatta anche da un cliente. Il cliente con Trenitalia c'ha un contratto di trasporto. Ovviamente il cliente, che è diligente, e Trenitalia è altrettanto diligente, verifica che i carri che traina siano iscritti in un registro di immatricolazione nazionale. In questo registro di immatricolazione nazionale, in forza di una decisione del 2007 ci deve essere indicato chi è il detentore. Poi successivamente è stato anche specificato "e il soggetto responsabile della manutenzione", perché successivamente è nato un ulteriore regolamento a livello europeo. Quindi Trenitalia sceglie... Trenitalia... il cliente che si presenta da Trenitalia, o Trenitalia stessa, sceglie un fornitore di carri che sia affidabile.

P.M. - Senta, mi ha anticipato perché stavo per farle proprio questa domanda. Il soggetto responsabile della manutenzione come tale, quindi come entità, quando è nato, quando è stato previsto?

TESTE PAOLETTI - Allora, guardi...

P.M. - Se mi dice soltanto la data.

TESTE PAOLETTI - No, è un po'...

P.M. - (Sovrapposizione di voci) quando...

TESTE PAOLETTI - E' un po' complicato però per dirglielo, perché... ora qui ci vorrebbe forse qualcuno che fa la

storia delle Ferrovie, non è che...

P.M. - Era univocamente identificabile nel 2008?

TESTE PAOLETTI - Allora, nel 2008 era il detentore. Nel 2009 era il detentore. C'è la direttiva 110 del 2008 che emenda, integra la (parola incomprensibile), la 49, che introduce questa figura del soggetto responsabile della manutenzione. Nel 2009 stesso, a maggio del 2009, il direttore generale del Ministero dei Trasporti ha sottoscritto un Memorandum of understanding, che anticipava l'entrata in forza di un successivo regolamento, che è stato emanato dalla commissione europea nel 2011, il regolamento 445; questo Memorandum of understanding, che se la memoria non mi inganna è del maggio del 2009, appunto individua, anche appunto con la sottoscrizione da parte del direttore generale del Ministero dei Trasporti italiano, chi è il soggetto responsabile della manutenzione e quali sono i requisiti a cui questo soggetto dovrà successivamente... dovrà successivamente dimostrare di possedere. Successivamente la Comunità Europea ha meglio precisato i contenuti di questo Memorandum of understanding nel regolamento 445 del 2011. In forza del Memorandum of understanding era previsto che imprese ferroviarie e detentori in generale detentori, potessero, avendo fatto un audit sui propri processi, autodichiarare di essere in possesso dei requisiti per essere soggetti responsabili della

manutenzione, e questa cosa è stata fatta; poi nel 2011 è nato questo regolamento. Questo regolamento ha specificato anche quali dovevano essere i soggetti titolati a certificarli. Lo Stato italiano li ha riconosciuti poco tempo prima che finisse un periodo transitorio entro il quale era ammessa l'autocertificazione se dovesse avere la certificazione dei terzi. Se la memoria non mi inganna, perché i tempi erano stretti, era maggio, o maggio o giugno del 2013 il termine del periodo transitorio.

P.M. - Ed è al corrente del fatto che la stessa direttiva del dicembre 2008 propugnava che quando venisse utilizzato un veicolo per il quale non era ancora registrato un soggetto responsabile della manutenzione, l'impresa ferroviaria e il gestore della rete dovevano avere la capacità di controllare i rischi derivanti da un veicolo che non era assoggettabile a nessun soggetto responsabile della manutenzione?

TESTE PAOLETTI - Che non era...?

P.M. - Che non era mantenuto da un soggetto responsabile della manutenzione, in quanto stava nascendo dal 2009 in poi questo soggetto, che prima non era ancora esistente.

TESTE PAOLETTI - Beh, in realtà nel 2006 già c'era, perché questa figura è stata sancita proprio con la fase transitoria in cui è stato... è entrato in forza, perché è stato recepito da almeno metà degli Stati

sottoscrittori, la COTIF del '99, che di fatto per molti aspetti ha sostituito il RIV. Ne sono rimasti alcuni marginali tipo la visita tecnica di scambio, che è stata rinormata da un accordo un paio di anni fa, che si chiama ARTI(?), che è un regolamento. Però esisteva... in sostituzione delle regole dettate dal RIV esisteva il CUU, che regolava quegli aspetti.

P.M. - Quindi riporta sempre al CUU.

TESTE PAOLETTI - Sì.

P.M. - Grazie.

TESTE PAOLETTI - Ma il Memorandum of understanding in buona sostanza ricostruisce quel...

P.M. - Riporta...

TESTE PAOLETTI - ...ricostruisce quel tassello lì.

P.M. - Lei ricorda o sa se Trenitalia ha aderito al CUU e quando?

TESTE PAOLETTI - Io... anche se in quell'epoca facevo un altro lavoro, so che Trenitalia ha aderito al CUU nel 2006, mi sembra a luglio.

P.M. - Grazie. Non ho altre domande.

PRESIDENTE - (Audio insufficiente - parole incomprensibili)...

Avvocato Dalla Casa.

Parte Civile - Avvocato Dalla Casa

AVV. DALLA CASA - Soltanto due domande. Buonasera, ingegnere. Senta, io volevo tornare al 29 giugno 2009 perché avevo

bisogno di un chiarimento. Lei si è dovuto recare sul posto per poter individuare chi fosse il detentore del carro. E' giusto?

TESTE PAOLETTI - No, non è che mi sono dovuto recare sul posto. Mi sono recato...

PRESIDENTE - Prego, prego.

TESTE PAOLETTI - Mi sono recato sul posto perché appunto la situazione era un po' complessa e a mio parere poteva essere utile anche la mia esperienza nell'eventualità che fosse stato opportuno organizzare per esempio il recupero del materiale rotabile. Noi abbiamo tenuto lì due carri soccorso delle mie due officine di Genova e di Livorno per un paio di giorni nell'attesa di decidere che cosa fare per il recupero, che poi è avvenuto con le gru stradali. Nei nostri sistemi informativi all'epoca, perlomeno quelli a cui potevo accedere io, che ovviamente avevo la visibilità del manutentore, quindi accedevo a un sistema di convenzione e non a tutti i sistemi, non ero in grado di sapere, tranne la marcatura del carro, altre informazioni. Non essendo titolare dell'accesso al database di tutti... del registro di immatricolazione, quindi non potevo sapere, partendo da quella matricola, chi fosse il detentore. Perlomeno all'epoca io dai sistemi informativi non ero in grado di farlo.

AVV. DALLA CASA - E chi lo era? Chi aveva questa possibilità?

TESTE PAOLETTI - Noi abbiamo delle strutture che si occupano

della gestione del parco carri e che fanno... che gestiscono i rapporti con gli altri. Quindi all'interno della nostra organizzazione evidentemente qualcuno, non a mezzanotte di quel giorno lì, sarebbe stato in grado di vederlo.

AVV. DALLA CASA - Lei ha riferito che l'individuazione del detentore vi avrebbe consentito di andare poi a recuperare l'intera storia manutentiva del carro. E' un qualcosa che ha fatto lei personalmente? E se lei non l'ha fatto personalmente è in grado di indicarci colui che ha provveduto al compimento di questa operazione, se è stata compiuta?

TESTE PAOLETTI - Allora, prima quando ho toccato questo argomento ho detto che Trenitalia, quando succedono degli incidenti, anche non rilevanti come quello di Viareggio, che, insomma, è purtroppo il peggiore che si ricordi, perlomeno in Italia, istituisce la commissione di indagine. La commissione di indagine che cosa fa? Acquisisce tutta una serie di riscontri. Nei riscontri di norma c'è anche la storia manutentiva del rotabile, se questa è pertinente, perché ho citato prima il caso, per esempio, se un macchinista fa un errore e funziona tutto, la storia manutentiva di tutti i carri che sono dietro non avrebbe senso acquisirla, sarebbe soltanto carta forse inutile. Quindi poteva essere un'informazione utile; se io avessi fatto parte della commissione di

indagine avrei saputo anche tramite i sistemi a quel punto lì, perché ormai era un'informazione nota, di sapere andare dal detentore. Ricordo bene che quella mattina, mentre io ero sull'autostrada, quando sono entrato in autostrada per andare a Viareggio, ho mandato un sms a quella persona che gestiva il parco carri per avvisarlo che c'era stato questo incidente e che andava avvisato per l'appunto il proprietario dei carri, che era un'informazione che in quel momento lì io non sapevo. Mi ricordo che lui mi telefonò che si stava facendo la barba mentre io ero in autostrada.

AVV. DALLA CASA - Ecco, ma io volevo capire: l'ufficio che è deputato a detenere la storia manutentiva del carro qual è?

TESTE PAOLETTI - No, allora, la storia manutentiva del carro evidentemente la detiene chi fa la manutenzione, quindi le strutture che sono responsabili di farla. E non si detiene all'infinito. C'è un tempo di conserva... per esempio, la regola di Trenitalia... perché c'è un tempo per la conservazione dei documenti, questo tempo è evidentemente legato a che cosa? Al fatto che sia ricostruibile almeno l'ultima manutenzione, visto che le nostre manutenzioni sono azzeranti, no?

AVV. DALLA CASA - Mi perdoni...

TESTE PAOLETTI - Quindi tutto quello...

AVV. DALLA CASA - Sto parlando del carro incidentato, quindi

di un carro di provenienza estera.

TESTE PAOLETTI - E quindi saremmo andati dal detentore. Cioè, supponendo che non ci fosse stato un procedimento penale, che ci fosse stato un incidente... se mi permette... se mi permette di dire "normale"...

AVV. DALLA CASA - Se mi consente, perché forse semplifichiamo. Se è vero, ed è vero perché io ho preso un appunto, che lei ha detto "l'identificazione del detentore ci permette di individuare e di risalire alla storia manutentiva", io voglio sapere questa storia manutentiva dove è stata reperita, in quale ufficio di Trenitalia è stata reperita. Lei lo sa?

TESTE PAOLETTI - Io personalmente non l'ho reperita, perché (sovrapposizione di voci)...

AVV. DALLA CASA - Quale ufficio è deputato a detenere questo materiale?

TESTE PAOLETTI - No, aspetti. A detenere questo materiale no, in generale, in assoluto, no. L'ha acquisito... la commissione d'indagine ha fatto... appunto quando ha fatto la sua indagine, ha verificato...

AVV. DALLA CASA - Mi scusi...

TESTE PAOLETTI - Sì.

AVV. DALLA CASA - Lei ha fatto parte della commissione di indagine?

TESTE PAOLETTI - No.

AVV. DALLA CASA - No. Allora, riferisce qualcosa che lei sa

per conoscenza diretta o meno?

TESTE PAOLETTI - Non è diretta.

AVV. DALLA CASA - No. Allora, la storia manutentiva del carro, a cui lei ha fatto riferimento come elemento al quale risalire attraverso l'individuazione del detentore, come avviene in un caso come quello di Viareggio, in cui incidentato è un carro di provenienza estera?

TESTE PAOLETTI - Si chiede al detentore.

AVV. DALLA CASA - Quindi non da un ufficio interno di Trenitalia, ma si va a prendere dal detentore.

TESTE PAOLETTI - Cioè, perché...

AVV. DALLA CASA - Grazie.

TESTE PAOLETTI - ...perché lui è responsabile di far eseguire (sovrapposizione di voci)...

AVV. DALLA CASA - Grazie, ha risposto, grazie.

PRESIDENTE - Avvocato D'Apote.

Difesa - Avvocato D'Apote

AVV. D'APOTE - Sì, grazie Presidente. Buongiorno, ingegnere. Solo una cosa. Mi ha incuriosito la domanda del Pubblico Ministero e poi anche quella della Parte Civile rispetto alla sua presenza quella mattina e al fatto che lei si è voluto informare...

TESTE PAOLETTI - Ci sono stato anche due giorni, a dire la verità.

AVV. D'APOTE - Sì.

TESTE PAOLETTI - Poi sono andato a dormire perché mi avevano detto che si doveva organizzare il recupero. Dice "riposati, perché se fai il recupero"... poi il recupero l'hanno finito... io mi sono svegliato, mi hanno telefonato e mi hanno detto "è inutile che vieni perché abbiamo finito".

AVV. D'APOTE - Perfetto. Le chiedevo soltanto questo: lei ha capito, si è reso conto, ha avuto notizie rispetto a quella che è stata la causa del deragliamento, dello svio, del ribaltamento del carro e quindi dell'incidente?

TESTE PAOLETTI - Allora, che fosse visivamente chiara la causa dello svio sì, perché c'era la sala che aveva il fusello rotto e...

AVV. D'APOTE - Perfetto. Non ho altre domande.

PRESIDENTE - Avvocato Piazza, domande in riesame?

Difesa - Avvocato Piazza

AVV. PIAZZA - Lei ha parlato di un Memorandum di intesa. Ecco, le sto proiettando questo documento che ho depositato adesso al Tribunale. E' questo il testo?

TESTE PAOLETTI - Io l'ho visto...

AVV. PIAZZA - Lo riconosce?

TESTE PAOLETTI - Io l'ho visto solo in inglese, Avvocato, a dir la verità. In italiano ho visto soltanto gli allegati.

AVV. PIAZZA - In inglese. Glielo facciamo vedere in inglese.

Eccolo.

PRESIDENTE - E' quello a cui ha fatto riferimento lei, ingegnere?

TESTE PAOLETTI - E' quello.

PRESIDENTE - E' quello?

TESTE PAOLETTI - Sì.

AVV. PIAZZA - E' questo.

TESTE PAOLETTI - 14 maggio (voce fuori microfono)...

AVV. PIAZZA - (voce fuori microfono) dove c'è scritto CUU è lo stesso del CUU italiano?

TESTE PAOLETTI - Sì, "*general contract*"... l'ho accennato prima. Quello che noi chiamiamo "contratto uniforme di utilizzazione" in inglese si chiama GCU, "*general contract of use*", in tedesco è AVV, la sigla non... non gliela so pronunciare.

AVV. PIAZZA - Questo memorandum, che è un accordo, è stato preso tra chi? Tra chi è intervenuto questo Memorandum?

TESTE PAOLETTI - E' stato sottoscritto da nove Stati, se non mi ricordo male.

AVV. PIAZZA - Vai... vai alle firme.

TESTE PAOLETTI - Ci sono le firme.

AVV. PIAZZA - Alle firme.

PRESIDENTE - Avvocato...

AVV. PIAZZA - Sì.

PRESIDENTE - Se è un dato... abbiamo acquisito il documento, possiamo guardarlo tranquillamente.

AVV. PIAZZA - Va beh, c'è la firma del direttore generale del Ministero...

TESTE PAOLETTI - Dei Trasporti.

AVV. PIAZZA - ...delle Infrastrutture e dei Trasporti.

PRESIDENTE - Benissimo.

AVV. PIAZZA - Per dire che è un'intesa fra Stati. Grazie.

PRESIDENTE - Grazie a lei. Ingegnere, si può accomodare. Grazie.

TESTE PAOLETTI - Grazie.

PRESIDENTE - Allora, il Pubblico Ministero chiede l'acquisizione della nota a firma di Nannina Ruiu.

P.M. - Sì.

PRESIDENTE - Di R.F.I., relativa...

P.M. - Relativa alla commissione di inchiesta per l'inconveniente del 22 o 23 dicembre...

PRESIDENTE - Di Grosseto, cui si è fatto riferimento nel corso dell'esame dell'ingegner Paoletti.

P.M. - Sì.

PRESIDENTE - Allora...

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - Grosseto.

P.M. - Chiedo scusa, la relazione è già agli atti, è stata già depositata in precedenza.

PRESIDENTE - Ce l'avete? E' stato... l'avete visto?

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - Ufficiale Giudiziario, facciamolo vedere anche

alle Parti. Allora...

P.M. - Queste sono solo le conclusioni. La relazione è stata già depositata.

PRESIDENTE - Ingegnere Guidi.

Viene introdotto in aula il Teste:

DEPOSIZIONE DEL TESTE - GUIDI STEFANO

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

PRESIDENTE - Buonasera.

TESTE GUIDI - Buonasera.

PRESIDENTE - Si accomodi pure. Ci declina le sue generalità complete?

TESTE GUIDI - Okay. Stefano Guidi, nato a Mondolfo, provincia di Pesaro-Urbino, il 25 dicembre 1952, abitante a Prato, in Via Firenze 38/B.

PRESIDENTE - Bene. E' un testimone e ha l'obbligo di dire la verità. L'Avvocato Piazza comincerà con alcune domande.

Difesa - Avvocato Piazza

AVV. PIAZZA - Ingegnere, vuole dire al Tribunale chi è lei, cioè che cosa fa e che cosa faceva, di che cosa si occupava negli ultimi cinque o sei anni prima del 2009?

TESTE GUIDI - Allora, io sono responsabile della sicurezza di esercizio e lavoro nell'ambito della direzione tecnica di Trenitalia. Svolgo questa funzione dal novembre del 2009.

Al momento dell'evento ero responsabile, all'interno della Direzione ingegneria sistema, dell'ufficio che si occupava della tecnologia del materiale rotabile. Negli anni precedenti, diciamo fino al... andando indietro fino verso al 2003-2004, io sono stato responsabile di ingegneria di prodotto, che era la branca della... direzione ingegneria sicurezza e qualità di sistema dell'organizzazione precedente, era la branca che si occupava della gestione delle commesse di acquisto di materiale rotabile nuovo, quindi vuol dire che a quel tempo noi preparavamo le specifiche funzionali, associavamo alle specifiche funzionali le specifiche tecniche che erano prodotte da un'altra struttura interna alla direzione tecnica, dopodiché veniva fatta la gara e una volta assegnato l'ordine, con i miei collaboratori si seguivano i programmi di costruzione e di consegna, fino ad arrivare alla messa in servizio dei rotabili che venivano prodotti, rotabili che poi erano di proprietà di Trenitalia chiaramente. Nell'ambito più generale del lavoro che ho fatto, ho anche presenziato il settore dei carri negli anni precedenti e in questo ambito ho anche avuto ruoli a livello internazionale in quanto presidente di commissioni e sottocommissioni dell'UIC, che si occupavano di questioni relative ai carri del traffico combinato fino al 2004 e a tutti i tipi di carri dal 2004 a oggi.

AVV. PIAZZA - Sì, può bastare. E' anche troppo. Lei quindi faceva parte della direzione ingegneria sicurezza e qualità di sistema?

TESTE GUIDI - Sì.

AVV. PIAZZA - E' così.

TESTE GUIDI - Sì.

AVV. PIAZZA - Era presieduta da chi?

TESTE GUIDI - Dall'ingegner Maestrini.

AVV. PIAZZA - In questo ambito, in questa direzione, quindi lei sarebbe il mago del materiale rotabile, di che cosa ci si occupava esattamente? Quando si dice "ingegneria sicurezza e qualità di sistema" come si specifica questa missione?

TESTE GUIDI - Allora, ingegneria è il lavoro normale che fa una società di ingegneria, che vuol dire prepara specifiche sia a livello di macrocomponente, inteso come un carro, una carrozza, una locomotiva, un ETR, e poi sempre nella stessa ingegneria ci sono gli specialisti dei singoli organi, quindi carrello, ruote, sale, respingenti, antincendio, tutto quello che compone un rotabile. Questa era la fase ingegneria della DISQ, alla quale si associava anche il lavoro che ho detto prima io facevo, cioè che era quello di gestione delle commesse per la fornitura di materiale rotabile, fino all'ammissione in servizio. Poi c'era una parte che si occupava di sicurezza e una parte che si occupava di

qualità. E c'erano anche alcuni ingegneri che si occupavano di progetti di ricerca.

AVV. PIAZZA - Ecco, lei in questo ambito si è mai occupato di trasporto di merci pericolose?

TESTE GUIDI - Allora, diciamo che dopo il... diciamo, negli anni Duemila non ho mai... non sono mai intervenuto nella progettazione di carri per il trasporto di merci pericolose, perché va detto che i carri messi in servizio da Trenitalia sono stati progettati da persone che... da miei collaboratori e quindi seguiti da me. Alcuni dei disegni che si vedono nelle varie documentazioni che sono state allegate a questo processo, fanno fede a dei disegni che sono stati prodotti all'interno della mia struttura e che io addirittura alcuni ho anche firmato. Diciamo che intorno al 2005, siccome all'interno della direzione ingegneria sicurezza e qualità di sistema era prassi che ci fossero delle riunioni periodiche e mensili, dove tutti i capi degli uffici facevano un report, un rapporto sull'avanzamento dei lavori, ognuno per la parte di sua competenza, e nell'occasione c'era anche una discussione che permetteva di risolvere alcune criticità, in alcune di queste riunioni, nel 2005 di sicuro e anche qualcun'altra nell'anno successivo, sono venuto a conoscenza che c'erano degli studi, dei progetti finalizzati sostanzialmente a dirottare una parte del traffico di merci pericolose dalla strada alla ferrovia.

Naturalmente io ero interessato a queste cose perché intanto, qualora fosse emersa la necessità di acquisire del materiale rotabile, era un compito che rientrava nella mia competenza, e anche, come poi si è verificato, se c'era da fare degli studi di fattibilità per la modifica o l'acquisizione di nuovi carri, quelli sarebbero stati fatti nel 2005 da personale che dipendeva sostanzialmente da me.

AVV. PIAZZA - Lei ingegner Guidi questo documento, che è fatto... la slide, vede?

TESTE GUIDI - Sì.

AVV. PIAZZA - Lo ha visto, lo conosce?

TESTE GUIDI - Sì, questo...

AVV. PIAZZA - Risale effettivamente al 2005?

TESTE GUIDI - Questo documento, che è stato presentato, come riporta nel titolo, al Comitato dei direttori nel giugno del 2005, fu preventivamente - mi ricordo perché avevo partecipato alla riunione - illustrato in una di queste riunioni che avvenivano di regola di venerdì, l'ultimo venerdì del mese insomma.

AVV. PIAZZA - Adesso le faccio una domanda incidentale. Trenitalia ha mai posseduto una flotta di ferro cisterne?

TESTE GUIDI - No. Allora, quando noi parliamo di questo progetto, di questa presentazione, mi pare di averlo detto, senno' lo ridico, è un progetto che è finalizzato all'acquisizione e al trasferimento di quote di traffico

dalla strada alla ferrovia. Si tratta di traffico commerciale. Trenitalia non aveva cisterne atte al traffico commerciale. Aveva un piccolo numero in dismissione di cisterne che usava per trasporti interni, trasporti di gasolio, trasporti dai depositi di gasolio agli impianti che utilizzavano il gasolio. Il fatto che queste cisterne non fossero adatte al traffico commerciale è nominalmente dimostrato dalla presenza della lettera V (come Venezia) maiuscola, come prima della sigla, cioè la lettera V, all'interno delle regole di Trenitalia al momento e di F.S. da sempre, erano carri cosiddetti utilizzati in servizio interno dell'azienda.

AVV. PIAZZA - Quello che si... quello che si vede lì, per esempio?

TESTE GUIDI - Allora, questo è un carro che... per trasporto acqua...

PRESIDENTE - Avvocato, per dire... per lasciare traccia nel verbale, vuole dirci la foto che sta mostrando a cosa si riferisce?

AVV. AGATAU - E' nel fascicolo...

AVV. PIAZZA - E' nel fascicolo...

PRESIDENTE - Tra le produzioni?

AVV. PIAZZA - E' nel fascicolo delle produzioni, è il numero 4, mi pare.

AVV. AGATAU - Numero 4.

AVV. PIAZZA - (voce fuori microfono)

TESTE GUIDI - Quindi quello è un carro per trasporto acqua. Questo... questa è una fotografia di un carro per trasporto di gasolio e si vede che la sigla è VZS. V vuol dire servizio interno, Z vuol dire serbatoio, S vuol dire (parola incomprensibile) la velocità di 100 chilometri all'ora a carico; M3, che è riportato nella quarta riga, vuol dire per il trasporto di gasolio.

AVV. PIAZZA - Va beh, comunque...

TESTE GUIDI - Se portava acqua ci sarebbe stato scritto M0.

AVV. PIAZZA - Ingegnere, comunque non erano per il traffico commerciale questi.

TESTE GUIDI - No.

AVV. PIAZZA - Ecco.

TESTE GUIDI - Volevo aggiungere che è un carro che porta non più di 23 tonnellate di merce, quindi è un carro che dal punto di vista commerciale...

AVV. PIAZZA - Bene.

TESTE GUIDI - ...non ha nessuna...

AVV. PIAZZA - Rilevanza.

TESTE GUIDI - ...funzione.

AVV. PIAZZA - Ecco. Quindi torniamo al discorso di prima. Trenitalia non ha una flotta di ferro cisterne.

TESTE GUIDI - Non l'ha e non l'aveva.

AVV. PIAZZA - Allora perché vi occupavate di... vi preoccupavate... perché l'ingegnere Maestrini fin dal 2005 si preoccupava del trasporto di merci pericolose?

TESTE GUIDI - Allora...

(più voci fuori microfono)

TESTE GUIDI - Allora, tutto rientra ed è dimostrato in queste slide che lei ha fatto vedere, nella finalità del progetto. La finalità del progetto è quella di portare quote di traffico dalla strada alla rotaia. Perché? Perché andando a vedere nelle prime pagine di questa, si vede che al momento del... che fu fatta la rilevazione, le merci trasportate per ferrovia erano circa quattro milioni di tonnellate nei confronti di un valore molto più alto, che erano 75 milioni, che erano quelle portate per strada. E comunque le merci pericolose erano un valore intorno al cinque per cento del totale delle merci portate per ferrovia. Per poter trasportare merci pericolose per ferrovia, una delle ipotesi era quella di acquisire carri, acquisire carri o/e attrezzare questi carri in modo da dare un livello di sicurezza adeguato e di far vedere che il trasporto per ferrovia era più sicuro rispetto a quello stradale. Nella stessa presentazione ci sono dei dati dove si vedono i report degli ultimi anni degli incidenti stradali e ferroviari, dove si vede che gli incidenti diciamo per strada dell'ultimo anno considerato, che quindi era l'anno prima dell'evento, quindi...

AVV. PIAZZA - Ah, il 2004.

TESTE GUIDI - ...il 2004, erano di molto superiori a quelli

ferroviari. Soprattutto poi, entrando nella qualità, se andiamo a considerare gli incidenti gravi, intesi come incidenti con almeno un morto, un ferito grave, dove diciamo l'essere ferito comporta l'assenza dal lavoro di più di quattordici giorni, danni materiali stimati a quel tempo intorno a qualche decina di migliaia... diecimila euro mi pare, e per quanto riguarda la ferrovia, conformemente alle regole che sono stabilite, con un'interruzione della circolazione superiore a sei ore, si vede che questa particolare tipologia di danni dal 2001 al 2004 era a zero per ferrovia. C'erano degli incidenti classificati lievi, che sono riportati, però si riferiscono principalmente a perdita di materiale trasportato, cioè vuol dire gocciolamenti nel caso di trasporti di liquidi e lievi perdite di gas nel caso di trasporto di gas compresso. Quindi fu fatta anche una presentazione... nella presentazione fu fatta anche una stima di quelli che potevano essere i fattori da mettere in campo, da implementare, per ridurre il rischio per ferrovia. Al momento del giugno del 2005 non c'era ancora un modo codificato per fare la stima, l'analisi di rischio, non c'erano dei valori di riferimento fissi, quindi quello che viene fuori da questa slide, e che è scritto sottolineato in rosso, mi sembra, è che nella possibilità di agire sul fattore protezione o prevenzione si puntò sul fattore prevenzione. Cosa vuol dire? Vuol

dire che poiché gli incidenti ferroviari in senso lato, non nelle merci pericolose perché, ripeto, non ne avevamo avuti, sono dovuti al fattore umano sostanzialmente, alle deficienze del materiale rotabile, dello stato del materiale rotabile, o dell'infrastruttura; si individuavano come azioni utili per la prevenzione quelle che sono riportate lì sotto, cioè vuol dire la formazione e il mantenimento delle competenze del personale...

AVV. PIAZZA - Scusi, ci arriviamo dopo. Apriamo una parentesi. Sistemi di evitare che si verificassero gli incidenti, dei sistemi, dei dispositivi, delle attrezzature, nel 2005 esistevano?

TESTE GUIDI - Allora, diciamo, la prevenzione è una delle modalità di azione tipica dell'ingegneria ferroviaria, ma non solo in Italia, anche per quello che ho potuto vedere fuori dall'Italia. Ci sono degli esempi. Ad esempio, le collisioni. Uno dei motivi che aveva dato più incidenti diciamo sullo scenario nazionale erano le collisioni. La prevenzione ha voluto dire, almeno all'interno del mio gruppo, non fare dei respingenti più potenti o montare dei dispositivi che attutiscono l'urto; è scegliere delle misure che evitassero le collisioni. Quindi si è agito pesantemente sul segnalamento, con degli interventi massicci, enormi, che hanno portato su tutta la rete l'estensione di tecnologie che oggi sono correntemente utilizzate.

AVV. PIAZZA - E che cosa ci dice dei deragliamenti? Quanto figuravano nelle cause? Che peso avevano nell'elenco delle cause degli incidenti?

TESTE GUIDI - Allora, dunque, i deragliamenti in linea, perché poi parliamo di deragliamenti in linea perché diciamo la possibilità di deragliamenti di treni di merci pericolose in manovra era stata eliminata in quanto Trenitalia effettua solo... effettuava ed effettua solo treni completi, quindi la parte manovre, che comunque una parte consistente, non viene considerata. I deragliamenti... va beh, le cause dei deragliamenti dovute al materiale rotabile, come emerge anche da studi fatti successivamente a livello europeo e addirittura mondiale, è intorno al... è intorno al 30 per cento degli incidenti. Ma di questo 30 per cento la grande maggioranza è dovuta ai riscaldi delle boccole, dei cuscinetti. Cioè, nelle ruote ci sono dei cuscinetti che permettono alla ruota di girare e al carro, la locomotiva, insomma al veicolo di spostarsi; questi organi a seguito di alcune sollecitazioni e di degrado possono deteriorarsi e se si deteriorano c'è un aumento di temperatura e quando la temperatura aumenta oltre certi valori c'è la fusione del fusello. Naturalmente questa non è una cosa che comincia adesso e finisce fra cinque minuti. E' una cosa che nel tempo... ha necessità di un tempo perché possa avvenire. Quindi nel campo ad

esempio del deragliamentò dovuto al riscaldamento delle boccole, quindi a prevenire il riscaldamento delle boccole, ci sono delle attrezzature poste a fianco dei binari, e quelle lì prendono il processo quando incomincia ad aumentare la temperatura, per cui io ho una serie di passaggi in punti situati a una media di trenta chilometri l'uno dall'altro, vedo la temperatura che sale con un certo valore e quindi so che devo fermare il treno, lo devo far controllare ed eventualmente devo rimanere lì ad aspettare che arriva il carro attrezzi e porta via il tutto. Però c'è qualcosa che avviene anche prima. Cioè, a seguito di alcuni incidenti, dello scambio di esperienze internazionali, e qui sta la prevenzione, si è visto che il processo degenerativo degli organi che poi portano al danneggiamento della boccola e al suo riscaldamento comincia molti chilometri prima, comincia migliaia di chilometri prima, e può essere rilevato attraverso dei segnali premonitori. Cioè vuol dire che se io vado a vedere il rodiggio, vedo delle zone lucide in certe parti, vedo altri tipi di difetti, tredici in totale. Questi difetti sono stati elencati, sono stati codificati e sono stati inseriti nelle norme che poi vengono introdotte nei manuali, cioè alle persone che eseguono o i controlli in officina quando il carro entra in officina per fare un certo tipo di riparazioni, manutenzione correttiva, o al momento della visita di

accettazione tecnica del treno. E se io prendo... lo voglio spiegare. Ci sono delle cause che se io prendo al momento della rilevazione dei segni premonitori, intervengo (sovrapposizione di voci)...

AVV. PIAZZA - Dico, non bastava questo, nel senso che questi provvedimenti di prevenzione, per non dire di mitigazione del fatto, non bastava? Perché avete progettato qualcosa di più? Non c'erano altri dispositivi che dessero garanzia di sicurezza affinché incidenti ai treni trasportanti merci pericolose non avvenissero?

TESTE GUIDI - Allora, fu visto che era necessario tenere sotto controllo in continuo alcune grandezze, che potevano essere rilevate al momento dell'inizio di alcuni fenomeni di rottura che, ripeto, per avvenire hanno bisogno di molto tempo. Quindi in questo progetto che è riportato, una delle cose che era prevista era quella di equipaggiare i carri con dei sensori di queste grandezze critiche, che permettessero di prevenire lo svio, non di agire dopo lo svio avvenuto, ma di prevenire. E tutte queste misure, associate ad altre, ad esempio per tenere sotto controllo le temperature e le pressioni dei gas trasportati, la posizione e la velocità del treno, tutte queste misure dovevano essere integrate in una rete centralizzata per il controllo della situazione mano a mano che il treno si spostava.

AVV. PIAZZA - C'erano... mi scusi se la interrompo. C'erano in

questo senso esperienze già fatte all'estero?

TESTE GUIDI - No, che io sappia no. Su questo tipo di monitoraggio di continuo no, non ce n'erano.

AVV. PIAZZA - Quindi l'iniziativa della direzione DISQ era una novità.

TESTE GUIDI - Sì. Poi l'iniziativa della DISQ chiaramente non si limitava a una enunciazione così, magari scarna come l'ho fatta io. C'era di mezzo un sistema per poter permettere che questa cosa funzionasse, perché quello che forse non è chiaro a tutti, nel campo dei merci, insomma io ci lavoro da trent'anni, nel campo dei merci, nei carri, nelle cose trasportate a bordo dei carri merci, non c'è passaggio di energia, cioè non esistono a bordo dei carri dei dispositivi che producono energia elettrica utilizzabile per questo tipo di operazione, non esiste una rete per la trasmissione di un'energia con un voltaggio diciamo gestibile lungo treno. Quindi questo progetto che qui è stato abbozzato, ma in uno studio successivo è stato ulteriormente sviluppato, aveva come riferimento alcuni studi che erano stati fatti per trovare delle fonti di energia applicabili ai treni. E precedentemente a questa data c'erano stati dei progetti, basta andare a vedere sulla stampa insomma e si vedono, che riguardavano, per quello che mi ricordo, perché poi se da qualche parte qualcuno ha visto una fotografia di un carro quel carro è uno di quelli che abbiamo fatto

noi, l'applicazione di pannelli fotovoltaici. Quindi il pannello fotovoltaico era la scelta che era stata trovata a quel tempo per poter produrre energia, perché senza energia non era, a mio avviso, un sistema (sovrapposizione di voci)...

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

TESTE GUIDI - ...e nemmeno un sistema fattibile. La stessa cosa vale per quanto riguarda il GPS, cioè il GPS... c'era un progetto, era stato provato su delle locomotive. Io mi ricordo che era stata attrezzata una locomotiva della Cargo, di quelle più vecchie, marroni, e poi sono stati fatti dei rilievi. E se ne era parlato in altri... in altri comitati di direzione, se ne era parlato. Poi magari uno può pensare e sapere se ha bisogno di una portata (parole incomprensibili) però nel frattempo rientra in quelle misure di cui ho detto prima e che lì sono elencate, secondo me in un modo abbastanza (parola incomprensibile) come segnalamento e... segnalamento e posizionamento treno. Cioè, noi avevamo ormai a bordo treno la possibilità di utilizzare un sistema GSMR di Trenitalia, che è quello che viene... scusi, di R.F.I., insomma del gruppo, che viene utilizzato per le comunicazioni di ogni tipo, quindi utilizzando tecnologie di questo tipo si poteva anche coprire il treno quando stava nelle gallerie e sapere qual era la posizione e quello che occorreva. Perché poi alla fine di tutto

questo va notata una cosa, che forse non è immediata, o forse sono io che la voglio rimarcare. Non è che basta dire "guarda, c'è la pressione che aumenta" o "ci sono le accelerazioni che salgono", per cui pac! mi fermo subito. No, non è così. Cioè, il macchinista deve avere la possibilità... che conosce la linea, perché i macchinisti conoscono... e il personale a bordo treno conoscono la linea, non gli viene rilasciata la patente se non conoscono la linea e sulla patente è riportato l'elenco delle linee che essi conoscono, il macchinista, se è in una galleria che è lunga cinque chilometri ed è dentro di un chilometro, porta il treno fuori dalla galleria, perché non può... che è una cosa che si fa anche nei treni viaggiatori. Cioè, quando c'è un allarme viaggiatori non è che, come una volta, uno tirava l'allarme e il treno frenava. Adesso arriva un segnale al macchinista, il macchinista tiene conto di tutte le condizioni di sicurezza e ferma.

AVV. PIAZZA - Scusi ingegnere, questo criterio del lasciare al macchinista di scegliere dove fermarsi e come, è o no contraddetto dalla propaganda che si è fatta da parte degli svizzeri dei detettori di deragliamento, che meccanicamente provocano la frenatura del treno? Voi lo sapevate già che il detettore di deragliamento provocava la frenatura immediata e avete pensato di superarla, oppure no?

TESTE GUIDI - Allora, io ho detto precedentemente che ho partecipato a diversi lavori dell'UIC e compagnia bella, e ho visto arrivare il problema del deragliamento all'origine, cioè dopo che si erano verificati dei deragliamenti in stazione in Svizzera. E' chiaro che il dispositivo blocca... provoca l'arresto automatico. No automatico, insomma interviene sulla condotta, poi magari qualcuno più esperto di me lo spiegherà meglio, la condotta perde pressione e il treno si ferma, indipendentemente dalla posizione dov'è. Quindi se il treno è in mezzo...

PRESIDENTE - La domanda era... la domanda dell'Avvocato era tesa a capire qual era la vostra posizione rispetto all'iniziativa svizzera, tra virgolette, sui detettori.

TESTE GUIDI - Allora...

PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci)

TESTE GUIDI - La posizione nostra si vede dal progetto che è stato proposto. In questo progetto non c'è l'applicazione del detettore di svio. C'è l'applicazione di un sistema per prevenire lo svio. Tant'è vero che se si va a vedere la... perché nella fiche norma UIC che parla del detettore di svio c'è scritto, nella prima pagina e in una pagina dopo la decima, in modo molto chiaro che il dispositivo in nessun modo evita lo svio.

AVV. PIAZZA - Non c'è dubbio.

TESTE GUIDI - Quindi...

AVV. PIAZZA - Questo invece voi avevate pensato che monitorando (sovrapposizione di voci)...

TESTE GUIDI - Monitorando alcune grandezze, attraverso...

PRESIDENTE - Satellitare, monitoraggio satellitare? Monitoraggio satellitare? No?

TESTE GUIDI - Il monitoraggio satellitare serve per la posizione e per creare una rete dati che permette di convogliare, perché se io tengo sotto controllo per esempio delle accelerazioni verticali, posso creare diverse soglie di intervento, delle soglie dove magari fermo il carro a fine corsa perché sono valori diciamo che ancora sono lontani dall'evento ritenuto critico, oppure posso provocare l'arresto del treno subito, o appena il macchinista trova un punto per fermarsi, se vedo che questi valori sono diciamo di un livello superiore. Però, diciamo...

PRESIDENTE - Questo...

TESTE GUIDI - ...questa parte che ho detto io è più nell'approfondimento successivo che è stato fatto a questo problema, perché oltre alla presentazione del 23 giugno del 2005 c'è stato poi un successivo *business plan* dove vengono meglio descritte le cose... i provvedimenti che si volevano prendere e viene anche fatto un programma di acquisizione di materiale rotabile a breve e a lungo termine, e c'è scritto che questo materiale rotabile, c'è scritto nel *business plan* in più parti, tra l'altro deve

avere dei dispositivi atti a prevenire lo svio, prevenire lo svio.

AVV. PIAZZA - Ecco. Allora, questo documento, che è sempre proveniente dall'ufficio dell'ingegner Maestrini, è del... eccolo lassù...

PRESIDENTE - 09 giugno 2006.

AVV. PIAZZA - Ecco.

TESTE GUIDI - Sì.

AVV. PIAZZA - Quindi è già un'insistenza su questo progetto, è uno sviluppo?

TESTE GUIDI - Allora, alla fine della riunione del 23 giugno, ci fu comunicato dall'ingegner Maestrini in una riunione successiva, la decisione fu quella di incaricare un gruppo multi divisionale, che facesse un *business plan*, quindi ipotesi di traffico, ipotesi di finanziamento e parte tecnica, che è quella che poi avrebbe reso il tutto possibile. Quindi in questo documento e in altri due... e un altro documento sottoforma di slide che io mi ricordo di avere visto, c'era...

AVV. PIAZZA - Arriva. Eccolo.

TESTE GUIDI - Eh, lo riconosco dall'ultima slide. Sì. Okay. Esatto.

AVV. PIAZZA - Questo è dell'anno successivo.

TESTE GUIDI - Esatto. Qui ricomincia, fa il riassunto di tutto quello che è scritto nel maxi documento. Riparte dall'analisi del traffico. Perché? Perché... perché

l'analisi precedente era basata sui dati del 2002. Qui, diciamo, ci sono dati più aggiornati, che comunque confermano i valori: 75 milioni per strada e circa 5 milioni per ferrovia. Poi fa un'altra cosa che volevo dire. Fa delle ipotesi di acquisizione, cioè divide il traffico stradale per settori e individua il traffico a distanza superiore a 300 chilometri all'ora. No, a 200 chilometri.

AVV. PIAZZA - 200 chilometri.

TESTE GUIDI - Scusate, a 200 chilometri. Il traffico per distanze superiori a 200 chilometri è pari a 12 milioni di tonnellate, relativo al trasporto di liquidi infiammabili della classe 3 e di gas compressi della classe 2, diciamo, che sono i prodotti che pesano di più nel trasporto delle merci pericolose. Perché i 200 chilometri? Perché, come è detto nella memoria, da un'indagine che il gruppo - alla quale non ho partecipato, però ho letto i documenti - aveva partecipato, si era visto che c'erano dei paesi europei, e in particolare viene fatto riferimento alla Germania, dove viene fuori questa distanza dei 200 chilometri e dell'obbligo per l'effettuazione del trasporto ferroviario. C'è scritto anche di più, 400 chilometri se nei 400 chilometri la parte ferroviaria è predominante. E chiaramente esclude le terminalizzazioni. Quindi partendo dalla possibilità di acquisire il traffico ai 200

chilometri, sopra i 200 chilometri, come fatto in Germania e negli altri Paesi, viene sviluppato questo programma a medio, a breve e a un periodo più lungo. Breve, è scritto nel documento, entro il 2008 e lungo è inteso 2020.

AVV. PIAZZA - Dunque questo che cosa prevedeva per la sua realizzazione? Che cosa occorre mettere in cantiere?

TESTE GUIDI - Allora, intanto carri.

AVV. PIAZZA - Intanto...?

TESTE GUIDI - Intanto l'acquisizione di carri.

AVV. PIAZZA - Quanti?

TESTE GUIDI - Allora, si fece un'analisi e in questa analisi diciamo i miei collaboratori contribuirono con l'effettuazione di disegni, studi di fattibilità e compagnia... e cose dello stesso tipo, per la trasformazione di 350 carri di tipo coperto, chiuso insomma, in carri pianali, in carri pianali per il trasporto di contenitori da adibire al trasporto di merci pericolose. Quindi abbiamo 350 carri da trasformare e circa 300 contenitori da comprare, contenitori-cisterna. Poi c'era... e questo da fare subito. Poi c'erano 100 carri multipli, doppi, due piattaforme di carico, quindi 200 piattaforme di carico, per il trasporto di contenitori, di tipo più moderno diciamo, che permettevano magari non il trasporto di un singolo contenitore, ma anche il trasporto di coppie di

contenitori, quindi per efficientare il trasporto; 100 carri cisterna per il trasporto di gas compressi della classe 2 e 100 carri cisterna per il trasporto di liquidi infiammabili della classe 3. Mi ricordo che per quello furono fatti dei disegni di massima per carri da 80 metri cubi, da 100 metri cubi e 120 metri cubi, che era un po' il panorama di quello che poteva essere utile per fare tipologia di trasporto.

AVV. PIAZZA - Questo tanto per cominciare.

TESTE GUIDI - Questo per cominciare.

AVV. PIAZZA - Ma per creare una vera e propria flotta di ferrocisterne quanti carri occorrevano?

TESTE GUIDI - Allora, indipendentemente dal fatto che questi carri venissero acquisiti a nuovo o acquisiti in altra forma, a noleggio o acquisto(?) carri esistenti, se si guardano i volumi e si fa il conto di quello che ho detto, che sono praticamente, tra contenitori e carri, per fare un milione di tonnellate, mille unità; per farne undici milioni, tenendo conto di un efficientamento, dai novemila ai diecimila.

AVV. PIAZZA - Ventimila?

TESTE GUIDI - Dai novemila ai diecimila.

AVV. PIAZZA - Ai diecimila. Ho capito. Allora...

TESTE GUIDI - Poi questi carri dovevano essere equipaggiati con i dispositivi di cui prima.

AVV. PIAZZA - Ecco, una cosa di questo genere?

TESTE GUIDI - Allora, quello sopra è l'esempio di cui parlavo prima dei pannelli fotovoltaici posti sul tetto di un carro che era di comune uso per il traffico convenzionale presso Trenitalia, e lo è tuttora. Lì c'è un'aggiunta. Si parla del GPS per la localizzazione satellitare e si aggiunge quello che ho detto prima io, cioè lo sfruttare la comunicazione GSM, GSMR, GPRS, che le comunicazioni diciamo telefoniche. C'è un'altra cosa. Lì si parla di comunicazioni wireless. Cosa vuol dire la comunicazione wireless? La comunicazione wireless, andando a leggere tutto, è per dare comunque un segnale lungo treno, al macchinista. Cioè, quindi tutte le attrezzature che tengono sotto controllo su ogni carro, possono mandare un messaggio al macchi... possono mandare alcuni messaggi al macchinista, via la rete wireless, senza fili, perché... e le comunicazioni delle quali ho parlato prima, alle centrali, che poi sono del gestore dell'infrastruttura, che le smista alle varie imprese ferroviarie che adottano questi sistemi (parole incomprensibili). Perché è importante wireless? Perché, l'ho detto prima, non è che il fatto che lungo i treni non ci sia una linea elettrica è perché i progettisti dei carri sono dei somari e non si rendono conto nemmeno di quello che capita dentro casa, dove si può mettere una prolunga tipo quella. Cioè, c'è l'obbligo che questa cosa funzioni sempre, quindi l'unico modo per evitare che questi cavi si rompano, si

deteriorano, capita anche nelle carrozze, è quello di sostituirli con delle apparecchiature wireless, che possono essere anche montate all'ultimo minuto, prima di mettere il carro in servizio. In servizio, non volta per volta, in servizio all'inizio.

AVV. PIAZZA - Se questo programma fosse stato realizzato effettivamente, all'estero lo avrebbero copiato, lo avrebbero adottato anche all'estero, sarebbe stata una innovazione di tipo epocale?

TESTE GUIDI - Allora, la risposta è sì però vorrei spiegare perché e da dove viene la mia assoluta convinzione in quello che dico. Dopo l'incidente del 29 di Viareggio, c'è stata in Europa la nascita di tutta una serie di progetti per cercare di evitare nel futuro il ripetersi di questo tipo di eventi. Alcuni di questi progetti sono stati anche promossi e sostenuti da organizzazioni internazionali, tipo l'UIC, e uno di questi progetti è quello che si chiama D-RAIL. Al di là dell'acronimo, che sottintende un nome inglese, il D-RAIL è un progetto di sviluppo nell'ambito del sistema ferroviario merci di misure per diminuire il numero di deragliamenti e per ridurne gli effetti. E' un progetto che fu inserito nel settimo programma quadro di ricerca della commissione europea, su richiesta dell'UIC principalmente (voce fuori microfono parole incomprensibili) e questo progetto è iniziato nel 2011, ad ottobre, ed è terminato

nell'ottobre del 2014. I risultati sono stati pubblicati il primo mese del 2015. Lo scopo di questo progetto, dichiarato nel progetto, è la diminuzione del numero degli incidenti, obiettivo 2050 dall'8 al 12... dei deragliamenti, scusate, dall'8 al 12 per cento, la diminuzione dell'impatto dei danni dal 10 al 20 per cento, e l'aumento...

PRESIDENTE - Siamo... scusate, siamo in una fase successiva?

AVV. PIAZZA - Sì, sì.

PRESIDENTE - Siamo al...

AVV. PIAZZA - Sì. E risponde...

PRESIDENTE - ...al 2011 (sovrapposizione di voci)...

AVV. PIAZZA - Risponde... risponde alla mia domanda...

TESTE GUIDI - Sì, no, ma ho... ho finito.

AVV. PIAZZA - ...sullo sviluppo di questo progetto.

PRESIDENTE - Lo sviluppo. Allora in sintesi.

TESTE GUIDI - No, no... ho finito.

PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci)

TESTE GUIDI - E l'altra cosa era l'aumento della competitività del trasporto merci, perché per le ferrovie l'aumento di sicurezza è un fattore di competitività e un obiettivo costante. I risultati di questo progetto, che hanno preso in esame lo scenario europeo e mondiale, corrispondono, fatto salvo gli aggiornamenti tecnologici che derivano dal fatto che è stato fatto dieci anni dopo, corrispondono ai risultati dello studio fatto dalla

Direzione ingegneria sicurezza e qualità di sistema nel 2005. Chiunque può guardare, andare sul sito, scaricare i risultati, e troverà che si parla di equipaggiare i rotabili con dei sensori accelerometrici o giroscopici per tenere sotto controllo le accelerazioni, di registrare queste accelerazioni in continuo e attraverso un trasduttore individuare delle soglie di intervento, di allarme. E il tutto integrato in una rete di trasmissione RFID, che è la sintesi in quattro lettere di quello che ho cercato, spero bene, di spiegare prima. Quindi alla fine non c'è, a parte l'aggiornamento tecnologico, differenza tra le conclusioni. C'è qualcosa in più, che è la fornitura di energia, dove a fronte dei pannelli solari nel frattempo sono state trovate altre tre-quattro possibilità, per cui la cosa è più fattibile.

AVV. PIAZZA - Bene. Ora, dal 2006, che è la data di questa proposta, diciamo sommaria, al 2009, che cosa è successo? Perché questo progetto non ha prodotto ulteriori sviluppi e conseguenze?

TESTE GUIDI - Allora, se si guarda nelle conclusioni che sono riportate nei due diciamo documenti che lei mi ha mostrato, c'è da un lato un programma che è stato fatto, va beh, quello è stato definito; poi ci sono delle proposte, sono delle proposte di (sovrapposizione di voci)...

PRESIDENTE - No, scusi, la domanda è molto più specifica. La

domanda è più semplice, più diretta. Lei fa delle premesse interessanti ma, sarà anche l'ora, qualcosa poi ci perdiamo. Cioè, dice: perché rispetto a queste... queste premesse poi nel 2006 non sono stati fatti... non ha prodotto nessun tipo di risultato? Qual è la motivazione?

TESTE GUIDI - Perché è stato necessario prendere delle decisioni, visti i forti impegni che questo programma presentava, cioè comprare... acquisire novemila carri, comprare apparecchiature, non è una cosa che rientra nei compiti... no nei compiti... nelle capacità di chi ha proposto il progetto, ma secondo me visto anche l'ammontare delle cifre che ne derivano, un carro per merci pericolose costa intorno a centocinquanta-centonovantamila euro, a secondo del tipo che vado a prendere, richiedevano anche delle decisioni da prendere a livello di azionisti e anche a livello di Stato. Basti pensare una cosa: sono venuto a conoscenza l'altro ieri che c'è una proposta di legge, che è stata depositata a gennaio del 2014 presso la Camera dei Deputati, che all'articolo 10 parla oggi di spostare il traffico superiore ai 200 chilometri per ferrovia, che era quello che sta scritto lì.

AVV. PIAZZA - Io non avrei altre domande, grazie.

PRESIDENTE - Grazie a lei, Avvocato. Pubblico Ministero, lei?

(più voci fuori microfono)

Pubblico Ministero

P.M. - Buonasera, ingegnere. Mi sembra di aver capito che Trenitalia non ha mai avuto propri carri per il trasporto di merci pericolose. Mi...

TESTE GUIDI - Servizio commerciale.

P.M. - E' corretto. Del servizio commerciale, sì. Mi sa anche dare... dire perché Trenitalia non si è dotata di un proprio parco carri?

TESTE GUIDI - Sì. Allora, storicamente... storicamente tutte le... in tutte le ferrovie cosa capitava? Capitava che le imprese ferroviarie erano proprietarie di carri ed effettuavano trasporti diciamo non altamente specializzati, quindi portavano contenitori sì, poi portavano colli, portavano carbone, portavano tutte queste cose qui, mentre il trasporto delle merci pericolose in tutta Europa è fatto con carri di proprietà... di proprietà di privati e oggi si potrebbe dire con detentori diversi dalle imprese ferroviarie storiche. Perché un carro delle merci pericolose ha bisogno di una rete dedicata, ha bisogno di interventi in tempo rapido, non solo a livello nazionale ma anche quando questo carro è fuori dall'Italia, e questo è diciamo un tipo di servizio che il privato storicamente ha sempre svolto meglio. Un altro tipo di trasporto che storicamente è sempre stato fatto per ferrovia con carri

di privati è il trasporto delle automobili. Il trasporto delle automobili sono carri specializzati, sono treni specializzati e sono sempre stati fatti in tutte le reti, tutte le reti parlo delle reti della Comunità Europea, esclusi i Paesi dell'Est magari, da carri di proprietà di privati.

P.M. - Quindi, in sostanza, l'alternativa sarebbe stata acquisire queste competenze specialistiche per poter poi effettuare il servizio.

TESTE GUIDI - Esatto. Quindi non solo... giustamente, non solo comprare carri, ma - lì era scritto, io purtroppo ci sono saltato sopra - acquisire conoscenze, formazione del personale... E' chiaro che sono delle conoscenze che magari a livello di ingegneria o a livello di esercizio ci sono, però poi i carri non li fa camminare l'ingegnere, li fa camminare un sistema. E il sistema dev'essere approvato(?).

P.M. - Ma questa quindi era una scelta di carattere tecnico insuperabile o una scelta di politica aziendale?

TESTE GUIDI - No, la proposta era una proposta tecnica che teneva conto di quello che ha detto (sovrapposizione di voci)...

P.M. - Quindi tecnicamente era possibile dotarsi del sistema...

TESTE GUIDI - Sì, sì, sì.

P.M. - ...e del parco carri.

TESTE GUIDI - Sì, sì. Poi bisogna vedere se ci si riusciva in due anni o in quattro anni, però...

P.M. - Però era possibile.

TESTE GUIDI - Sì.

P.M. - Senta, lei nelle slide che ha mostrato, non so se lei o l'Avvocato, però si vedeva in quella del 23 giugno 2005, a pagina 3, una serie di possibili interventi tecnici.

TESTE GUIDI - Posso...?

P.M. - Eh, non ce l'ho io però, non so... però glielo posso... mi sono preso un appunto e tra i vari possibili interventi era indicato il segnalamento...

TESTE GUIDI - Sì.

P.M. - ...e i dispositivi automatici di arresto.

TESTE GUIDI - Sì, sì, no, no, okay, okay. Allora... va bene. Allora, praticamente lì siamo nella zona dove... in quella parte dice "io voglio portare il traffico dalla strada alla ferrovia perché riduco il rischio della nazione", non il rischio della ferrovia.

P.M. - La premessa l'ho capita e la motivazione anche.

TESTE GUIDI - Ecco. Allora, quali sono...

P.M. - Volevo farle una domanda.

TESTE GUIDI - Quali sono le cause che portano in genere gli incidenti per ferrovia? Allora, sono il fattore umano, il materiale rotabile e l'infrastruttura. Non c'è nient'altro. Quindi furono... tenendo conto anche di quello che le ho prima detto, formazione del personale,

se io decido di gestire un gruppo di carri devo intervenire sulla formazione del personale, devo assicurare un sistema per il mantenimento delle competenze del personale, e questo personale viene identificato poi in alcuni (parola incomprensibile): personale della manutenzione, perché è quello che sa alcune cose che sono tipiche del carro delle merci pericolose, un serbatoio insomma, e personale della verifica, perché sa che deve andare a controllare anche la data di scadenza del serbatoio, che non sta scritta di fianco ma sta scritta di testa, che la data del serbatoio è quando scade, mentre per il carro gli deve sommare sei anni per vedere quando scade, e così via. Poi c'è il segnalamento, perché il segnalamento è quello - che è stato fatto, perché ormai ce l'abbiamo su tutta la rete - che evita le collisioni; poi ci sono le misure tendenti a ridurre le cause che possono portare agli svii, delle quali penso di aver parlato; gli urti che sono riportati lì non sono gli urti fra treni, sono le collisioni, cioè quelli che sono gli urti fra treni, sono gli urti durante il normale esercizio dovuti a manovre, ad esempio, a cattivo modo di condotta del treno, quindi... Allora, in Italia da quando io lavoro in ferrovia, insomma a Firenze, quindi dall'83, noi facciamo treni completi, quindi la maggior causa degli urti è eliminata. Con la disposizione di R.F.I. del 2001, la 4/2001, mi pare, è

stato vietato alle cisterne di andare sulle celle di lancio, quindi nemmeno... niente proprio, assolutamente nessun urto. Quindi questo qua è l'insieme delle cose.

P.M. - Senta, e da...

TESTE GUIDI - Ah, e la rete, naturalmente, la rete.

P.M. - Sì. E in quest'ottica era economicamente più conveniente dotarsi di un sistema, di una rete idonea e formare relativo personale o noleggiare i carri presso terzi e demandare a terzi tutta la rete di controlli e manutenzioni?

TESTE GUIDI - Dipende dal volume.

P.M. - Col volume di affari di Trenitalia nel 2009.

TESTE GUIDI - Eh, sono due cose diverse. Cioè, io non prendo... in quel progetto, nel 2005, io non prendo un carro... io prendo dei carri ai quali associo tutta una serie di attrezzature. Allora in quel caso lì magari la scelta poteva essere creare delle attrezzature che sono facilmente installabili. Cioè il wireless alla fine ha quel senso lì, è una scatoletta, io la metto, poi il carro può essere di chi vuole. Sono comunque tecnologie che andavano sviluppate e che non erano comunque disponibili a quella data.

P.M. - Avevano un costo.

TESTE GUIDI - Se lei vede sulle slide ce n'è qualcuna dove si vedono delle scatole, ci sono delle scatole appoggiate su un pianale. Quelle le ho viste anch'io. Quelle erano dei

prototipi, ma non era un prototipo industriale.

P.M. - Quindi all'epoca dell'incidente, o poco prima, sarebbe stato economicamente non conveniente, diciamo così, per Trenitalia dotarsi di un sistema del genere, visto il suo volume d'affari, e quindi era invece più conveniente continuare a noleggiare carri all'estero?

TESTE GUIDI - No, quello si può vedere dallo studio che hanno fatto, ma secondo me l'importante per Trenitalia era avere il sistema da mettere sui carri. Poi me lo dà lei o lo metto io, l'importante è che ho il sistema che ho fatto io.

P.M. - Questo sistema era installabile anche su carri noleggiati?

TESTE GUIDI - Sì.

P.M. - Sì.

TESTE GUIDI - Perché lei lo può... se lei lo avesse avuto lei potrebbe al momento di fare il contratto dire "guardi, io ci voglio mettere questa scatola".

P.M. - Ed era possibile farlo?

TESTE GUIDI - Non l'hanno realizzato, però sì.

P.M. - Sì.

TESTE GUIDI - Per me sì.

P.M. - Senta, l'ingegner Maestrini presentò questi progetti in seno a Trenitalia, li portò oltre...

TESTE GUIDI - Allora...

P.M. - ...il mero studio all'interno della società?

TESTE GUIDI - No, no, allora, quando io ho preso coscienza non di questo, ma di quello precedente, mi fu detto che quello, proprio quello, per questo me lo ricordo perché sennò non ho la memoria così lunga, sarebbero state presentate. Dopo la presentazione, in una successiva riunione, adesso non mi ricordo quando, però insomma, prima delle vacanze...

P.M. - Chi c'era nella riunione? Lo sa?

TESTE GUIDI - No, noi avevamo riunioni mensili all'interno della DISQ. Allora, in una riunione mensile, non mi ricordo quale però prima di quella data lì, furono fatte vedere le slide, non queste, quell'altre. Dopodiché, dopo un po' di tempo, ritornò l'ingegner Maestrini e disse "okay, abbiamo... è stato dato mandato al gruppo multidisciplinare di fare il *business plan*". Quindi questo io l'ho sentito.

P.M. - E poi sa dirmi perché non c'è stato invece nessun seguito?

TESTE GUIDI - C'è stato un *business plan*.

P.M. - Eh. Ma Trenitalia...

TESTE GUIDI - Ma poi...

P.M. - ...Trenitalia poi si è dotata di un sistema... ha pianificato i propri investimenti nell'ottica di dare un seguito a quello che l'ingegner Maestrini aveva progettato?

TESTE GUIDI - Allora, credo... no, penso che sia stato

subordinato all'esecuzione di tutta una serie di verifiche che...

P.M. - Non sa che fine hanno fatto?

TESTE GUIDI - Non ho avuto riscontro che ci sia stato un seguito.

P.M. - Quindi non ha avuto nessun riscontro da Trenitalia...

TESTE GUIDI - No, no...

P.M. - ...di un seguito a questi progetti.

TESTE GUIDI - ...però può essere un problema mio, cioè io svolgo un ruolo di tecnico, per cui...

P.M. - Ha avuto notizia da altri di un seguito dato da Trenitalia a questo progetto dell'ingegner Maestrini e della sua direzione?

TESTE GUIDI - No, non credo.

P.M. - No. Senta, con la tecnologia individuata dall'ingegner Maestrini era possibile l'installazione, oltre che di detettori di svio eventualmente, che mandavano in frenatura il treno, anche di allarmi di svio, di sensori che potevano mandare un allarme di svio al macchinista...

TESTE GUIDI - Allora...

P.M. - ...e dargli la possibilità di frenare?

TESTE GUIDI - Allora lo ridico meglio perché probabilmente sono stato troppo confuso. Il sistema proposto dall'ingegner Maestrini non è un detettore di svio, è un sistema che previene lo svio.

P.M. - Nella parte in cui però erano prospettate anche la

possibilità di installare sensori, perché quello...

TESTE GUIDI - Sensori, no, i sensori...

P.M. - Sì, quindi alimentazione di sensori e di allarmi...

TESTE GUIDI - Sì, no, ma infatti...

P.M. - Era possibile anche l'installazione soltanto di un allarme in cabina, che mandasse in allarme...

TESTE GUIDI - No...

P.M. - ...il macchinista, "attenzione, c'è stato lo svio"?

TESTE GUIDI - Il sensore è quello che sente...

P.M. - Esatto.

TESTE GUIDI - ...che la (sovrapposizione di voci) monitorata supera lì.

P.M. - Supera la tolleranza.

TESTE GUIDI - Esatto. Poi...

P.M. - Manda un allarme wireless.

TESTE GUIDI - Esatto. Dopodiché viene... l'allarme viene decodificato da un dispositivo elettronico che chiamo microprocessore, ma insomma, con l'approssimazione del caso. A quel punto, se io monto un dispositivo wireless, una di quelle scatole che si vedevano nella figura che ha fatto vedere prima, posso avere la comunicazione lungo treno, quindi...

P.M. - Quindi anche fino al macchinista.

TESTE GUIDI - In cabina di guida. Non è nemmeno escluso che alla fine la soluzione più efficace per trasmettere il segnale alla centrale, però non... fosse stata, come si

fa in altri campi, quella di mandare tutto in locomotiva e dalla locomotiva, che è l'oggetto più curato, più guardato, più... più sottoposto a controlli periodici, non dico giornalieri ma quasi, mettere il cuore di questa attrezzatura, sulla quale si basa tutta la sicurezza del sistema. Quindi alla fine io mi sarei immaginato che tutto andava sulla locomotiva.

P.M. - E quindi dava la possibilità al macchinista di frenare, se scattava un allarme di svio.

TESTE GUIDI - Di frenare in un punto tale dove non...

P.M. - Gli dà la possibilità di scegliere se frenare o no.

TESTE GUIDI - Sì, la possibilità di scegliere, perché le regole che ci sono adesso e che sono state introdotte nei viaggiatori, perché poi nei viaggiatori ci possono essere problemi analoghi, è quello di raggiungere un posto dove è possibile l'evacuazione.

P.M. - Quindi la tecnologia che avevate ideato, che l'ingegner Maestrini aveva portato in seno a Trenitalia, avrebbe consentito anche questo tipo di scelta tecnica, di un allarme in cabina?

TESTE GUIDI - E' uno sviluppo che poteva essere fatto, cioè nel senso che uno se non parte mai non arriva mai.

P.M. - L'attrezzaggio di questi sistemi sarebbe stato in contrasto con qualche disposizione o volere dell'ERA?

TESTE GUIDI - Allora, il problema dell'ERA è un altro.

P.M. - Lo so.

TESTE GUIDI - L'ERA dà le disposizioni per lo scambio e per la possibilità ognuno di circolare ovunque. L'ho semplificato, ma è così.

P.M. - No, no, ma è stato chiarissimo.

TESTE GUIDI - Quello che dice l'ERA è che un'agenzia, un'impresa ferroviaria, non può porre delle limitazioni nazionali per l'ingresso del traffico, tant'è vero i carri RID devono circolare. Punto.

P.M. - Ma se un carro circolante in...

TESTE GUIDI - Aspetti.

P.M. - Ah, scusi, pensavo avesse finito.

TESTE GUIDI - L'impresa ferroviaria che decide di fare un programma e mette come base di questo programma l'aumento della sicurezza e ci gioca la sua base, se questo traffico è nazionale lo può fare; altra cosa è se vuole andare all'estero, e allora deve confrontarsi con un altro scenario.

P.M. - Lei sa se i carri che trasportavano GPL noleggiati da F.S. Logistica andavano all'estero?

TESTE GUIDI - Allora, i quattordici carri, per quanto ho saputo io, perché mi informai al momento dell'evento per cercare di capire, insomma mi arrivavano domande e quindi mi informai, erano carri che erano utilizzati permanentemente in traffico nazionale.

P.M. - In Italia. Quindi l'ERA non poteva mettere il becco - scusi l'espressione - su questo tipo di treno e su questo

tipo di tecnologie, per quel trasporto.

TESTE GUIDI - Cioè, l'ERA, ripeto, ha tante funzioni, anche quella di fare degli studi, di pubblicarli, di fare in modo che questi studi suscitino nei vari soggetti delle idee o li renda coscienti di alcune problematiche. Cioè, ad esempio, ci sono dei casi dove ci sono dei prodotti che sono ritenuti buoni per un certo fine e ci sono degli studi dell'ERA che dicono "guarda, sì, va bene per quel fine lì, però se tu non fai il traffico in quel modo lì, in quel tipo lì, puoi avere dei problemi". Che non vuol dire che non lo puoi fare, vuol dire che devi prendere in carico questo problema e vedere, se lo vuoi veramente far così, come lo risolvi. Sono due cose completamente diverse.

P.M. - Però quindi nel trasporto prettamente nazionale invece era libertà dell'impresa ferroviaria.

TESTE GUIDI - E dell'agenzia chiaramente, perché se l'agenzia prende una disposizione dell'ERA e la rende obbligatoria non la puoi fare. Questo è chiaro. Però nel 2009 non era così.

P.M. - Nel 2009 non era possibile.

TESTE GUIDI - Non era così.

P.M. - E lei non ha avuto riscontri, ma sa da parte dell'ingegner Maestrini perché il suo progetto non era andato avanti? Ne ha parlato? Gliel'ha riferito?

TESTE GUIDI - Allora, io personalmente ero favorevole a questo

tipo di progetto, ma per un'ottica di sistema, cioè nel senso che poter mettere a bordo treno una rete elettrica, una rete per la trasmissione, rende il treno merci secondo me più performante per il futuro, perché a quel punto lì il treno diventa come una nave, è un'entità autonoma, coperta da procedure, da un sistema, si sposta da sola, percorre il binario, si interfaccia con le infrastrutture e non ha tutta una serie di problemi che oggi limitano - qualcuno l'ha detto - il ciclo del carro, l'utilizzazione, per cui c'è bisogno di diecimila carri, mentre se io riesco a utilizzarli in un modo più sincronizzato magari diventano seimila, ottomila, diecimila, così... quindi però, ripeto, dopo quella data io non ho più avuto sviluppi di questo genere.

P.M. - Ho capito.

TESTE GUIDI - Anche perché sennò avrei fatto quei progetti di cui...

P.M. - Successivi.

TESTE GUIDI - ...di cui prima.

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

TESTE GUIDI - Grazie.

PRESIDENTE - Le Parti Civili? C'è l'Avvocato Dalle Lucche che è da mezz'ora in piedi. Voleva fare...?

AVV. DALLE LUCHE - No, no.

PRESIDENTE - Ah, no. Va bene.

AVV. DALLE LUCHE - Nessuna domanda. Lo ringrazio però,

ringrazio il testimone.

PRESIDENTE - Si accomodi pure allora. Altre domande? Riesame?

Avvocato Piazza?

Difesa - Avvocato Piazza

AVV. PIAZZA - No, vorrei soltanto un chiarimento. Una volta che il progetto fosse stato reso operativo, avrebbe potuto, non so, l'Autorità nazionale per la sicurezza ferroviaria, o chiunque altro, imporre a tutti i carri immatricolati all'estero che entravano in Italia di dotarsi di quegli strumenti?

TESTE GUIDI - L'autorità nazionale? L'autorità nazionale?

AVV. PIAZZA - Avrebbe potuto?

TESTE GUIDI - Ma, l'autorità nazionale parte da un altro principio, che è quello... no, parte da questo principio, cioè l'impresa ferroviaria è responsabile della sicurezza, quindi la sicurezza uno cerca di coprirla con le misure... è chiaro che, questo si è visto anche in altri settori, se l'impresa più grande, che muove il maggior numero di carri, il maggior numero di treni, adotta un sistema, diventa per forza un riferimento.

AVV. PIAZZA - Sì, ma non ho capito. Non ho capito.

TESTE GUIDI - Eh, non ho...

AVV. PIAZZA - Un carro proveniente dall'estero, immatricolato all'estero e di proprietà di un detentore estero...

TESTE GUIDI - No, no, no. Abbiamo degli esempi. Non si può...

almeno allo stato attuale non si può mettere... non si può frapporre ostacolo alla circolazione di carri marcati RIV e di carrozze marcate RIC, che è l'equivalente del RIV. Tant'è vero che noi, che abbiamo fatto una grandissima campagna per prevenire gli incidenti (parole incomprensibili) e abbiamo modificato qualcosa come diecimila carrozze, già quando c'era l'ingegner Maestrini, l'abbiamo fatto anche perché nel frattempo... nel frattempo l'Agenzia aveva messo in campo tutta una serie di disposizioni. Però quando ci siamo trovati a dover trainare le carrozze dei tedeschi che arrivano da Monaco e le carrozze degli austriaci che arrivano da Vienna, noi non abbiamo potuto imporre di mettere il nostro sistema. Abbiamo dovuto mettere delle persone a guardare le porte, una per carrozza.

AVV. PIAZZA - Grazie.

PRESIDENTE - Si può accomodare.

TESTE GUIDI - Grazie.

QUESTIONI ISTRUTTORIE

PRESIDENTE - Allora, prima di salutarci, la prima richiesta è agli Avvocati Stile, Giovane e Amodio, a chi lo sostituisce, perché l'Avvocato Valignani aveva già rinunciato all'ingegner Pozzi. Dopo l'esame della professoressa Torchia siete sempre dell'avviso di risentire Pozzi?

AVV. STILE - Pozzi sicuramente.

PRESIDENTE - Perché... sul passaggio di competenze alla
A.N.S.F...

AVV. STILE - Sì, ma ci sono...

PRESIDENTE - ...in materia di sicurezza.

AVV. STILE - Ci sono parecchie altre considerazioni da fare
per Pozzi. Ma noi, come ha visto anche con l'esame della
professoressa Torchia, non è che le portiamo molto per le
lunghe, però sono...

PRESIDENTE - No, ma non è questo il punto però.

AVV. STILE - Sono delle integrazioni, Presidente, che dobbiamo
ancora fare. A Pozzi non possiamo rinunciare.

PRESIDENTE - No, ovviamente lo sapete che noi ci riserviamo...
ora stiamo dando lo spazio necessario a tutti,
ovviamente, poi ci riserviamo una valutazione molto
rigorosa...

AVV. STILE - Certo, certo, ma infatti noi...

PRESIDENTE - ...su queste cose. A noi sembrava veramente una
sovrapposizione chiara tra i due... peraltro testi, la
professoressa Torchia...

AVV. STILE - Sono due profili diversi, Presidente.

PRESIDENTE - ...è consulente, l'ingegner Pozzi lo vediamo...
sembra un teste.

AVV. STILE - Sì, non è consulente.

PRESIDENTE - Sembra, per come è inserito nella...

AVV. STILE - E' un teste. E' la verifica dall'interno non è...

è un teste, tanto per cominciare, ma poi risponde poi sulle modalità operative nell'ambito di R.F.I., quindi è completamente diverso, anche in rapporto alle osservazioni fatte oggi dal Pubblico Ministero. Diciamo, ha più... ha un riferimento più puntuale alla situazione concreta di R.F.I.

PRESIDENTE - Ma sono aspetti che sono documentalmente...

AVV. STILE - Ma quelli li possiamo...

PRESIDENTE - ...pacifici, inconfutabili...

AVV. STILE - Presidente...

PRESIDENTE - ...incontrovertibili. Quindi...

AVV. STILE - Sì, ma noi siamo...

PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci)

AVV. STILE - Ma non ci torneremo.

PRESIDENTE - Allora, questo poi valuteremo. Allora, Pozzi ci rimane un punto interrogativo. Allora, invece...

(più voci sovrapposte)

AVV. D'APOTE - Se ritiene, Presidente, su Pozzi avrei una cosina da dire (sovrapposizione di voci)...

(più voci sovrapposte)

AVV. D'APOTE - No, ma io non ho testi...

PRESIDENTE - Appunto.

AVV. D'APOTE - Come è noto. Però posso essere interessato sui temi di prova. Giusto?

PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci)

AVV. D'APOTE - No, allora, visto che c'è una parte di Pozzi

che riguarda le interferenze fra R.F.I. e holding, questo francamente mi interessa.

PRESIDENTE - (sovrapposizione di voci)

AVV. D'APOTE - E non è... e non è sovrapponibile a Torchia.

PRESIDENTE - Ma lo vedo. Organizzazione interna di R.F.I. circa il passaggio (sovrapposizione di voci)...

AVV. STILE - Che è diverso.

PRESIDENTE - Forse manca qualche... potrebbe mancare qualche pezzo che verificiamo.

(più voci sovrapposte)

PRESIDENTE - Va bene, va bene. Allora, sempre rimanendo agli italiani, Avvocato Mittone, rimanendo agli italiani, siccome... prima di passare ai tedeschi, per il 09 marzo abbiamo solo due nomi, per cui guardiamo in prospettiva, tra quindici giorni. Bresciani e Cassino dell'Avvocato Piazza. Lei insiste Avvocato Piazza per sentirli?

AVV. PIAZZA - (voce fuori microfono)

PRESIDENTE - Uno dei due.

AVV. PIAZZA - (voce fuori microfono)

PRESIDENTE - Uno dei due, perfetto.

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - Ecco, quindi poi il 09 riempiamo l'udienza con cinque-sei persone. Siamo ad uno.

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - Ma quando li vuole portare i francesi?

AVV. MITTONE - Eh?

PRESIDENTE - Quando intende portarli i francesi?

AVV. MITTONE - (voce fuori microfono)

PRESIDENTE - No, perché... non me lo sono annotato, anche perché servono le interpreti.

AVV. MITTONE - Però dal momento che (voce fuori microfono)...

PRESIDENTE - Eh no, per me c'è un problema di... c'è un problema per le interpreti e c'è un problema di riempire l'udienza.

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - Allora, gli altri... altri... per gli italiani, è ovvio che non possiamo sentire una persona il 09 marzo, è evidente.

AVV. STILE - Scusi Presidente, il 09 marzo dovrebbero essere Toubol, Loubinoux, Bresciani e Cassino. Quattro sono.

PRESIDENTE - Ecco, allora (voce fuori microfono)...

AVV. STILE - (sovrapposizione di voci) no, non sono testi miei, però così mi risulta.

PRESIDENTE - Bravissimo. Allora, abbiamo detto che ad uno... all'Avvocato Piazza è sufficiente uno. Addirittura l'Avvocato Mittone non sa se verranno.

AVV. MITTONE - (voce fuori microfono)

PRESIDENTE - Non sa se verranno. Ma tre sono pochissimi. Quindi vi invito subito a dirci quali saranno i testi dell'udienza del 09. Non possiamo andare avanti con questi ritmi. Non vi faccio andare via se non mi dite i nomi, quindi rimaniamo qua.

(più voci fuori microfono)

P.M. - Presidente, chiedo scusa, intanto mentre si trova l'indicazione dei nomi, le volevo chiedere se l'ordinanza di questa mattina di revoca dei testi ha riguardato anche i testi Rizzotti, Meiattini e Mercatali, perché erano altri tre testi rinunciati dai difensori alla scorsa udienza su cui non c'è stata nessuna opposizione. Mi sembra di aver capito che il provvedimento ha individuato fra quelli revocati Di Giambattista, Sciallis, Agnoletti, Lami, De Visentini, Gazzola e Carillo, mentre non sono stati indicati Rizzotti, Meiattini e Mercatali, che anche erano stati rinunciati dai difensori alla scorsa udienza, su cui non c'è stata nessuna opposizione delle parti.

PRESIDENTE - Allora, Mercatali...

P.M. - Meiattini e Rizzotti. Mi sembra non siano stati citati nel provvedimento (sovrapposizione di voci).

PRESIDENTE - No, nell'ordinanza no. Allora, Meiattini... è vero.

P.M. - E Rizzotti.

PRESIDENTE - E Rizzotti. Eccoli qui.

P.M. - Silvio Rizzotti.

PRESIDENTE - Ringraziamo il Pubblico Ministero per la puntualizzazione. Si tratta dei testi dell'Avvocato Valignani, Rizzotti, Meiattini e Mercatali, rispetto ai quali vi era stata rinuncia dell'Avvocato Valignani e rispetto a questa rinuncia vi era stato già il consenso.

E' solo per un mero errore mio personale che leggevo, non li avevo... li avevo omessi, e quindi anche di questi ultimi viene disposta la revoca dell'ordinanza ammissiva. Quindi Loubinoux... ah, ecco, sono qui, sono fra i tedeschi ma in effetti sono...

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - Sì, va bene, va bene, però ci sono. Quindi Loubinoux e Toubol, Avvocato Mittone. E'andato via l'Avvocato Mittone?

AVV. MASUCCI - Sì, ma Loubinoux è per la lista Fiorella.

PRESIDENTE - Lista Fiorella.

AVV. MASUCCI - Loubinoux.

PRESIDENTE - Loubinoux.

AVV. MASUCCI - E per Toubol non c'è l'Avvocato Mittone, ma penso di poter confermare.

PRESIDENTE - Toubol. Mancano ancora due nomi per il 09 marzo, Avvocati. Due testi, trovateli, troviamoli.

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - Sì (audio insufficiente - parole incomprensibili) possiamo indicarli anche noi. Pozzi, vogliamo sentirlo Pozzi?

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - Va beh, allora la prossima settimana ce li dite altri due nomi. Siamo d'accordo, abbiamo questo...

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - Voi siete molto collaborativi, voi della fila

centrale.

AVV. STILE - La ringrazio per la presa d'atto, però purtroppo ci sono anche dei problemi. Noi siamo costretti anche a giostrare su altre cose, per cui insomma, quando abbiamo dato un'indicazione per tutti i nostri testi noi l'abbiamo data. Anche per noi stessi è difficile superare altri impegni, non le dico quello che c'ho ma...

PRESIDENTE - Va bene. Allora il 02 marzo ci date altri due nomi, troverete due nomi.

AVV. STILE - Troveremo qualche anima buona che interviene. Noi...

PRESIDENTE - Avvocato... Avvocato Masucci, voi portate un interprete vostro?

AVV. MASUCCI - Presidente, per la verità no, darei per scontato di no.

PRESIDENTE - Per la verità...?

AVV. MASUCCI - No, non lo abbiamo...

PRESIDENTE - No.

AVV. MASUCCI - Non lo abbiamo programmato, no.

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - Sono gli unici francesi, vero? Sono gli unici francesi? Così li concentriamo nell'unica udienza.

AVV. MASUCCI - Per quello che ci riguarda sono gli unici francesi, sì.

PRESIDENTE - Va bene. Grazie. Allora ci vediamo il 02 marzo. Buonasera.

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: 328058

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° 61130

ID Procedimento n° 199354