



**TRIBUNALE DI LUCCA  
RITO COLLEGALE SEZIONE PENALE**

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

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

<b>LOVI NICLA</b>	<b>Cancelliere</b>
<b>MARTINELLI SIG.RA EMMA - Stenotipista</b>	<b>Ausiliario tecnico</b>

**VERBALE DI UDIENZA REDATTO IN FORMA STENOTIPICA**

**PAGINE VERBALE: n. 223**

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

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

**UDIENZA DEL 29/10/2014**

**LU0010 POLO FIERISTICO**

**Esito: RINVIO AL 12/11/2014 ORE 9:30**

---

Caratteri: 289150

**INDICE ANALITICO PROGRESSIVO**

DEPOSIZIONE DEL TESTE – LANDOZZI – .....	12
Pubblico Ministero – Dott. Amodeo .....	13
Pubblico Ministero – Dott. Giannino .....	14
Pubblico Ministero – Dott. Amodeo .....	25
Pubblico Ministero – Dott. Giannino .....	25
Pubblico Ministero – Dott. Amodeo .....	31
Pubblico Ministero – Dott. Giannino .....	31
Pubblico Ministero – Dott. Amodeo .....	33
Pubblico Ministero – Dott. Giannino .....	34
Pubblico Ministero – Dott. Amodeo .....	45
Pubblico Ministero – Dott. Giannino .....	46
Pubblico Ministero – Dott. Amodeo .....	51
Pubblico Ministero – Dott. Giannino .....	53
Pubblico Ministero – Dott. Amodeo .....	61
Pubblico Ministero – Dott. Giannino .....	62
Pubblico Ministero – Dott. Amodeo .....	65
Pubblico Ministero – Dott. Giannino .....	68
Pubblico Ministero – Dott. Amodeo .....	70
Pubblico Ministero – Dott. Giannino .....	71
Difesa - Avvocato Stile .....	71
Difesa - Avvocato Stile .....	75
Presidente .....	75
Pubblico Ministero – Dott. Giannino .....	75
Difesa - Avvocato Stile .....	76
Presidente .....	76
Pubblico Ministero – Dott. Giannino .....	77
Presidente .....	77
Pubblico Ministero – Dott. Giannino .....	78
Difesa - Avvocato Stile .....	78
Pubblico Ministero – Dott. Giannino .....	79
Parte Civile – Avvocato Dalla Casa .....	80
Parte Civile – Avvocato Carloni .....	83
Parte Civile – Avvocato Dalle Luche .....	86
Difesa – Avvocato Stile .....	88
Pubblico Ministero – Dott. Giannino .....	89
Presidente .....	90
Difesa – Avvocato Stile .....	90
Difesa – Avvocato D’Apote .....	92
Pubblico Ministero – Dott. Giannino .....	93
Presidente .....	93
Pubblico Ministero – Dott. Giannino .....	96
Presidente .....	96
Presidente .....	97
Difesa – Avvocato D’Apote .....	98

Pubblico Ministero – Dott. Giannino .....	99
Presidente .....	99
Difesa – Avvocato D’Apote .....	100
Difesa – Avvocato Stile .....	100
Difesa – Avvocato D’Apote .....	102
Pubblico Ministero – Dott. Amodeo .....	103
Difesa – Avvocato D’Apote .....	103
Pubblico Ministero – Dott. Amodeo .....	104
Presidente .....	104
Difesa – Avvocato D’Apote .....	104
Pubblico Ministero – Dott. Amodeo .....	104
Presidente .....	104
Difesa – Avvocato D’Apote .....	105
Presidente .....	105
Pubblico Ministero – Dott. Giannino .....	105
Difesa – Avvocato D’Apote .....	105
Pubblico Ministero – Dott. Giannino .....	106
Difesa – Avvocato D’Apote .....	106
Pubblico Ministero – Dott. Giannino .....	106
Presidente .....	106
Difesa – Avvocato D’Apote .....	106
Pubblico Ministero – Dott. Amodeo .....	107
Difesa – Avvocato D’Apote .....	107
Pubblico Ministero – Dott. Giannino .....	108
Presidente .....	108
DEPOSIZIONE DEL TESTE – LA SPINA LORENA – .....	109
Pubblico Ministero – Dott. Amodeo .....	109
Pubblico Ministero – Dott. Giannino .....	115
Difesa – Avvocato Scalise .....	117
Presidente .....	118
Pubblico Ministero – Dott. Amodeo .....	118
Presidente .....	118
Difesa – Avvocato Scalise .....	118
Presidente .....	119
Pubblico Ministero – Dott. Amodeo .....	119
Presidente .....	119
Difesa – Avvocato Scalise .....	120
Presidente .....	120
Difesa – Avvocato Scalise .....	121
Presidente .....	121
Pubblico Ministero – Dott. Amodeo .....	121
Presidente .....	121
Difesa – Avvocato Giorgi .....	126
Presidente .....	126
Pubblico Ministero – Dott. Amodeo .....	126
Pubblico Ministero – Dott. Giannino .....	127
Difesa – Avvocato Scalise .....	128

Presidente .....	128
Pubblico Ministero – Dott. Giannino .....	128
Pubblico Ministero – Dott. Amodeo .....	129
Difesa – Avvocato Giorgi .....	130
Presidente .....	130
Pubblico Ministero – Dott. Amodeo .....	130
Pubblico Ministero – Dott. Giannino .....	140
Pubblico Ministero – Dott. Amodeo .....	141
Pubblico Ministero – Dott. Giannino .....	144
Presidente .....	147
Pubblico Ministero – Dott. Giannino .....	148
Presidente .....	150
Pubblico Ministero – Dott. Giannino .....	150
Difesa – Avvocato Scalise .....	155
Pubblico Ministero – Dott. Giannino .....	156
Difesa – Avvocato D’Apote .....	158
Pubblico Ministero – Dott. Giannino .....	159
Difesa – Avvocato Stile .....	168
Presidente .....	168
Difesa – Avvocato Siniscalchi .....	169
Pubblico Ministero – Dott. Giannino .....	170
Presidente .....	170
Difesa – Avvocato Siniscalchi .....	171
Difesa – Avvocato Mittone .....	173
Difesa – Avvocato Ferro .....	174
Difesa – Avvocato D’Apote .....	175
Pubblico Ministero – Dott. Amodeo .....	176
Presidente .....	176
Pubblico Ministero – Dott. Amodeo .....	176
Difesa – Avvocato D’Apote .....	176
Presidente .....	176
Pubblico Ministero – Dott. Amodeo .....	177
Presidente .....	177
Difesa – Avvocato D’Apote .....	177
Presidente .....	177
Difesa – Avvocato D’Apote .....	178
Parte Civile – Avvocato Bagatti .....	179
Difesa – Avvocato D’Apote .....	179
Pubblico Ministero – Dott. Giannino .....	180
Presidente .....	180
Difesa – Avvocato D’Apote .....	180
Pubblico Ministero – Dott. Giannino .....	181
Presidente .....	181
Difesa – Avvocato D’Apote .....	183
Pubblico Ministero – Dott. Giannino .....	184
Difesa – Avvocato D’Apote .....	184
Presidente .....	185

Difesa – Avvocato D’Apote .....	186
Pubblico Ministero – Dott. Amodeo .....	187
Presidente .....	187
Pubblico Ministero – Dott. Giannino .....	187
Presidente .....	187
Difesa – Avvocato D’Apote .....	188
Pubblico Ministero – Dott. Giannino .....	189
Presidente .....	190
Difesa – Avvocato D’Apote .....	190
Pubblico Ministero – Dott. Giannino .....	191
Presidente .....	191
Difesa – Avvocato D’Apote .....	191
Pubblico Ministero – Dott. Amodeo .....	192
Difesa – Avvocato D’Apote .....	192
Difesa – Avvocato Scalise .....	192
Pubblico Ministero – Dott. Amodeo .....	193
Pubblico Ministero – Dott. Giannino .....	193
Presidente .....	194
Difesa – Avvocato Scalise .....	194
Pubblico Ministero – Dott. Amodeo .....	194
Pubblico Ministero – Dott. Giannino .....	194
Presidente .....	194
Difesa – Avvocato Scalise .....	194
Pubblico Ministero – Dott. Amodeo .....	196
Presidente .....	196
Pubblico Ministero – Dott. Amodeo .....	197
Presidente .....	197
Difesa – Avvocato Scalise .....	197
Difesa – Avvocato D’Apote .....	199
Pubblico Ministero – Dott. Giannino .....	201
Presidente .....	202
Difesa – Avvocato D’Apote .....	202
Difesa – Avvocato Siniscalchi .....	203
Difesa – Avvocato Ruggeri Laderchi .....	203
Difesa – Avvocato Stile .....	210
Presidente .....	212
Pubblico Ministero – Dott. Giannino .....	214
Presidente .....	214
Difesa – Avvocato Stile .....	215
Pubblico Ministero – Dott. Amodeo .....	218
Presidente .....	218
Pubblico Ministero – Dott. Giannino .....	218
Presidente .....	219

**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 29/10/2014**

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

DOTT. GIANNINO SALVATORE DOTT. AMODEO GIUSEPPE Pubblico  
Ministero

LOVI NICLA Cancelliere  
MARTINELLI SIG.RA EMMA - Stenotipista Ausiliario tecnico

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

AVV. MITTONE - Prima di incominciare adempio a un impegno della scorsa udienza. Mi ero ripromesso di fornire al Tribunale uno scritto che era stato citato, ricorderà il Tribunale, era stato citato nella relazione dei consulenti che abbiamo sentito ed è uno scritto dell'ingegnere Del Nord e della dottoressa Nisi del 31 Marzo 2005. Adempiendo a questo impegno lo scritto è qua, c'è una copia anche per le Parti Civili e per i colleghi e la Procura.

PRESIDENTE - Siamo tutti d'accordo? Pubblici Ministeri, Parti Civili, Avvocati? Va bene. D'accordo. Il Tribunale acquisisce in conformità.

PRESIDENTE - Vi ricordate, avevo fatto alla scorsa udienza una

sollecitazione perché non ci siamo affatto dimenticati di tutte riserve collegate a richieste, l'ultima delle quali quella di correzione del verbale, le abbiamo individuate e scioglieremo la riserva. Valutate se non sia il caso, faremo dopo una verifica, però non vorrei che ce ne sfuggisse qualcuna e quindi l'ordinanza relativa fosse lacunosa. Quindi io vi inviterei, l'ho già fatto ma ripeto l'invito, a riepilogarle individualmente le richieste sulle quali c'è stata la riserva, perché sono avvenute nel corso delle varie udienze. Non avendole sciolte immediatamente, per non interrompere il dibattimento, abbiamo accumulato un po' di riserve e le stiamo recuperando tutte. Con il vostro ausilio potremo fare un'operazione unica con un'unica ordinanza.

AVV. GIORGI - A tal riguardo io avevo preparato una nota scritta che vi vorrei depositare, anche per sciogliere i dubbi circa l'acquisizione o meno al fascicolo degli atti di indagini di un documento su cui c'era stata opposizione dal Pubblico Ministero. Comunque è una nota scritta che vi deposito.

PRESIDENTE - Grazie.

AVV. BAGATTI - Sì, mi allineo anche io per conto del sottoscritto ma anche di altri colleghi, Avvocato Maurizio Dalla Casa, Avvocato Nicoletti, Avvocato Pedonesi, Avvocato Bartolini, deposito una brevissima nota scritta solo su alcune questioni su cui si premeva

puntualizzare, quindi insistere nella richiesta di produzione e di alcuni documenti che avevamo fatto più alcune piccole repliche su questioni che erano emerse. Le deposito questa nota scritta e lascio in visione ai colleghi delle difese alcune copie e della memoria.

PRESIDENTE - Prima di procedere: alla scorsa udienza il Pubblico Ministero si era riservato una produzione, una memoria con riferimento a delle posizioni, agli organigrammi; giusto?

P.M. GIANNINO - Sì. Quella ancora non è terminata. La depositeremo probabilmente alla prossima udienza. Per quanto riguarda sempre le produzioni documentali abbiamo redatto un indice analitico documento per documento di tutte le produzioni effettuate dalla prima udienza a oggi e quindi c'è un indice progressivo con numerazione univoca per ogni documento di cui abbiamo chiesto l'acquisizione con l'indicazione dell'udienza in cui è stata prodotta al Collegio con la richiesta di acquisizione. Quindi depositiamo questo indice completo delle produzioni del Pubblico Ministero al 29 Ottobre 2014 in cui ogni documento è stato analiticamente individuato da un numero progressivo e produrremo, probabilmente la prossima udienza, anche un supporto informatico in cui confluiranno tutti i documenti con la possibilità della ricerca ipertestuale. Quindi da quell'indice, cliccando sul documento di interesse, si



aprirà sul computer il documento.

PRESIDENTE - Riguarda tutti i documenti prodotti dalla pubblica accusa?

P.M. GIANNINO - Tutti i documenti del Pubblico Ministero dalla prima udienza fino a oggi. Sono già elencati quelli che produrremo nel corso di questa udienza. Poi una brevissima memoria, ma più che una memoria è una precisazione per le eccezioni che sono state sollevate in merito a alcuni documenti prodotti dal Pubblico Ministero, ed è una parziale, quasi sostanziale adesione alle eccezioni sollevate dall'Avvocato Giovine in merito a alcuni documenti entrati effettivamente, erroneamente, nel fascicolo del dibattimento su nostra richiesta e su nostra produzione, perché nell'indice documentale era indicato il titolo di un documento ma poi in realtà nel supporto informatico se ne apriva un altro. Mi riferisco in particolare...

PRESIDENTE - Informativa Zallocco?

P.M. GIANNINO - Esatto. Per quanto riguarda l'informativa Zallocco l'abbiamo riassunto sotto il punto 3 di questa memoria che poi le lascerò e effettivamente il file conteneva anche due pagine di informativi. Abbiamo tagliato le pagine di informativa dal file e quindi riproduciamo lo stesso documento senza le prime due pagine in cui erano scansionate le pagine dell'informativa. Documento rimane e l'abbiamo

riprodotto, lo troverà di nuovo in quell'indice, con i numeri 17, 18 e 19 dell'indice odierno.

PRESIDENTE - Le sit.

P.M. GIANNINO - Per quanto riguarda le sommarie informazioni testimoniali indicate dall'Avvocato Giovine devono essere effettivamente eliminate e erano state prodotte insieme a un documento acquisito contestualmente all'effettuazione del verbale di sit. Nell'indicizzazione al numero 1 indicava sit, al numero 2 documento, in realtà i documenti erano invertiti. Semplicemente questo è successo. Quindi effettivamente eliminiamo le sit, di Gizi dal fascicolo dibattimentale, chiediamo ovviamente che rimanga agli atti invece il documento acquisito in quella sede che seppur la Polizia Giudiziaria lo ha consegnato contestualmente al verbale indicandolo come allegato al verbale è ovviamente un documento acquisito, non ha nulla a che vedere con le dichiarazioni verbalizzate. Analogamente a quello che è indicato in questa breve precisazione come documento 2, l'appunto dell'ingegnere Fabio Fizzo del 22 Luglio 2005, anche questo è stato chiesto dall'Avvocato Giovine che venisse espunto, ma è un documento acquisito dalla Polizia Giudiziaria e quindi in quanto tale noi chiediamo che rimanga al fascicolo perché seppur fa riferimento a circostanze su cui poi l'ingegnere Fizzo è stato sentito a verbale, questo in realtà è un documento acquisito in

quella sede che non ha nulla a che vedere con il verbale di sommarie informazioni testimoniali. Quindi per quanto riguarda i due verbali di sommarie informazioni testimoniali e la informativa Zallocco Landozzi del 23 Aprile 2012 siamo d'accordo con l'eliminazione. Per quanto riguarda tutti i documenti acquisiti dalla Polizia Giudiziaria e prodotti, pur se contestualmente a quelle sommarie informazioni testimoniali, ne chiediamo il mantenimento. Poi un ultima precisazione: all'udienza del 16 Luglio sono stati depositati, perché abbiamo prodotto per ogni udienza un indice delle produzioni. L'indice delle produzioni del 16 Luglio 2014 riportava gli allegati 12, 16 e 17 della produzione, dei documenti acquisiti dall'A.S.L., in particolare acquisiti dalla Procura con la relazione del 17 Maggio 2012 e sono dei documenti acquisiti su supporto informatico. In realtà quei documenti che abbiamo fornito su supporto informatico, anche in questa sede a tutte le parti e prodotti al dibattimento, non sono altro che la rappresentazione fotografica di quel DVD. Quindi in realtà i documenti 12, 16 e 17 del 16 Luglio 2014 non si aprono, sono solo una fotografia del DVD. Quindi oggi riproduciamo quei documenti indicati nel 16 Luglio come 12, 16 e 17, chiedo scusa e entrano nell'indice parziale dell'udienza di oggi con i numeri 20, 21 e 22. Comunque è tutto riepilogato in queste due pagine di memoria che vi

consegniamo.

PRESIDENTE - Volevo chiedere alle parti presenti, ai difensori e al Pubblico Ministero che alla scorsa udienza ricorderete che l'Avvocato Ruggeri ha prodotto un elenco piuttosto nutrito, che è preceduto da questa premessa e da questa richiesta con a tutte le persone indicate integralmente risarcite: "La scrivente presta il consenso relativi all'acquisizione dei documenti relativi al danno subito in luogo dell'esame delle stesse".- Quindi c'è questa richiesta che potrebbe servire, potrebbe essere utile per scremare molto.

P.M. AMODEO - Ci torneremo alla prossima udienza.

PRESIDENTE - Lo dicevo solo per ricordare che c'è un elenco molto ampio in ordine alfabetico, è qui agli atti. Le parti sono invitate a estrarne copia perché così potrete prestare prossimamente il consenso e potremo evitare l'escussione di numerose persone offese, ove vi fosse il consenso come auspichiamo. Detto questo il Pubblico Ministero ci dica se sono presenti i testi.

P.M. GIANNINO - E' presente il teste Landozzi, il teste La Spina è stata citata per il primo pomeriggio.

PRESIDENTE - Bene. Allora Landozzi.

Viene introdotto in aula il Teste

**DEPOSIZIONE DEL TESTE - LANDOZZI -**

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

Procedura Penale, dà lettura della formula di rito.

GENERALITA': Landozzi Riccardo, nato a Poggibonsi 1 /10 /1977;  
in servizio presso la A.S.L. numero 7 di Siena presso il  
Servizio di Prevenzione Igiene e Sicurezza dei Luoghi di  
Lavoro.

PRESIDENTE - Prego. E' un teste, ha l'obbligo di dire la  
verità. Comincerà a formularle domande il Pubblico  
Ministero.

TESTE LANDOZZI - Chiederei il permesso di poter consultare i  
miei atti anche in via informatica.

PRESIDENTE - Il Tribunale l'autorizza.

-Il Tribunale autorizza il teste a consultare gli atti a sua  
firma in aiuto alla memoria.

PRESIDENTE - Prego Pubblico Ministero.

**Pubblico Ministero - Dott. Amodeo**

P.M. AMODEO - Senta lei quali accertamenti ha svolto sul  
documento di valutazione dei rischi di R.F.I. e di  
Trenitalia?

TESTE LANDOZZI - Abbiamo svolto accertamenti sui documenti di  
valutazione dei rischi che ci sono stati forniti da  
R.F.I. S.p.A. e Trenitalia S.p.A. a seguito di nostra  
specifica richiesta e nella fattispecie se non ricordo  
male Trenitalia ci ha fornito il documento di valutazione  
dei rischi relativo alla divisione Cargo dell'area Genova

Cagliari mente R.F.I. ci ha fornito i documenti di valutazione dei rischi relativi alla direzione compartimentale infrastruttura e movimento di Firenze. Questi sono stati i DVR nello specifico analizzati, DVR è l'acronimo per documento di valutazione dei rischi, nello specifico analizzati per R.F.I. e Trenitalia. All'interno di questi documenti è stata ricercata l'eventuale valutazione relativa al transito delle merci pericolose all'interno di centri abitati, di centri densamente abitati e le misure di prevenzione e protezione che fossero state messe in atto relativamente a questa fase del trasporto ferroviario e quindi ai pericoli e rischi ad esso associati.

**Pubblico Ministero - Dott. Giannino**

P.M. GIANNINO - Quali tipi di valutazione sono state effettuate dalle società che ha menzionato in relazione al trasporto delle merci pericolose? Cosa avete trovato?

TESTE LANDOZZI - Sì. Allora all'interno dei documenti che ho citato ci sono dei riferimenti generici relativamente al rischio incendio e esplosione ma non c'è nessuna attività di valutazione specifica relativa al transito di convogli trasportanti merci pericolose, nella fattispecie il gpl all'interno di centri densamente abitati e quindi non essendo stato preso in considerazione il rischio specifico non ci sono delle misure preventive o

protettive specifiche all'interno dei documenti analizzati.

P.M. GIANNINO - Di quale valutazione sta parlando, chiedo scusa, di quale società?

TESTE LANDOZZI - Sto parlando della valutazione di Trenitalia relativamente alla Divisione Cargo Area Genova Cagliari, che è quella che stata fornita a seguito della richiesta da noi effettuata e sto parlando delle valutazioni fornite da R.F.I., sempre relazione alla nostra richiesta, sulla Direzione Compartimentale Infrastruttura e Movimento di Firenze.

P.M. GIANNINO - Quindi in nessuna delle due ha rinvenuto valutazioni...

TESTE LANDOZZI - In questi documenti analizzati no.

P.M. GIANNINO - Come era strutturata la società R.F.I. al momento... fino al 2009. Limitiamoci ovviamente agli accertamenti svolti fino a quel giorno. Come erano strutturate le singole unità?

TESTE LANDOZZI - Ma in relazione agli obblighi del decreto 81?

P.M. GIANNINO - Sì, in relazione agli obblighi di protezione.

TESTE LANDOZZI - In relazione e agli obblighi del Decreto 81 gli obblighi valutativi erano stati delegati dalla società ai responsabili delle unità produttive e le unità produttive erano state sempre individuate dalla società e erano individuate, al di là di unità prettamente

organizzative direzione centrale anche a livello territoriale. Infatti parlavo di documenti di valutazione dei rischi delle Direzione Compartimentale Infrastruttura e Movimento di Firenze perché c'era una frammentazione di quello territoriale con individuazione di relative unità produttive, nomina di responsabile dell'unità produttive, individuazione di questi responsabili come datori di lavoro ai quali poi è stata fatta una specifica delega notarile dove sono stati assegnati dei poteri.

P.M. GIANNINO - Quante erano le unità produttive e quindi quelli indicati come datori di lavoro?

TESTE LANDOZZI - Ora in il numero esatto non lo ricordo, circa una sessantina o giù di lì.

P.M. GIANNINO - Stiamo parlando di R.F.I..

TESTE LANDOZZI - Mi pare, non ricordo esatto.

P.M. GIANNINO - Approssimativamente. Dopo lo documenteremo. E la strutturazione territoriale nelle singole deleghe che cosa prevedeva?

TESTE LANDOZZI - Nelle singole procure e notarili c'era una delega con un ipotetico potere illimitato decisionale di spesa in relazione alle decisioni in materia di sicurezza nei luoghi di lavoro, quindi tutto quello che e riguardava il decreto 81 e questa assegnazione e di poteri era confermata anche in un documento di R.F.I. che abbiamo analizzato che è stato sempre fornito da R.F.I. che è la comunicazione organizzava 185 AD di R.F.I. del



30 Luglio 2008 che tratta "organizzazione della sicurezza e lavoro e ambientale in rete ferroviaria italiana". E all'interno di questa documentazione c'è per l'appunto la descrizione di questa articolazione e delle deleghe di responsabilità in materia di sicurezza nei luoghi di lavoro ai singoli responsabili di unità produttiva che vengono inquadrati come datore di lavoro.

P.M. GIANNINO - Al di là del inquadramento formale nei poteri conferiti avete riscontrato l'esistenza dei poteri effettivi di un datore di lavoro in capo ai singoli datori di lavoro di unità produttiva qui indicati?

TESTE LANDOZZI - Allora, all'interno di questo documento è scritto che comunque questa responsabilità produttiva del datore di lavoro... cioè cito il documento e c'è scritto: "Ferma restando ovviamente la tempestiva informazione ai competenti organi e strutture societarie in caso di superamento dei limiti di budget o procedurali. Quindi si dice che possono mettere in atto qualunque azione qualunque spesa in materia di sicurezza del lavoro però fermi restando questi obblighi. Quindi in realtà si afferma che ci sono dei limiti di budget e procedurali per attuare delle azioni anche in materia di sicurezza del alcuno che se superati prevedono una informazione agli organi aziendali superiori, quindi agli amministratori delegati o comunque direzioni centrali.

P.M. GIANNINO - Parliamo della comunicazione organizzativa 185

AD del 30 Luglio 2008 di R.F.I., giusto?

TESTE LANDOZZI - Sì.

P.M. GIANNINO - Al di là di questa articolazione e parcellizzazione e mancanza a livello territoriale dei documenti di valutazione dei rischi avete riscontrato invece che fosse stata effettuata a livello nazionale questa valutazione sul transito di merci pericolose?

TESTE LANDOZZI - No, non c'era una valutazione a livello generale, a livello nazionale da parte di R.F.I., perché e come ripeto l'AD aveva delegato il ruolo (inc.) lavoro ai (inc.) responsabilità produttive e quindi avendo delegato abbiamo una serie di documenti di valutazione dei rischi frammentati per unità produttiva ma non abbiamo un unico documento di valutazione dei rischi generale per tutta la rete italiana.

P.M. GIANNINO - Esiste documentazione, che avete acquisita, che specifichi le modalità con le quali questi responsabili di unità produttiva avrebbero infine potuto ottenere i fondi necessari per gli investimenti proposti ai vertici societari, quindi il materia di sicurezza e comunque di budget e di investimento?

TESTE LANDOZZI - Allora, al di là dei piani annuali della sicurezza che vengono presentati dalle singole imprese ferroviarie e anche da parte di R.F.I. per individuare le e criticità in materia di sicurezza dell'esercizio ferroviario, questi sono annuali, poi c'è una procedura

che però non riguarda... cioè, diciamo, riguarda tutte le singole società del gruppo ma è una procedura che e riguarda gli investimenti e che coinvolge anche la capogruppo.

P.M. GIANNINO - Da chi è stata...

TESTE LANDOZZI - Per capire lo stato...

P.M. GIANNINO - Da chi è stata emanata, quando, e quali società ha coinvolto?

TESTE LANDOZZI - Lei mi ha chiesto gli investimenti. Per quanto riguarda gli investimenti io stavo parlando della disposizione di gruppo 100 AD del 17 Maggio 2007, di Ferrovie dello stato, investimenti e disinvestimenti tecnici del gruppo Ferrovie dello Stato.

P.M. GIANNINO - Ferrovie dello Stato S.p.A. ?

TESTE LANDOZZI - Sì.

P.M. GIANNINO - Che data riporta e da chi è stata emanata?

TESTE LANDOZZI - 17 Maggio 2007, è a firma di Mauro Moretti, l'amministratore delegato.

P.M. GIANNINO - Cosa prevede e cosa impone questa comunicazione alle società controllate e?

TESTE LANDOZZI - Questa comunicazione prevede che le società controllate da FS, quindi parliamo di Trenitalia, Rete Ferroviaria Italiana, FS Logistica, debbano presentare annualmente per l'approvazione e da parte della Capogruppo, un piano degli investimenti e disinvestimenti di gruppo. All'interno di questo piano ci sono una serie

di programmi e progetti che le società controllate propongono di attuare che sono analizzati poi nella singola struttura della capogruppo che esattamente alla Direzione Centrale Strategie e Pianificazione Sistemi, l'acronimo è DCSPS che deve decidere, anche su proposta delle controllate, quali sono gli investimenti che sono considerati rilevanti di gruppo. Se un investimento viene considerato rilevante di gruppo è soggetto al parere preventivo da parte di un comitato del gruppo che si chiama COMINV che è un organo consultivo dell'amministratore delegato del gruppo. Quindi progetti che sono considerati rilevanti di gruppo passano dal vaglio, per così dire, di questo comitato per l'approvazione, mentre gli altri progetti classificati come ordinari non passano dal vaglio di questo comitato Direzione Centrale Strategie Pianificazione Sistemi ma comunque fanno parte del piano di investimenti e disinvestimenti che deve essere poi approvato dalla capogruppo.

P.M. GIANNINO - Senta ma questa classificazione tra strategici e non strategici da chi veniva attribuita?

TESTE LANDOZZI - Allora...

P.M. GIANNINO - Chi era decidere comunque tra i vari...

TESTE LANDOZZI - Allora, la classificazione è descritta...

PRESIDENTE - Strategici sta per rilevanti?

P.M. GIANNINO - Rilevanti.

TESTE LANDOZZI - Allora i criteri per la classificazione di rilevanza sono descritti a pagina 5 del documento e sono valore economico, valore strategico, coerenza con gli obiettivi del piano di impresa, trasversalità, impatti sull'organizzazione dei rischi e il contenuto di innovazione e complessità tecnologica e progettuale. La proposta se non erro parte delle società controllate ma poi è la Direzione Centrale Strategie e Pianificazione Sistemi che decide quali sono effettivamente rilevanti di gruppo e quindi poi li sottopone all'esame del comitato, del COMINV, di quel Comitato Investimenti di gruppo che è un organo consultivo dell'amministratore delegato così descritto a pagina 6 del citato documento.

P.M. GIANNINO - Organo consultivo dell'amministratore delegato di FS?

TESTE LANDOZZI - Sì, amministratore delegato di Ferrovie dello Stato S.p.A. .

P.M. GIANNINO - I compiti di queste direzioni centrali della capogruppo FS sono stati indicati quali sono e riguardano cosa?

TESTE LANDOZZI - Allora la direzione centrale, quella che ho citato, Direzione Centrale Strategie e Pianificazione Sistemi in realtà non ha soltanto questo compito ma ha tutta una serie di altri compiti che sono descritti nell'organigramma (inc.) responsabilità FS, anche se mi permette devo prendere un altro documento cartaceo...

Comunque se non ricordo è scritto a pagina 85 e seguenti dell'organigramma missione responsabilità fornito da FS che è aggiornato al 29 Giugno del 2009.

P.M. AMODEO - E' stato autorizzato. Forse sta cercando la comunicazione numero 100 del 17...

TESTE LANDOZZI - No no, quella ce l'ho. Sto cercando l'organigramma missione di responsabilità al 29 Giugno 2009 di FS. Ma ora... o non l'ho stampato o non lo trovo, perché era abbastanza corposo. Comunque mi ricordo che la DCSPS era descritta a pagina 85 e seguenti, c'erano diverse pagine di descrizione dei compiti di questa direzione centrale perché poi era articolata...

PRESIDENTE - Pagina 85 e seguenti di cosa?

TESTE LANDOZZI - Dell'organigramma missione di responsabilità di FS aggiornato al 29 Giugno 2009. E questa direzione centrale in realtà aveva molti compiti in materia di controllo e gestione delle società controllate della capogruppo, quindi Trenitalia e R.F.I. e FS Logistica, e era articolata in diverse sottosezioni, se così le posso chiamare, tre le quali ricordo che c'era una specifica, mi pare, che si trova a pagina 105 che era proprio, per esempio, sicurezza sul lavoro, era chiamata per esempio sicurezza sul lavoro, e c'erano anche alcune sezioni specifiche, se non ricordo male, di gestione e controllo delle partecipate R.F.I. Trenitalia e vari altri uffici proprio che si occupavano di coordinare l'attività delle

controllate rispetto alla coerenza con gli obbiettivi dell'attività di capogruppo.

P.M. GIANNINO - E' in grado di indicare il nome di queste direzioni esistenti nell'organigramma?

PRESIDENTE - Diamo atto... Ci dica se è quella che cercava. Sono atti di cui lei comunque è in possesso?

TESTE LANDOZZI - Sì sì.

PRESIDENTE - Solo che non riesce a recuperarli?

TESTE LANDOZZI - Sì.

PRESIDENTE - Acceleriamo.

TESTE LANDOZZI - Allora, chiedo scusa mi confondevo. Quella di cui parlavo io è la Direzione Centrale Risorse Umane e Organizzazione, non la Direzione Centrale Strategie e Pianificazione Sistemi. Mi stavo confondendo. Questa direzione centrale che controlla l'attività delle società controllate è la Direzione e Centrale Risorse Umane e Organizzazione che è da pagina 85 e seguenti dell'organigramma Missione Responsabilità di FS aggiornato al 29 Giugno del 2009. E sotto questa direzione centrale ci sono una serie di altri uffici, di altre sezioni, che va nelle pagine seguenti, tra le quali da organigramma ci sono anche quelle che stavo citando prima, cioè coordinamento societario e gestione partecipazioni, gestione controllate e partecipate da R.F.I., gestione controllate e partecipate da Trenitalia. Poi abbiamo a pagina 105 sicurezza sul lavoro, sicurezza

e lavoro, quella che dicevo prima, mi confondevo con il nome della direzione, però era quella che stavo...

P.M. GIANNINO - Di cosa avrebbe dovuto occuparsi in particolare quella direzione che si occupava, che aveva la missione in materia di sicurezza del lavoro, se lo ricorda?

TESTE LANDOZZI - Posso citare, in coerenza con gli indirizzi e le politiche di gruppo elabora e diffonde indirizzi e politiche di gruppo in materia di sicurezza e lavoro, verificandone la corretta applicazione anche attraverso specifiche e attività di ispezione e fornendo supporto specialistico alle società del gruppo in fase attuativa. Garantisce per le materie di competenza l'omogenea interpretazione a livello di gruppo di norme e disposizioni di legge e cura la gestione in sede tecnica dei connessi...

PRESIDENTE - Si tratta di documenti che avete prodotto Pubblico Ministero o vi accingete a produrli?

P.M. GIANNINO - Questi sono stati già prodotti all'udienza del 16 Luglio. Però buona parte di questi vengono riprodotti per comodità anche all'udienza di oggi. Però sono già tutti al fascicolo dal 16 Luglio, perché sono gli stessi che ha acquisito insieme a Zallocco.

PRESIDENTE - Perché se si tratta di leggerli li leggiamo anche noi.

P.M. GIANNINO - Al di là di questi che c'ha indicato esistono



altri... Nella 100 AD del 2007 oltre a essere indicate le strutture deputate all'approvazione degli investimenti c'era un iter che la capogruppo imponeva alle controllate o no?

TESTE LANDOZZI - Il piano degli investimenti e disinvestimenti di gruppo veniva presentato secondo delle modalità che sono in allegato e quindi c'era una modulistica e dei contenuti che erano ben precisi per ogni società del gruppo. Diciamo non era libera la...

**Pubblico Ministero - Dott. Amodeo**

P.M. AMODEO - Modulistica nel senso che le società del gruppo per accedere a questi investimenti devono usare dei moduli predeterminati dalla Holding, è così?

TESTE LANDOZZI - Sì, c'era la proposta di investimento disinvestimento con, diciamo, indici e contenuti, è riportata in allegato 1 alla 100 AD e quindi ci devono essere tutti questi contenuti che sono dettagliati dalla 100 AD per la presentazione delle proposte di investimento e disinvestimento da parte delle controllate.

**Pubblico Ministero - Dott. Giannino**

P.M. GIANNINO - Passiamo invece agli investimenti non rilevanti e quindi definiti di manutenzione straordinaria diffusi: per questi gli amministratori delegati di

Trenitalia e R.F.I. avevano libertà di mano o esistevano delle procedure anche per questo tipo di investimenti?

TESTE LANDOZZI - Questi venivano comunque inseriti nel piano degli investimenti e disinvestimenti, dal momento che non erano classificati come rilevanti non venivano controllati dal COMIV, però comunque tutto il piano era soggetto alla validazione da parte di FS. Quindi comunque, diciamo, rientravano nel piano che doveva essere...

P.M. GIANNINO - Quindi dopo la validazione da parte del COMIV venivano classificati non rilevanti e da quel momento venivano consegnati agli amministratori delegati per l'esecuzione diretta da parte loro? E' questo in sostanza?

TESTE LANDOZZI - No, questo avveniva soltanto... acconsentiva dopo che tutto il piano era stato approvato. Non potevano essere iniziati dei progetti o programmi prima dell'approvazione definitiva del piano. Quindi comunque erano in standby anche quelli finché non era stato approvato il piano. Almeno da quanto emerge. Poi comunque qualunque tipo di investimento, se non ricordo male c'è una sezione che si chiama riautorizzazione: qualunque tipo di investimento che si discostasse rispetto al 10%, rispetto al costo preventivato, doveva essere sottoposto a un iter di riautorizzazione.

P.M. GIANNINO - Quindi spese di progetti già autorizzati per

le controllate se eccedevano il 10% dal budget autorizzato dovevano ripassare di nuovo per la FS per la riautorizzazione dell'eccesso?

TESTE LANDOZZI - Sì. Qui non è fatta nessuna distinzione tra rilevanti o ordinarie. L'iter riautorizzativo sembra riguardare qualunque tipo di investimento.

P.M. GIANNINO - Senta e per quanto riguarda invece le esigenze improvvise, quindi necessità in corso d'esercizio ad approvazione di budget e autorizzazione già avvenuta come facevano le società Trenitalia e R.F.I. a procedere?

TESTE LANDOZZI - C'è una sezione anche per questo, se aspetta la cerco un attimo... Ora vado a memoria, comunque dovevano essere proposti ugualmente come investimenti e disinvestimenti alla capogruppo, se non erro, in fase trimestrale, in fase di controllo trimestrale del piano di investimenti e disinvestimenti, di aggiornamento. Ora non mi ricordo la dizione esatta, stavo cercando il passaggio all'interno del documento.

P.M. GIANNINO - Può essere a pagina 4?

TESTE LANDOZZI - Pagina 4. I programmi progetti non previsti nel piano degli investimenti e disinvestimenti di gruppo ma inseriti secondo necessità durante l'anno, quindi anche in caso di emergenze in materia di sicurezza mi viene in mente, vengono comunicati alla Direzione Centrale Strategie Programmazione e Sviluppo in occasione degli aggiornamenti trimestrali e comunque prima della

loro autorizzazione, in modo da consentire alla stessa di definire la classificazione ai fini della rilevanza di gruppo secondo le modalità descritte in precedenza. Quindi qualunque tipo di investimento-disinvestimento ugualmente doveva essere preautorizzato dalla capogruppo, prima di essere attuato, perché questa doveva definire se era ritenuto rilevante o meno per il gruppo.

P.M. GIANNINO - Queste procedure di investimento e disinvestimento previste nella 100 AD del 17 Maggio 2007 esistevano in precedenza? C'era un'altra disposizione di gruppo che in precedenza aveva previsto...

TESTE LANDOZZI - Sì, c'era una disposizione di gruppo... La disposizione di gruppo numero 29 AD del 23 Novembre 2004 di FS Investimenti tecnici del gruppo Ferrovie dello Stato.

P.M. GIANNINO - Che differenze...

TESTE LANDOZZI - Dicevo che riguardava soltanto gli investimenti e non i disinvestimenti, mentre la 100 AD riguarda anche i disinvestimenti tecnici, a differenza della 29.

P.M. GIANNINO - Quindi della 29 era prevista la pianificazione della capogruppo per gli investimenti anche per le controllate, per quanto riguarda invece le dismissioni e disinvestimenti erano libere di effettuarli da sé?

TESTE LANDOZZI - Sì, non rientrava nella disposizione della...

P.M. GIANNINO - Cosa che nel 2007 invece è stata ristretta, dovendo passare anche ai disinvestimenti per la capogruppo?

TESTE LANDOZZI - Esatto.

P.M. GIANNINO - Esistono in questi documenti o in altri anche della capogruppo, perché prima abbiamo parlato della comunicazione organizzativa 185 30 Luglio 2008 di R.F.I. per quanto riguarda le limitazioni di budget alle unità produttive. Esistono invece in disposizioni di gruppo delle comunicazioni, previsioni, disposizioni che invece consegnano agli amministratori delegati o ai delegati di unità produttiva una reale e illimitata capacità di spesa?

TESTE LANDOZZI - Cioè disposizioni della capogruppo o delle controllate?

P.M. GIANNINO - E se esiste un documento che attribuisca alle controllate, in persona dei vertici o dei singoli delegati nelle unità produttive, di effettuare investimenti senza dover passare per una pianificazione?

TESTE LANDOZZI - Ci sono le procure notarili per i vari responsabili dell'unità produttiva dove si definisce questa delega in materia di sicurezza e l'attribuzione del potere di spesa e decisione è illimitato però non c'è nessuna previsione che preveda di bypassare... Non so se era questa la domanda?

P.M. GIANNINO - Sì.

TESTE LANDOZZI - Di bypassare le procedure della 100 AD che abbiamo letto adesso per gli investimenti-disinvestimenti. Questo non lo abbiamo trovato da nessuna parte.

P.M. GIANNINO - Esistono altre disposizioni di gruppo o altri documenti trasmessi dalla FS attestanti rapporti tra FS e le controllate?

TESTE LANDOZZI - Ma in materia di sicurezza e lavoro?

P.M. GIANNINO - Sì.

TESTE LANDOZZI - Sì. Abbiamo la disposizione di gruppo 113 AD di FS del primo Aprile 2008, la sicurezza sul lavoro nel gruppo FS indirizzi e obiettivi di medio termine 2008 - 2012. In questo documento la capogruppo, diciamo, afferma che le società controllate comunque, anche attraverso i loro sistemi di gestione, devono perseguire le politiche che in materia di sicurezza siano coerenti con quelle della capogruppo. Ci sono alcuni passaggi che sono un po' nel documento... per esempio la FS si qualifica come impresa ferroviaria e quando parla delle unità produttive parla di unità produttive del gruppo FS, cioè non fa riferimento a unità produttive delle singole come se fosse un po' tutto un insieme, se fossero tutte della capogruppo unità produttiva quando si parla di questo documento in materia di sicurezza e lavoro e si dà degli indirizzi e obiettivi comuni.

**Pubblico Ministero - Dott. Amodeo**

P.M. AMODEO - Avete acquisito anche lo statuto della S.p.A. FS, Ferrovie dello Stato?

TESTE LANDOZZI - Allora, lo statuto agli atti che abbiamo di FS è quello al 30 Gennaio 2008. Relativamente allo statuto ribadisco che FS si qualifica nell'oggetto sociale come... leggo: la società per oggetto ha la realizzazione e la gestione di reti di infrastrutture e per trasporto ferroviario, lo svolgimento e l'attività di trasporto prevalentemente su rotaia e di merce e persone. Quindi anche in questo caso si riqualifica sia come gestione...

PRESIDENTE - Anche questo è prodotto.

TESTE LANDOZZI - Sia come gestore che come impresa ferroviaria.

**Pubblico Ministero - Dott. Giannino**

P.M. GIANNINO - Questo dato viene poi riprodotto in qualche atto interno o esterno al pubblico, quindi avente rilevanza anche nei confronti dei terzi?

TESTE LANDOZZI - L'oggetto sociale viene confermato nella visura camerale di FS S.p.A. e poi nella qualificazione come impresa ferroviaria c'era anche in questo documento che ho citato prima, disposizioni di gruppo 113 AD di FS del primo Aprile 2008.

P.M. GIANNINO - I poteri connessi all'oggetto sociale erano

stati oggetto di previsione in qualche verbale di consiglio di amministrazione e conferimento di deleghe?

TESTE LANDOZZI - In materia di sicurezza sul lavoro?

P.M. GIANNINO - In materia di sicurezza sul lavoro e in materia di esercizio del trasporto ferroviario, quindi se vi erano deleghe di poteri per assicurare il perseguimento dell'oggetto sociale in FS?

TESTE LANDOZZI - Abbiamo acquisito non verbale di riunione del consiglio di amministrazione di FS del 27 Aprile 2007 dove abbiamo la nomina di Mauro Moretti in qualità di AD di FS e a pagina 11 dello stesso documento al punto 35 sono attribuiti poteri per l'attuazione di misure per la tutela e la salute della sicurezza dei lavoratori, ampi poteri di delega illimitata all'Ad per l'incolumità dei lavoratori, dei terzi e della tutela dell'ambiente. E questa delega, questa attribuzione di poteri è ribadita, sempre a pagina 11 punto 35 della visura camerale di FS S.p.A..

P.M. GIANNINO - Lei prima descrivendo le articolazione interne della capogruppo Fs ha parlato di una articolazione che si occuperebbe della sicurezza sul lavoro verificandone la corretta attuazione all'interno delle società controllate. Il documento riporta anche la necessità che vengano effettuate attività ispettive da parte della capogruppo per verificare l'esecuzione degli adempimenti in materia di sicurezza da parte di Trenitalia R.F.I. e



FS logistica, perché anche FS Logistica è partecipata al 100% da FS. E' stato trasmesso a vostra richiesta un qualche documento che attestasse l'avvenuta effettuazione di questi controlli e quindi di queste verifiche attuative dalla capogruppo nei confronti delle singole controllate?

TESTE LANDOZZI - No, non c'è stato trasmesso niente.

P.M. GIANNINO - Nulla. A vostra richiesta che risposta avete ottenuto quando avete chiesto conto delle attività in materia di sicurezza da parte della FS?

TESTE LANDOZZI - Alla capogruppo noi abbiamo richiesto il documento di valutazione dei rischi e tutta la documentazione relativa al sistema di gestione della sicurezza. La capogruppo ci ha risposto se eravamo sicuri che ci interessava questa documentazione in quanto è relativa soltanto alla sede di Ferrovie dello Stato in Piazza della Croce Rossa a Roma e a alcuni presidi territoriali dove c'era soltanto personale adibito a attività d'ufficio. Quindi niente c'era a livello di DVR o di sistema di gestione relativamente alla sicurezza del trasporto ferroviario.

**Pubblico Ministero - Dott. Amodeo**

P.M. AMODEO - Cioè solo per le sedi di Ferrovie dello Stato S.p.A.? Solo per gli edifici?

TESTE LANDOZZI - Posso leggere? Questa è la risposta di

Ferrovie dello Stato datata 17 Novembre 2010 rispetto alla nostra richiesta 11 Novembre 2010 dove chiedevamo il documento di valutazione dei rischi e manuale procedure e istruzioni operative del sistema aziendale e gestione della sicurezza ove attuato. FS risponde: in considerazione del fatto che i documenti...

PRESIDENTE - Anche questo è prodotto?

P.M. GIANNINO - Verrà prodotto oggi. Se ci dà una risposta di sintesi, oppure se devo leggere tutto...

TESTE LANDOZZI - E' quello che dicevo prima: ci dicono che i documenti che noi chiediamo sono relativi soltanto alla sede centrale che fa attività amministrativa in Piazza Croce Rossa a Roma e che niente hanno a che vedere con la sicurezza del trasporto ferroviario. Quindi ci chiedono: se li volete ve li mandiamo ma non sono... ma non vi interessano per quelle che sono le vostre indagini. Questa è la risposta in sintesi.

P.M. AMODEO - (Inc.) per le scale praticamente? All'impiegato che scivola per le scale?

TESTE LANDOZZI - Sì, il rischio amministrativo che può avere qualunque addetto agli uffici.

P.M. AMODEO - Grazie.

**Pubblico Ministero - Dott. Giannino**

P.M. GIANNINO - Passiamo ora a Trenitalia e se ci descrive l'articolazione seno all'impresa ferroviaria e che

documenti di valutazione avete analizzato e cosa avete trovato in questi?

TESTE LANDOZZI - L'articolazione di Trenitalia relativamente alla sicurezza del lavoro è descritta da un documento che è la comunicazione organizzativa 123.4 AD di Trenitalia del 4 Giugno 2009, assetto di responsabilità in materia di sicurezza e lavoro e tutela ambientale. All'interno di questo documento è descritta una distribuzione di responsabilità simile a quella di R.F.I., nel senso che vengono individuate delle unità produttive a livello di divisione e a livello di unità territoriali, quindi divisioni, quindi passeggeri, trasporto regionale, trasporto nazionale, divisione cargo, e poi a livello di aree territoriali. Questi responsabili di unità produttive vengono investiti del ruolo di datore di lavoro e i poteri gli vengono attribuiti tramite delle procure e notarili. Quindi è simile al documento e all'articolazione che c'è all'interno di R.F.I., tant'è vero che anche in questo documento si ribadisce comunque la possibilità di agire senza limiti di spese decisionali, fermo restando l'obbligo della tempestiva informazione ai competenti organi aziendali. Quindi, non so, si suppongono strutture sovra-ordinate. In realtà rispetto a Trenitalia c'è stato fornito a nostra richiesta, cioè noi avevamo richiesto i documenti relativi al sistema di gestione della sicurezza e tra

questi documenti Trenitalia ci ha inviato anche e un documento che si chiama comunicazione organizzativa numero 296 /DRUO, Direzione Risorse Umane Organizzative, del 3 Marzo 2009 di Trenitalia, dove viene descritto il procedimento per l'applicazione di tutte quelle che sono le procedure e i processi relativi nella fattispecie anche alla sicurezza del lavoro. Faccio riferimento a pagina 13 del documento, procedure inerenti la sicurezza d'esercizio, l'ambiente e la sicurezza del lavoro e la qualità. Ecco all'interno di questo documento praticamente poi abbiamo anche un diagramma di flusso che fa capire come funziona l'applicazione di questa documentazione che viene prodotta per regolare la sicurezza del lavoro, la sicurezza d'esercizio e la sicurezza ambientale all'interno di Trenitalia, si evince che comunque tutto quello che viene prodotto viene... c'è poi uno step, fase B, si chiama verifica, dove c'è la verifica della coerenza con gli indirizzi di gruppo che viene effettuata materialmente da FS S.p.A. tramite la Direzione e Centrale Risorse Umane e Organizzazione, che è la direzione che stavo citando prima di FS, quella che ho citato prima nel diagramma missione di responsabilità...

P.M. GIANNINO - A chi fa capo quella direzione centrale?

TESTE LANDOZZI - Responsabile materialmente?

P.M. GIANNINO - A chi è sotto-ordinata?

TESTE LANDOZZI - La direzioneentrale è sotto-ordinata all'amministratore delegato e comunque da questa documentazione che stavo citando si evince, cioè c'è scritto che la capogruppo FS fa proprio delle annotazioni sulla documentazione che gli viene presentata che può essere approvata soltanto dopo che siano state apportate ai documenti le eventuali variazioni richieste dalla capogruppo, da FS.

P.M. GIANNINO - Questo documento da chi è stato trasmesso e in che occasione?

TESTE LANDOZZI - Questo documento è stato trasmesso da Trenitalia insieme all'altra documentazione relativa alla nostra richiesta di tutta la documentazione inerente e il gestione della sicurezza sul lavoro di Trenitalia.

P.M. GIANNINO - Presidente per quanto riguarda questo documento era agli atti del teste di Polizia Giudiziaria ma formalmente non è stato prodotto. Quindi noi chiederemmo di metterlo...

PRESIDENTE - Del Marzo 2009?

TESTE LANDOZZI - Questo DRUO di cui sta parlando, quindi di metterlo adesso a disposizione delle parti perché non è stato oggetto di alcun deposito neanche ai nostri atti. Anche noi ne abbiamo avuto cognizione ieri, quindi è un documento di una decina di pagine. Ne chiederemo l'acquisizione, quindi chiediamo che venga messo a disposizione delle parti in questo momento.

PRESIDENTE - Il numero 196?

P.M. GIANNINO - Vuole rileggere...

TESTE LANDOZZI - Allora, Comunicazione Organizzativa numero 296 /DRUO del 3 Marzo 2009.

P.M. GIANNINO - E' comunque un documento trasmesso da Trenitalia in occasione della richiesta nel corso delle indagini preliminari.

TESTE LANDOZZI - Vi fosso dire anche a seguito delle varie richieste, sì.

PRESIDENTE - Va bene. Da acquisire. Su questa acquisizione le parti si riservano di verificarne il contenuto e poi interloquiranno. Va bene.

P.M. GIANNINO - Per quanto riguarda Trenitalia le valutazione dei rischi che cosa prevedevano?

TESTE LANDOZZI - La valutazione analizzata è quella relativa alla Divisione Cargo area Genova Cagliari che è stata inviata suppongo perché era la divisione della quale facevano parte i macchinisti che conducevano il convoglio il cui deragliamento ha prodotto il disastro. Questo DVR che abbiamo analizzato, così come dicevo prima per il DVR di R.F.I., prevede dei riferimenti generici sulla valutazione del rischio incendio e esplosione. In realtà sono focalizzati, per quanto riguarda le merci pericolose, sugli scali merci terminali, dove ci sono delle apposite procedure e una norma che prevede la regolamentazione, e se non ricordo male, una trattazione

simile a quella che è per le attività rischio incidenti rilevanti, e poi si fa anche un riferimento a scali merci non terminali che vengono classificati a rischio medio, se non mi sbaglio è pagina 76-88 del DVR, però non c'è un riferimento specifico a eventuali misure di prevenzione e protezione da mettere e in atto per mitigare il rischio che poi è legato al transito delle merci pericolose come per esempio il gpl all'interno dei centri densamente abitati. Non c'è niente relativamente a questo.

P.M. GIANNINO - Né a livello di singole unità produttive né a livello centrale?

TESTE LANDOZZI - No, a livello centrale non c'è nessun DVR. Abbiamo il DVR della singola unità produttiva, perché come dicevo i DVR sono stati redatti da quelli che sono stati individuati come datori di lavoro, quindi siccome il DVR è un obbligo esclusivo indelegabile del datore di lavoro, per Trenitalia così come per R.F.I. i datori di lavoro erano più di uno, erano i responsabili delle UP, hanno fatto redigere i DVR ai responsabili delle unità produttive.

P.M. GIANNINO - Ho capito. E poi però a livello unitario, nazionale, quindi se i vari DVR indicassero delle specificità capaci di esorbitare dai confini delle unità territoriali o della singola unità produttiva è stata fatta un'opera di raccordo, di unificazione a livello...

TESTE LANDOZZI - No. A livello di decreto 81 e quindi di

documento di rivalutazione dei rischi non c'è niente. Un qualcosa di simile lo abbiamo a livello di piani della sicurezza e quindi di sistema di gestione.

P.M. GIANNINO - Li affrontiamo dopo però, andiamo per gradi. Per quanto riguarda le singole unità produttive esistevano delle previsioni che imponessero ai singoli datori l'utilizzo di macchinario diverso rispetto ai lavoratori di un'altra unità produttiva a fronte di DVR parziali, quindi territoriali, ogni datore di lavoro avrebbe potuto imporre, scegliere e prescrivere dei dispositivi diversi dal collega di un'altra unità?

TESTE LANDOZZI - In teoria secondo quanto riportato nelle procure notarili e nella descrizione della organizzazione della sicurezza del lavoro - in Trentitalia così come in R.F.I. - sì, in teoria ognuno poteva decidere se la decisione riguardava la sicurezza autonomamente; se la domanda era di fare un treno diverso rispetto a un altro, sì certamente. Questo poi si scontra un po' dal lato pratico con il fatto che è un po' impensabile che ho treno che attraversa diverse aree territoriali tutte le volte cosa fa, si ferma si scende, si sale su un altro treno... Non so come potrebbe funzionare. Diciamo che è una realtà che è un po' diversa da una normale realtà aziendale dove io posso avere diverse aziende in diversi posti del territorio che però sono a compartimento stagno. Cioè l'azienda viene gestita in maniera autonoma



perché finisce lì nei muri dell'azienda. Qui in realtà invece abbiamo un territorio nazionale dove si ha una rete ferroviaria che è continua ed è un po' difficile pensare di poterla frammentare quando si passa da un confine territoriale a un altro e imporre delle regole diverse se queste regole riguardano soprattutto l'infrastruttura o il materiale rotabile circolante sulla stessa.

P.M. GIANNINO - Questo per quanto riguarda le singole società. Per quanto riguarda invece la valutazione dell'esercizio ferroviario nel suo insieme, quindi che contemplasse unitariamente non solo l'infrastruttura, e quindi parlo di R.F.I., non solo materiale rotabile, quindi parlo di Trenitalia, ma che prendesse in considerazione i rischi generati dal complesso dato dall'esercizio ferroviario nel suo insieme è stata effettuata?

P.M. AMODEO - L'interazione di questi elementi no. 1

TESTE LANDOZZI - Ma dal punto di vista del decreto 81?

P.M. GIANNINO - Sì.

TESTE LANDOZZI - No, dal punto di vista del decreto 81 e degli obblighi in materia di sicurezza del luogo di lavoro non c'è una valutazione generale né a livello di società controllata né a livello di capogruppo che coordini poi l'attività che è dovuta al transito del convoglio sull'infrastruttura.

P.M. GIANNINO - A fronte delle strutture della capogruppo che

si sarebbe dovuta occupare della verifica del controllo esecutivo-attuativo della sicurezza vi è stato un input, un atto di indirizzo che tendesse a eliminare queste omissioni in capo a Trenitalia e R.F.I.?

TESTE LANDOZZI - Quelle che abbiamo rilevato relativamente al disastro ferroviario?

P.M. GIANNINO - Sì. Risulta che FS abbia segnalato a Trenitalia o a R.F.I....

TESTE LANDOZZI - No, a noi non risulta. Dagli atti esaminati non risulta.

P.M. GIANNINO - Ci torneremo poi dopo nel dettaglio ma queste omissioni erano ignote ai vertici di Trenitalia o R.F.I. o erano state segnalate in qualche modo? La mancanza della valutazione dei rischi sull'esercizio ferroviario nel suo insieme?

TESTE LANDOZZI - Allora, delle carenze a livello valutativo vengono evidenziate, se non riguardo male, da un audit di ANSF, lo potrei cercare... Allora abbiamo esaminato un audit ANSF il cui report è datato 18 Novembre 2008 e tra intervento di audit sul sistema integrato di gestione della sicurezza di R.F.I. S.p.A. , quindi del gestore dell'infrastruttura e tra le criticità evidenziate c'è anche qualcosa a livello della valutazione del rischio, se non ricordo male... Sì, esattamente a pagina 6 del documento citato ANSF riporta: "Non si a evidenza di una sintesi finale per la definizione di chiare priorità

definite attraverso una analisi di valutazione dei rischi complessiva", che è un po' quello che mi sembra stava chiedendo. In realtà abbiamo delle criticità a livello valutativo, se non ricordo male, anche nei piani integrati della sicurezza che ci ha fornito R.F.I. relativamente alla direzione compartimentale infrastruttura di Firenze... ora qui sottomano ho il piano del 2008 dove una criticità evidenziata, al paragrafo 2 è la criticità numero 4, è "effettuazione di analisi dei rischi che consentono di valutare lo stato di sicurezza del sistema ferroviario", e questa criticità era rilevata anche nel 2007, a pagina 3 del piano della sicurezza circolazione treni esercizio ferroviario e della direzione compartimentale infrastruttura di Firenze, anno 2007, questa è una relazione riassuntiva presumo, e a pagina 3 abbiamo tra le criticità emerse "identificazione dei pericoli e corrispondente valutazione dei rischi derivanti dai dati di incidentalità", che è un po' differente da quella del 2008 ma comunque è sempre afferente alla valutazione dei rischi e identificazione dei pericoli.

P.M. GIANNINO - Poi nei piani annuali andremo nello specifico più tardi. Per quanto riguarda FS Logistica cosa è stato trasmesso, quale era l'attività esercitata da FS Logistica e che cosa avete rinvenuto nei documenti trasmessi?

P.M. AMODEO - Aveva un documento di valutazione del rischio o no?

TESTE LANDOZZI - Allora, FS Logistica è stata richiesta la stessa documentazione che è stata richiesta a Trenitalia e a R.F.I., quindi prima il documento di valutazione dei rischi DVR che è stato fornito e trasmesso, e poi è stato richiesto il sistema di gestione della sicurezza di FS Logistica. Relativamente a quello che è stato contestato a FS Logistica, quindi la messa a disposizione di una attrezzatura di lavoro non a norma nel DVR non c'è nessun tipo di rilievo che potrebbe essere, per esempio, un controllo sui fornitori e comunque poi sulle attrezzature messe a disposizione. C'è qualche riferimento nel sistema di gestione, anche se il sistema di gestione fornito da FS Logistica non è un sistema di gestione della sicurezza sul lavoro.

P.M. GIANNINO - FS Logistica aveva o non aveva redatto un sistema di gestione ai sensi della 231?

TESTE LANDOZZI - No. Allora, FS Logistica ci ha fornito un manuale unico del sistema di gestione per l'eccellenza sostenibile e nella lettera di trasmissione la stessa FS Logistica afferma di non avere allo stato attuale della richiesta un sistema di gestione della sicurezza sul lavoro che sia assimilabile a qualcosa di certificabile come OHSAS 18001 o comunque che risponda ai requisiti dell'articolo 30 del decreto 81.

P.M. GIANNINO - Ma FS Logistica esercito o non esercita un'attività sul campo che prevede il contatto, la movimentazione del contatto diretto di lavoratori anche con carri che trasportano merci pericolose?

TESTE LANDOZZI - FS Logistica è iscritta all'albo degli spedizionieri, non mi ricordo esattamente l'iscrizione, e poi sia all'interno della visura che all'interno, se non ricordo male, dello statuto, ma anche nel contratto che c'era tra FS Logistica e Aversana Petroli relativamente al trasporto di gpl dallo stabilimento di Sarpon Trecate al deposito della Versano Petroli si fa riferimento anche nel contratto a un eventuale movimentazione dei carri all'interno dello stabilimento Sarpon. Quindi in teoria il personale che fa movimentazione e manovra FS Logistica (inc.)...

P.M. AMODEO - Al di là di questo dato contrattuale c'è o no anche una comunicazione ufficiale di FS Logistica che fa riferimento a questa gestione di manovre, in e particolare mi riferisco all'allegato 17 alla sua annotazione.

TESTE LANDOZZI - Sì, un attimo che lo ritrovo.

**Pubblico Ministero - Dott. Amodeo**

P.M. AMODEO - Posso darglielo in visione Presidente? E' tra gli allegati di cui avevamo chiesto l'acquisizione. Si tratta per tutti della disposizione organizzativa di

Logistica numero 3 /P del 30 Giugno 2008.

PRESIDENTE - Prego.

TESTE LANDOZZI - La 1 AD? La 1 AD... No la...

PRESIDENTE - Quale era la domanda?

**Pubblico Ministero - Dott. Giannino**

P.M. GIANNINO - Se all'interno degli organigrammi esiste una struttura tecnicamente deputata alla movimentazione e quindi al contatto, e quindi all'esposizione al rischio lavorativo per il contatto e l'utilizzo di carri...

TESTE LANDOZZI - All'interno della Business Unit, Industria Chimica e Ambiente e di FS Logistica c'era anche una struttura servizi operativi dove ora...

P.M. GIANNINO - Operativi in che senso?

TESTE LANDOZZI - "Servizi operativi. Curare la progettazione e realizzazione di raccordi ferroviari, la gestione delle manovre ferroviarie, la gestione del carico-scarico delle merci necessarie al trasporto". Questa è la sezione servizi operativi della Business Unit Industria Chimica e Ambiente. Stavo citando pagina 5 della disposizione organizzativa 3 P del 30 Giugno 2008 di FS Logistica.

P.M. GIANNINO - Queste attività sono state prese in considerazione in un documento valutazione dei rischi di FS Logistica?

TESTE LANDOZZI - No, all'interno del DVR non ci sono riferimenti a rischi...

P.M. GIANNINO - Nulla.

TESTE LANDOZZI - Ora, solo relativamente...

P.M. GIANNINO - Per quanto riguarda i rischi derivanti da manutenzioni e quindi dal tipo di carro utilizzato c'era qualche previsione in FS Logistica, visto che non erano carri propri?

TESTE LANDOZZI - Nel DVR no. Ci sono alcune previsioni diciamo, alcune attività che dovrebbero essere intraprese nel sistema di gestione che citavo prima relativamente alla qualificazione dei fornitori.

P.M. GIANNINO - E' stata data evidenza, esiste documento? Hanno trasmesso qualcosa che attesti una procedura posta in essere per la scelta del fornitore o per la scelta del tipo di materiale fornito?

TESTE LANDOZZI - Allora, sì un attimo... Allora noi abbiamo richiesto a FS Logistica in data 12 Gennaio 2011 il manuale del sistema di gestione, le procedure istruzioni operative afferenti al sistema di gestione della sicurezza sul lavoro, con particolare riferimento ai criteri di scelta e valutazione di clienti, fornitori, noleggiatori eccetera, e più i report sulle registrazioni e sugli audit di vigilanza e controllo eseguiti sulla conformità e efficacia del sistema di gestione e sicurezza sul lavoro.

P.M. GIANNINO - Quindi queste sono le previsioni astratte?

TESTE LANDOZZI - Sì, questa è la richiesta. FS Logistica

risponde che non ha un sistema di gestione della sicurezza sul lavoro, quindi qualcosa di certificabile OHSAS 18001, però fornisce il manuale unico del sistema di gestione per l'eccellenza sostenibile. All'interno del manuale effettivamente ci sono dei riferimenti... c'è l'intendimento di andare nella direzione, di istituire un sistema di gestione integrato e che quindi prenda in considerazione anche la sicurezza sul lavoro, che attualmente non fa parte del sistema di gestione di FS, e poi ci sono dei riferimenti relativamente alla qualificazione dei fornitori. Ci sono più riferimenti. Nella fattispecie abbiamo a pagina 14 un riferimento all'erogazione dei servizi offerti, e quindi ci si avvale di vettori e operatori per i quali garantisce la preventiva qualificazione e il controllo anche attraverso verifiche ispettive di parte seconda. Poi abbiamo a pagina 19 del citato documento "pianificazione dei processi", si afferma che viene effettuata la valutazione e scelta dei fornitori prima del loro utilizzo in base alle capacità di soddisfare determinati requisiti specificati e controllo sistematico dei prodotti forniti e delle prestazioni rese dai fornitori.

P.M. GIANNINO - Scusi se la interrompo: su questo punto del controllo sistematico dei fornitori e delle prestazioni rese risulterà quindi una documentazione attestante un controllo da parte di FS Logistica presso gli GATX,



presso le officine ove mandava i carri in manutenzione?  
Quindi è stata trasmessa documentazione attestante questi controlli sui fornitori e fornitori di servizi?

TESTE LANDOZZI - No, registrazioni e attestazioni riguardanti controlli audit su GATX o altri fornitori non vengono forniti. Viene fornita una procedura *Customer Satisfaction* di dati che in realtà è relativa alla raccolta di dati sulla soddisfazione dei clienti e quindi è ben altro di differente rispetto a una procedura di qualità dei fornitori.

P.M. GIANNINO - Quindi effettuavano ricerche sui clienti di FS Logistica ma non sui fornitori?

TESTE LANDOZZI - Esatto. La *Customer Satisfaction* è la soddisfazione dei clienti che comunque... che potrebbero essere anche fornitori ma non è una procedura di qualificazione dei fornitori ai sensi dell'Iso 9001, quella è ben altro. E poi viene fornito un audit che è stato effettuato su FS Logistica da parte della (Inc.) Quality, esattamente in data 25 Marzo 2009 dove per l'appunto tra le criticità viene rilevata la qualificazione e monitoraggio dei fornitori; aree processi e aspetti da migliorare: qualificazione e monitoraggio dei fornitori. Quindi viene rilevata una criticità, questa della mancata qualificazione e controllo sui fornitori.

P.M. GIANNINO - Un'ultima domanda: per quanto riguarda la

Divisione Cargo di Trenitalia lei ha detto che era qualificato, individuato come datore di lavoro da Trenitalia. E' corretto?

TESTE LANDOZZI - Le aree territoriali della Divisione Cargo erano unità produttive.

P.M. GIANNINO - Le singole aree territoriali.

TESTE LANDOZZI - Le singole aree territoriali. Quindi alcune singole aree territoriali erano state identificate da Trenitalia come unità produttive e quindi il responsabile di queste aree territoriali era stato qualificato come datore di lavoro.

P.M. GIANNINO - Senta il treno in questione che partiva da Trecate in provincia di Novara e era diretto a Gricignano attraversava il territorio di un'unica unità produttiva?

TESTE LANDOZZI - No, attraversava il territorio... ora non ricordo esattamente quando...

P.M. GIANNINO - Lo (inc.) di più?

TESTE LANDOZZI - Tre o quattro unità produttive.

P.M. GIANNINO - Quindi il contratto...

TESTE LANDOZZI - (Inc.) unità territoriali diciamo.

P.M. GIANNINO - Quando il contratto che riguardava il noleggio dei carri è stato stipulato da ogni singola unità produttiva con GATX?

TESTE LANDOZZI - No, il contratto di noleggio dei carri è stato stipulato da GATX Rail Austrial prima con Cargo Chemical e poi dopo con FS Logistica, quindi non con...

per il noleggio di carri. Poi c'era la messa a disposizione...

P.M. GIANNINO - Chiedo scusa: intendevo questo ulteriore rapporto.

TESTE LANDOZZI - Non è tra Trenitalia e...

P.M. GIANNINO - Ecco, e il contratto quindi con cui FS Logistica mette a disposizione i carri a Trenitalia è stato quindi validato e stipulato da ogni singolo...

TESTE LANDOZZI - Dalla divisione cargo, da tutta la divisione cargo.

P.M. GIANNINO - Da tutta la divisione, quindi da un vertice, non dai singoli...

TESTE LANDOZZI - Mi pare Gartaldo (?) se non erro.

P.M. GIANNINO - Nonostante attraversasse più unità produttive quindi coinvolgesse la responsabilità di più pseudo datori di lavoro. E' corretto?

TESTE LANDOZZI - Sì sì. Da tutta la Divisione Cargo, sì.

**Pubblico Ministero - Dott. Amodeo**

P.M. AMODEO - Qualche cenno è già stato fatto prima, ma lei ha esaminato anche il sistema di gestione della sicurezza di R.F.I. e Trenitalia?

TESTE LANDOZZI - Sì, relativamente a quello che c'è stato fornito. (Inc.) una stazione fornita sì.

P.M. AMODEO - Quale tipo di valutazione è stata fatta, magari cominciando a Trenitalia.

TESTE LANDOZZI - Per quanto riguarda i sistemi di gestione abbiamo richiesto i manuali dei sistemi di gestione e poi abbiamo richiesto le procedure attuative e (inc.) dell'attività di auditing che potessero essere state effettuate su sistemi di gestione che erano in essere al 29 Giugno 2009. Fatte da Trenitalia. Allora, Trenitalia effettuava un sistema di gestione che, provo a spiegarlo in parole semplici, era controllato a livello centrale da Trenitalia, quindi a livello di impresa ferroviaria però poi ogni singola direzione compartimentale, quindi merci, (inc.) regionale, effettuava la sua parte di sistema di gestione e quindi la sua parte e di rilievi che poi andavano a concorrere in quelle che erano le criticità, le necessità di intervento e che confluivano nei piani annuali della sicurezza. Se andiamo a prendere, per spiegarlo meglio, il manuale di direzione del sistema di gestione della sicurezza di Trenitalia, che è stato acquisito, a pagina 22 dello stesso, c'è un diagramma che fa capire bene poi come la fase tecnico valutativa con cui si attua il sistema di gestione passi attraverso il piano annuale della sicurezza e infatti questi piani annuali della sicurezza ci sono stati forniti da Trenitalia dal 2004 al 2009.

P.M. AMODEO - I piani annuali della sicurezza.

TESTE LANDOZZI - Il piano annuale della sicurezza è un documento obbligatorio che deve essere prodotto

all'impresa ferroviaria e viene prodotto ai sensi di una disposizione di R.F.I. che è la numero 56 del 2003.

P.M. AMODEO - Quindi è una disposizione che R.F.I. rivolge a Trenitalia, è così?

TESTE LANDOZZI - La prendo un attimo...

**Pubblico Ministero - Dott. Giannino**

P.M. GIANNINO - E se vuole anche precisare perché dal 2008 queste ispezioni e i report sono stati effettuati da ANSF e prima invece venivano effettuati da R.F.I..

TESTE LANDOZZI - Relativamente alla precisazione prima era il gestore dell'infrastruttura che faceva l'attività di auditing sulle imprese ferroviarie. Poi successivamente quando è subentrata l'Agenzia Nazionale della Sicurezza Ferroviaria è subentrata in questa funzione di auditing e quindi organismo di vigilanza sull'operato delle imprese ferroviarie al posto del gestore dell'infrastruttura.

P.M. GIANNINO - Queste attività ispettive di vigilanza di R.F.I., prima che nascesse ANSF erano o no finalizzate al rilascio del certificato di sicurezza alle imprese ferroviarie?

TESTE LANDOZZI - Erano finalizzate, perché l'adozione del sistema di gestione della sicurezza è una condizione necessaria per ogni impresa ferroviaria ai fini del rilascio del certificato della sicurezza.

P.M. GIANNINO - Solo per il rilascio?

TESTE LANDOZZI - Per il rilascio del mantenimento.

P.M. GIANNINO - Prego.

TESTE LANDOZZI - Stavamo parlando allora dei piani annuali della sicurezza redatti dall'impresa ferroviaria che devono essere redatti ai sensi della disposizione numero 56 /2003 del gestione dell'infrastruttura di R.F.I.. All'interno di questa disposizione viene definito che cosa è e a cosa serve un piano annuale della sicurezza e poi ci sono anche degli allegati che spiegano come deve essere redatto, che cosa deve contenere e poi nel corpo della disposizione abbiamo anche le varie tempistiche di presentazione da parte dell'impresa ferroviaria e anche, diciamo, chiamiamole le rendicontazioni. Cioè ci sono degli step intermedi dove le imprese ferroviarie devono fornire informazioni sullo stato di avanzamento dei progetti che sono presenti all'interno del piano annuale della sicurezza, perché il piano annuale della sicurezza poi è composto da dei progetti che devono andare a risolvere le criticità che sono state individuate sia dal gestore dell'infrastruttura, o da ANSF in fase di auditing, oppure criticità individuate dall'impresa ferroviaria stessa in fase di auditing interno. Quindi il piano annuale si propone di andare a intervenire per migliorare i livelli di sicurezza del trasporto e dell'esercizio ferroviario su determinate aree di criticità e lo fa attraverso dei progetti, dei progetti

che quindi devono essere rendicontati perché c'è lo stanziamento di un budget, uno stato di avanzamento e c'è un termine per la realizzazione.

P.M. GIANNINO - A proposito del termine per l'adempimento e la risoluzione delle criticità voi da che anno avete analizzato, quindi quale è il primo anno oggetto dell'esame di questi piani annuali di sicurezza?

TESTE LANDOZZI - In nostro possesso abbiamo i piani annuali dal 2004 al 2009 di Trenitalia.

P.M. GIANNINO - E quale è il primo anno a partire dal quale vengono evidenziate criticità da risolvere in particolare per la sicurezza dell'esercizio?

TESTE LANDOZZI - Criticità sono evidenziate in tutti i piani, perché chiaramente c'è sempre qualcosa...

P.M. GIANNINO - Quindi già dal 2004?

TESTE LANDOZZI - Dal 2004. Poi ci sono delle criticità specifiche che sono più importanti, più rilevanti, ai fini dell'inchiesta che abbiamo effettuato e delle carenze a livello della normativa in materia di sicurezza che noi abbiamo contestato all'impresa ferroviaria.

P.M. GIANNINO - Le criticità rilevate nel 2004 si sono risolte negli anni successivi? E poi quelle del 2005 si sono risolte negli anni successivi.

TESTE LANDOZZI - Una criticità che permane in tutti i piani annuali è quella relativa alla manutenzione dei rotabili. Nel primo piano del 2004 c'era...

P.M. GIANNINO - Quali?

TESTE LANDOZZI - Un attimo, prendo i piani. Si parla genericamente di riduzione delle non conformità legate alla carenza della manutenzione del materiale rotabile. Quindi, diciamo, non c'è una specificazione, anche se poi vedremo che nelle azioni e nei progetti che vengono messi in essere nel susseguirsi degli anni ci si sta occupando, nei piani, di materiale rotabile che è di proprietà dell'impresa ferroviaria, soltanto di quel materiale ci si sta occupando. E' interessante che nel primo piano della sicurezza abbiamo tra gli obiettivi anche la mitigazione dei rischi connessi al trasporto delle merci pericolose, che sono... viene citato sia a pagina 10 che a pagina 54 del piano, prevedere interventi mirati alla riduzione dei rischi connessi al trasporto delle merci pericolose. Questa previsione poi nei piani successivi, dal 2005 in poi, sparisce mentre rimane la previsione sul miglioramento della manutenzione del materiale rotabile relativamente al... dico relativamente al materiale di proprietà dell'impresa ferroviaria perché poi tutti i vari piani e progetti che vengono proposti e attuati negli anni, quindi dal 2004 in poi fino al 2009, sono progetti di miglioramento e di qualificazione delle officine sia di proprietà, oppure e in appalto, quindi le officine private che fanno manutenzione sui rotabili Trenitalia. E quindi si parla sia di procedure di



manutenzione, di qualificazione del personale, di controllo e taratura della strumentazione, di processi... però sempre di officine che hanno in appalto, o che comunque effettuano manutenzione su materiale rotabile di proprietà di Trenitalia, non ci...

P.M. GIANNINO - Questi sono quindi i progetti di miglioramento proposti da Trenitalia?

TESTE LANDOZZI - Sono tutti progetti che sono all'interno dei piani annuali della sicurezza.

P.M. GIANNINO - Per quanto riguarda invece le criticità sollevate sul materiale rotabile utilizzato da Trenitalia, quindi su materiale rotabile utilizzato ma non di proprietà Trenitalia è stato predisposto qualche piano di miglioramento in ottemperanza alle criticità sollevate dal (inc.)...

TESTE LANDOZZI - Allora...

PRESIDENTE - Uno alla volta.

TESTE LANDOZZI - La domanda è relativamente al materiale noleggiato?

P.M. GIANNINO - Al materiale non di proprietà di Trenitalia. Lei ha detto, mi corregga se sbaglio, che le criticità sollevate riguardavano il materiale rotabile impiegato da Trenitalia. E' corretto? Parlavano di tutto il materiale rotabile le criticità o...

TESTE LANDOZZI - Allora, diciamo che...

P.M. GIANNINO - O specificavano quale materiale rotabile?

TESTE LANDOZZI - Più correttamente, diciamo, non si specifica quale materiale rotabile ma nei progetti comunque si fa riferimento a officine, a manutenzioni che vengono effettuate per conto di Trenitalia, quindi officine e di proprietà o officine private che hanno in appalto la manutenzione di materiale rotabile, dico io di Trenitalia perché nella fattispecie, che poi si verificato il disastro, il materiale rotabile non essendo di Trenitalia ma essendo del detentore, la manutenzione non la effettuava Trenitalia, la effettuava il detentore e quindi se la domanda è se c'è qualche previsione rispetto alla qualificazione di officine, anche esterne, che effettuino manutenzione su materiale rotabile comunque impiegato, quindi anche non di proprietà e quindi inviato a manutenzione dal detentore, e quindi non dall'impresa ferroviaria, rispetto a questa non c'è nessun tipo di previsione. Ci sarebbe se vogliamo un accenno in un documento... L'unico accenno che abbiamo è in un documento che si chiama "comunicazione per il certificato di sicurezza numero 14 AD" dell'8 Ottobre 2003, di Trenitalia, rubricato "processi organizzativi legati alla manutenzione del materiale rotabile impiegato dalle divisioni di Trenitalia". Quindi questo documento parla di materiale rotabile impiegato indistintamente. Infatti abbiamo una sezione specifica del documento che parla di operazioni di manutenzione effettuate da imprese private

su materiale rotabile privato, quindi che potrebbe riguardare la nostra fattispecie. L'impresa che effettua manutenzione è una impresa privata e il materiale rotabile non è di proprietà dell'impresa ferroviaria ma materiale rotabile privato. In questa previsione si prevede che queste operazioni di manutenzione dovrebbero essere effettuate soltanto presso imprese che siano comunque sì individuate dal proprietario del materiale rotabile, quindi dal detentore, che però comunque debbano essere certificate Iso 9000 e qualificate come fornitore dalla Direzione Approvvigionamenti e poi si prevede una serie di controlli sulle attività che vengono effettuate tra le quali anche le attività di audit sui processi manutentivi realizzati dalle officine. Per esempio una serie di controlli stringenti per verificare che anche questo tipo di officine effettivamente effettuino la manutenzione in conformità alle disposizioni interne dell'impresa ferroviaria e ai piani di manutenzione che vengono rilasciati, che vengono consegnati normalmente dall'impresa ferroviaria al gestore per ogni rotabile che è di proprietà dell'impresa ferroviaria.

P.M. GIANNINO - Che le risulti, visto che ha parlato di questa specifica pretesa da Trenitalia sulle certificazioni delle officine che effettuavano manutenzioni sul materiale rotabile impiegato che lei sappia, o se le risulta, se Jungenthal avesse la certificazione ISO 9000

che Trenitalia voleva per le proprie manutenzioni?

TESTE LANDOZZI - Sinceramente non ricordo.

P.M. GIANNINO - Va bene. Le risulta che questa criticità sulle manutenzioni e in particolare sulla rintracciabilità delle manutenzioni si sia in realtà portato avanti fino al 2009?

TESTE LANDOZZI - Sì, questo sì. Abbiamo dei riferimenti nei piani che parlano proprio anche di rintracciabilità. Per esempio il piano annuale della sicurezza del 2009 a pagina 90, tra le osservazioni formulate abbiamo casi di mancata rintracciabilità delle operazioni di manutenzione. Mi pare che ci sia un riferimento anche nel piano del 2008. A pagina 10 del 2008 rintracciabilità e validità delle certificazioni del materiale rotabile in servizio, questo è comunque qualcosa di diverso, qui si parla proprio di rintracciabilità e certificazione del materiale rotabile, quindi... o dei suoi componenti.

P.M. GIANNINO - Senta e a fronte di questa permanenza, dal 2004 al 2009, di criticità specifiche, segnalate proprio dal gestore dell'infrastruttura nei confronti di Trenitalia, è stata posta in essere qualche azione da parte di R.F.I. ai fini del mantenimento del certificato di sicurezza per Trenitalia?

TESTE LANDOZZI - No, da parte di R.F.I. no. (Inc.) all'interno dei piani di sicurezza dei Trenitalia un'implementazione e un aumento di progetti tesi in questa direzione, anche

se ripeto senza prendere in considerazione materiale eventualmente noleggiato e quindi mantenuto dal detentore.

P.M. GIANNINO - E a fronte della non risoluzione delle criticità R.F.I. è intervenuta nei cinque anni esaminati, quindi dal 2004 al 2009 per limitare la certificazione di sicurezza o per pretendere la risoluzione e di queste criticità segnalate tra il 2004 e il 2009 e mai risolte in materia di manutenzione?

TESTE LANDOZZI - Dalla documentazione in nostro possesso no, non ci risulta.

**Pubblico Ministero - Dott. Amodeo**

P.M. AMODEO - Lei ha avuto modo di esaminare il contratto intercorso tra GATX e Logistica e se ne ricorda il contenuto?

PRESIDENTE - Il contratto?

P.M. AMODEO - Il contratto.

PRESIDENTE - Quello è prodotto.

P.M. AMODEO - C'è una previsione di carattere tecnico, la domanda era preliminare, non alla domanda sul contenuto.

PRESIDENTE - Prego.

P.M. AMODEO - Allora, a fronte della previsione contenuta nel comma 5 dell'articolo 5 secondo la quale il locatario del carro deve comunicare al locatore con cadenza trimestrale l'effettiva percorrenza del carro, le risulta che

Logistica abbia effettuato questa comunicazione continua o comunque poi meglio dettagliata dal comma 5, a GATX?

TESTE LANDOZZI - A noi non risulta che l'abbia fatto né Logistica tanto meno l'impresa ferroviaria Trenitalia. La comunicazione dei chilometri percorsi dal carro intendeva?

P.M. AMODEO - Sì.

TESTE LANDOZZI - No, non ci risulta sia mai stata comunicata.

**Pubblico Ministero - Dott. Giannino**

P.M. GIANNINO - E viceversa le condizioni di impiego, i chilometri percorsi e le manutenzioni effettuate sui singoli assili comunicata dal proprietario GATX al noleggiante FS Logistica o all'utilizzatrice Trenitalia risulta?

TESTE LANDOZZI - Che sia stato richiesto...

P.M. GIANNINO - Se questo flusso di informazioni...

TESTE LANDOZZI -... da FS Logistica o da Trenitalia informazioni relativamente alla rintracciabilità e alla percorrenza dei componenti dei carri?

P.M. GIANNINO - Esatto,...

TESTE LANDOZZI - No.

P.M. GIANNINO - ...lei ha detto Trenitalia non comunicava i dati di esercizio alla proprietaria. Vi era un flusso inverso, ossia GATX aveva comunicato i dati di esercizio relativi ai carri e agli assili montati?

TESTE LANDOZZI - Non ci risulta che siano stati comunicati né che siano stati richieste né da FS Logistica né dall'impresa ferroviaria.

P.M. GIANNINO - Esisteva un obbligo ai fini del mantenimento, anzi ai fini del rilascio e ai fini del mantenimento del certificato di sicurezza di inserire questi dati nei sistemi di gestione della sicurezza?

TESTE LANDOZZI - Esiste un obbligo da parte delle imprese ferroviarie di presentare i piani di manutenzione e per ogni singolo rotabile che è impiegato sull'impresa... sull'infrastruttura ferroviaria nazionale. Quindi non è specificato che sia di proprietà, si parla di materiale rotabile impiegato e esiste un obbligo di presentazione dei piani di manutenzione, e quindi nei piani di manutenzione ovviamente viene dettagliato anche quali sono le operazioni, le veridicità (?), le strumentazioni, le qualifiche del personale che possono intervenire in manutenzione sui rotabili che sono in uso sull'infrastruttura ferroviaria nazionale.

P.M. GIANNINO - Ed è stato fatto?

TESTE LANDOZZI - A noi non risulta. Per i rotabili, diciamo, di proprietà di GATX non ci risulta nulla.

P.M. GIANNINO - Senta ai fini sempre del rilascio e mantenimento della certificazione di sicurezza esisteva un obbligo di prendere in considerazione espressamente e specificamente nei sistemi di gestione della sicurezza le

attività di terzi rispetto all'impresa ferroviaria, che le risulti?

TESTE LANDOZZI - Sì, c'è una disposizione legislativa, poi c'è una norma, la 162 del 2007...

PRESIDENTE - La domanda prescindendo...

P.M. GIANNINO - Dal punto di vista tecnico cosa avrebbe dovuto essere effettuato nei sistemi di gestione della sicurezza perché fossero rispondenti a questa previsione normativa da parte dell'impresa ferroviaria?

TESTE LANDOZZI - L'impresa ferroviaria doveva comunque effettuare un controllo sul materiale rotabile che io andavo a utilizzare sull'infrastruttura ferroviaria nazionale e quindi necessariamente anche un controllo sulla manutenzione e che veniva effettuata sul materiale rotabile che era in uso, quanto meno pretendere una manutenzione che fosse pari a quella veniva effettuata, e l'impresa ferroviaria pretendeva che venisse effettuata, sul materiale rotabile di sua proprietà.

P.M. GIANNINO - A fronte di queste omissioni esisteva un potere di intervento in capo a R.F.I. e se sì quale, di che tipo?

TESTE LANDOZZI - R.F.I. in realtà, ripeto per ogni rotabile che veniva impiegato sull'infrastruttura ferroviaria nazionale doveva acquisire il piano di manutenzione e quindi la mancata acquisizione dei piani di manutenzione, ma di qualunque altra documentazione che era necessaria



al rilascio e al mantenimento del certificato di sicurezza poteva portare alla sospensione del certificato di sicurezza in teoria.

**Pubblico Ministero - Dott. Amodeo**

P.M. AMODEO - Che lei sappia Trenitalia ha o no carri cisterna adibiti al trasporto di merci pericolose?

TESTE LANDOZZI - Di sua proprietà?

P.M. AMODEO - Sì.

TESTE LANDOZZI - Che io sappia no. Almeno al 2009...

P.M. AMODEO - Non li aveva. Quindi quelli che trazionava erano tutti...

TESTE LANDOZZI - Per il trasporto del gpl erano di proprietà in quel caso lì di tutti GATX...

P.M. AMODEO - Di varie imprese...

TESTE LANDOZZI - Diciamo quelli in composizione e...

P.M. AMODEO - (Inc.) la Ip, eccetera. Grazie. Cambio di documenti, la domanda è sistema di gestione della sicurezza di R.F.I..

TESTE LANDOZZI - Sì. Il sistema di gestione della sicurezza di R.F.I. è, così come spiegato anche da R.F.I. nella nota di trasmissione della documentazione relativa al sistema, è articolato...

PRESIDENTE - Un attimo, dobbiamo sospendere un solo minuto per consentire alla regia di fare una operazione di copia. Quindi un attimo soltanto. Prego si può ripartire. Prego

Pubblico Ministero.

P.M. AMODEO - La domanda già era fatta e il teste stava rispondendo.

TESTE LANDOZZI - Il sistema di gestione di R.F.I.. Stavo dicendo che il sistema di gestione della sicurezza è un sistema di gestione integrato, cioè all'interno di uno stesso sistema si cerca di garantire quelli che sono gli adempimenti all'ISO 9001 qualità, 14001 ambiente, 18001 sicurezza sul lavoro, quindi si definisce sistema gestione integrato. E come anche R.F.I. nella sua nota di trasmissione spiega che è articolato su quattro livelli organizzativi. Quindi abbiamo una direzione centrale che è fa da comitato guida e in questo caso abbiamo tutta l'attività di primo livello del sistema di gestione, poi abbiamo un'attività di secondo livello che riguarda il sistema di gestione direzione movimento e direzione manutenzione, poi abbiamo un terzo livello che riguarda le direzioni compartimentali infrastrutture e movimento, sempre di R.F.I. e infine un quarto livello che è quello che tratta le unità territoriali delle direzioni compartimentali infrastruttura. Quindi abbiamo un sistema piramidale per cui si raccolgono informazioni dal basso e dalla singola unità territoriale per risalire alle direzioni compartimentali, alle direzioni centrali in movimento e manutenzione, fino a arrivare alla direzione centrale che funge da comitato guida del sistema di

gestione in un articolazione che a detta di R.F.I. è così determinata per garantire una migliore flessibilità e salvaguardare i principi di autonomia delle singole direzioni, delle specificità territoriali. Come ho avuto modo di dire per il sistema di Trenitalia anche il sistema di gestione di R.F.I. poi in realtà comprende dei piani annuali della sicurezza. Piani annuali della sicurezza dove all'interno ci sono delle criticità che sono state rilevate o dal gestore stesso o in ultima analisi da che è subentrata ANSF anche da audit effettuati da ANSF. E all'interno di questi piani annuali della sicurezza troviamo sempre dei progetti di attuazione e per la risoluzione delle criticità rilevate. Per esempio rispetto a quello che abbiamo rilevato noi sui piani della sicurezza fornitici da R.F.I. relativamente alla direzione compartimentale infrastruttura di Firenze, posso citare il piano della sicurezza... Ma li ho già citati prima mi pare i piani della sicurezza 2007 e 2008 sulle criticità rilevate praticamente alle carenze in fase valutativa, identificazione pericoli e valutazione dei rischi individuata sia nel piano della sicurezza 2007 che nel piano integrato della sicurezza anno 2008. Questi piani così come è strutturato il sistema e come dispone poi anche la citata disposizione di R.F.I. 56 /2003, diciamo che il gestore dell'infrastruttura dovrebbe raccogliere i

piani della sicurezza delle singole imprese ferroviarie e farli combaciare, se così si può dire, con il proprio per poi andare a determinare quelli che sono tutti gli interventi in materia di sicurezza dell'esercizio ferroviario che debbono essere attuati sulla rete ferroviaria nazionale, sia quindi dalle imprese ferroviarie che dal gestore, per migliorare nel tempo gli standard di sicurezza dell'esercizio ferroviario e poi, ovviamente, serviranno per andare a capire anche quali sono i vari progetti di investimento e disinvestimento perché è lo stanziamento del budget alla capogruppo; evidentemente è da queste individuazioni e i piani che vengono messi in essere, diciamo, i progetti che vengono messi in essere che poi si decide quali azioni effettuare in materia di sicurezza. La domanda... mi sono perso.

**Pubblico Ministero - Dott. Giannino**

P.M. GIANNINO - Sempre in materia di sicurezza, rimanendo sul tema, cos'è la comunicazione operativa per il certificato di sicurezza e chi la emana?

TESTE LANDOZZI - Allora, ce l'avevo...

P.M. GIANNINO - E a chi è indirizzata?

TESTE LANDOZZI - Allora, le comunicazioni operative per il certificato di sicurezza in realtà possono essere, una l'ho citata prima, un'altra per esempio che ho qui agli atti io è la 8 AD del 28 Febbraio 2007, sono

comunicazioni operative che in questo caso sono emanate anche dall'impresa ferroviaria. Cioè sulle azioni da mettere in atto per andare a gestire determinati obblighi che poi sono necessari ai fini del rilascio nel certificato di sicurezza.

P.M. GIANNINO - I documenti di cui abbiamo parlato prima erano i piani annuali della sicurezza. Nelle comunicazioni operative per il certificato di sicurezza si entra nello specifico delle criticità in materia di manutenzione e se sì in quale ottica?

TESTE LANDOZZI - Allora, in quella che stavo citando prima abbiamo comunicazione operative per il certificato di sicurezza, la 8 AD del 28 Febbraio 2007 che tratta procedura di interfaccia esercizio manutenzione per la gestione operativa delle scadenze manutentive dei rotabili, che è di Trenitalia, nella fattispecie si parla proprio di manutenzione dei rotabili - il carro cisterna ovviamente è un rotabile - relativamente alle scadenze manutentive previste dai piani, interventi manutentivi nel rispetto dei piani di manutenzione, e di dare evidenza delle scadenze manutentive ai fini della sicurezza d'esercizio previste dai piani al gestore dell'infrastruttura. In realtà in questa procedura però vengono espressamente esclusi i carri dall'applicazione di questa procedura. Quindi sembrerebbe applicarsi e essere necessaria a tutti i rotabili a esclusione di

carri.

P.M. GIANNINO - In quella precedente esisteva questa esclusione dei carri?

TESTE LANDOZZI - Sinceramente non ricordo.

P.M. GIANNINO - Non ricorda.

TESTE LANDOZZI - Non c'è comunque nella comunicazione che abbiamo citato prima, nella 14 AD dell'8 Aprile 2003, processi organizzativi legati alla manutenzione del materiale rotabile impiegato dalla divisione Trenitalia non c'è questa esclusione. Ora in altre comunicazioni operative ma che magari non conosco o che ho visionato e non mi ricordo, non so, però in queste due che ho citato, in quella del 2007 c'è l'esclusione dei carri in quella del 2003 non c'è l'esclusione dei carri, anzi c'era anche quella previsione di cui parlavo prima della manutenzione rispetto ai carri di proprietà di privati.

**Pubblico Ministero - Dott. Amodeo**

P.M. AMODEO - Mi perdoni se per caso ne ha già parlato ma potrebbe essermi sfuggito: lei ha fatto un cenno al documento di R.F.I. chiamato "articolazione organizzativa e missione di responsabilità", alla data del 29 Giugno 2009?

TESTE LANDOZZI - No. Quello di FS ho parlato.

P.M. AMODEO - E' di R.F.I., a foglio 100042 del fascicolo del Pubblico Ministero in cui sono contenute una serie di

disposizioni sulla sicurezza del lavoro ambientale e nell'ambito delle missioni di responsabilità della società. Ha presente?

TESTE LANDOZZI - Lo stavo cercando.

PRESIDENTE - La domanda?

P.M. AMODEO - Se è stato acquisito da loro, se l'hanno esaminato?

**Pubblico Ministero - Dott. Giannino**

P.M. GIANNINO - E se queste previsioni sono state ritrovate poi nei sistemi di gestione della sicurezza di R.F.I..

**Difesa - Avvocato Stile**

AVV. STILE - Chiedo scusa Presidente, non sono riuscito a afferrare la domanda, proprio per ragioni acustiche. Può il Pubblico Ministero cortesemente ripeterla, perché non sono riuscito proprio a afferrarla, e anche i miei vicini.

PRESIDENTE - Sì, la vuole ripetere Pubblico Ministero?

P.M. GIANNINO - Se rispetto alle articolazioni e alle missioni individuate nel documento "Missioni e responsabilità" di R.F.I. al 29 Giugno 2009 sono state trasfuse e se ne è stata rinvenuta traccia dal teste di Polizia Giudiziaria nei sistemi di gestione della sicurezza.

TESTE LANDOZZI - Il documento l'ho trovato. Se mi può essere più specifico sulla singola... perché è abbastanza

corposo.

P.M. AMODEO - Pagina 28, su quanto è previsto in materia di sicurezza del lavoro ambientale e a pagina 108 in materia di sistema di gestione di sicurezza e circolazione treni dell'esercizio ferroviario.

TESTE LANDOZZI - A pagina 28 abbiamo sicurezza del lavoro e ambientale, missioni responsabilità... No, non ci sono delle definizioni, diciamo tranne la già citata... se la domanda era questa, tranne la già citata comunicazione organizzativa, mi pare la 185 di R.F.I. sugli indirizzi generali della società in materia di sicurezza nel luogo di lavoro che più che altro tiene a definire la qualificazione di responsabilità produttiva come datore di lavoro non ci sono altri documenti che danno tipo una valutazione dei rischi generali o che danno indicazioni specifiche o disposizioni generali relativamente all'attuazione di misure di prevenzione e protezione rispetto a degli specifici rischi, se era questa la domanda.

P.M. GIANNINO - Sì. Se sono finite nel sistema di gestione della sicurezza l'individuazione e le valutazioni dei rischi di R.F.I. in merito al transito dei convogli nei centri abitati o in merito alle carenze manutentive già denunciate nei confronti di Trenitalia?

TESTE LANDOZZI - Essendo quello di R.F.I. un gestione della sicurezza integrato in realtà per la valutazione dei



rischi relativa al decreto 81 si dovrebbe appoggiare al DVR, perché altrimenti andrebbe a fare un inutile duplicazione di documentazione. Se vogliamo considerare che determinati rischi non sono stati inseriti nel DVR in quanto propri della circolazione dell'esercizio ferroviario e quindi li dobbiamo ritrovare all'interno della valutazione relativa al sistema gestione e non all'interno del DVR, non so se mi sono spiegato in questa premessa, no relativamente alla valutazione dei rischi legati al transito di merci pericolose all'interno di centri densamente abitati non c'è niente e né nei DVR analizzati né tanto meno di specifico all'interno del sistema di gestione della sicurezza e quindi dei rischi analizzati e individuati propri dell'esercizio ferroviario che sono all'interno del sistema gestione della sicurezza.

P.M. GIANNINO - A fronte di queste omissioni dalle procedure che abbiamo analizzato il gestore della infrastruttura aveva mezzi e era in grado di controllare quanti e quali carri venivano introdotti e circolavano sulla sua rete?

TESTE LANDOZZI - Non essendo questi carri immatricolati sul registro nazionale, non essendo stati comunque sottoposti a procedure di collaudo al momento che erano venuti in ingresso sulla infrastruttura ferroviaria nazionale, non essendo stato presentato un piano di manutenzione specifico per carro in teoria no. Cioè si potrebbe

sostenere che il gestore non aveva il controllo, l'idea, di quali e quanti carri che non fossero di proprietà delle imprese ferroviarie circolavano e in che condizioni circolavano e come venivano tenuti.

P.M. GIANNINO - Cos'è la disposizione British OHSAS 18001?

TESTE LANDOZZI - E' unità produttiva norma internazionale che va a definire come dovrebbe essere, cosa si dovrebbe fare, quali documentazioni e quali sono i requisiti di un sistema di gestione della sicurezza sul lavoro e questi requisiti poi lo rendono certificabile ai sensi di questa norma.

P.M. GIANNINO - Cosa è necessario ai fini della certificazione ai sensi di questa norma? E se in R.F.I. esisteva quanto richiesto da questa norma.

TESTE LANDOZZI - Ai fini della certificazione è necessario applicare tutti i requisiti che sono previsti da un sistema di gestione della sicurezza sul lavoro che sono definiti all'interno della 18001 e poi dopo è necessario richiedere una certificazione da parte di organismi esterni di certificazione che viene, fa un sopralluogo, fa degli audit, controlla i requisiti, controlla l'applicazione del piano, fa una serie di verifiche e poi se del caso rilascia la certificazione ai sensi della 18001.

P.M. GIANNINO - E vi era corrispondenza tra l'organizzazione di R.F.I. e le previsioni di questa...

TESTE LANDOZZI - Se non ricordo male il sistema di gestione di R.F.I. è certificato 18001, se non ricordo male. Però la rispondenza formale in realtà...

AVV. STILE - Scusi Presidente, mi perdoni, ma ha detto che il sistema di gestione della sicurezza di R.F.I. è certificato.

PRESIDENTE - Certificato.

**Difesa - Avvocato Stile**

AVV. STILE - Dopodiché sta facendo una valutazione che non mi pare francamente che da parte di un testimone sia corretta.

**Presidente**

PRESIDENTE - E' solo un teste particolarmente qualificato, però ora... sentiamo che cosa ci stava dicendo perché mi sfuggiva questo aspetto valutativo.

AVV. STILE - Una valutazione sulla certificazione.

P.M. GIANNINO - No no, non è una valutazione sulla certificazione.

PRESIDENTE - Ci stava dicendo ingegnere?

**Pubblico Ministero - Dott. Giannino**

P.M. GIANNINO - P.M. GIANNINO - Su cosa è presente all'interno di R.F.I. e cosa questa certificazione va a sostenere. Poi le valutazioni le faremo noi.

PRESIDENTE - Mi sembrano due cose...

TESTE LANDOZZI - La certificazione va a appurare la presenza di determinati requisiti formali alla norma nel momento in cui viene rilasciata ovviamente. Poi non è che abbiamo degli organismi esterni che sono in presenza lì a controllare se effettivamente poi mettiamo in atto determinate azioni.

P.M. GIANNINO - Quindi attesta la rispondenza formale?

TESTE LANDOZZI - Ai requisiti della 18001. Certo. Di tutta la documentazione e di tutte e le...

P.M. GIANNINO - E come tecnico della prevenzione della A.S.L. lei deve limitarsi a accertare la corrispondenza formale o va a cercare una corrispondenza sostanziale, l'insistenza sostanziale di requisiti di sicurezza riportati nella SGS?

TESTE LANDOZZI - Ai sensi dell'articolo 30 del decreto 81...

**Difesa - Avvocato Stile**

AVV. STILE - Scusi Presidente, chiedo scusa, faccio opposizione perché il Pubblico Ministero ritiene che la certificazione sia una certificazione di carattere formale. Questa è la sua premessa che non è possibile condi... non possiamo condividere nel momento in cui si pone la domanda al teste.

**Presidente**

PRESIDENTE - E' respinta l'obbiezione, facciamo rispondere.

TESTE LANDOZZI - Se può rifare la domanda?

**Pubblico Ministero - Dott. Giannino**

P.M. GIANNINO - Quindi se lei come tecnico della prevenzione dell'A.S.L. si limita a chiedere e quindi a accontentarsi...

PRESIDENTE - Verificare.

P.M. GIANNINO - Verificare la corrispondenza formale o va a verificare o ricercare la sostanza negli SGS?

TESTE LANDOZZI - Ai sensi dell'articolo 30 del decreto 81 ma anche e ai sensi dell'articolo 6 della 231 del 2001 in realtà la rispondenza del 18001 non ha efficacia esimente perché né...

**Presidente**

PRESIDENTE - Però ecco, ora si sta addentrando in un campo che non è suo. La domanda... Solo rispetto all'articolo 30.

TESTE LANDOZZI - L'articolo 30 dice che un sistema British OHSAS 18001 o un sistema Uni 2001 dà la presunzione di conformità, quindi è una presunzione. Poi chiaramente però l'articolo 30 non si limita a dire questo. In premessa, cioè in ultimo comma dice questa cosa qui, però prima dice che e sistema di gestione deve avere una serie di requisiti che sono poi comunque relativi al rispetto di disposti che sono previsti dal decreto 81 stesso.

Quindi è chiaro che quando mi viene a mancare uno di questi requisiti che sono elencati nell'articolo 30 poi il fatto che sia certificato dal punto di richiesta di Polizia Giudiziaria non ha nessun valore.

**Pubblico Ministero - Dott. Giannino**

P.M. GIANNINO - Mancando in fase iniziale la stessa valutazione dei rischi del transito di merci pericolose si può ritenere che questa SGS corrispondesse effettivamente a quanto formalizzato da quella certificazione?

TESTE LANDOZZI - Se un rischio o tutti i rischi comunque non vengono presi in considerazione, non vengono valutati, ne consegue che non vengono attuate misure di prevenzione o protezione rispetto a quel rischio specifico. Quindi chiaramente per quella fase lì, per quella fattispecie sì il sistema è carente, non è idoneo.

**Difesa - Avvocato Stile**

AVV. STILE - Presidente chiedo scusa: io faccio rilevare che c'è una certa confusione nelle domande e quindi nelle risposte per quanto riguarda la parte relativa specificamente all'articolo 30 231 infortuni sul lavoro e il problema invece della sicurezza ferroviaria. Le domande del Pubblico Ministero stanno confondendo, secondo me, il teste a questo riguardo.

PRESIDENTE - Anche lei Avvocato perché l'articolo 30 è del decreto legislativo 81, non della 231.

AVV. STILE - No l'articolo 30 è quello che ai fini...

PRESIDENTE - E' questo di cui parlava il teste.

AVV. STILE - Esattamente. Però l'articolo 30...

PRESIDENTE - Comunque (inc.) Avvocato.

AVV. STILE - E poi dopo richiamato attraverso l'articolo 300 nella...

PRESIDENTE - Nella 231. Articolo 57... Prego. Proseguiamo.

**Pubblico Ministero - Dott. Giannino**

P.M. GIANNINO - Abbiamo affrontato il discorso delle carenze manutentive dal punto di vista dei piani della sicurezza e delle ispezioni effettuate da R.F.I. e poi da ANSF. Per quanto riguarda invece l'organizzazione interna di Trenitalia, a questo punto andando nello specifico, dai documenti che avete acquisito avete ottenuto una evidenza del possesso e della conoscenza del contenuto dei piani di manutenzione dei carri utilizzati da Trenitalia? Nello specifico parlo dei carri ovviamente che trasportavano gas il 29 Giugno.

TESTE LANDOZZI - Cioè dei carri concessi in uso da FS Logistica...

P.M. GIANNINO - Sì, parliamo del nostro carro.

TESTE LANDOZZI - No. Non abbiamo nessuna documentazione agli atti dove si evince che Trenitalia avesse richiesto delle

informazioni e quindi avesse evidenza della tipologia e della qualità delle manutenzioni effettuate, del personale che le effettuava, delle strumentazioni e così via. Così via come della rintracciabilità dei componenti del (inc.).

P.M. GIANNINO - Per quanto riguarda la rintracciabilità dei singoli componenti e delle manutenzioni su questi componenti la documentazione acquisita ha attestato la conoscenza della storia manutentiva della sala 98331 da parte del proprietario, di FS Logistica, e dell'utilizzatore Trenitalia?

TESTE LANDOZZI - Alla documentazione agli atti, se facciamo riferimento al componente che è la sala 98331 le prime notizie è che è stata costruita nel 74, le prime notizie relative a manutenzioni effettuate sono del Giugno del 2002, che sono rintracciabili, quindi dal 74 al 2002...

PRESIDENTE - E' abbondantemente emerso nel corso del dibattito.

TESTE LANDOZZI -... non è niente.

P.M. GIANNINO - Quindi neanche riportato nei piani di manutenzione?

TESTE LANDOZZI - No.

P.M. GIANNINO - Per il momento non abbiamo altre e domande.

PRESIDENTE - I difensori di Parte Civile.

**Parte Civile - Avvocato Dalla Casa**



AVV. DALLA CASA - Buongiorno ispettore. Degli accertamenti che lei ha compiuto, dall'esame della documentazione e da lei acquisita, ha avuto modo di accertare l'esistenza in capo di R.F.I. dell'ente menzionato dall'articolo 6 comma 1 lettera B del Decreto Legislativo 231, cioè dell'ente avente autonomi poteri di iniziativa e controllo sull'attuazione e miglioramento del modello organizzativo?

TESTE LANDOZZI - In realtà come...

AVV. DALLA CASA - Parliamo di R.F.I. ora.

TESTE LANDOZZI - Sì sì. In realtà come ho avuto modo di dire prima e quindi da tacce che ci sono in varie documentazioni le società - non so se era questa la domanda? - le società controllate, le società del gruppo FS, quindi Trenitalia, R.F.I. e FS Logistica, non hanno poi dei pieni poteri di attuare determinati interventi perché abbiamo visto che... Non so se era questa la domanda.

AVV. DALLA CASA - Quindi questo ente esisteva o no all'interno di R.F.I.?

TESTE LANDOZZI - Mi rifaccia la domanda, abbia pazienza.

AVV. DALLA CASA - L'articolo 6, comma 1 dell'articolo 6 del Decreto Legislativo 231 del 2001 prevede l'esistenza in capo alla società di un ente che sovrintenda e quindi verifichi e controlli e...

TESTE LANDOZZI - L'organismo di vigilanza mi sta chiedendo?

AVV. DALLA CASA - Esattamente. Volevo sapere che questo ente sussisteva all'interno di R.F.I. o no?

TESTE LANDOZZI - No, l'organismo di vigilanza con pieno potere di autonomia e quindi nessuna dipendenza diciamo dall'ente, perché altrimenti chiaramente è un braccio dell'ente e non ha poteri autonomi di vigilanza e possibilità di erogare sanzioni no, non è risultato a noi.

AVV. DALLA CASA - Questo ente dagli accertamenti da voi compiuti risultava essere esistente all'epoca dei fatti all'interno di Trenitalia?

TESTE LANDOZZI - No, neanche.

AVV. DALLA CASA - Avete rinvenuto in base agli accertamenti da voi compiuti l'esistenza all'interno di R.F.I. di un sistema disciplinare che prevedeva il sanzionamento dell'inosservanza delle prescrizioni del modello?

TESTE LANDOZZI - No. Relativamente... no.

AVV. DALLA CASA - Avete accertato analoga circostanza in capo a Trenitalia?

TESTE LANDOZZI - Non c'è evidenza della documentazione trasmessa di nessun sistema sanzionatorio disciplinare che sanzionasse le inadempienze in ottemperanza al modello.

AVV. DALLA CASA - Rispetto a FS Logistica lei ha parlato dell'esistenza, se non ricordo male, nel manuale unico del sistema di gestione della società appunto FS

Logistica di alcune disposizioni relative al materiale proveniente dai fornitori della società stessa.

TESTE LANDOZZI - Sì.

AVV. DALLA CASA - Ha avuto modo di accertare o ha accertato nel corso delle sue indagini, e in caso di risposta positiva chiaramente le chiedo quale è l'esito di questo accertamento, dell'esistenza di un sistema disciplinare o comunque di sanzioni disciplinari da applicarsi per la violazione di queste norme all'interno della società FS Logistica?

TESTE LANDOZZI - No, questo sistema non c'è, anche perché FS Logistica in fase di trasmissione ha premesso che quello non era un sistema di gestione che rispondeva ai canoni della 231 e quindi non... Diciamo non c'era questo così come non c'era, come ho detto prima, la messa in atto dell'effettiva qualifica dei fornitori.

AVV. DALLA CASA - Grazie ho concluso.

PRESIDENTE - Grazie Avvocato Dalla Casa. Prego.

**Parte Civile - Avvocato Carloni**

AVV. CARLONI - Tornando dopo le sue ampie risposte al concetto di unità produttiva e come è organizzata sotto questo profilo la sicurezza nell'ambito del gruppo R.F.I. e in Trenitalia, le chiedevo questo: lei prima mi pare che ampiamente abbia già parlato del requisito relativo all'autonomia patrimoniale. Ecco mi interessa, ovviamente

con riferimento al dibattito della Toscana di R.F.I., di capire quale era l'esatto perimetro tecnico funzionale di questo dipartimento, è ovvio con riferimento all'altro requisito richiesto, la lettera D dal testo unico, quando si vuole istituire una unità produttiva rispetto ovviamente all'organizzazione, alla *governance*, del consiglio di una società. Grazie.

TESTE LANDOZZI - Non so se rispondo correttamente perché la sua domanda mi (inc.)... Ora diciamo che secondo il decreto 81 in realtà la delega di funzioni è una delega che è prevista per il dirigente con l'attribuzione di un potere decisionale di spesa che è limitato. Quindi il datore di lavoro o lo si è o non lo si è, è un ruolo che è previsto diciamo, ed è previsto al momento in cui abbiamo un potere decisionale e di spesa che sia illimitato per potere intervenire in materia di sicurezza del lavoro. Quindi come dicevo prima questo potere di spesa si scontra con quelle che sono le previsioni delle disposizioni 100 AD di FS dove vediamo che le controllate, comunque, quelle (inc.) riferimento alla capogruppo per...

PRESIDENTE - Era un po' più specifica la domanda.

TESTE LANDOZZI - Allora non l'ho colta.

PRESIDENTE - Quale era il perimetro... Prego Avvocato la chiarisca.

AVV. CARLONI - Lei prima appunto, e ora lo ripeteva, ci aveva

già parlato dell'autonomia patrimoniale. La competenza tecnica di queste unità produttive, e ovviamente a noi interessa quella della Toscana. Ovviamente la domanda si riferisce all'infrastruttura, si riferisce alla ferrovia. Questo è chiaro presuppone poi che quel datore di lavoro vada a fare la valutazione dei rischi. Ci si domanda di quell'oggetto, quell'oggetto che lui doveva valutare in cosa consisteva? Unità produttiva, dipartimento...

TESTE LANDOZZI - Abbiamo la Direzione Compartimentale Infrastruttura e quella Movimento. Quindi quella infrastruttura in teoria doveva valutare tutto quello che era legato alle rotaie e agli elementi fissi e le infrastrutture e quella movimento doveva valutare i rischi e le attrezzature relative alle operazioni di movimento, quindi il personale addetto al movimento all'interno delle stazioni degli scali e materiale rotabile utilizzato dal personale di R.F.I. per la parte di movimentazione. Era questa la domanda?

AVV. CARLONI - Ma era possibile a suo giudizio tecnico naturalmente, valutare la struttura, l'infrastruttura del compartimento Toscana, diversamente o separatamente da quella Liguria o Lazio?

TESTE LANDOZZI - No, dal mio punto di vista, un punto di vista logico no. Perché se effettivamente questa persona fosse un datore di lavoro...

PRESIDENTE - L'ha già detto più volte.

TESTE LANDOZZI - Vuole dire che potrebbe decidere...

PRESIDENTE - L'ha già chiarito prima con il Pubblico Ministero questo aspetto. L'ha già detto. Altre domande per le Parti Civili? Avvocato Dalle Luche.

**Parte Civile - Avvocato Dalle Luche**

AVV. DALLE LUCHE - Volevo tornare un attimo sul documento che è stato illustrato all'inizio "missione responsabilità", di Ferrovie dello Stato al 29 Giugno 2009. Se poteva... è depositato, quindi lo leggeremo sicuramente, però se poteva chiarire alcune competenze di alcune direzioni, se è in grado. In particolar modo la direzione generale di Gruppo Finanza Controllo e Partecipazioni. Pagina 71. Se può riferire...

TESTE LANDOZZI - Devo riprendere il documento abbia pazienza.

PRESIDENTE - La domanda è sulla competenza?

AVV. DALLE LUCHE - Sì, quali funzioni svolgeva in particolar modo per quanto riguarda la leva finanziaria del gruppo. Se può consultare, se è in grado.

TESTE LANDOZZI - Sì, stavo cercando il documento.

AVV. DALLE LUCHE - Pagina 71. Quale funzione aveva in materia di leva finanziaria e di politiche di bilancio, se è in grado ovviamente di...

PRESIDENTE - Se non ha svolto accertamenti a riguardo va bene lo stesso.

TESTE LANDOZZI - Qui parliamo di una gestione che è legata

alla parte finanziaria sulle società controllate dal gruppo, quindi da parte di FS su Trenitalia, R.F.I. e FS Logistica. Quindi abbiamo delle... si chiede di avere coerenza tra le strategie di indirizzo e la gestione economica finanziaria con quelli che sono gli obiettivi generali del gruppo e quindi qui abbiamo anche un presidio da parte di questa direzione su tutte le attività e lo sviluppo di queste attività economico finanziarie delle controllate.

AVV. DALLE LUCHE - Va bene grazie. Sempre da questa direzione che le ho citato ora, rispetto ai finanziamenti ordinari delle singole società del gruppo quale ruolo svolgeva e quali compiti aveva, se è in grado di riferirlo chiaramente. A pagina 77...

PRESIDENTE - Avvocato di che pagine parliamo? Di che cosa?

TESTE LANDOZZI - Missione responsabilità.

AVV. DALLE LUCHE - Il solito documento, mi riferisco esclusivamente a questo documento.

PRESIDENTE - Siccome l'abbiamo agli atti questi documenti, se si tratta di suggerire al teste la pagina per fargliela leggere possiamo leggerla tranquillamente dopo. Anche perché la individua, la cerca il teste...

TESTE LANDOZZI - Sì. Non le ricordo tutte.

AVV. DALLE LUCHE - Sono tutte di questo tipo le domande.

PRESIDENTE - Sono tutte così?

AVV. DALLE LUCHE - Sì. Volevo che puntualizzasse alcune

funzioni di queste direzioni. Se le sa allora, le chiedo se le sa...

TESTE LANDOZZI - Ora non le ricordo.

PRESIDENTE - Ma lei le sa perché ne ha presa...

TESTE LANDOZZI - Bisogna che le vada... non le ricordo tutte, bisogna che le vada a rileggere.

PRESIDENTE - Ma sono cose che ha letto all'interno del documento?

TESTE LANDOZZI - Sì.

PRESIDENTE - E quindi è prodotto. Avvocato se sono queste allora...

AVV. DALLE LUCHE - Allora nessun'altra domanda.

PRESIDENTE - Grazie Avvocato. I responsabili Civili? Allora prego le difese degli imputati.

**Difesa - Avvocato Stile**

AVV. STILE - Volevo fare una domanda come difensore della persona giuridica. Spero poi di compendiare anche tutte altre. Volevo chiederle ingegnere, buongiorno...

TESTE LANDOZZI - Non sono ingegnere. Per correttezza.

AVV. STILE - No no, per carità. Le volevo chiedere una cosa: ma in rapporto alle domande che le ha rivolto l'Avvocato Dalla Casa io volevo chiederle: lei il modello organizzativo di R.F.I. ha avuto modo di vederlo o ha visto solamente il sistema integrato di gestione? Parlo del modello organizzativo della 231.



TESTE LANDOZZI - Io ho valutato e abbiamo valutato il manuale del sistema di gestione integrato.

AVV. STILE - E allora quindi lei il modello organizzativo non l'ha visto? Cioè il modello organizzativo valido nel 2009, quindi all'epoca dei fatti, lei non l'ha visto?

TESTE LANDOZZI - Noi abbiamo valutato il manuale di sistema e la documentazione. Tutto il modello organizzativo, abbia pazienza, è tutto.

AVV. STILE - No no. Scusi tanto, è un po' diverso il discorso. Perciò... Avevo capito che c'era questo equivoco e ho cercato anche e di intervenire prima. Lei ha detto, a domanda dell'Avvocato Della Casa, che non c'era organismo di vigilanza. La cosa quindi mi ha lasciato assolutamente perplesso. L'organismo...

TESTE LANDOZZI - La documentazione agli atti ho detto. Non evidenzia la documentazione agli atti, ho risposto all'Avvocato.

AVV. STILE - Noi, il Tribunale sa perché noi abbiamo prodotto, il modello organizzativo che al punto, esattamente al punto 5 indica invece l'organismo di vigilanza e dà delle indicazioni specifiche circa l'indipendenza. Se vuole Presidente lo possiamo... Purtroppo non abbiamo la possibilità di...

**Pubblico Ministero - Dott. Giannino**

P.M. GIANNINO - Chiedo scusa, c'è opposizione a questa domanda

nella parte in cui è stata rilevata la totale assenza della valutazione del rischio specifico per cui esiste questo preciso è del tutto irrilevante l'esistenza di un organismo che dovesse sanzionare una condotta che non era prevista nel sistema di gestione.

**Presidente**

PRESIDENTE - Però ai fini della 231 è rilevante.

AVV. STILE - Io vorrei capire per quale ragione allora non si è opposto alle domande dell'Avvocato Della Casa.

PRESIDENTE - No no, va bene, ma vada avanti. Non facciamo...

**Difesa - Avvocato Stile**

AVV. STILE - Lei ha detto che non c'era il sistema disciplinare. Il sistema disciplinare, lo dico al Tribunale che ha a disposizione il modello organizzativo, che il punto, che il paragrafo 5.6 del modello organizzativo dà ampie indicazioni sul sistema disciplinare e sulle sanzioni. Perciò lei da che cosa ha tratto... questo volevo capirlo proprio per valutare la sua deposizione nel complesso.

TESTE LANDOZZI - Allora faccio una premessa che come meglio sapete di me la 231 non abbraccia soltanto il 25 *septies* e quindi i reati in materia di (inc.) del lavoro e quindi è un modello organizzativo che è ben più complesso. Noi abbiamo richiesto la parte che ci interessava a noi

relativa al sistema di gestione della sicurezza sul lavoro quindi per prevenire reati che sono poi compresi nell'articolo 25 *septies* del 231. Quindi tutto il resto non è stato richiesto e visionato e quindi... Quindi la mia risposta era: per quello che avevo io agli atti io non ho nessuna evidenza di azioni né da parte dell'organismo di vigilanza né di eventuali sanzioni irrogate dall'organismo di vigilanza stesso in relazione a un sistema disciplinare sanzionatorio che siano state erogate poi in relazione a quelli che secondo noi sono delle carenze del sistema di gestione della sicurezza sul lavoro, delle sedi esterne e.

AVV. STILE - Queste sono delle sue valutazioni.

PRESIDENTE - Va bene Avvocato, ha fatto una...

TESTE LANDOZZI - (Inc.) documentazione in nostro possesso.

AVV. STILE - Però io ... Quindi dire che non c'era organismo di vigilanza dipende da questa sua omissione.

PRESIDENTE - Questo Avvocato... Faccia le domande.

AVV. STILE - Presidente questa è unità produttiva domanda.

P.M. GIANNINO - No, non è una omissione. L'ha specificato.

AVV. STILE - (Inc.) gli posso chiedere: da dove ha tratto la convinzione che non ci fossero organismi di vigilanza.

PRESIDENTE - Gliel'ha appena detto che ha fatto una valutazione più complessa. Ha fatto emergere quello che intendeva fare emergere.

AVV. STILE - Io ho finito.

**Difesa - Avvocato D'Apote**

AVV. D'APOTE - A quest'ultimo proposito io devo spezzare una lancia però a favore dell'intervento del collega perché le domande servono anche per verificare l'approfondimento con cui il teste si è occupato di certe cose.

PRESIDENTE - Il controesame serve proprio a questo.

AVV. D'APOTE - Appunto. Allora con nota del 17 Maggio 2012 che è firmata dal teste si dice: "Non si ha risultanza che il compito di vigilare sul funzionamento e l'osservanza del modello e di curare il suo aggiornamento fosse affidato a un organismo dell'ente dotato di autonomi poteri, eccetera, eccetera, e cita la legge. Allora lo ha appena chiesto il collega, è stato interrotto dall'obbiezione...

P.M. GIANNINO - Chiedo scusa..

AVV. D'APOTE - Mi lascia finire e poi...

P.M. GIANNINO - E' una contestazione? Non ho capito...

PRESIDENTE - Faccia fare la domanda.

AVV. D'APOTE - La contestazione non è soltanto riferita a un qualcosa, articolo 500, che il teste ha detto in precedenza. Questa è la contestazione, diciamo così, in senso letterale. Poi esistono, ne abbiamo già parlato in questo processo, le contestazioni in senso più ampio. Per esempio le contesto che il tal giorno non era buio ma c'era il sole e le faccio...

PRESIDENTE - Va bene. Mi dica la domanda ora.

AVV. D'APOTE - Allora io contesto al testimone di avere sostenuto che non c'era un organismo di vigilanza per quanto ne sapevano loro. Il collega l'ha già detto, chiedo semplicemente che mi si dica se questo deriva da un omissione o da cosa?

**Pubblico Ministero - Dott. Giannino**

P.M. GIANNINO - C'è opposizione. Ha già spiegato che si è limitato al settore che riguarda questo incidente.

**Presidente**

PRESIDENTE - E' una domanda che non ho ammesso prima e non ammetto neanche ora.

Difesa - Avvocato D'Apote

AVV. D'APOTE - Come si diceva una delle funzioni del controesame è anche quella di screditare il testimone. Screditare in che senso? Nel senso che per esempio fa discorsi paludati, interessanti, avendo valutato A B C e D e gli si dice: "Ma tu E lo hai valutato sì o no?". E il teste mi dice: "E non sapevo che ci fosse".

PRESIDENTE - Ha risposto. E' una risposta.

AVV. D'APOTE - Io la risposta non l'ho sentita in questo senso. In questi termini.

PRESIDENTE - Ha risposto su una valutazione più ampia che ha

fatto e non ha visto evidentemente il MOG a cui fa riferimento.

AVV. D'APOTE - Benissimo. Va bene, allora parliamo della valutazione più ampia. Io ho sentito dire a proposito del DVR che effettivamente, e questo l'ho sentito dire sia a proposito del DVR di R.F.I. sia a proposito del DVR di Trenitalia, mentre il DVR di FS non interessa diciamo questa vicenda, visto che FS ha dipendenti che come ha detto il Pubblico Ministero possono rotolare, cadere giù dalle scale o poco più. Ho sentito dire che nel DVR non abbiamo individuato una parte relativa al rischio di attraversamento di città delle merci pericolose. Chiedo conferma di questa affermazione. E' vero che ha detto questo?

TESTE LANDOZZI - Sì. Non proprio in questi termini.

AVV. D'APOTE - Mi dica in che termini vogliamo parlarne.

TESTE LANDOZZI - Al rischio che è legato all'attraversamento.

Non al rischio di attraversamento.

AVV. D'APOTE - Al?

TESTE LANDOZZI - Al rischio che è legato all'attraversamento.

AVV. D'APOTE - Sì, d'accordo. Accetto la correzione e mi va bene. Ma volevo capire una cosa: di quale DVR stiamo parlando?

TESTE LANDOZZI - Stiamo parlando dei DVR forniti da R.F.I. e da Trenitalia a seguito della nostra richiesta, quindi il DVR della Direzione Compartimentale Infrastruttura e

Movimento di Firenze, forniti da R.F.I. e del DVR Divisione Cargo dell'area Genova Cagliari fornito da Trenitalia.

AVV. D'APOTE - Ho capito. Quindi ho capito bene? Quindi adesso poi si entra nel campo delle opinioni e non voglio tediare né lei né il Tribunale. Però questo glielo devo chiedere: secondo lei il DVR, cioè il documento di valutazione dei rischi, e parliamo dei rischi connessi con dei dipendenti praticamente, di una attività lavorativa, deve avere in questo caso, e cioè per quello che riguarda le imprese ferroviarie, una sorta di taglio del tipo, non so, protocolli della protezione civile. Non (inc.) nulla perché è stato scritto, è stato scritto in una delle relazioni, adesso non ricordo quale...

PRESIDENTE - Dei consulenti sentiti la volta scorsa.

AVV. D'APOTE - Sì sì. No ma anche in uno dei protocolli credo... in una delle note a firma Landozzi e Zallocco.

PRESIDENTE - Va bene. La domanda?

AVV. D'APOTE - La domanda è: secondo lei il DVR di un impresa che si occupa di trasporto ferroviario deve occuparsi... il DVR eh, stiamo parlando di quello, non dell'SGS, stiamo parlando del DVR, deve occuparsi anche di questioni che hanno a che fare con un protocollo tipico della protezione civile? Mi va bene una risposta sì o no.

**Pubblico Ministero - Dott. Giannino**

P.M. GIANNINO - C'è opposizione. La domanda mi sembra generica.

PRESIDENTE - Sentiamo...

P.M. GIANNINO - Che vuole dire?

**Presidente**

PRESIDENTE - No, abbiamo ammesso un po' di valutazioni per oggi, le abbiamo concesse. Concediamo anche questa all'Avvocato D'Apote.

TESTE LANDOZZI - Non posso rispondere...

AVV. D'APOTE - (Inc.).

PRESIDENTE - Però Avvocato faccia rispondere.

AVV. D'APOTE - Ma visto che (inc.) genericità.. Allora..

PRESIDENTE - Ma Avvocato, è ammessa la domanda.

TESTE LANDOZZI - Non posso rispondere sì o no. Rispondo sì nel senso che deve contenere anche eventuali rischi verso l'ambiente esterno, verso terzi e verso la popolazione che sono dovuti all'attività che viene esercita.

AVV. D'APOTE - Ho capito. Quindi questa è la sua posizione.

TESTE LANDOZZI - Non protocollo protezione civica (inc.)...

AVV. D'APOTE - Questa è la sua posizione. Quindi diciamo che non è capitato quello che capita in quasi tutti i processi ferroviari in cui la prima difficoltà è quella, e questa è una domanda che arriva eh, è quella di capire se si è valutato, se si è tenuto conto della differenza



fondamentale, che di solito si fa molta fatica a capire, perché la più grossa difficoltà per i difensori in un processo ferroviario è quella, la differenza che c'è tra rischio e quindi sicurezza dell'esercizio e sicurezza a norma, una volta, diciamo adesso della 81, lasciamo stare le norme precedenti. Quindi secondo lei non c'è differenza?

TESTE LANDOZZI - Non è che non c'è differenza. Non possono essere trattati come due compartimenti stagni.

AVV. D'APOTE - Non possono altre trattati. Questa è una sua opinione quindi. Sì. Lei sa che rispetto a quello che è il piano... cioè lei sa come nasce, come si sviluppa, sulla base di quali elementi si organizza, si certifica e si diffonde il piano operativo di sicurezza che è altra cosa, ma è altra cosa rispetto alla quale mi sembra che stiamo facendo un po' di confusione. Lei sa che esiste...

TESTE LANDOZZI - I piani annuali della sicurezza sta dicendo?

AVV. D'APOTE - Sì.

TESTE LANDOZZI - Li stavo citando prima.

AVV. D'APOTE - Sì. Lei sa come si sviluppano? Su quali basi si sviluppano? Sulla base di quali normative?

**Presidente**

PRESIDENTE - Non è ammessa in questi termini la domanda. E' irrilevante e anche non pertinente.

AVV. D'APOTE - Capisco.

**Difesa - Avvocato D'Apote**

AVV. D'APOTE - Lei sa il piano operativo di sicurezza, che non è il DVR, a chi va comunicato e per quali valutazioni?

TESTE LANDOZZI - Il piano annuale della sicurezza... Perché operativo per me è un'altra cosa.

AVV. D'APOTE - Il piano operativo annuale.

TESTE LANDOZZI - Il piano operativo di sicurezza per me è il POS.

PRESIDENTE - Landozzi se non è ammessa la domanda lei non deve rispondere.

AVV. D'APOTE - Quella di prima, questa è un'altra.

PRESIDENTE - No, ma lei va avanti, mi risponde. Se cambiamo registro e argomento forse è meglio.

AVV. D'APOTE - Allora io ho avevo chiesto al Landozzi se sapeva come si formava e a quali enti doveva essere comunicato il piano operativo della sicurezza. Mi ha risposto che a suo avviso il piano operativo della sicurezza è un'altra cosa, e quindi diciamo il piano operativo annuale.

TESTE LANDOZZI - Il piano annuale della sicurezza (inc.)...

AVV. D'APOTE - Per la sicurezza, così entriamo in qualcosa che è più afferente al settore nostro che non a quello quotidiano. Il POS... Allora, lei sa che è un obbligo specifico di R.F.I. che fa parte del contratto

praticamente che esiste con lo Stato, per essere in parole povere, anche quello della trasmissione del piano operativo per la sicurezza. Lo sa?

TESTE LANDOZZI - Sì, è tutto dettagliato nella 56 del 2003 che ho citato prima le procedure di trasmissione delle imprese ferroviarie, R.F.I. e con tutte le tempistiche, eccetera.

AVV. D'APOTE - E da chi deve essere valutato?

TESTE LANDOZZI - Poi da ultimo, se vuole prendo la disposizione, viene tutto trasmesso di rettamente, se non mi sbaglio, al Ministero.

AVV. D'APOTE - Al Ministero, perfetto. Le risulta che il Ministero abbia mi avuto obiezioni sui ripetuti piani operativi della sicurezza che sono stati per l'appunto ripetutamente trasmessi a norma?

TESTE LANDOZZI - Non sono a conoscenza di questo.

AVV. D'APOTE - D'accordo. Allora non...

**Pubblico Ministero - Dott. Giannino**

P.M. GIANNINO - Ci opponiamo, è generica. A noi sul fatto che esistano... noi abbiamo fatto domande sul contenuto e poi che abbiano trasmesso dei piani che domanda è?

**Presidente**

PRESIDENTE - Ha risposto.

**Difesa - Avvocato D'Apote**

AVV. D'APOTE - L'obbiezione di fondo che stava a fondo delle mie domande il Tribunale l'ha perfettamente compresa, il teste ha detto la sua opinione e non c'è altro.

PRESIDENTE - Ha finito?

AVV. D'APOTE - La questione di fondo, per questa difesa è che il DVR è una cosa, la sicurezza dell'esercizio ferroviario è un'altra ed è regolata, regolamentata in tutta Europa da migliaia, decine di migliaia di norme che vanno un complesso. Questo è il punto.

PRESIDENTE - Ha finito?

AVV. D'APOTE - Ho finito.

PRESIDENTE - Possiamo procedere con il riesame.

AVV. STILE - Presidente chiedo scusa, se posso... Devo fare...

PRESIDENTE - Altra veste però.

AVV. STILE - In altra veste chiaramente. Con la 231 ho finito.

PRESIDENTE - Benissimo.

**Difesa - Avvocato Stile**

AVV. STILE - Ma proprio molto rapidamente. Lei ha dichiarato, ha fatto presente che da Giugno 2008 la competenza relativa al rilascio dei certificati di sicurezza è passata all'Agenzia nazionale per la sicurezza

ferroviaria, è giusto?

TESTE LANDOZZI - Sì, ho risposto a una domanda del Ministero.

AVV. STILE - Esattamente. Benissimo. Ha detto che la mancata rimozione delle criticità rilevata da Rete Ferroviaria Italiana sul sistema integrato di sicurezza di Trenitalia in materia di carenze manutentive avrebbe potuto portare R.F.I. a revocare addirittura il certificato di sicurezza. Ho capito bene?

TESTE LANDOZZI - Mi ha chiesto il Pubblico Ministero a quali conseguenze si poteva andare incontro.

AVV. STILE - E' stata questa la risposta, una conseguenza poteva essere questa.

TESTE LANDOZZI - Conseguenza estrema.

AVV. STILE - Questa è stata la sua risposta, va bene. Allora le volevo chiedere, faccio la terza domande delle due preliminari: le risulta che dal Giugno 2008 l'Agenzia abbia revocato il certificato di sicurezza?

TESTE LANDOZZI - Non mi risulta.

AVV. STILE - Bene. Mi pare che già gliel'ha chiesto l'Avvocato D'Apote e quindi non glielo chiedo, i piani di sicurezza a chi erano inviati, ma pare che già chiesto l'Avvocato D'Apote, quindi...

PRESIDENTE - Sì, ha già risposto.

AVV. STILE - Va bene. Al Ministero. Benissimo. Senta lei sa come si possono, quali sono i criteri di valutazione dei piani di sicurezza? E anzi per non lasciare molto... non

perdere tempo, sa se gli indicatori di incidentalità sono degli indici di valutazione dei piani di sicurezza?

TESTE LANDOZZI - Sì, per l'individuazione delle aree di criticità sì.

AVV. STILE - Ha avuto modo di verificare quali sono gli indici di incidentalità e la curva di incidentalità in Italia, in questi ultimi anni?

TESTE LANDOZZI - Sono riportati in appendice i diversi piani di sicurezza.

AVV. STILE - E come sono le curve?

TESTE LANDOZZI - Il trend è in diminuzione.

AVV. STILE - Grazie non ho altre domande.

PRESIDENTE - Bene. Allora come ci ricordava la sostituta dell'Avvocato Stortoni avevamo rinviato per il suo solo controesame a altra udienza in modo che dopo si procedesse al riesame.

**Difesa - Avvocato D'Apote**

AVV. D'APOTE - Volevo capire meglio, può darsi che abbia avuto un attimo di disattenzione quindi chiedo venia al Tribunale. A proposito della questione manutenzione, certificazione eccetera, non ho ben capito quale è la critica. Cioè si dice che esiste un problema di manutenzione, si dice che le officine manutentive devono essere certificate, non ho capito quale è la critica al ferroviere italiano. Visto che è quello che cerco

dall'inizio di questo processo, cos'è che non abbiamo fatto?

PRESIDENTE - La domanda è un po' generica.

AVV. D'APOTE - C'è stata una critica, non l'ho sentita.

**Pubblico Ministero - Dott. Amodeo**

P.M. AMODEO - Ci opponiamo Presidente.

**Difesa - Avvocato D'Apote**

AVV. D'APOTE - Se per caso la critica, se ho capito bene, e se la critica è data dal fatto che non si è accertato, non si sono accertate le certificazioni del manutentore, cioè qualcuno a proposito del vero... della vera causa di questo incidente di cui stiamo discutendo, cioè la rottura di quell'assile: "Si è rotto l'assile; perché?" "Perché l'assile era criccato" "Perché era criccato?" "Mah..." "Perché non si vista la cricca?" Si dice, e questo è emerso anche nelle deposizioni di precedenti testi perché la manutenzione è stata fatta male. D'accordo. "E cosa potevamo farci noi?" E la risposta è, dei testi: "Dovevate verificare se la manutenzione era stata fatta secondo i crismi, secondo i criteri". Mi chiedevo: anche secondo questo teste la critica è questa?

PRESIDENTE - Avvocato...!

**Pubblico Ministero - Dott. Amodeo**

P.M. AMODEO - Presidente c'è opposizione. Non è un consulente.

**Presidente**

PRESIDENTE - Opposizione accolta.

**Difesa - Avvocato D'Apote**

AVV. D'APOTE - Siamo d'accordo con il teste manutenzione dell'assile che si è spezzato e ha provocato l'incidente di Viareggio è stata fatta in prima battuta dalla officina Jungenthal di Hannover, e qui già chiedo una risposta.

Presidente

PRESIDENTE - Siamo assolutamente fuori dalle domande poste in sede di esame Avvocato.

**Pubblico Ministero - Dott. Amodeo**

P.M. AMODEO - Ne sa quanto ne sappiamo noi. Ha preso atti di altri accertatori, Laurino, Toni eccetera... Quindi da questo...

**Presidente**

PRESIDENTE - Non ha deposto su questo.



**Difesa - Avvocato D'Apote**

AVV. D'APOTE - Allora non ho capito. E' per quello che io all'inizio avevo introdotto la domanda con una richiesta di specificazione di quello che era stato detto, perché mi sembrava che il teste abbia fatto cenno al fatto che i manutentori devono essere certificati Iso 9000. E' vero o non è vero che l'ha detto?

TESTE LANDOZZI - Lo prevede una specifica comunicazione per certificazione (inc.) di Trenitalia.

AVV. D'APOTE - Perfetto. Volevo capire se questa affermazione ha a che fare con la critica ricorrente in questo processo, ne parleremo ancora, e ne abbiamo già parlato, cioè che era oggetto di critica il fatto che non si sia verificato... Era per capire! Non si sia verificato se l'officina di Hannover aveva o non aveva la certificazione Iso 9000.

**Presidente**

PRESIDENTE - Questo mi pare che non sia stato oggetto di esame, nemmeno questo aspetto.

**Pubblico Ministero - Dott. Giannino**

P.M. GIANNINO - E' sempre la stessa domanda di prima.

**Difesa - Avvocato D'Apote**

AVV. D'APOTE - E' stata fatta una domanda però dal Pubblico

Ministero sul punto. Se non ho sentito male, e cioè è stata fatta la domanda se Jungenthal era certificata.

**Pubblico Ministero - Dott. Giannino**

P.M. GIANNINO - Sì, questa domanda l'abbiamo fatta.

**Difesa - Avvocato D'Apote**

AVV. D'APOTE - Allora, non è che...

**Pubblico Ministero - Dott. Giannino**

P.M. GIANNINO - Noi abbiamo chiesto se Jungenthal era... e ha risposto che non lo sa.

**Presidente**

PRESIDENTE - Sentiamo la risposta.

TESTE LANDOZZI - Mi rifaccia la domanda perché a questo punto non...

**Difesa - Avvocato D'Apote**

AVV. D'APOTE - La domanda è stata fatta, la risposta non l'ho sentita, volevo da lì prendere...

TESTE LANDOZZI - Allora la risposta che (inc.) non ricordo.

PRESIDENTE - Era che non ricordava.

TESTE LANDOZZI - Non ricordo se Jungenthal era certificata.

AVV. D'APOTE - Allora però, Presidente, visto che la domanda è stata ammessa, la domanda è...

PRESIDENTE - Il teste non ricorda.

AVV. D'APOTE - Il teste non ricorda ma la domanda è stata ammessa.

PRESIDENTE - Bene.

AVV. D'APOTE - Allora, se la domanda è stata ammessa vuole dire che la domanda era pertinente. Cioè aveva un senso! Io sono qui per cercare di stanare questo senso. Poi se sono fuori tema me lo dica e io mi siedo.

P.M. GIANNINO - Se fa una domanda magari!

PRESIDENTE - Pubblico Ministero, mi perdoni, facciamo parlare. facciamo parlare l'Avvocato D'Apote.

AVV. D'APOTE - La domanda è: che Jungenthal, che lei non sa se era certificata, però la domanda è stata fatta, fosse o meno certificata che rilevanza ha rispetto ai temi di questo processo?

PRESIDENTE - Avvocato...

**Pubblico Ministero - Dott. Amodeo**

P.M. AMODEO - Mi oppongo Presidente!

**Difesa - Avvocato D'Apote**

AVV. D'APOTE - A me era, e l'ho già detto l'altra volta, è sufficiente che la mia domanda risultasse.

PRESIDENTE - Rimanesse a verbale.

AVV. D'APOTE - A verbale mi interessa poco, che ci si ricordasse che l'ho fatta.

PRESIDENTE - (Inc.).

AVV. D'APOTE - Esattamente, grazie.

PRESIDENTE - Grazie. Allora Pubblico Ministero il teste La Spina?

P.M. AMODEO - E' stata citata ahimè per le 15.

PRESIDENTE - Avvertitela. Fatela partire subito. Ci vediamo alle due per la prosecuzione.

Alla ripresa:

**Pubblico Ministero - Dott. Giannino**

P.M. GIANNINO - Prima di andare oltre mi diceva il teste che lui dall'11 al 16 è all'estero con la famiglia per un viaggio già prenotato, pagato e acquistato, e quindi chiederebbe di rinviare il suo controesame a un'udienza diversa. Era un viaggio che aveva già programmato prima del rinvio. Purtroppo mi ha detto che è già un viaggio pagato e acquistato e parte l'11.

**Presidente**

PRESIDENTE - Allora il Tribunale in considerazione dell'impedimento manifestato dal teste Landozzi per l'udienza del 12 Novembre 2014 rinvia per il controesame dell'Avvocato Stortoni, come da sua richiesta alla scorsa udienza, a quella del 19 Novembre 2014, ore 9,30. A quel punto riesame e poi andiamo oltre. Quindi presente

edotto, vuole dire che non avrà un'altra indicazione. Si  
annoti questa, ci vediamo il 19.

Viene introdotto in aula il Teste

**DEPOSIZIONE DEL TESTE – LA SPINA LORENA –**

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

GENERALITA': La Spina Lorena nata a Catania il 27 Aprile 1971,  
residente a Firenze in via Faentina 93 in servizio presso  
il Compartimento Polizia Ferroviaria per la Toscana con  
sede a Firenze.

PRESIDENTE - E' un teste dell'Accusa, ovviamente ha l'obbligo  
di dire la verità. Comincerà il Pubblico Ministero a  
porle domande.

**Pubblico Ministero - Dott. Amodeo**

P.M. AMODEO - Dottoressa che qualifica riveste nell'ambito  
della Pol.Fer?

TESTE LA SPINA - Io sono vicequestore aggiunto, funzionario  
addetto all'ufficio secondo e in quanto tale responsabile  
della squadra di Polizia Giudiziaria e della squadra  
informativa.

P.M. AMODEO - Quali indagini ha svolto lei in merito al  
disastro ferroviario di Viareggio?

TESTE LA SPINA - Allora io Presidente, preliminarmente, chiedo

l'autorizzazione a consultare tutto, nel senso informative, appunti.

PRESIDENTE - E' autorizzata.

TESTE LA SPINA - Vorrei anche fare una premessa di metodo, nel senso che siccome ho iniziato a lavorare sul disastro di Viareggio ovviamente dal primo giorno, e ho affrontato nel corso degli anni una serie di aspetti di tipo diverso nell'ambito dell'indagine che sono a loro volta condensati in una serie di informative separate, magari seguirò, anche se questo può trovare un limite che è quello dei rimandi, un criterio di tipo cronologico che è l'unico che dà a me, ma anche a voi, la garanzia di non tralasciare nulla pedissequamente facendo riferimento alle informative. Eventualmente quando le informative trattano aspetti che poi sono oggetto di successivo approfondimento in informative che seguono saremo costretti a ripetere una parte di quello che viene...

PRESIDENTE - Apprezziamo moltissimo la puntualizzazione, però tenga presente che lei deve rispondere a delle domande che di volta in volta le vengono poste.

TESTE LA SPINA - Sì sì, nei limiti in cui questo sia possibile secondo me è il modo più...

PRESIDENTE - Va bene. Prego Pubblico Ministero.

P.M. AMODEO - Sì, mi riporto alla domanda di prima, quali indagini ha fatto, come ha cominciato, quali atti ha acquisito? Quali verifiche ha effettuato, su tutte le

attività di Polizia Giudiziaria svolte, in merito a questa vicenda?

TESTE LA SPINA - Allora, i documenti acquisiti sono svariate centinaia, quindi è difficile ovviamente dettagliarli nello specifico tutti. Abbiamo interpellato volta per volta tutti i soggetti che ritenevamo in qualche modo competenti o comunque in grado di fornire delle risposte, prevalentemente l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie, nonché varie società del gruppo FS, quindi Trenitalia, FS Logistica, R.F.I..

AVVOCATO - Scusi Presidente, se la dottoressa ci può dire che cosa sta seguendo sul computer mentre dà le risposte.

TESTE LA SPINA - In questo momento nulla. Nel computer ci sono, su CD, le stesse cose che ho qui sul tavolo. Se volete vederle.

PRESIDENTE - E' autorizzata a consultare atti in suo possesso. Va bene.

TESTE LA SPINA - Gli accertamenti iniziarono nella stessa mattina successiva all'incidente. Va precisato che in quanto il compartimento ha competenza a livello regionale la squadra di Polizia Giudiziaria in casi di particolare rilevanza si occupa anche di fatti che si verificano ovviamente al di fuori del territorio fiorentino. Questo è il motivo per il quale me ne sono occupata io. Nell'immediatezza abbiamo ritenuto opportuno nella stessa mattina del 30 Giugno fare un paio di accertamenti

preliminari volti eventualmente a confermare o a escludere possibili interferenze nella causazione dell'evento da parte dell'infrastruttura o legati invece a rodiggio sotto il profilo particolare dell'eventuale surriscaldamento delle boccole. Fu fatto arrivare sul posto il carro PV6 da R.F.I. e con un tecnico di R.F.I., nonché anche con l'ispettore Laurino a bordo furono fatti accertamenti volti a verificare la geometria dell'infrastruttura che ebbero risultato negativo, nel senso che non evidenziarono nessuna difformità che potesse avere contribuito a determinare l'evento. Inoltre non appena fu materialmente possibile anche in considerazione dell'attività di raffreddamento del manto delle ferrocisterne che era in atto da parte dei Vigili del Fuoco perché era comunque un'area ancora a rischio, ci avvicinammo al relitto del convoglio e individuammo la presenza dell'assile che si era fratturato, nonché ovviamente di una serie innumerevole di altri elementi che si trovavano lungo l'infrastruttura. Si vide che l'assile si presentava tranciato in corrispondenza del fusello e fu ritrovato il coperchio della boccola a breve distanza. Aperta la boccola per verificare la presenza di lubrificante all'interno e quindi dall'esame visivo, c'erano sul posto anche i tecnici già nominati all'epoca dal Ministero, dalla direzione generale per le investigazioni ferroviarie del Ministero delle



Infrastrutture e dei Trasporti, si accertò che la boccola si presentava in buone condizioni manutentive e quindi all'apparenza non poteva essere stato un problema di surriscaldamento della boccola a avere determinato la frattura dell'assile. In ogni caso per completezza, ovviamente, noi acquisimmo, nei giorni immediatamente successivi, anche tutti i dati derivanti dalla registrazione degli impianti di rilevamento della temperatura delle boccole che si trovavano lungo l'itinerario che fino a quel punto aveva percorso il convoglio. Furono fatti...

P.M. AMODEO - Questi risultati investigativi sono contenuti nella annotazione del 7 Luglio 2009, anche...

TESTE LA SPINA - Adesso sto facendo riferimento prevalentemente a quella del 7 Luglio 2009.

P.M. AMODEO - Sì. Va bene.

TESTE LA SPINA - Anche se su questo ovviamente non posso riferire, soltanto per citare l'approfondimento, furono sentiti due appartenenti alla Cima Riparazioni e in quel caso poi, successivamente accertato, documentalmente, quindi su questo posso riferire, quale era il sistema per documentare sull'assile alcuni elementi relativi alle ultime manutenzioni effettuate. Perché c'era stato, diciamo, un cambio di carattere strettamente procedurale per il quale da un collarino che si trovava in precedenza legato, imbullonato intorno all'assile, si passò invece a

delle targhette metalliche poste sulle estremità in cui venivano registrati gli elementi, diciamo, salienti, essenzialmente la data e il tipo dell'ultima manutenzione sull'assile. Fu interpellata anche l'Agenzia Nazionale nei giorni immediatamente successivi all'incidente, attraverso la quale si riuscì a avere alcune notizie iniziali, cioè il fatto che il carro di uno dei cui assili si era fratturato determinando quindi il deragliamento e poi il disastro, in particolare il 33807819210.6 era stato immatricolato in Germania e messo in servizio nel 2004. L'Agenzia in proposito aveva già interpellato l'omologa Agenzia Tedesca, l'Epa, per ottenere il riscontro documentale relativo agli atti pertinenti appunto all'immatricolazione del...

PRESIDENTE - Pubblico Ministero (inc.) alla teste dicevo stiamo ripercorrendo cose e aspetti che sono stati già affrontati e ripercorsi da altre... narrati di altri testimoni. Forse sarebbe il caso di fare domande più specifiche rispetto a qualche aspetto peculiare.

P.M. AMODEO - C'è qualche cosa un po' più specifica, tipo gli accertamenti sugli altri assili in composizione al treno, quelli derivanti dalla stessa colata.

TESTE LA SPINA - Adesso lo dico. Ci devo arrivare. Io ovviamente non so quello che gli altri hanno già detto.

P.M. GIANNINO - Questa era una premessa per arrivare a come sono arrivati a esemplificare...

PRESIDENTE - Va bene.

P.M. AMODEO - Poi ci saranno cose nuove. All'inizio è stato uguale tutti Presidente.

**Pubblico Ministero - Dott. Giannino**

P.M. GIANNINO - Se riusciamo a essere sintetici su questi aspetti e andare poi agli accertamenti effettuati sui singoli assili.

TESTE LA SPINA - Allora, in considerazione della causa apparente del disastro l'Agencia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie aveva emesso due provvedimenti, uno datato 2 Luglio e uno datato 3 Luglio successivo con il quale, rivolgendosi alle imprese ferroviarie aveva indicato una serie di carri sui quali si trovavano installate sale, in quella del 2 Luglio, sale della stessa officina disponendo un controllo straordinario a ultrasuoni di tutti gli assili e in quella del 3, invece, aveva individuato tre distinte categorie, cioè 3 distinte possibilità. Ossia disponendo l'individuazione di tutti i carri i cui assili, delle sale che si trovavano su di essi in opera, fossero stati revisionati presso l'officina tedesca 104, che è appunto la Jungenthal di Hannover, oppure provenissero dalla stessa colata, cioè la colata numero 67156 del Novembre 74, del costruttore identificato con la sigla LKV o fossero utilizzati in tale montaggio di tipo VRS appartenenti al gruppo di

scambio 65.2 prescrivendo in questo caso l'immediata sottoposizione a controlli straordinari di carattere non distruttivo e eventualmente, ovviamente, la sostituzione degli assili, nel caso in cui venissero individuate le anomalie, ma anche la comunicazione dell'esito dei controlli all'Agenzia stessa. Con questa informativa del 7 Luglio io proposi anche alla Autorità Giudiziaria di acquisire tutta la documentazione comunque pertinente alle manutenzioni di tutti i carri in composizione al convoglio, e questo fu poi oggetto di successiva rogatoria, nonché anche di acquisire i contratti che sarebbero serviti a evidenziare la trama dei rapporti che esisteva tra i diversi soggetti diciamo a vario titolo coinvolti in questa vicenda. Facciamo adesso riferimento alla successiva informativa del 22 Luglio 2009.

P.M. GIANNINO - Chiedo scusa, una domanda: per quanto riguarda gli assili e che l'Agenzia Nazionale della Sicurezza aveva chiesto di verificare e eventualmente eliminare dalla circolazione che tipo di riscontro c'è stato?

TESTE LA SPINA - Allora il riscontro a noi non è pervenuto. Tuttavia io so in maniera informale che furono sostituiti 18 assili all'esito di questi controlli straordinari. Ma secondo quanto è a mia conoscenza non con precisazione delle motivazioni di carattere tecnico per le quali questi 18 assili furono sostituiti, soltanto che furono sostituiti all'esito della reiterazione dei controlli non

distruttivi straordinari disposti dall'Agenzia.

P.M. AMODEO - (Inc.) 22 Luglio?

TESTE LA SPINA - 22 Luglio.

P.M. AMODEO - Che ha per oggetto...

TESTE LA SPINA - Allora, l'informativa del 22 Luglio è ovviamente ancora un'informativa iniziale, quindi che si colloca nella prima fase degli accertamenti.

**Difesa - Avvocato Scalise**

AVV. SCALISE - Presidente scusi c'è opposizione a che si proceda, si continui l'esame così come è stato impostato dal Pubblico Ministero. Se la Difesa avesse voluto che confluissero nel fascicolo del dibattimento le informative avremmo dato il consenso a che l'informativa entrasse nel fascicolo del dibattimento. La dottoressa La Spina sta in sostanza leggendo le informative, perché fino adesso l'informativa del 7 Luglio che io tra l'altro ho qui davanti è stata praticamente letta per intero e quindi è un modo surrettizio per fare entrare nel fascicolo del dibattimento l'informativa. Credo che il modo di procedere debba essere diverso, il Pubblico Ministero fa delle domande specifiche e la dottoressa risponde. Se non ricorda il numero di una sala o non ricorda un particolare può consultare l'informativa, ma certamente non può leggere l'informativa in modo pedissequo.

**Presidente**

PRESIDENTE - Siamo d'accordo. Facciamo domande specifiche su fatti.

**Pubblico Ministero - Dott. Amodeo**

P.M. AMODEO - Quali accertamenti ha fatto riferimento l'informativa del 22 Luglio 2009? Questa è la domanda specifica.

**Presidente**

PRESIDENTE - L'informativa non è a nostra conoscenza. Non sappiamo quale è il...

P.M. AMODEO - Se la difesa è d'accordo a farla transitare siamo d'accordissimo.

**Difesa - Avvocato Scalise**

AVV. SCALISE - Assolutamente no, altrimenti non avrei fatto l'opposizione. Però la dottoressa deve riferire senza leggere quello che ha scritto.

PRESIDENTE - Avvocato... il Pubblico Ministero...

P.M. AMODEO - Quello che deve riferire la dottoressa lo dice il Presidente. Chiedo scusa! Io la domanda la ripeto: quale è la materia sulla quale si è concentrata l'informativa del 22 Luglio 2009. Poi se non passa il Presidente me lo dirà.

**Presidente**

PRESIDENTE - Pubblico Ministero sull'informativa è ovvio che è ignota al Collegio il contenuto. E non è una domanda su un fatto specifico.

**Pubblico Ministero - Dott. Amodeo**

P.M. AMODEO - Lei ha provveduto a individuare il quadro tecnico in base al quale avveniva il trasporto delle merci pericolose in Italia?

TESTE LA SPINA - Sì, ho provveduto come appunto documentato nell'informativa in cui facevamo riferimento prima interpellando l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria. Ora il problema è che senza un riferimento alle informative è impossibile ricordare...

**Presidente**

PRESIDENTE - Dottoressa tenga presente che il Tribunale non sa nemmeno che esistono le informative, lo immagina. Quindi il suo riferimento per noi è assolutamente inutile. Quindi se lei per rispondere alle domande se vuole per comodità di consultazione...

TESTE LA SPINA - Io posso anche non fare riferimento alle informative, leggo nei miei appunti e ognuno poi le cercherà dove ritiene.

PRESIDENTE - Ci deve riferire in ordine agli accertamenti

svolti.

P.M. AMODEO - Lei è già autorizzata a consultare.

**Difesa - Avvocato Scalise**

AVV. SCALISE - Presidente quello che noi chiederemmo è che venissero fatte delle domande specifiche e che la dottoressa rispondesse. La premessa l'abbiamo capita.

**Presidente**

PRESIDENTE - Quindi tornando alla risposta?

TESTE LA SPINA - Allora, si è reso necessario accertare quali fossero le principali norme di riferimento che regolavano il trasporto di merci pericolose, che regolano ma che regolavano in quel momento il trasporto di merci pericolose. Ovviamente oltre al RID che rappresenta il testo di principale riferimento e che però non contiene se non per ipotesi residuali, e in particolare per quanto riguarda il distanziamento ad esempio dei carri che trasportino materiale radioattivo o esplosivo, quindi al di là che per queste situazioni non contiene delle prescrizioni di esercizio, il RID appunto è il testo di riferimento per quanto riguarda in linea estremamente sintetica tutto quello che attiene alla cosiddetta sovrastruttura del carro; quindi le caratteristiche tecniche delle cisterne, le prove che devono essere eseguite, la tipologia di queste prove, le scadenze, la



catalogazione delle merci pericolose che possono essere trasportate indicandone ovviamente con un codice numerico il tipo, gli imballaggi...

**Difesa - Avvocato Scalise**

AVV. SCALISE - Mi spiace interrompere Presidente, però...

PRESIDENTE - No Avvocato mi perdoni.

AVV. SCALISE - Non è che la dottoressa ci deve spiegare cos'è il RID. Il RID lo sappiamo tutti cos'è, a cosa serve, è ormai patrimonio di questo processo. Ci dicesse le indagini che ha svolto sul punto senza spiegarci che cosa è la normativa, sennò perdiamo...

**Presidente**

PRESIDENTE - Grazie Avvocato, non ce lo ricordi perché anche noi lo sappiamo. Facciamola completare.

**Pubblico Ministero - Dott. Amodeo**

P.M. AMODEO - Sì Presidente anche perché queste interruzioni poi nocciono.

PRESIDENTE - Durante la risposta le interruzione non mi piacciono.

P.M. AMODEO - Sarebbe gradito evitare l'interruzione Presidente.

**Presidente**

PRESIDENTE - Va bene.

P.M. AMODEO - Grazie.

PRESIDENTE - Il pomeriggio... non so perché passiamo la mattina tranquilli e poi dopo... Non mi faccia fare più interruzioni. Prego dottoressa.

TESTE LA SPINA - Allora, prescindere dal contenuto ma devo citare due direttive di riferimento importanti che furono evidenziate nel corso di questi accertamenti, la 2008 57 che riguarda l'interoperabilità del sistema ferroviario che non è ancora stata recepita e per la quale era stato fissato termine al 19 Luglio 2010 e che venne poi recepita l'8 Ottobre 2010, e un'altra direttiva importante, la 2008 110 che modificava, modifica, la direttiva 2004 49 sulla sicurezza del sistema ferroviario. Le cito perché in particolare la 2008 57 introduceva la figura del kyper (?) o detentore, cioè del soggetto che corrisponde dell'accertamento dei fatti relativi al disastro di Viareggio a GATX, proprietario e kyper, ossia detentore, del carro. Questa cosa ha a nostro avviso, e ovviamente secondo la ricostruzione che con l'Accusa si è ritenuto di effettuare, significato perché il Kyper previsto da quella direttiva era un soggetto, ed è diventato oggi anche nell'ordinamento giuridico nazionale, autorizzato all'immatricolazione e dei veicoli ferroviari, mentre all'epoca dei fatti di Viareggio in Italia l'unico soggetto autorizzato a

procedere all'immatricolazione dei carri erano invece le imprese ferroviarie. E una distinzione fondamentale tra questi due soggetti è legata al fatto che per le imprese ferroviarie, a differenza che per i Kyper, è previsto il rilascio del certificato di sicurezza con una serie di implicazioni di cui magari più avanti parlerò. L'individuazione di un termine...

P.M. AMODEO - Il certificato di sicurezza... Sì, adesso... Giusto per (inc.) concrete...

TESTE LA SPINA - Certificato di sicurezza è una sorta di patente, di strumento che autorizza le imprese ferroviarie a poter svolgere l'attività di trasporto precisando la tipologia del trasporto, perché non è omnicomprensivo, sull'infrastruttura ferroviaria nazionale.

P.M. AMODEO - Ed è rilasciabile solo dalle imprese, imprese ferroviarie?

TESTE LA SPINA - Sì.

P.M. AMODEO - Non imprese civilisticamente parlando?

TESTE LA SPINA - No no. Io ho fatto riferimento...

P.M. AMODEO - Parliamo del settore specifico.

TESTE LA SPINA - No no, imprese ferroviarie, assolutamente sì. Veniva prima del 2008 rilasciato da Rete Ferroviarie Italiane alle imprese con la costituzione poi dell'Agenzia Nazionale a partire, una delle competenze che da subito passarono all'Agenzia, a partire dal Giugno

2008 e diventato di competenza dell'Agencia Nazionale. Un aspetto importante è legato al fatto che all'epoca del disastro era attivo presso l'ERA, l'Agencia Nazionale Europea, un gruppo di lavoro incaricato di provvedere all'individuazione dei requisiti per redigere un regolamento relativo alla certificazione degli organismi responsabili della manutenzione. Diciamo che questa è una delle motivazioni per le quali le direttive... per le direttive, diciamo, era stato fissato un termine abbastanza lungo per il relativo recepimento.

P.M. AMODEO - Nella materia di rapporti contrattuali quale documentazione avete acquisito?

TESTE LA SPINA - Allora, la materia dei rapporti contrattuali, anche questa, purtroppo, sparpagliata in diverse informative.

P.M. AMODEO - E' a pagina 2...

TESTE LA SPINA - Però un primo approfondimento venne fatto appunto con quella del 22 Luglio famosa. Si è cercato di approfondire il tema dei rapporti intercorrenti da un lato tra FS Logistica, spedizioniere del gruppo FS e GATX in quanto appunto proprietario e kyper detentore del carro, dall'altro lato tra FS Logistica e Trenitalia perché appunto si accertò che il titolo in virtù del quale Trenitalia prestava il proprio servizio di trazione in relazione alle ferrocisterne una delle quali appunto coinvolta nel disastro di Viareggio, era legato a un

contratto di trasporto stipulato tra Trenitalia e FS Logistica.

P.M. AMODEO - Dottoressa mi perdoni se la interrompo. Senza scendere... mi scusi, lo so che può essere antipatico, ma anche per velocizzare l'esame: senza scendere nel contenuto perché altrimenti ci sarà la solita obiezione "ce l'andiamo a leggere", ci sono state, senza anche dire il contenuto, due disposizioni in particolare di questo contratto che dal punto di vista investigativo hanno sollecitato la vostra attenzione e anche quella della Procura? Due articoli in particolare.

TESTE LA SPINA - Allora per quanto riguarda i contratti tra...

P.M. AMODEO - Parlo del contratto tra GATX e Logistica.

TESTE LA SPINA - Perché, diciamo, c'è un doppio versante. Per quanto riguarda il contratto tra GATX e Logistica che nasce inizialmente come contratto tra KVG e Cargo Chemical che poi diventerà FS Logistica sono stati approfonditi l'articolo 4 comma 1 dei termini e condizioni generali in materia di noleggio di carri merci ferroviari, perché è stabilito che il locatore deve spedire il vagone in perfette condizioni e il locatario, dal canto suo, deve verificare che questo sia effettivamente avvenuto eccedendo le eventuali...

PRESIDENTE - Pubblico Ministero, la teste continua a ripeterci... Siccome lei ha fatto questo rilievo sul

fatto che le diciamo che poi ce le andiamo a leggere...

P.M. AMODEO - Io l'ho detto.

PRESIDENTE - No, glielo ripeta ancora.

TESTE LA SPINA - Allora l'articolo 2 e l'articolo 6. Cito solo i numeri?

P.M. AMODEO - Sì, io l'ho detto. Ho detto due articoli che in particolare...

TESTE LA SPINA - Il perché, stavo cercando di chiarire perché, perché prevedono degli obblighi specifici del locatore e del locatario.

**Difesa - Avvocato Giorgi**

AVV. GIORGI - Presidente mi scusi c'è opposizione. Nel senso che non credo che sia ammissibile una domanda in cui si chieda al teste l'interpretazione di due norme di un contratto. Il contratto è il vostro possesso, se la dottoressa La Spina ci dice: "Mi ha colpito l'articolo 4", è un fatto. Se la dottoressa La Pina mi dice: "L'articolo 4 dice questo", non è ammissibile.

**Presidente**

PRESIDENTE - L'opposizione è accolta.

**Pubblico Ministero - Dott. Amodeo**

P.M. AMODEO - La domanda era questa, e quindi da questo punto di vista è vero. E' strana una opposizione su una

risposta... Voglio dire, è vero l'una ed è vero l'altra Presidente. Cioè quando la teste parla non è che mi posso opporre a quello che dice la teste. Comunque la domanda era quella, anche poi soltanto indicando i numeri quali articoli di questo contratto avevano suscitato particolare interesse investigativo. Mi pare che ha detto il 4?

TESTE LA SPINA - Il 4 e il 7 comma 4.

P.M. AMODEO - Okay. Un'altra domanda ancora su Logistica. Logistica è destinataria o no di certificazione di sicurezza?

TESTE LA SPINA - No. FS Logistica non è una impresa ferroviaria, è uno spedizioniere.

P.M. AMODEO - Quindi come tale non può avere la certificazione di sicurezza.

TESTE LA SPINA - D'altra parte infatti non può esercitare il servizio di trazione, tant'è che per poter, diciamo, evadere l'obbligo contrattuale con la Aversana Petrolifera il trasporto del gpl è, tra virgolette, costretta a rivolgersi a una impresa ferroviaria che presti il servizio di trazione.

**Pubblico Ministero - Dott. Giannino**

P.M. GIANNINO - Dalla ricostruzione documentale che ha effettuato prima della costituzione di FS Logistica chi era titolare del rapporto contrattuale di noleggio dei

carri?

TESTE LA SPINA - Come avevo detto prima...

**Difesa - Avvocato Scalise**

AVV. SCALISE - Presidente c'è opposizione alla domanda. Si tratta sempre di una interpretazione di documenti che possiamo...

PRESIDENTE - Va bene.

AVV. SCALISE - Lo possiamo vedere da soli chi era il titolare prima o dopo.

**Presidente**

PRESIDENTE - Questa è respinta. Il titolare del rapporto contrattuale immagino che sia qualcosa a cui la teste e possa arrivare e dircelo tranquillamente.

TESTE LA SPINA - Era Cargo Chemical.

**Pubblico Ministero - Dott. Giannino**

P.M. GIANNINO - Cargo Chemical era inserito in quale assetto societario?

TESTE LA SPINA - Era una società di FS, poi ci fu una fusione per incorporazione il primo Luglio 2007, per cui Cargo Chemical divenne FS Logistica.

P.M. GIANNINO - Vorrei farle una domanda in merito a qualcosa che ha detto poco fa riguardo la costituzione della ANSF nel 2008. A partire dalla costituzione dell'Agencia



Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria sono state avviate e se si risultano documentalmente, attività ispettive dell'Agenzia Nazionale sull'esercizio del trasporto ferroviario, sia quindi riguardo Trenitalia che il gestore R.F.I.?

TESTE LA SPINA - Attività ispettive? Allora io ricordo, dobbiamo appunto recuperare poi la fonte, in particolare un audit del Settembre 2008 che riguardò il sistema... che aveva riguardato, perché è precedente ai fatti di Viareggio, il sistema di gestione della sicurezza di Trenitalia. Così a bruciapelo non ricordo altro.

P.M. GIANNINO - Non ricorda gli esiti di queste attività dell'Agenzia?

TESTE LA SPINA - Lo recuperiamo, perché ci furono delle prescrizioni che l'Agenzia diede a Trenitalia.

**Pubblico Ministero - Dott. Amodeo**

P.M. AMODEO - Presidente chiedo scusa, tornando un po' al contratto tra GATX e Logistica... No chiedo scusa, questa volta al contratto tra Trenitalia e Logistica, perché abbiamo due contratti come ormai è arcinoto a tutti, tornando a questo contratto c'è o no, e indicando soltanto il numero dell'articolo, un rinvio in detto contratto alle condizioni generali di trasporto delle merci per ferrovia?

**Difesa - Avvocato Giorgi**

AVV. GIORGI - Anche qui, Presidente mi perdoni, c'è opposizione e.

**Presidente**

PRESIDENTE - E' accolta.

**Pubblico Ministero - Dott. Amodeo**

P.M. AMODEO - Possiamo con... Condivido l'opposizione ma... Lei poi si è occupata anche dell'accertamento della periodicità delle manutenzioni in Italia e anche la differenza tra la periodicità delle manutenzioni tra Italia e Germania con riferimento alla sottostruttura della ferrocisterna. Che accertamenti ha svolto in merito?

TESTE LA SPINA - Sono stati interpellati rispetto a questo punto sia l'Agenzia Nazionale che Trenitalia, trovando assolutamente corrispondenza nel merito delle risposte. Nel senso che in Italia sono previste due tipologie di revisione, la cosiddetta RI, la Revisione Intermedia, e la cosiddetta RO Revisione di Officina che vengono fatte ogni 6 anni. In occasione di queste ciascuna di queste due viene eseguito il controllo a ultrasuoni degli assili. Invece la materia è regolata per quanto riguarda il carro coinvolto nel disastro di Viareggio, come dicevamo, dal... anzi no, forse non l'abbiamo ancora

neanche detto, dal manuale VPI che è un manuale di buone prassi che contiene una serie di indicazioni sulla tipologia di esame a ultrasuoni e anche sulle relative scadenze. In particolare i controlli a ultrasuoni e anche sulle relative scadenze. In particolare i controlli a ultrasuoni, non dettaglio perché anche lì si trova dentro il VPI, vengono fatti in occasione della cosiddetta revisione di tipo IS2, cioè una revisione analoga a quella che l'assile 98331 aveva subito nel Novembre del 2008, quindi presso l'officina 104, quindi prima di essere poste in opera nel carro coinvolto nel disastro di Viareggio la quale si inserisce come minimo all'interno di revisioni di tipo G4.0. Può essere prevista una periodicità meno lunga, cioè quindi non necessariamente di 12 anni, ma solo nel caso in cui siano accertati dei difetti specifici che rendano necessario eseguire il controllo a ultrasuoni. Quindi c'è una frequenza sostanzialmente doppia nell'ordinario tra i controlli a ultrasuoni previsti per ferrocisterne della stessa tipologia, per ferrocisterne della stessa tipologia per gli assili di ferrocisterne della stessa tipologia in Italia e invece ai sensi del VPI.

P.M. AMODEO - Lei poi ha fatto anche accertamenti sulle abilitazioni e i requisiti di idoneità fisica richiesti in Italia dagli addetti alla manutenzione? Si ricorda quale è stato l'esito di questi accertamenti?

TESTE LA SPINA - Allora, per quanto riguarda il riferimento contenuto nel VPI la norma principale è la EN 473 che è applicata anche in Italia. Trenitalia per le proprie officine prevede, per i tecnici impiegati nelle proprie officine, scusate, prevede in realtà dei requisiti ancora più stringenti. Una delle differenze principali è legata al fatto che le operazioni con attrezzatura di tipo manuale, come quella che venne utilizzata per l'esame a ultrasuoni sull'assile 98331...

P.M. AMODEO - In Germania?

TESTE LA SPINA - In Germania, sì, presso l'officina 104, possono essere eseguite in Italia soltanto da tecnici in possesso di abilitazione di secondo livello, non di primo livello che è quindi quella, tra virgolette, meno complessa, perché l'apparecchiatura, diciamo, di tipo manuale richiede un livello di perizia superiore nell'esecuzione del controllo a ultrasuoni, mentre appunto nel caso di cui ci occupiamo, che abbiamo esaminato, il tecnico di primo livello presso l'officina 104 disponeva esclusivamente di una attrezzatura di tipo manuale che obbliga, diciamo, chi esegue il controllo a ultrasuoni, contemporaneamente a effettuare sia un esame del display per verificare gli eventuali (inc.) riflessi, sia a posizionare correttamente la sonda sulla parte dell'assile da ispezionare. Questo, ripeto, nella procedura italiana viene fatto soltanto invece

nell'ipotesi in cui il tecnico di primo livello con un'apparecchiatura di tipo automatico o semiautomatico, individui un potenziale difetto. Se individua un potenziare difetto a quel punto chiede in maniera formale l'intervento di un tecnico di secondo livello che con l'attrezzatura di tipo manuale esegue una nuova ispezione della superficie dell'assile per verificare se effettivamente il cretto che viene sospettato esistere sia presente oppure no.

P.M. AMODEO - Lei ha fatto anche accertamenti sulla tracciabilità delle manutenzioni?

TESTE LA SPINA - Sì. Accertamenti sulla tracciabilità delle manutenzioni perché non esisteva e non esiste neanche oggi una disciplina europea che e uniformemente imponga la tracciabilità di tutte le operazioni manutentive eseguite nei vari paesi. In Italia è applicabile...

P.M. AMODEO - E comunque non esisteva all'epoca dei fatti?

TESTE LA SPINA - No no.

P.M. AMODEO - Anche senza volere andare a vedere le disposizioni successive...

TESTE LA SPINA - No no, dicevo, infatti non esisteva e non esiste ancora neanche oggi.

P.M. AMODEO - ...al Giugno 2009...

TESTE LA SPINA - In Italia non esiste ancora neanche oggi.

P.M. AMODEO - E al Giugno 2009?

TESTE LA SPINA - In Italia è applicabile una disposizione di

R.F.I., la 24 2001 che prescrive tutta una serie di adempimenti che è necessario rispettare per garantire la tracciabilità nelle operazioni manutentive. Va infatti precisato che con riguardo all'assile 98331 noi nel corso delle indagini siamo stati in grado soltanto di documentare, considerato che è stato costruito nel '74 e quindi è un assile piuttosto vecchiotto, le manutenzioni, l'ultima quindi, quella del 2008 eseguita presso l'officina 104 e un'altra risalente al 2002. Non è stato possibile documentare nessun altro tipo di attività eseguita nel periodo intermedio.

P.M. AMODEO - Mi perdoni: questa disposizione di R.F.I. sulla tracciabilità delle manutenzioni è del 2001 o del 2004?

TESTE LA SPINA - Guardi, la cerco perché mi sembrerebbe 24 2001... Però un attimo... No, ho sbagliato: 23 2004. Perdonatemi.

P.M. AMODEO - Si riferisce comunque ai carri immatricolati in Italia?

TESTE LA SPINA - Sì. Infatti ho detto procedura applicabile in Italia.

P.M. AMODEO - Per quanto riguarda la circolazione dei carri immatricolati all'estero all'epoca del disastro di Viareggio quali erano le disposizioni tecniche vigenti?

TESTE LA SPINA - Diciamo che...

P.M. AMODEO - Anche molto in sintesi diciamo.

TESTE LA SPINA - Allora, c'erano due istituti fondamentali: da

un lato il CUU che è un allegato alla Cotif del 99 che non era stata recepita dall'Italia in quella fase, che aveva superato parzialmente il regime di unificazione nella circolazione risalente al RIV edizione 2000. Ma la (inc.) aveva comunque confermato una parziale validità del RIV per quanto riguarda l'ambito tecnico, l'ammissione e la registrazione dei carri e in particolare per i carri RIV, come quelli coinvolti nell'incidente di Viareggio, era stato confermato il regime di libera circolazione, cioè il fatto che i carri con quella marcatura possono circolare appunto liberamente tra i paesi che aderiscono al RIV.

P.M. AMODEO - Lei ha detto, mi pare che l'abbia detto, correggetemi se sbaglio, che il Cotif 99, quello di Vilnius (?), per intenderci, non era stato ratificato all'epoca e credo neanche adesso e quindi all'epoca dei fatti di Viareggio quale versione del Cotif valeva per il territorio, per la Repubblica italiana?

TESTE LA SPINA - Allora, precedente al 99 credo che fosse l'84.

P.M. AMODEO - Senta le risulta poi che Trenitalia... cioè risulta o no che Trenitalia abbia unilateralmente aderito a questa versione del Cotif che non è stata ancora recepita nella Repubblica italiana? Risulta?

TESTE LA SPINA - Sì, Trenitalia aveva dichiarato di aderire alle CUU che rappresentano uno strumento di

regolamentazione del rapporto tra imprese ferroviarie e detentori, e prevedono anche una serie di norme che sono volte a disciplinare il loro rapporto con particolare riguardo agli obblighi in materia di manutenzione e alle possibilità di verifica della congruità e della regolarità delle manutenzioni.

P.M. AMODEO - Può indicare anche solo sommariamente e quali erano le specifiche tecniche di interoperatività e previste da quali provvedimenti?

TESTE LA SPINA - Allora, per quanto riguarda il materiale rotabile il riferimento è al 2006 861 del 28 Luglio 2006 che però anche questa all'epoca non era ancora stata recepita e che è applicabile... Ma non lo dico perché è scritto nella direttiva. Quindi la direttiva prevede la chiusura... Ho fatto un errore. La decisione in quanto decisione era immediatamente applicabile, mi confondevo relativamente all'ambito di applicabilità della decisione perché all'interno di questo documento sono contenute delle previsioni specifiche che riguardano la tipologia di materiale rotabile nei confronti del quale la decisione risulta applicabile.

P.M. AMODEO - Senta le risulta oppure no ce la ANSF tra i primi provvedimenti che ha emanato ha emanato anche disposizioni in materia di circolabilità sulla rete nazionale? Mi riferisco in particolare al decreto 1 del 2009.



TESTE LA SPINA - Sì, sicuramente mi risulta. E' stato anche acquisito.

P.M. AMODEO - Senza scendere nei particolari.

TESTE LA SPINA - Il contenuto a memoria non lo ricordo, ma poi penso andrebbe incontro...

P.M. AMODEO - Sì. Senta la ANSF, credo che la domanda già l'abbia fatta il collega, forse ci torniamo, ha fornito o no documentazione relativa al sistema di gestione della sicurezza di Trenitalia?

TESTE LA SPINA - Allora, sì, in particolare il decreto legislativo 162 del 2007 prevede per le imprese ferroviarie la necessità che ci si doti di un sistema di gestione della sicurezza. In realtà questa...

PRESIDENTE - Scusi Pubblico Ministero sono profili diversi rispetto a quelli su cui ha depresso il...

P.M. AMODEO - No Presidente. Sono...

PRESIDENTE - Se sono i medesimi allora...

P.M. AMODEO - Analoghi Presidente. Sì. Allora possiamo passare all'informativa successiva, agli elementi di indagine che sono trasfusi dell'informativa successiva.

TESTE LA SPINA - Allora,...

P.M. AMODEO - Ah, chiedo scusa, solo una cosa: non so se è stata citata durante l'esame di Landozzi, lei prima ha fatto riferimento in materia di... però mi pare di sì, di sistema di gestione della sicurezza, Decreto Legislativo 162 /2007. Ma le risulta che c'è anche una disposizione

di R.F.I. che lo preveda?

TESTE LA SPINA - Sì, infatti lo stavo dicendo. Era già previsto prima dalla disposizione 13 /2001 di R.F.I..

P.M. AMODEO - Allora, successivamente siete venuti a conoscenza dei rapporti intercorsi tra ANSF e la Rail Cargo Austria? Che è successo, quali comunicazioni vi sono state?

TESTE LA SPINA - Tra la ANSF mi scusi?

P.M. AMODEO - E la Rail Cargo Austria? E' oggetto dell'informativa del 10 Settembre 2009. Lei è a conoscenza della conformità oppure no, del...

TESTE LA SPINA - Dell'assile?

P.M. AMODEO - Dell'assile sì.

TESTE LA SPINA - Allora diciamo e che questo è stato uno dei problemi che abbiamo affrontato fin dall'inizio, cioè si accertò che i due assili che erano stati spediti da GATX per il tramite dell'officina 104 alla Cima Riparazioni che aveva in carico la ferrocisterna per l'esecuzione in realtà di opere, di una prova di tenuta intermedia della ferrocisterna, una revisione, diciamo, periodica, erano di tipo 180 mentre secondo quanto riferito, benché non documentalmente confermato, i due assili 98331 che poi si ruppe e 85890, il cosiddetto assile gemello, erano appartenenti al gruppo di scambio 75.2. Sulla fungibilità di queste due tipologie di assile si fece e riferimento al VPI che appunto consente di sostituire gli assili di

tipo 180 con quelli di tipo 75.2. Il problema fondamentale nacque dal fatto che e sin dall'inizio a seguito di un primo sopralluogo che l'Agenzia fece presso l'Officina 104, e poi anche presso Cima, si vide che mancavano sui due assili le punzonature e che le OBB austriache mettevano sistematicamente su assili di quella tipologia che erano assili utilizzati all'interno delle ferrovie austriache. E quindi le stesse ferrovie e austriache eccepirono che gli assili non sembravano riconducibili a quella tipologia. Si è accertato di verificare interpellando l'EBA, interpellando la stessa Cima, se ci fossero ulteriori riscontri documentali che consentissero di confermare l'appartenenza degli assili a quella particolare tipologia, ma di fatto non è mai arrivato nulla e non è un elemento, come dire, secondario. Innanzitutto perché è evidente che se gli assili possono essere sostituiti gli uni con gli altri bisogna essere certi che effettivamente quello che si va a sostituire sia della tipologia per la quale è ammessa la sostituzione, quindi di una tipologia che sotto il profilo tecnico è ritenuta fungibile rispetto a quella sostituita; in secondo luogo perché il disegno tecnico dell'assile è indispensabile per l'esecuzione corretta delle prove a ultrasuoni, soprattutto peraltro quelle eseguite con attrezzatura di tipo manuale rispetto alle quali la perfetta conoscenza della conformazione

geometrica dell'assile rileva per l'orientamento e il posizionamento della sonda da parte del tecnico che procede all'esame. Anche l'Agenzia Nazionale Italiana non riuscì a confermare l'appartenenza dell'assile a quella tipologia, chiese di partecipare non appena possibile, perché il materiale era ovviamente sotto sequestro, a una ispezione visiva sull'assile, neanche questa consentì di sciogliere i dubbi e secondo quanto è a mia conoscenza l'incidente probatorio che ha riguardato anche questo aspetto non ha consentito di trovare conferma.

PRESIDENTE - Questo poi ce lo riferiranno coloro che hanno preso parte.

**Pubblico Ministero - Dott. Giannino**

P.M. GIANNINO - Per quanto riguarda la risposta dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria ricorda se esaminò il disegno dell'assile inviato dalla 104?

TESTE LA SPINA - Sì, lo esaminò, ma il disegno dell'assile era successivo alla data di costruzione del nostro assile e quindi comunque non poteva essere considerato come riferimento rispetto allo specifico assile di cui invece ci si...

P.M. GIANNINO - Però era quello che utilizzava la 104 per mantenerlo, è corretto?

TESTE LA SPINA - Sì. Quello che loro fornirono.

P.M. GIANNINO - Va bene.

**Pubblico Ministero - Dott. Amodeo**

P.M. AMODEO - Senta lei ha fatto anche accertamenti in merito un distanziamento dei carri trasportanti gas di petrolio liquefatto?

TESTE LA SPINA - Sì.

P.M. AMODEO - Che accertamenti ha fatto? Ha valutato documentazione tecnica o ha acquisito attività direttamente come ufficiale di Polizia Giudiziaria?

TESTE LA SPINA - Tutte e due le cose. In realtà tutte e due le cose perché furono appunto sentite delle persone in quanto indicate come quelle che all'epoca si erano occupate dell'adozione del provvedimento, sia interpellato il consulente tecnico d'ufficio per cercare di comprendere quale fosse stata ab origine la finalità della norma sul distanziamento e poi anche l'Agenzia per accertare la vigenza della disposizione. Si tratta di una disposizione che prevedeva la necessità di inserire dei carri scudo in testa o in coda al convoglio che trasportasse gpl. Era una disposizione risalente al 90 che verosimilmente, diciamo, traeva la propria giustificazione dall'assenza in quell'epoca di sistemi di protezione automatici della marcia del treno e quindi nell'ipotesi di scontri, di urti tra convogli che erano molto più probabili rispetto a quanto poi non accada adesso, servivano chiaramente a ridurre il rischio che

eventuali carri che trasportassero travi, profilati o lamiere, quindi elementi sporgenti, potessero forare la cisterna. Venne considerato rilevante come elemento di conoscenza del rischio specifico rappresentato dalla contiguità tra una cisterna che trasporta materiale pericoloso e elementi, enti, diciamo taglienti con profilo sporgente che in caso di urto la possano forare.

P.M. AMODEO - Sto toccando... in estrema sintesi così cerchiamo di sbrigarci presto, in merito al sistema di picchettazione adottato da R.F.I. lei quali accertamenti ha svolto?

TESTE LA SPINA - Allora sulla picchettazione sono costretta un attimo a cercare l'informativa, perché è una informativa...

P.M. AMODEO - E' l'informativa del 16 Giugno 2010. Anche per la difesa.

TESTE LA SPINA - E' un tema sicuramente piuttosto impegnativo.

P.M. AMODEO - In sintesi se possibile.

TESTE LA SPINA - Premetto che in quanto io non sono un tecnico nella ricostruzione, ai fini della ricostruzione della causazione dello squarcio alla cisterna ho sempre fatto riferimento agli elementi che ho ritenuto di richiedere all'epoca al consulente tecnico. Quindi i miei accertamenti partono proprio dalla...

P.M. AMODEO - Diciamo, a valle di questi accertamenti lei che

cosa ha fatto?

TESTE LA SPINA - A valle di questi accertamenti io ho acquisito documentazione che serviva a verificare la disciplina applicabile all'interno, applicata non applicabile, all'interno delle ferrovie. In estrema sintesi abbiamo accertato che era in atto un processo di installazione sulle sole linee ad alta velocità di un nuovo sistema di riferimento, cosiddetto su base assoluta, che avrebbe appunto sostituito il sistema di picchettazione tradizionale e che esisteva uno studio realizzato all'interno delle stesse Ferrovie con cui peraltro si evidenziava l'obsolescenza da un lato sotto il profilo tecnico del sistema di picchettazione tradizionale, e anche la sua intrinseca inaffidabilità, perché trattandosi di uno spezzone di rotaia che è infisso al suolo con una base in cemento è che deve servire come elemento di riferimento fisso per verificare la permanenza nel tempo della geometria delle curve, poiché nulla garantisce che effettivamente lo spezzone di rotaia con la sua base rimanga ancorato, fermo, nel punto in cui è stato originariamente collocato, si tratta di un sistema inaffidabile dal punto di vista strettamente tecnico.

P.M. AMODEO - Chiedo scusa, è lei che ha curato la verifica, lei o no, magari tramite altri uffici, la verifica del sistema di un controllo del tracciamento della curva

presso altre reti ferroviarie europee e non?

TESTE LA SPINA - Sì. Sì sì, no sono io.

P.M. AMODEO - Questa verifica come l'ha fatta?

TESTE LA SPINA - E' stata fatta attraverso l'Agenzia Nazionale alla quale è stato chiesto di interpellare le omologhe agenzie presso una serie di altri paesi.

P.M. AMODEO - Chiedo scusa, l'Agenzia Ferroviaria ha risposto con un documento apposito?

TESTE LA SPINA - Ha inviato uno scambio di email che erano intercorse con i responsabili dei vari paesi nelle quali, diciamo, vengono indicati i sistemi di...

P.M. AMODEO - I risultati di questo accertamento.

TESTE LA SPINA - Sì.

P.M. AMODEO - Va bene. Facciamo rinvio a questa parte documentale Presidente, senza che... Se lei è d'accordo naturalmente.

PRESIDENTE - Siamo d'accordo.

**Pubblico Ministero - Dott. Giannino**

P.M. GIANNINO - Per quanto riguarda il sistema di picchettazione su base assoluta risulta dai documenti che avete acquisito o che vi sono stati trasmessi, il coinvolgimento di quali strutture nella decisione e nell'approntamento del sistema di picchettazione introdotto appunto con metodica gps.

TESTE LA SPINA - Allora, fu affidato ad Italfer che è un'altra



società del gruppo FS un incarico per prestazione di servizio di ingegneria che ha ad oggetto la realizzazione del nuovo sistema di posizionamento e controllo del binario per l'attrezzaggio delle linee di tipo A, cioè le linee a alta velocità, Torino Milano Verona Venezia e Milano Bologna Firenze Roma con riferimento appunto al binario su base assoluta da parte di R.F.I., della direzione manutenzione in particolare.

P.M. GIANNINO - A monte di questo contratto di appalto vi era stato un provvedimento formale ufficiale di R.F.I. che prevedeva la...

TESTE LA SPINA - Sì, l'assegnazione di (inc.)...

P.M. GIANNINO - ...la predisposizione di questo sistema. Vuole riferirci di quale atto si tratta, di quale decisione si tratta?

TESTE LA SPINA - Allora, c'è una specifica tecnica, non so se il riferimento sia a questa, del 18 Dicembre 2011 che analizzava come avevo brevemente detto prima le criticità, le esigenze a cui bisognava fare fronte con il nuovo sistema di attrezzaggio. Poi uno stanziamento di fondi pari a 4 milioni di euro al referente di progetto Silvio Gizi per la realizzazione del nuovo sistema che fu poi incrementato.

P.M. GIANNINO - Questa specifica tecnica è a firma di vari direttori di unità compartimentale su tutto il territorio che vedeva il coinvolgimento della sostituzione della

picchettazione o è stata emanata dal vertice societario?

TESTE LA SPINA - No no, dal vertice societario.

P.M. GIANNINO - Quanto era l'importo stanziato dall'amministratore delegato in quell'occasione?

TESTE LA SPINA - 4 milioni di euro che poi furono incrementati con ulteriori 950 mila, se non ricordo male. Però posso... con un attimo di tempo posso verificare.

P.M. GIANNINO - Sempre però dall'amministratore delegato di R.F.I.?

TESTE LA SPINA - Sì.

P.M. GIANNINO - In quella specifica tecnica si fa riferimento a qualche procedura autorizzativa di gruppo per l'emissione?

TESTE LA SPINA - Non me lo ricordo. Dovrei guardare.

P.M. GIANNINO - Va bene. Non fa niente. Per quanto riguarda la documentazione acquisita presso Trenitalia, ora le chiedo di tornare nuovamente all'informativa del 17 Dicembre nella parte in cui avete chiesto a Trenitalia di trasmettervi la documentazione relativa alle manutenzioni effettuate sul materiale rotabile Trenitalia. Ricorda che risposta vi fu data, che documentazione venne trasmessa da Trenitalia e in particolare con riferimento alla vostra richiesta di documentazione delle manutenzioni effettuate sui carri esteri?

TESTE LA SPINA - Allora, l'informativa in questo momento non ce l'ho tra le mani, però Trenitalia non era in possesso

di documentazione relativa alla manutenzione dei carri noleggiati presso terzi. In realtà peraltro i carri rispetto ai quali aveva prestato il servizio di trazione a FS Logistica erano noleggiati peraltro da FS Logistica neanche direttamente da Trenitalia. Trenitalia per quello che io ovviamente ricordo e in estrema sintesi affermò di non conoscere nel dettaglio il contenuto del manuale VPI che rappresentava il riferimento per i paesi aderenti al manuale stesso, tra cui la Germania, e semplicemente si limitò a dire che riteneva comunque si trattasse di regole ispirate a principi comuni. Soltanto dopo... in realtà poi abbiamo accertato che i principi, anche soltanto facendo riferimento alla scadenza temporale dei controlli a ultrasuoni, non sono comuni e peraltro affermò che si trattasse...

**Presidente**

PRESIDENTE - Mi perdoni, queste affermazioni, queste sono cose che sono state scritte in documenti, in note?

TESTE LA SPINA - Sì sì.

PRESIDENTE - Note ufficiali?

TESTE LA SPINA - Sì sì. Questa è una nota di Trenitalia. Se poi ho un attimo di tempo la prendo, perché così a memoria ovviamente non è... cioè mi è veramente impossibile.

PRESIDENTE - No no, la può individuare?

**Pubblico Ministero - Dott. Giannino**

P.M. GIANNINO - Ricorda se per caso era la relazione di Trenitalia del 16 Ottobre 2009 trasmessa a seguito di richiesta Pol.Fer Firenze del 14 Settembre 2009?

TESTE LA SPINA - E' probabile. Ma non me lo ricordo, perché ho premesso che avrò esaminato più di 500 documenti, quindi la data e il numero...

P.M. GIANNINO - Però lei ricorda di avere a Settembre 2009 investito Trenitalia con queste richieste?

TESTE LA SPINA - Sì sì. Su questo non ho assolutamente dubbi, così come...

P.M. GIANNINO - E Trenitalia rispose a breve giro?

TESTE LA SPINA - Per evadere la richiesta del Presidente se ho un attimo di tempo la cerco.

P.M. GIANNINO - Comunque verrà prodotta. Ce l'abbiamo qui per la produzione.

PRESIDENTE - Se l'avete lì... allora poi ce la produrrà. Se il riferimento è questo...

P.M. GIANNINO - Il riferimento è quello ed è pronto anche per la produzione.

PRESIDENTE - Prego.

P.M. GIANNINO - Per quanto riguarda...

TESTE LA SPINA - No, forse dovevo finire sul punto?

P.M. GIANNINO - Sì.

TESTE LA SPINA - Un altro aspetto che veniva evidenziato da

Trenitalia in questa risposta era l'approvazione da parte dell'EBA del contenuto del manuale VPI che invece non risponde alla realtà perché l'EBA non ha minimamente validato le procedure manutentive contenute nel VPI. E un'altra differenza molto importante, diciamo sulla base della ricostruzione che noi abbiamo effettuato, è legata al fatto che diversamente da quanto accade in Italia non c'erano i piani di manutenzione relativi al rotabile. Ora il piano di manutenzione è un documento importante, potremmo con un paragone piuttosto prosaico dire che è una sorta di manuale di istruzioni per l'esecuzione di tutte le procedure manutentive che dettaglia in maniera molto analitica per ogni rotabile, quindi non per categorie, ma per ogni singolo rotabile le scadenze intertemporali nonché le modalità attraverso le quali devono essere eseguite le singole prove e le singole verifiche di carattere manutentivo, nell'ambito sia delle manutenzioni ordinarie che eventualmente straordinarie. Mentre il VPI riguarda, in linea generale, la categoria carri, non entra nel merito del singolo rotabile. Quindi sono due realtà tra di loro molto diverse. E una cosa importante, che anche qui va trovata ma di cui sono assolutamente sicura, è che soltanto successivamente all'incidente verificatosi con una mail che credo di ricordare fosse a firma di un tale Furio Bombardi, Trenitalia ritenne necessario chiedere a GATX un

dettaglio sulle manutenzioni eseguite e in particolare notizie utilizzando la parola inglese (inc.) sulla affidabilità complessiva della flotta carri che veniva utilizzata da Trenitalia sul territorio nazionale italiano.

**Presidente**

PRESIDENTE - Approfitto di questo momento acquisitivo un po' particolare per ricordare al Pubblico Ministero... Ho capito, però prima durante l'esame avevamo fatto riferimento al documento 296 del 3 Marzo 2009 di Trenitalia che avevate detto che avreste subito depositato. Quindi solo per ricordarlo, visto che i vostri collaboratori sono lì, così facciamo poi vedere anche a tutti. E' un riferimento durante l'audizione di Landozzi.

P.M. GIANNINO - Intanto lo cerchiamo, perché l'aveva il teste che è andato via.

PRESIDENTE - Certo.

**Pubblico Ministero - Dott. Giannino**

P.M. GIANNINO - Senta, avete chiesto altri documenti, in particolare questa volta mi riferisco a R.F.I., attestanti la circolazione del carro sull'infrastruttura ferroviaria nazionale? Mi riferisco in particolare delle richieste documentali relative alla procedura di

cabotaggio?

TESTE LA SPINA - Sì.

P.M. GIANNINO - A chi l'avete chiesto, quando, e cosa è stato trasmesso?

TESTE LA SPINA - Un attimo solo. Allora, questa parte degli accertamenti...

AVV. SCALISE - Scusi dottoressa solo per capire, quale informativa sta consultando?

TESTE LA SPINA - 28 Settembre 2010. Gli accertamenti in materia di cabotaggio nascono dall'esistenza di unità produttiva particolare procedura operativa che è una procedura operativa di R.F.I. risalente all'8 Luglio 2003 che disciplina la cosiddetta ammissione cabotaggio cioè quali sono gli adempimenti preliminari all'utilizzo del materiale rotabile proveniente da reti estere sulla rete ferroviaria nazionale. Premetto che in questa informativa viene ulteriormente, peraltro, affrontato il problema dei rapporti contrattuali in maniera più estesa, e che i dubbi trassero origine dal fatto che non era stata trovata presso la cima dove era stato svolto l'ultimo controllo relativo alla tenuta della cisterna, né trasmessi da R.F.I. in occasione di una prima interlocuzione sul punto, documentazione volta a comprovare l'avvenuta esecuzione delle prove previste dalla procedura operativa in questione. Un attimo perché vorrei trovare... Allora, gli accertamenti erano già

partiti dall'Ottobre del 2009 e in particolare R.F.I., alla quale era stato appunto richiesto di documentare la avvenuta esecuzione delle verifiche previste dalla procedura operativa, aveva comunicato di avere trovato ai propri atti soltanto una richiesta che era stata prodotta da Cima riparazioni per ottenere una prova di tenuta intermedia appunto sul carro. E' il verbale di verifica che risale al mese di Febbraio. C'era stata anche un'interlocuzione tra l'O.R.S.A., che è sindacato nell'ambito delle Ferrovie e Trenitalia, con cui l'O.R.S.A. aveva insistito sulla necessità di documentare la visita tecnica a cui fa riferimento questa benedetta procedura operativa. In realtà, diciamo, su questo c'è stata un po' di altalena, perché inizialmente R.F.I. nella prima comunicazione che come ho detto risale all'Ottobre del 2009 disse che non c'erano... non manifestò nessun tipo di dubbio sul fatto che la procedura operativa fosse ancora effettivamente vigente e si limitò a trasmettere quella documentazione di cui ho appena detto. Quando l'ufficio di Polizia insistette per ottenere la documentazione ulteriore furono invece avanzati i dubbi sulla vigenza della procedura operativa ritenuta superata in considerazione delle previsioni del RID, e in ogni caso si osservò che quella procedura contemplava soltanto delle prescrizioni relative al controllo della sovrastruttura dei carri. Invece così non



è perché c'è uno specifico allegato alla procedura operativa che impone anche il controllo della sottoscrizione del carro, anche qui è contenuto nella procedura, inclusi gli allegati e lì è dettagliato analiticamente che cosa deve essere fatto in occasione dell'ammissione al cabotaggio, quindi non lo ripeto. Va però un attimo puntualizzato che l'obiezione relativa all'avvenuto superamento per effetto del RID sembra, diciamo, non essere confermata dal testo, quindi non da una interpretazione, ma dal testo della procedura operativa perché il paragrafo 2.4 fa riferimento proprio alla messa in servizio di carri cisterna conformi RIV-RID. Quindi tiene conto dell'esistenza di quel particolare articolato normativo.

PRESIDENTE - Senta anche qui fa riferimento a una nota o a una relazione di Trenitalia?

TESTE LA SPINA - No. Allora...

PRESIDENTE - Prima, quando ha fatto...

TESTE LA SPINA - Nel corpo alle risposte ce ne sono sia di R.F.I. sia di Trenitalia e sono in allegato entrambe a questa informativa del 28 Settembre 2010.

P.M. GIANNINO - Può indicare gli estremi delle risposte per cortesia? Perché comunque produrremo tutto però sono centinaia di documenti, l'indice è dettagliatissimo ed è indicato per ogni documento la data e il numero.

TESTE LA SPINA - Allora, anche qui non è semplice, nel senso

che basta guardare l'indice e ce ne sono svariate di note di Trenitalia.

PRESIDENTE - Questi ultimi due.

P.M. GIANNINO - Questi in risposta al cabotaggio.

P.M. AMODEO - Si prenda il tempo che occorre.

TESTE LA SPINA - Non saprei dire. Dovrei cercarle un attimo.

Magari se voi volete sospendere qualche minuto io ve le cerco e ve le do puntualmente perché siccome ne cito parecchie non so quali di queste fossero relative alla prima parte, perché nella stessa informativa si parla non solo dell'ammissione al cabotaggio ma anche della manutenzione. Non vorrei citarvene una che è relativa alla manutenzione e non al cabotaggio.

PRESIDENTE - Va bene. Allora ce lo dice dopo. Intanto proseguiamo. Poi dopo le individua.

P.M. GIANNINO - Se posso aiutarla la nota, che poi non è neanche facile identificarla, si tratta per caso della nota protocollo TRNIT CORP.29/10/2009.003723?

AVV. D'APOTE - Signor Pubblico Ministero può semplificare dicendo quale allegato è? Per noi, così capiamo prima.

TESTE LA SPINA - Io provo, così magari... Allora, ce n'è sicuramente una di R.F.I. che riguarda il cabotaggio che è la RFI DLE A 0011 P 2009 0004010 del 16 /10 /2009 che però è in allegato all'annotazione del 9 Febbraio, non a quella del 28 Settembre.

P.M. AMODEO - Le produciamo tutte Presidente.

TESTE LA SPINA - Poi, un'altra nota di riferimento è la TRNIT.CORP.29 10 2009.003723 che è indirizzata alla segreteria generale ORSA e alla Agenzia Nazionale e che si trova in allegato, non vorrei sbagliare, a questa informativa del 28.

P.M. GIANNINO - Può dirci anche il numero?

TESTE LA SPINA - Sempre Febbraio mi confermano. Poi una nota dell'Agenzia Nazionale, la 64 2009, ANSF (inc) del 10 Dicembre 2009, anche questa in allegato all'annotazione del 9 Febbraio.

P.M. AMODEO - (Inc.) apposita memoria, così anche il Collegio...

PRESIDENTE - Sì. Va bene. Ci aiuta sicuramente a ricostruire i momenti collegati alla testimonianza.

### **Difesa - Avvocato Scalise**

AVV. SCALISE - Noi vorremmo avanzare anche una richiesta alla dottoressa. La dottoressa fa riferimento a delle lettere di R.F.I. ricevute e quindi allegate poi all'informativa. Vorremmo che producesse la dottoressa e comunque facesse riferimento anche alle lettere con cui venivano avanzate le richieste a R.F.I..

TESTE LA SPINA - Sono tutte in allegato.

AVV. STILE - Perché è evidente che le risposte sono conseguenza di una richiesta. Per cui se uno mi chiede se quel muro è bianco io gli dirò se è bianco oppure no, se

mi chiede una cosa diversa risponderò. Quindi per completezza sarebbe opportuno acquisire non solo le risposte che danno le...

**Pubblico Ministero - Dott. Giannino**

P.M. GIANNINO - E' già così. A ogni protocollo di risposta c'è sempre la richiesta inviata.

AVV. STILE - Perfetto. Ne prendo atto e ne sono contento.

PRESIDENTE - Benissimo. Proseguiamo.

TESTE LA SPINA - Poi ancora in allegato 14 un'altra nota sempre di Trenitalia DIALS P 20 10 000 92 93 del 9 Marzo 2010.

PRESIDENTE - Sempre di cabotaggio parliamo?

TESTE LA SPINA - Sempre in materia di ammissione al cabotaggio. E inoltre ancora in riferimento per rispondere subito alla richiesta dell'Avvocato alla nota con cui l'ufficio in data primo Marzo 2010 aveva posto un totale di 3 quesiti a R.F.I. aventi ad oggetto essenzialmente l'iter che doveva essere seguito una volta ricevuta la richiesta di ammissione al cabotaggio e la compilazione dei verbali di verifica, la risposta di R.F.I. che è la RFI DLE/A 00 11/P 201/000 10 19 del 5 Marzo successivo in allegato 16 all'informativa del 28 Settembre.

PRESIDENTE - Andrei avanti con l'esame, visto che dopo farete una memoria ad hoc.

P.M. GIANNINO - Sì sì. No forse voleva però indicare altri documenti. Ce ne sono altri nell'indice, quindi... Vorrei ci dicesse se fanno parte del cabotaggio o meno. Comunque sì, verranno prodotti tutti al termine all'esame.

TESTE LA SPINA - L'ultima, ce n'è un'altra che risponde a una richiesta del 24 Marzo 2010 in allegato 17 che è la RFI DTC A 00 11/T/2010/000 12 47 del 2 Aprile successivo, quindi sul del 2010 che ha ad oggetto l'individuazione dei soggetti che avevano adottato e sottoscritto la procedura operativa e gli indirizzi a cui la procedura era stata inviata.

P.M. GIANNINO - Presidente intanto vi produciamo, anche per avere contezza della complessità della indicazione dei documenti, l'indice dei documenti acquisiti dalla dottoressa La Spina e che produrremo al termine dell'udienza in modo da avere già una traccia.

PRESIDENTE - Teniamo tutto qui e poi ne prenderemo...

P.M. GIANNINO - Quelli sono soltanto i documenti acquisiti dalla dottoressa La Spina.

P.M. AMODEO - E' l'indice Presidente.

P.M. GIANNINO - E' soltanto l'indice.

PRESIDENTE - Non c'è un provvedimento formale di acquisizione.

P.M. GIANNINO - No, è un indice della produzione.

PRESIDENTE - Ora a che punto siamo?

P.M. GIANNINO - Non è una produzione. Sto lasciando intanto al

Tribunale, visto che facciamo riferimento a dei documenti che diciamo verranno prodotti, gli diamo l'indice per...

PRESIDENTE - Per consultazione.

P.M. GIANNINO - Possiamo già produrre i documenti in questa sede. Fa parte della produzione documentale che faremo contestualmente. Possiamo produrre tutto contestualmente. Non mi sembra un problema.

PRESIDENTE - Assolutamente.

**Difesa - Avvocato D'Apote**

AVV. D'APOTE - No no, ma scusi Presidente, scusi signor Pubblico Ministero, non è assolutamente un problema. Era soltanto per una questione di agevolazione generale se rispetto a certi documenti invece di indicare sigle complesse che pure esistono e difficilmente comprensibili, si dice: "E' l'allegato numero tale"...

P.M. GIANNINO - Avvocato volentieri ma nell'indice degli allegati della dottoressa La Spina spesso si fa riferimento a una risposta di Trenitalia o di R.F.I. che spesso avveniva su supporto informatico che al suo interno conteneva 50, 60, 80, 120 documenti. Quindi indicare l'allegare 18 vuole dire darvi una indicazione di 50 documenti. Invece in quell'indice, grazie al sovrintendente Giuli, di ogni singolo allegato è stato sviluppato tutto il contenuto e quindi l'allegato 21 oggi è diventato 85 documenti che lì sono indicati

dettagliatamente e analiticamente dell'indice.

AVV. D'APOTE - Perfetto, grazie.

PRESIDENTE - Possiamo andare avanti.

**Pubblico Ministero - Dott. Giannino**

P.M. GIANNINO - Quindi in sostanza quando voi avete chiesto conto e ragione della procedura di cabotaggio sul carro in questione se non ho capito male R.F.I. vi ha risposto che non avevano rinvenuto la documentazione relativa e invece dopo Trenitalia ha detto no, non andava fatta? Mi vuole fare capire?

TESTE LA SPINA - Sì, sostanzialmente sì. Ma anche R.F.I. ha avanzato poi dei dubbi sulla...

P.M. GIANNINO - Quindi R.F.I. non ha avanzato dubbi sulla...

TESTE LA SPINA - Inizialmente no. Perché, ripeto, c'è stata una prima... un primo scambio di... chiamiamola epistolare risalente all'Ottobre del 2009, e poi un successivo approfondimento. Mentre nel primo caso a richiesta avente ad oggetto la trasmissione della documentazione pertinente alla procedura operativa nel 2003 sulla ammissione al cabotaggio venne trasmesso il verbale di prova dell'avvenuta intermedia successivamente quando si richiese di fornire tutta la documentazione e anche diciamo l'attestazione relativa poi all'avvenuto rilascio dell'autorizzazione alla circolazione a seguito di ammissione al cabotaggio non c'era documentazione

perché in realtà si trattava di prove da ritenersi superate e che quindi non erano state eseguite.

P.M. GIANNINO - In merito l'Agencia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria aveva prima ancora dell'incidente emanato provvedimenti che avevano ad oggetto anche la procedura di cabotaggio?

TESTE LA SPINA - Provvedimenti sul cabotaggio non mi sembra.

P.M. GIANNINO - Il decreto numero 1 del 2009...

TESTE LA SPINA - Che riguardi direttamente l'ammissione...

P.M. GIANNINO - Non direttamente, però il decreto 1 del 2009 conteneva riferimenti al cabotaggio, l'ANSF?

TESTE LA SPINA - Sì la procedura operativa se io non ricordo male è contemplata tra le fonti normative che l'Agencia ha ritenuto significative per l'immissione in servizio del materiale rotabile.

P.M. GIANNINO - Questo col decreto 1 2009 che ricorda di quando è?

TESTE LA SPINA - No no. Non lo ricordo.

P.M. GIANNINO - Non fa niente. Senta la validità dell'autorizzazione alla circolazione in cabotaggio è permanente una volta ottenuta?

TESTE LA SPINA - No no, non è permanente e va rinnovata a ogni scadenza delle prove di tenuta delle cisterne, quindi in occasione della manutenzione che la Ferrocisterna aveva subito presso la Cima nel Febbraio del 2009 avrebbe dovuto essere ripetuta, ed è previsto dalla procedura



operativa ovviamente.

P.M. GIANNINO - Solo alle scadenze delle prove di tenuta del serbatoio o anche alle scadenze manutentive dei carri?

TESTE LA SPINA - Ma in quel caso è stata fatta una scadenza di prova della tenuta intermedia del serbatoio.

P.M. GIANNINO - Però io mi riferisco in generale, non nel caso concreto. Una volta ottenuta l'autorizzazione alla circolazione in cabotaggio del carro questa autorizzazione, per quanto riguarda il carro, è permanente o come per il serbatoio deve essere rinnovata alle scadenze manutentive del carro?

TESTE LA SPINA - No, io ricordo che deve essere rinnovata anche alle scadenze manutentive. Però...

P.M. GIANNINO - Anche alle scadenze manutentive del carro, non solo a quelle di tenuta del serbatoio?

TESTE LA SPINA - Mi sembra di ricordare, in questa in termini di certezza non mi voglio esprimere perché lo dovrei verificare un attimo.

P.M. GIANNINO - Va bene. Andiamo avanti. La procedura di cabotaggio risulta essere stata effettuata e se sì vi è stata trasmessa con questi documenti richiesti...

TESTE LA SPINA - No.

P.M. GIANNINO - ...allorquando il carro entrò in servizio nel 2005?

TESTE LA SPINA - No no, neanche.

P.M. GIANNINO - Non è stata fatta neanche nel 2005.

TESTE LA SPINA - Mai. Cioè è sostanzialmente disapplicata nei fatti.

P.M. GIANNINO - Senta lei... Prima le ho fatto una domanda e non... non era il momento probabilmente, le vorrei adesso fare di nuovo la stessa domanda. Lei in realtà l'argomento l'ha trattato nell'annotazione del 7 Dicembre 2010...

TESTE LA SPINA - Un attimo che la prendo.

P.M. GIANNINO - Sì.

TESTE LA SPINA - Sì.

P.M. GIANNINO - Mi riferisco in particolare agli accertamenti che avete svolto sugli audit e quindi sulla documentazione che avete chiesto all'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria in relazione alla attività che iniziò a porre in essere dalla sua costituzione, quindi dal Giugno del 2008, in relazione alla attività ispettiva sulla infrastruttura, quindi sul gestore delle infrastrutture. Lei ne riferisce a pagina 10 e seguenti nell'annotazione del 7 Dicembre 2010. L'Agenzia vi ha dato risposta e di cosa vi ha informati?

TESTE LA SPINA - Sì, l'avevamo accennato prima al contenuto, e... Allora nel Giugno del 2008 si è avuto un primo passaggio delle competenze all'Agenzia, quelle in particolare sul materiale rotabile. C'è stato un primo provvedimento dell'Agenzia che è l'1 del 2008 che riguarda le modalità di utilizzo del sistema vigilante.

Dopodiché con una nota invece, questo è l'allegato 4 a questa informativa, l'Agenzia invitò Trenitalia a rivedere il sistema di gestione della sicurezza per poter intervenire con maggiore rapidità sulle urgenze e, testuali, presidiare con maggiore efficacia i processi manutentivi dei rotabili. Nel Dicembre del 2008 c'è stato un altro provvedimento, il decreto 1, dell'Agenzia, che ha avviato peraltro una complessiva attività di analisi di tutti i provvedimenti normativi che erano in vigore e che riguardavano in particolare l'esercizio della circolazione ferroviaria fino al 16 Giugno del 2008. Nei confronti di R.F.I. l'attività che l'Agenzia iniziò a realizzare in vista dell'acquisizione poi delle competenze di terra che sono state acquisite in un momento successivo rispetto a quelle prese nel mese di Giugno sul materiale rotabile, Giugno 2008 sul materiale rotabile, ci sono, diciamo, due riferimenti temporali distinti. Un primo che va dal 16 Giugno 2008 al 31 /12 /2009, che è proprio il segmento temporale in cui l'Agenzia era già costituita e operativa ma non ancora aveva acquisito le competenze cosiddette di terra, cioè quelle sul gestore della rete. Il che significa anche il rilascio dell'autorizzazione di sicurezza nei confronti del gestore della rete che potremmo dire è sostanzialmente una sorta di omologo di quello che è il certificato di sicurezza per le imprese ferroviarie. E

poi dal primo Gennaio 2010 c'è il momento successivo a quando l'Agenzia ha acquisito anche le competenze di terra. In un primo momento si è avuto appunto un audit parziale sul sistema integrato di gestione della sicurezza che è durato 3 giorni, dall'8 all'11 Settembre del 2008. E' un report di questo audit, che è stato trasmesso dall'Agenzia ad R.F.I., in cui si evidenziano sostanzialmente tre situazioni importanti e cioè che appunto l'audit veniva svolto pur se l'Agenzia non aveva ancora acquisito le competenze di terra nella prospettiva del rilascio della successiva autorizzazione di sicurezza dall'Agenzia a R.F.I., che non era ancora preso in considerazione il processo di analisi della valutazione dei rischi di R.F.I. che sarebbe stato fatto in un momento successivo, e che l'audit benché appunto ancora non omnicomprensivo aveva avuto come risultato l'accertamento di alcune non conformità. E rispetto alle considerazioni che venivano formulate da parte dell'Agenzia si prevedeva la necessità di adottare delle azioni correttive da parte di R.F.I. che avrebbero dovuto essere comunicate entro il 30 Novembre del 2008. Io non so se questo posso o meno dirlo, comunque in una...

PRESIDENTE - Passiamo a un'altra domanda.

P.M. GIANNINO - Sì. Ricorda come estrema sintesi se l'esito dell'audit, dell'esame ispettivo ANSF ebbe come esito finale la non conformità rispetto a tutti gli oggetti

sotto esame?

TESTE LA SPINA - No, a tutti non mi sembra. Diciamo che...

P.M. GIANNINO - Le considerazioni che lei... considerazioni fatte da ANSF lei le ha acquisite e le ha riportate alla pagina 10 dell'annotazione. L'ultimo paragrafo è riferito agli esiti dell'audit di ANSF su R.F.I..

TESTE LA SPINA - Cioè l'Agenzia in particolare evidenzia che non c'è stata una sintesi finale per la definizione di priorità definita attraverso una analisi e una valutazione dei rischi complessiva. Questo sostanzialmente dice. Poi le considerazioni anche 8 e 9 in cui l'Agenzia chiede a R.F.I. di adottare una azione preventiva per definire e adottare un piano di azione di dettaglio finalizzato al conseguimento della conformità ai requisiti che erano stati indicati.

P.M. GIANNINO - Ricorda se anche il Ministero emanò un atto di indirizzo?

TESTE LA SPINA - Sì, lo ricordo. Però per il contenuto dovrei andare a guardare. Non mi ricordo il contenuto.

PRESIDENTE - Se lo produciamo non serve che lo dica.

P.M. GIANNINO - Va bene.

TESTE LA SPINA - Come sì ne ricordo l'esistenza e c'è senz'altro.

P.M. GIANNINO - Tra le varie e risposte ottenute da R.F.I. nella richiesta di documentazione e chiarimenti ricorda in particolare se ve n'è una nella quale R.F.I. dà conto

della necessità che fossero le imprese ferroviarie a dotarsi di un detettore di svio?

TESTE LA SPINA - Sì, ricordo che esiste questo documento perché R.F.I. a un certo punto eccedisce che si insista sulle criticità relative all'infrastruttura ferroviaria considerato che la causa principale, veramente non principale, che la causa dell'incidente era da individuarsi nel cedimento strutturale dell'assile e quindi indica essa stessa invece la necessità di intervenire su un fronte diverso con particolare riferimento agli obblighi delle imprese ferroviarie individuando tra le varie possibilità anche quella che e le imprese ferroviarie si dotassero del detettore di svio. La data del documento non la ricordo.

P.M. GIANNINO - Non fa niente, non si preoccupi. Un'ultima domanda credo per quanto riguarda l'assegnazione delle tracce alle imprese ferroviarie che ne fanno richiesta e in particolare poi, ma credo che non cambi, l'assegnazione di traccia, se ci spiega cos'è l'assegnazione di traccia anche, e se a ciò provvedono le singole unità territoriali attraversate dal treno o se l'assegnazione di traccia anche un convoglio che trasporta merci pericolose e che attraversa l'intero territorio nazionale venga assegnata soltanto da una sede centrale a da chi?

TESTE LA SPINA - L'assegnazione delle tracce diciamo che

consiste, tra virgolette, nella vendita potremmo dire dell'itinerario da parte del gestore della rete all'impresa ferroviaria.

P.M. GIANNINO - E ogni singolo datore di lavoro, visto che sono tante unità produttive, ogni singolo datore di lavoro vende la propria traccia?

TESTE LA SPINA - No no no. Viene fatta a livello centrale nei confronti dell'impresa ferroviaria richiedente, ovviamente riguarda la singola traccia per il singolo giorno per l'orario prestabilito e indicato.

P.M. GIANNINO - Oltre a essere una vendita con un corrispettivo per R.F.I. dal punto di vista di Trenitalia rappresenta una autorizzazione a circolare su un determinato binario a una certa ora?

TESTE LA SPINA - Sì. Rappresenta, come dire, una organizzazione generale, una regolamentazione generale del traffico ferroviario sull'intera infrastruttura nazionale. Altrimenti sarebbe impossibile gestire il fatto che in questo momento ci passi tu e tra mezzo ci passo io.

P.M. GIANNINO - E la vendita della traccia oraria ha detto che è effettuata dal vertice di R.F.I., non dalle singole unità produttive?

TESTE LA SPINA - No no, non dalle singole unità produttive.

P.M. GIANNINO - E' dietro corrispettivo questa vendita?

TESTE LA SPINA - Sì.

P.M. GIANNINO - Non ho altre domande.

PRESIDENTE - Le Parti Civili? Prego. Le Parti Civili mi pare che non hanno niente da aggiungere. Prego i difensori.

**Difesa - Avvocato Stile**

AVV. STILE - Presidente potremmo avere dieci minuti?

PRESIDENTE - Avvocato, proseguiamo, finiamo l'udienza e poi dopo...

AVV. STILE - Era in funzione del controesame.

PRESIDENTE - Era proprio per quello che volevo che lo faceste immediatamente.

AVV. STILE - Chiedo scusa Presidente, il problema è questo: il Pubblico Ministero nell'esame ha fatto riferimento a una serie di documenti...

P.M. GIANNINO - Che stanno lì da cinque anni.

AVV. STILE - Che la dottoressa La Spina ha più o meno... non ha manco trovato e così via. Noi ne avremmo bisogno un attimo per il controesame.

PRESIDENTE - Avvocato sono documenti che sono inseriti nel fascicolo del Pubblico Ministero ormai anche da troppo tempo.

AVV. STILE - Ma noi infatti li vogliamo reperire.

**Presidente**

PRESIDENTE - Avvocato, vi do la parola per il controesame come è giusto che sia in maniera immediata, come è previsto.



Se avete domande questo è il momento. L'unico che ha diritto a farlo è l'Avvocato Stortoni che lo farà in un altro momento. Se non ci sono domande...

AVV. SINISCALCHI - Sì, io.

**Difesa - Avvocato Siniscalchi**

AVV. SINISCALCHI - Lei nel corso del suo esame ha accennato al fatto che lo OBB non ha riconosciuto l'assile fratturato come appartenente alle proprie ferrovie. E' corretto?

TESTE LA SPINA - Sì.

AVV. SINISCALCHI - E lei ha detto anche che è particolarmente importante il fatto che l'assile abbia una geometria conosciuta perché nell'esecuzione del test ultrasonoro si può far luogo a questo test se effettivamente si ha a che fare con un assile conosciuto. E' corretto?

TESTE LA SPINA - Ho precisato che questo era particolarmente rilevante in considerazione del fatto che l'attrezzatura che era stata utilizzata presso la 104 era di tipo manuale.

AVV. SINISCALCHI - Lei ha accertato se il disegno dell'assile fratturato fosse tratteggiato all'interno del manuale VPI?

TESTE LA SPINA - Allora, non ricordo se nel manuale VPI ci sia un disegno dell'assile 75.2. Il problema è che quell'assile non è di tipo 75.2. Quindi anche ove fosse disegnato nel manuale VPI non corrisponderebbe al

soggetto che io avrei ritratto all'interno del manuale, perché è un soggetto diverso.

AVV. SINISCALCHI - Ecco ma né grado di riferire quali differenze, se ha accertato quali differenze c'erano tra l'assile fratturato e l'assile descritto nel manuale VPI?

TESTE LA SPINA - No, allora io ho premesso che non sono un tecnico e ho anche specificato che la non riconducibilità dell'assile che è stato contrassegnato dal numero, scusate, 98331 è stata accertata in sede di incidente probatorio. Il Presidente giustamente ha osservato che i tecnici che hanno eseguito l'incidente probatorio...

AVV. SINISCALCHI - Però scusi la mia domanda è diversa. Cioè io vorrei capire se lei ha accertato quali differenze intercorressero, se intercorrevano delle differenze tra l'assile fratturato e l'assile conosciuto dal manuale VPI.

**Pubblico Ministero - Dott. Giannino**

P.M. GIANNINO - C'è opposizione, perché la teste ha riferito di avere avuto documentazione da parte dell'Agenzia in cui l'Agenzia sollevava questo problema della non conformità.

P.M. AMODEO - Ha risposto già Presidente.

**Presidente**

PRESIDENTE - Fate rispondere.

TESTE LA SPINA - Allora, direi che non è possibile fare questo accertamento perché, per lo meno con le mie competenze, io non sono laureata in ingegneria, avrei dovuto eseguire, probabilmente ritengo, delle misurazioni dell'assile trovato...

PRESIDENTE - E non l'ha fatto.

TESTE LA SPINA - No, ma non certamente io.

PRESIDENTE - Certo.

**Difesa - Avvocato Siniscalchi**

AVV. SINISCALCHI - Nel momento in cui lo OBB ha fornito questa precisazione, lei faceva prima riferimento, c'era per OBB diciamo il rischio di vedere inibita la circolazione di assili di quel tipo sulle loro ferrovie?

TESTE LA SPINA - Sulle loro ferrovie?

AVV. SINISCALCHI - Sulle loro o sul fatto diciamo che nelle ferrovie, nella rete europea, potesse essere inibita la circolazione di assili di quel tipo.

TESTE LA SPINA - Allora rispetto alle reti europee io non sono in grado di rispondere e direi di no, perché non era in discussione la circolazione sulle reti europee. Rispetto alle restrizioni che l'Agenzia aveva posto alla circolazione, peraltro assolutamente temporanee perché circoscritte rispetto alla necessità di eseguire il controllo straordinario a ultrasuoni nella misura in cui

fossero stati trovati assili di quel tipo, quindi 75.2 della medesima colata, del medesimo costruttore, avrebbe potuto andare incontro a un controllo straordinario a ultrasuoni. Non altro. Non direi restrizioni della circolazione.

AVV. SINISCALCHI - Ma quindi, diciamo, vuole forse specificare meglio il contesto nel quale OBB ha fornito quel tipo di precisazione, cioè a disconosciuto la riconducibilità di quell'assile fratturato al gruppo di scambio 75.2?

P.M. AMODEO - Ha già risposto.

TESTE LA SPINA - In parte non posso rispondere perché si tratta di sommarie informazioni testimoniali e quindi non posso riferire. In altra parte all'Agenzia in un documento ricognitivo dei primi accertamenti fatti dall'Agenzia, che se non ricordo male è datato 15 Luglio, e che sta sempre in allegato all'informativa del 22 Luglio 2009 a mia firma.

AVV. SINISCALCHI - Lei ha accertato se l'indicazione gruppo di scambio 75.2 fosse riferibile solo all'assile o in particolare complessivamente alla sala montata?

TESTE LA SPINA - No, non io. Sono aspetti che ha appurato più il consulente tecnico senz'altro.

AVV. SINISCALCHI - Ha accertato se il gruppo di scambio 75.2 identifichi un complesso di compatibilità di un assile con un carro e con anche e le boccole?

TESTE LA SPINA - Lo desumo dal fatto che sono considerati

sostituibili dal manuale VPI. Quello che ho accertato io è questo, cioè ho accertato se ai sensi del VPI che era la normativa tecnica di riferimento cui si appoggiavano le officine per le manutenzioni, fosse legittima la sostituzione dell'assile 180 con il gruppo di scambio, con un assile appartenente al gruppo di scambio 75.2 .

AVV. SINISCALCHI - Le boccole che fissavano l'assile fratturato erano boccole compatibili con assili del gruppo di scambio 75.2?

TESTE LA SPINA - Non è stato oggetto dei miei accertamenti.

AVV. SINISCALCHI - Non ho altre domande grazie.

PRESIDENTE - Infatti erano evidentemente tecniche questo tipo di domande. Avvocato.

**Difesa - Avvocato Mittone**

AVV. MITTONE - Io non ho nessuna domanda da fare, se non rilevare, ma nella marea di documenti che ha consultato il teste più che legittimo, che nella lettera che l'ispettore ha citato del 16 Ottobre 2009 di Trenitalia a proposito del problema dei piani di manutenzione il teste ha detto che Trenitalia ha risposto che non c'erano piani di manutenzione per il manuale VPI...

TESTE LA SPINA - No no, chiedo perdono...

AVV. MITTONE - Allora ho sentito male.

TESTE LA SPINA - Chiedo perdono se la interrompo perché non mi piace mai interrompere. Non ho detto esattamente questo.

Avevo detto che per Trenitalia, cioè Trenitalia aveva apoditticamente ritenuto che i piani di manutenzione esistessero per il VPI in maniera speculare a quello che accade in Italia quando si effettuano le manutenzioni e si immatricolano i veicoli. Mi scuso ancora.

AVV. MITTONE - Io confermo questa precisazione ma che il Tribunale avrà modo di leggere, che in realtà in questa lettera si dice che i piani di manutenzione sono depositati presso EBA all'atto della sua immatricolazione, cioè dell'immatricolazione del carro. Quindi i piani di manutenzione ci sono e sono depositati presso EBA.

TESTE LA SPINA - Il che non è stato accertato rispetto al nostro carro però, perché il piano di manutenzione non ce l'aveva, perché questa cosa iniziò a essere probabilmente applicata solo successivamente.

AVV. MITTONE - In ogni modo questa lettera dice quello.

PRESIDENTE - Non è stata fatta la domanda.

TESTE LA SPINA - Mi scusi.

AVV. MITTONE - Grazie.

**Difesa - Avvocato Ferro**

AVV. FERRO - Noi abbiamo fatto un controllo prima dell'udienza, qualche giorno fa, con la Procura in ordine alla previsione plausibile di attività di oggi e in ragione di quella previsione l'Avvocato Giovane è stata

trattenuta da altri impegni per cui chiede la cortesia al Tribunale, o comunque di lasciarlo a verbale, la possibilità di controesaminare la dottoressa La Spina unitamente al...

PRESIDENTE - Lo mettiamo a verbale ma la richiesta è respinta fin da ora. Non ci sono ragioni, peraltro non c'è nessun tipo di giustificazione. L'Avvocato Giovine era presente alla scorsa udienza, lo sapeva che avevamo dedicato questa udienza a esame e controesame e l'Avvocato Stortoni ha documentato l'impedimento e questo è l'unico motivo per cui è consentito di fare il controesame alla prossima udienza. Avvocato D'Apote?

**Difesa - Avvocato D'Apote**

AVV. D'APOTE - Buona sera. Solo due precisazioni: non ho visto riferimenti nelle sue indicazioni a proposito delle opinioni espresse sulla procedura di cabotaggio alla opinione forte espressa da R.F.I. con la lettera del 29 Ottobre 2009 di risposta all'O.R.S.A., oltre che inviata alla Agenzia. Lei rispetto al 29 Ottobre fa riferimento esclusivamente alla risposta di Trenitalia. E' corretto?

TESTE LA SPINA - Avvocato non mi ricordo se faccio riferimento solo alla risposta di Trenitalia. Magari...

P.M. AMODEO - La domanda quale è Presidente?

TESTE LA SPINA - Magari consulterei il documento.

AVV. D'APOTE - La domanda è se ha letto... Mi sembrava ovvia,

se era letto la risposta di R.F.I. sul tema, perché visto che la dottoressa ci ha detto che effettivamente R.F.I. ha tenuto una posizione non chiara sul punto, mi sorge il dubbio, anzi non mi sorge il dubbio perché lo so, ma chiedo per caso alla dottoressa se è sfuggita la lettura di quella lettera risposta R.F.I. del 29 Ottobre 2009.

**Pubblico Ministero - Dott. Amodeo**

P.M. AMODEO - Mi oppongo Presidente. La domanda è se le è sfuggita la lettura. Io a questa domanda mi oppongo.

**Presidente**

PRESIDENTE - Forse la modalità e le espressioni utilizzate non sono felici ma il senso pare quello di capire se è stata vista, se è stata letta.

**Pubblico Ministero - Dott. Amodeo**

P.M. AMODEO - Ne ha parlato Presidente. Ne ha parlato.

**Difesa - Avvocato D'Apote**

AVV. D'APOTE - Allora questo fa riferimento a una...

**Presidente**

PRESIDENTE - Facciamo rispondere alla teste. Sennò parliamo noi tre.

TESTE LA SPINA - Io magari chiederei di consultare il



documento perché, ripeto, sulla base di una data non mi è facile ricordare se io ho letto il documento del.

PRESIDENTE - Prego.

**Pubblico Ministero - Dott. Amodeo**

P.M. AMODEO - Presidente ma allora è ammessa la testimonianza dei documenti o no? Si può testimoniare sui documenti? Abbiamo fatto un esame cercando di evitare questa cosa... voglio dire!

**Presidente**

PRESIDENTE - Quanto meno (inc.)...

**Difesa - Avvocato D'Apote**

AVV. D'APOTE - Presidente posso spiegare meglio il senso dell'ammissibilità credo della domanda.

**Presidente**

PRESIDENTE - L'abbiamo già ammessa. Non ci dilunghiamo Avvocato. La domanda è ammessa. Troviamo il documento e chiediamo se l'ha preso in considerazione o analizzato. Dopodiché sul contenuto siamo sempre in grado di leggerlo da soli. Vale per il Pubblico Ministero ma anche per la Difesa.

TESTE LA SPINA - E' la nota di cui parlavamo prima anche con il Pubblico Ministero questa.

**Difesa - Avvocato D'Apote**

AVV. D'APOTE - Non so se ne parlavate col Pubblico Ministero, a me interessava...

TESTE LA SPINA - Ho risposto, quindi... Ho risposto al Pubblico Ministero prima, se non ricordo male. Mi sembra proprio di sì. Cioè è una nota con la quale R.F.I. eccepisce il fatto che considerato il meccanismo, cioè considerata la causa dell'incidente non sembra pertinente il riferimento alla procedura operativa del 2003 perché la procedura operativa 2003 riguarderebbe solo la sovrastruttura, ma nella mia annotazione che non ho avuto modo, insomma, di illustrare analiticamente, è precisato per quale ragione alla luce delle previsioni della procedura operativa del 2003 non è vero che e il controllo in occasione dell'ammissione al cabotaggio sia riferito esclusivamente alla sovrastruttura perché c'è una scheda, un allegato specifico che consenta ai controlli sulla manutenzione, sulle (inc.) e sulle (inc.).

AVV. D'APOTE - Credo che ci riferiamo a documenti diversi dottoressa.

TESTE LA SPINA - Può darsi, non lo so Avvocato.

AVV. D'APOTE - Io penso che ci riferiamo a documenti diversi.

TESTE LA SPINA - Io ripeto, mi scuso perché può capitare...

**Parte Civile - Avvocato Bagatti**

AVV. BAGATTI - Scusate se mi intrometto. Non potrebbe esibirglielo la Difesa anziché fargli domande sul singolo documento?

**Difesa - Avvocato D'Apote**

AVV. D'APOTE - Il documento è nel fascicolo del Pubblico Ministero ma non è tra gli allegati. Infatti non è una accusa questa...

TESTE LA SPINA - Mi perdoni, è una nota, perché lei, se non ricordo male, nella domanda che mi ha posto fa riferimento a R.F.I.. E' un documento di Trenitalia.

AVV. D'APOTE - Esattamente quello che sto dicendo. Cioè lei ha parlato, e continua a riferirsi, al documento di Trenitalia, alle spiegazioni di Trenitalia, al fatto che in considerazione delle tipologie di incidente eccetera...

TESTE LA SPINA - Esatto.

AVV. D'APOTE - Non sto parlando di questo.

TESTE LA SPINA - E allora se mi fate vedere il documento io spero di potervi rispondere. Con tutta la buona volontà...

PRESIDENTE - R.F.I.?

AVV. D'APOTE - Io sto parlando di un documento di R.F.I.. La premessa di questa domanda l'ho già fatta. Visto che lei ha detto che R.F.I. ha avuto una posizione non chiara,

mentre abbiamo un documento in atti in cui la posizione di R.F.I. è chiarissima...

**Pubblico Ministero - Dott. Giannino**

P.M. GIANNINO - C'è opposizione comunque. Perché la teste non ha detto che non è chiara. Ha detto che prima ha detto una cosa e poi ne ha detto un'altra.

TESTE LA SPINA - Io ho riferito quello che è consta ai miei atti perché ho due risposte di tenore diverso da R.F.I..

P.M. GIANNINO - E se l'Avvocato gli mostra le due risposte, perché... La teste ha detto che è ambigua perché ha dato due risposte diverse. Ora se ne produciamo una sola mi sembra...

**Presidente**

PRESIDENTE - Si dà atto che viene esibito al teste il documento come richiesto dall'Avvocato D'Apote.

**Difesa - Avvocato D'Apote**

AVV. D'APOTE - Se ritiene con un'ulteriore spiegazione. Cioè la premessa di tutto questo quale è? E' una richiesta... è una lettera del O.R.S.A., del sindacato, come ha spiegato la teste, alla quale risponde non solo Trenitalia ma risponde anche R.F.I.. Questo la teste non lo sa...

TESTE LA SPINA - Può essere.

AVV. D'APOTE - ...ad avviso di questa difesa perché nelle relazioni e negli atti e nelle annotazioni della teste, che sono molte, che sono ben fatte, che sono ampie, non c'è un solo riferimento a questo documento. Questo documento, ad avviso della difesa mentisce, ma in buona fede...

TESTE LA SPINA - No no, ma per carità! Non la prendo mica come una cosa personale, è solo per cercare di essere...

AVV. D'APOTE - Cioè non è vero che R.F.I. non abbia avuto una posizione chiara. E' solo questo. Poi non è una accusa alla teste.

PRESIDENTE - Avvocato però ha fatto tutta...

**Pubblico Ministero - Dott. Giannino**

P.M. GIANNINO - Visto che l'Avvocato ha fatto la discussione io insisto sul fatto che questa è la seconda risposta, la prima era di tenore opposto. Quindi la teste ha citato diversi documenti in cui in uno diceva bianco e un altro diceva nero.

**Presidente**

PRESIDENTE - Però mi fate capire la teste che cosa può dirci in proposito? Innanzitutto questo documento l'aveva mai visto?

TESTE LA SPINA - Allora, io rispondo per come posso: non mi sembra di ricordare questo documento, ma utilizzo il

condizionale perché sono passati cinque anni e ripeto, come ho detto in premessa, ne ho esaminati centinaia. Ma il contenuto di questo documento mi sembra, come dire, sovrapponibile a quello che ho acquisito per altra via. Questa è una corrispondenza che intercorre tra R.F.I., O.R.S.A. e per conoscenza all'Agencia. A me non sembra sia stata trasmessa ma fa riferimento alla prova di tenuta intermedia del serbatoio del carro e in effetti questo, in riferimento alla prova di tenuta intermedia del serbatoio non è mai stato in discussione. Cioè su questo Trenitalia è stata chiara fin dall'inizio: è stato fatto questo, cioè nella prima interlocuzione dell'Ottobre 2009 proprio non ponendo in discussione la vigenza e l'applicabilità della procedura operativa del 2003 trasmise quel tipo di riscontro documentale a riprova della effettuazione di tutte le verifiche che sono contemplate dalla procedura operativa sull'ammissione al cabotaggio. Tuttavia è, come dire, un riscontro parziale. Quando si è... il riferimento che ho fatto io diciamo al carattere ondivago, se vogliamo usare questo termine, dell'atteggiamento è legato al fatto che quando si richiese di acquisire tutta la documentazione relativa all'ammissione al cabotaggio non fu possibile, non fu trasmesso altro e si pose a quel punto, e solo a quel punto, in discussione la vigenza della procedura operativa. Io credo di avere detto questo anche prima.

PRESIDENTE - Avvocato.

**Difesa - Avvocato D'Apote**

AVV. D'APOTE - Dottoressa, perfettamente d'accordo. La ricostruzione ci sta, nel senso che a proposito della cisterna c'è stata l'interlocuzione che lei ha detto e che ci ha nuovamente riferito. Quello che emerge da questa... dalla lettura di questo documento che le ho sottoposto è però il contrario di quello che ci siamo detti prima a proposito non dell'esame della cisterna, su cui siamo tutti d'accordo, ma sulla obsolescenza, uso questa parola per la prossima parola che le farò - obsolescenza - della seconda parte della procedura a cui...

P.M. GIANNINO - Questo lo dice R.F.I..

AVV. D'APOTE - Questo lo dice... Certo che lo dice...

PRESIDENTE - Se lei non fa la domanda costringe il Pubblico Ministero...

AVV. D'APOTE - La domanda è se è vero... No, perché altrimenti non si risponde al punto specifico.

PRESIDENTE - Prego.

AVV. D'APOTE - Se è vero o non è vero, se in questo momento lei ha letto la frase "a seguito delle - eccetera, eccetera, eccetera - a livello internazionale viene superato il paragrafo 2.4 della procedura cui fate riferimento". Non le chiedo una valutazione, le chiedo

solo se è vero o non è vero, avrà ragione, avrà torto, che R.F.I. ha scritto questo? Cioè che la seconda parte della (inc.) è superata. Punto e basta!

**Pubblico Ministero - Dott. Giannino**

P.M. GIANNINO - Quale è la domanda? C'è opposizione. Anche perché quello che ha detto R.F.I. contrasta con l'atto normativo.

**Difesa - Avvocato D'Apote**

AVV. D'APOTE - La domanda è se è a conoscenza del fatto che, se era a conoscenza e se non lo era sono già soddisfatto, del fatto che R.F.I. aveva espressamente dichiarato che il paragrafo 2.4 della procedura era da ritenersi superato. Lo sa o non lo sa?

TESTE LA SPINA - Sì, Avvocato. Lo so, sono...

AVV. D'APOTE - Basta.

TESTE LA SPINA - Posso rispondere?

AVV. D'APOTE - Non c'è più da polemizzare.

PRESIDENTE - Perfetto. Basta così.

TESTE LA SPINA - Non per via di quel documento. Per via di quello che R.F.I. ha risposto al mio ufficio e che io ho accertato.

AVV. D'APOTE - Benissimo. Prima cosa. Seconda: sempre a proposito di obsolescenza, e sul punto ho finito, se è a conoscenza del fatto che rispetto a quella normativa



l'Agencia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria ha detto che la procedura non solo è obsoleta, ed è per questo che avevo usato quel termine, ma è anche fuori dal quadro della multilateralità e reciprocità internazionale odierna. E' vero o non è vero che ANSF ha scritto a lei questo? La risposta per me dovrebbe essere un sì o un no.

TESTE LA SPINA - C'è un documento dell'Agencia e una risposta che riguarda il punto. Non posso confermare che le parole utilizzate siano esattamente quelle. Ho ritenuto importante sottolineare che il riferimento al preteso, a mio avviso, superamento in considerazione del regime RIV RID è smentito dal contenuto della procedura che fa riferimento ai carri conformi al RIV RID. Quindi evidentemente introduce una regola di maggior cautela sotto il profilo nazionale che non limita la circolazione. Perché non la limita! Prevede semplicemente un controllo supplementare in occasione dell'ammissione di materiale ferroviario estero alla circolazione interna considerato che...

AVV. D'APOTE - Presidente l'opinione del teste...

P.M. GIANNINO - Però la deve fare rispondere.

AVV. D'APOTE - Non è vero.

**Presidente**

PRESIDENTE - Siamo d'accordo.

AVV. D'APOTE - Non (inc.) sulla faccenda di metodo un'altra volta?

PRESIDENTE - No, ancora?! Tutte le udienze?! Dottoressa va bene così.

AVV. D'APOTE - Lo ripeto una volta spero per tutte: a me l'opinione del teste non interessa.

P.M. GIANNINO - Neanche a noi quella dell'Avvocato. Si fanno domande!

AVV. D'APOTE - Mi lasci finire.

PRESIDENTE - A voi sfugge però un dettaglio di fondo, che a dirigere il dibattimento non siete voi. Quindi io vi invito...

AVV. D'APOTE - No, però io ho diritto di oppormi a una prosecuzione fluviale di una risposta.

PRESIDENTE - Sul metodo e della conduzione decido io. Grazie.

AVV. D'APOTE - E' chiaro che se qualcuno vuole sentire l'opinione del teste e se ha diritto di sentirlo la sentirà in riesame.

PRESIDENTE - Avvocato, però...!

**Difesa - Avvocato D'Apote**

AVV. D'APOTE - Quindi il teste mi ha detto che ricorda di un dubbio (inc.), non ricorda le parole esatte. La depositeremo, ma comunque è già in atti, non c'è problema...

TESTE LA SPINA - E' uno degli allegati peraltro anche alla...

AVV. D'APOTE - E' uno degli allegati. Quindi la teste ha detto che non ricorda se ANSF su una cosa per lei così importante ha detto che si trattava di una procedura a obsoleta, b fuori dal quadro della multi...

**Pubblico Ministero - Dott. Amodeo**

P.M. AMODEO - Giudice però (inc.)...!

P.M. GIANNINO - C'è opposizione!

P.M. AMODEO - Si può anche togliere la parola al difensore!

**Presidente**

PRESIDENTE - Non mi dite quello che devo fare e come lo devo fare.

**Pubblico Ministero - Dott. Giannino**

P.M. GIANNINO - Ce lo fa vedere questo documento?

AVV. D'APOTE - Non c'è bisogno che lo faccia vedere perché è in atti.

P.M. GIANNINO - Allora non lo può chiosare! Presidente questa è la richiesta che faccio a lei. Se l'Avvocato non produce il documento non ce lo può chiosare, perché noi non sappiamo quali parole ci sono scritte!

**Presidente**

PRESIDENTE - Abbiamo già invitato l'Avvocato a fare questo. Dopodiché vi invito nuovamente a ricordarvi di

intervenire e di fermarvi se non vi autorizzo per favore!

**Difesa - Avvocato D'Apote**

AVV. D'APOTE - Il documento è la lettera della ANSF indirizzata alla dottoressa La Spina, è sub affogliazione, visto che non ricordiamo, 090511 dove si legge testualmente quello che ho detto un attimo fa, e cioè: "Detta normativa come è facile comprendere non solo è obsoleta rispetto all'attuale tecnica costruttiva ma è anche fuori dal quadro della multilateralità e reciprocità internazionale odierna". Questo per chiudere sul punto.

PRESIDENTE - Si produce?

AVV. D'APOTE - E' prodotta, è in atti.

TESTE LA SPINA - Posso fare una sola precisazione se il Presidente ritiene?

AVV. D'APOTE - Se non è prodotta la produco la prossima udienza.

PRESIDENTE - Ha posto una domanda lei Avvocato o ha fatto l'ennesimo commento?

AVV. D'APOTE - No, l'ho letta tutta per vedere se adesso la memoria del teste è più fresca rispetto non a una argomentazione, che non mi interessa sul punto, cioè una opinione, ma al fatto se è vero o non è vero, quindi sì, no, non ricordo, che la ANSF ha scritto così. A lei!

TESTE LA SPINA - Allora, io ho premesso... Posso rispondere  
Presidente?

PRESIDENTE - Prego.

TESTE LA SPINA - Io non ho detto che non ricordo la risposta dell'Agenzia. Ho detto che ricordo la risposta dell'Agenzia ma non potevo confermare non avendo il documento davanti se le parole utilizzate dall'Agenzia fossero identiche a quelle lei mi riportava perché non ce l'ho e quindi non la ricordo a memoria. Il documento lo ricordo ed è senz'altro da me stato acquisito proprio nella più assoluta oggettività della ricostruzione che ho cercato di fare, acquisito, allegato, inviato alla Procura. Non è una valutazione né una mia opinione il fatto che la procedura operativa del 2003 contempli espressamente l'esecuzione di quei controlli nei confronti di carri conformi RIV RID e quindi tenga conto del regime di unificazione e del regime multilaterale di accordo sulla libera circolazione. Lo prevede la procedura, non lo dico io!

AVV. D'APOTE - Torniamo sulle opinioni. Nonostante l'opinione della teste l'Agenzia che è deputata a questo la ritiene obsoleta.

TESTE LA SPINA - Lo prevede la procedura.

**Pubblico Ministero - Dott. Giannino**

P.M. GIANNINO - Presidente, non per sfiducia, per carità, però

me lo sono fatto stampare dall'assistente e il riferimento di cui parla l'Avvocato... leggo il paragrafo, così almeno... "In riferimento dei controlli suppletivi previsti dal paragrafo 2.4 è il decreto del Ministero per le Comunicazioni del 22 Luglio 1930, parere tecnico pagina 21 della procedura. Detta normativa, come facile comprendere"... che non c'entra niente con le procedure di cui sta parlando la teste. Quindi parla, è obsoleta, di tutt'altra cosa. Glielo produco io perché l'Avvocato non lo voleva produrre. Eccolo qui.

TESTE LA SPINA - Presidente mi scusi, siccome... Non dico niente.

AVV. STILE - Visto che alla fine arriviamo ai documenti possiamo vederlo un attimo se è lo stesso che volevo produrre.

PRESIDENTE - Se fate altrettanto voi con i vostri però.

AVV. STILE - Volevo solo sapere se è lo stesso che volevamo produrre noi, perché ce l'abbiamo anche noi, è nel fascicolo del Pubblico Ministero.

P.M. GIANNINO - Parla di un'altra normativa!

### **Presidente**

PRESIDENTE - Possiamo continuare con il controesame e poi valuterà il Tribunale di cosa parla.

### **Difesa - Avvocato D'Apote**

AVV. D'APOTE - Altro tema. Questo lo spiega la dottoressa bene nelle sue note, la coesistenza, l'inserimento, il legame strettissimo che c'è, che esiste, tra una procedura e l'altra e la normativa di obsoleta di cui abbiamo parlato. Questo lo spiega bene la dottoressa nel suo...

**Pubblico Ministero - Dott. Giannino**

P.M. GIANNINO - Insiste! Io produco il documento e chiedo che si faccia riferimento al documento!

**Presidente**

PRESIDENTE - Avvocato vuole procedere con il nuovo argomento?!

Per favore, Pubblico Ministero!

P.M. GIANNINO - Ma se viene affermato il falso lo posso fare notare?

PRESIDENTE - Pubblico Ministero?!

**Difesa - Avvocato D'Apote**

AVV. D'APOTE - Cambiamo argomento. Picchetti. Ho sentito qualcosa a che fare con la dubbia stabilità. Ho sentito male? Mi spiega meglio questa cosa della dubbia stabilità?

TESTE LA SPINA - Allora, il riferimento all'inaffidabilità del sistema di riferimento su base relativa costituito dal picchetto infisso nel terreno con la sua base di cemento era legato anche al fatto che non esiste un sistema per

controllare a monte che quel picchetto effettivamente nel tempo mantenga l'identica posizione nella quale è stato collocato e che quindi possa costituire, come dire, effettivamente un riferimento per poi andare a misurare la geometria della curva.

AVV. D'APOTE - Perfetto. Quindi il problema è un problema di dubbia stabilità. E' così?

TESTE LA SPINA - Forse non sono capace di definirlo tecnicamente...

**Pubblico Ministero - Dott. Amodeo**

P.M. AMODEO - Quale è la domanda? Ha già risposto sulla stabilità. Ci risiamo con la dubbia stabilità...

**Difesa - Avvocato D'Apote**

AVV. D'APOTE - E' quello che mi interessava sentire.

TESTE LA SPINA - Non posso dire se il termine sia appropriato, mi esprimo così da profana della materia.

AVV. D'APOTE - Va bene.

**Difesa - Avvocato Scalise**

AVV. SCALISE - Dottoressa scusi, intervengo subito su quest'ultima affermazione rispetto alla domanda dell'Avvocato D'Apote. Lei ha parlato di dubbia stabilità e del fatto che il picchetto non è un riferimento sicuramente certo, ma conosce le ragioni tecniche per le



quali si sostiene che il picchetto non è un riferimento che nel tempo si mantiene inalterato?

TESTE LA SPINA - No, non le conosco e non sono oggetto dei miei accertamenti. Se n'è occupato il consulente tecnico. Io ho riferito sul contenuto di quello che R.F.I. ha scritto in merito alla complessiva affidabilità, ma in senso ampio del sistema di riferimento su base relativa (inc.)...

AVV. SCALISE - Lei nel corso dei suoi accertamenti ha per caso verificato che il picchetto non viene ritenuto un elemento stabile per le misurazioni dell'altezza del binario proprio perché essendo inserito nel ballast è soggetto a movimenti?

TESTE LA SPINA - Non l'ho accertato direttamente io. Il significato mi sembra riconducibile al dubbio che veniva palesato in quel documento.

AVV. SCALISE - Quindi se io le dico che il problema della mancata, nella poca stabilità, è riferito al fatto che non sia fissato in modo stabile nel terreno ma inserito nel ballast, questo le risulta anche a lei?

**Pubblico Ministero - Dott. Amodeo**

P.M. AMODEO - Mi oppongo Presidente. L'ha detto dieci volte che lei gli accertamenti tecnici si è basata...

**Pubblico Ministero - Dott. Giannino**

P.M. GIANNINO - E abbiamo anche prodotto documentazione in cui R.F.I. nelle specifiche tecniche del picchetto (inc.) infisso nel terreno, non nel ballast.

**Presidente**

PRESIDENTE - Opposizione respinta. Avete fatto voi le domande sulla picchettazione.

**Difesa - Avvocato Scalise**

AVV. SCALISE - La mia domanda è conseguente alla risposta della dottoressa. Non è una domanda ex novo. La dottoressa ha detto che deve avere verificato che quello che io ho detto prima...

**Pubblico Ministero - Dott. Amodeo**

P.M. AMODEO - Mi oppongo ugualmente Presidente.

**Pubblico Ministero - Dott. Giannino**

P.M. GIANNINO - Risulta dai documenti.

**Presidente**

PRESIDENTE - (Inc.). Dottoressa?

TESTE LA SPINA - Io non ho capito la domanda.

PRESIDENTE - rifacciamo la domanda.

**Difesa - Avvocato Scalise**

AVV. SCALISE - Dottoressa è molto semplice: lei poco fa ha detto che in realtà questa poca stabilità del picchietto è proprio perché non è impiantato in modo fisso. Volevo capire se lei aveva fatto degli ulteriori accertamenti e se questa cosa la ritiene una (inc.) errata o no da un punto di vista tecnico, visto che lei è un teste qualificato.

TESTE LA SPINA - Allora, io non ho fatto ulteriori accertamenti, ho riferito quello che è contenuto nel documento trasmesso da R.F.I., le modalità poi di costruzione e collocazione dei picchetti sono contenuti in un ulteriore documento allegato al medesima informativa che dettaglia come devono essere fatti, quanto devono sporgere, quanto sono alti e come devono essere infissi. Ma non ho...

AVV. SCALISE - Dottoressa lei ha fatto un accertamento per verificare in che anno sono stati per la prima volta utilizzati i picchetti?

TESTE LA SPINA - Questo risulta, io non me lo ricordo, però sì c'è nella mia informativa. Risale agli anni settanta sgrasso modo...

AVV. SCALISE - Se io le dicessi che la prima volta che venne utilizzata la picchettazione è del 1933?

TESTE LA SPINA - Potrebbe essere, ma lo dovrei verificare. Negli atti c'è.

AVV. SCALISE - Potrebbe essere. Senta dottoressa lei quante

indagini giudiziarie di incidenti ferroviari ha fatto fino adesso?

TESTE LA SPINA - Numericamente fino a oggi?

AVV. SCALISE - Una, due, dieci, molte, poche?

TESTE LA SPINA - Incidenti ferroviari... Cosa intendiamo per incidente ferroviario?

AVV. SCALISE - Incidente ferroviario di qualunque tipo.

TESTE LA SPINA - Parecchie.

AVV. SCALISE - Quanti sopralluoghi ha fatto lei nella sede ferroviaria?

TESTE LA SPINA - Allora quanti sopralluoghi ho fatto nella sede ferroviaria...?

AVV. SCALISE - Se ne ha fatti moltissimi mi dica parecchie e va bene uguale.

TESTE LA SPINA - Ma direi... una ventina, ma orientativamente.

AVV. SCALISE - Le è capitato di camminare sui binari e quindi di fare dei rapporti anche sulla situazione dell'infrastruttura?

**Pubblico Ministero - Dott. Amodeo**

P.M. AMODEO - Mi oppongo. Due va bene, ma tre andiamo a fare domande completamente fuori luogo.

**Presidente**

PRESIDENTE - Opposizione respinta.

**Pubblico Ministero - Dott. Amodeo**

P.M. AMODEO - A tutto c'è un limite Presidente.

**Presidente**

PRESIDENTE - La domanda successiva qual è?

**Difesa - Avvocato Scalise**

AVV. SCALISE - Intanto vediamo se ha fatto dei sopralluoghi.

TESTE LA SPINA - Quindi signori, mi scusi, volti a accertare le condizioni dell'infrastruttura? Li ho fatti non da sola, ovviamente appoggiandomi alla presenza di personale tecnico. Sì, anche in linee minori, per esempio in un interporto per verificare le condizioni dell'armamento, per verificare le condizioni degli scambi. Sì, non sono in grado io di dire se l'armamento è in buone o cattive condizioni, ovviamente se non in casi macroscopici.

AVV. SCALISE - Si ricorda in tutti questi sopralluoghi quante volte avete segnalato la pericolosità dei picchetti?

TESTE LA SPINA - Allora, i sopralluoghi che ho fatto non... probabilmente nei sopralluoghi che ho fatto non abbiamo mai incontrato picchetti. Riguardavano incidenti di tipo completamente diverso.

AVV. SCALISE - Presidente io capisco che la mia domanda può suscitare l'ilarità dei consulenti... però vi pregherei di mantenere, come dire...

PRESIDENTE - Avvocato Scalise!

TESTE LA SPINA - Innanzitutto i sopralluoghi sono tutti successivi al disastro di Viareggio, quindi sarebbe...

AVV. SCALISE - Questi sopralluoghi successivi...

TESTE LA SPINA - Sarei stata senz'altro, come dire, condizionata. Ma non avevano... Cioè, i sopralluoghi che ho fatto, per dirle, riguardavano un interporto in cui circolavano dei mezzi, un interporto raccordato alla linea in cui circolavano dei mezzi e c'erano dei dubbi di usura della infrastruttura che avrebbe potuto causare danni al rodiggio, quindi il picchetto non esisteva, non era neanche in discussione.

AVV. SCALISE - No, il picchetto esiste su tutta la rete ferroviaria.

TESTE LA SPINA - No, non esisteva nell'interporto. Mi perdoni, nell'interporto non c'era. Un altro sopralluogo a seguito della caduta di una signora per malfunzionamento di una porta...

AVV. SCALISE - Abbiamo capito che non l'ha mai segnalato.

TESTE LA SPINA - Siamo fuori dall'ambito, completamente.

AVV. SCALISE - Dottoressa le devo fare un'altra domanda. Lei sa se l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria ha fatto delle prescrizioni alle Ferrovie per la mancanza di picchetti in delle curve della sede ferroviaria?

TESTE LA SPINA - No, non lo ricordo. Ricordo che ci sono delle prescrizioni successive all'incidente di Viareggio, sicuramente ce ne sono da parte del Ministero delle

infrastrutture e dei trasporti che dice di eliminarli.

AVV. SCALISE - Ma non si ricorda di un audit che è stato fatto dall'ANSF e che è stato...

TESTE LA SPINA - No.

AVV. SCALISE - Abbiamo prodotto questa documentazione al Tribunale.

TESTE LA SPINA - Non me lo ricordo Avvocato. Le ripeto, questo non vuole dire che non ci sia. Poi io lo potrei anche avere visto, in assoluta buona fede, ma non lo ricordo.

AVV. SCALISE - In relazione a questa prescrizione a cui fa riferimento del Ministero sa se il Ministero ha anche stanziato i fondi per la rimozione dei picchetti?

TESTE LA SPINA - No, non lo so. Non è a mia conoscenza.

AVV. SCALISE - Non lo sa.

TESTE LA SPINA - Non so se peraltro sia necessario uno stanziamento ad hoc da parte del Ministero e se questo debba rientrare nello stanziamento ordinario di cui dispongono le ferrovie. Potrebbe anche essere così.

AVV. SCALISE - Prendo atto della sua ignoranza sul punto. Grazie Presidente.

TESTE LA SPINA - Grazie.

**Difesa - Avvocato D'Apote**

AVV. D'APOTE - Mi riferisco al questione che lei ha indicato delle differenze di regole manutentive.

TESTE LA SPINA - Sì.

AVV. D'APOTE - Per un punto molto semplice, molto semplice e di fatto, non interpretativo. Le risulta che l'assile di cui parliamo in questo procedimento, cioè l'assile che è stato montato da Cima alcuni mesi prima dell'incidente abbia subito una verifica non nella logica di 1 ogni 12 anni, ma nella logica italiana di 1 volta ogni 6 anni? Se lo sa.

TESTE LA SPINA - Allora, mi risulta un controllo... Allora ripeto, spero di ricordare bene, anche qui un controllo ulteriore a ultrasuoni per un problema di sfaccettatura delle sale.

AVV. D'APOTE - Certo. Quindi di fatto... E ricorda bene. Quindi di fatto, l'aveva già detto in un certo senso, l'aveva già accennata questa cosa sul collega Laurino. Quindi di fatto, qui siamo in un processo penale, è vero o non è vero che quell'assile ha subito oltre al controllo di Jungenthal di alcuni mesi prima dell'incidente anche un altro controllo sempre agli ultrasuoni 6 anni prima? E' vero?

TESTE LA SPINA - 2002. L'ultimo di cui...

AVV. D'APOTE - Sì, 2002 - 2008.

TESTE LA SPINA - L'unico di cui noi abbiamo conoscenza che è quello prima del 2008. Solo di questi due noi abbiamo conoscenza.

AVV. D'APOTE - Certo, non sappiamo se è stato controllato...



però abbiamo conoscenza del fatto che...

PRESIDENTE - L'ha detto anche in sede di esame, abbondantemente.

AVV. D'APOTE - Quindi dal punto di vista controfattuale... ma non importa. Secondo le chiedevo soltanto se lei ricorda di avere scritto in una delle sue relazioni, comunque al di là di questo se sa, che, apro le virgolette perché è una frase sua, comunque "la velocità media dei carri in Europa è di 100, 120 chilometri l'ora".

TESTE LA SPINA - Sì, lo ricordo e l'ho scritto.

AVV. D'APOTE - Un'altra cosa, un accenno che lei fa, l'ultimo veramente, se ricorda quale è l'impegno che R.F.I. prende nel contratto di programma a proposito degli obblighi del gestore, articolo 4, a proposito dei livelli di sicurezza naturalmente?

TESTE LA SPINA - No, non lo ricordo.

AVV. D'APOTE - Vuole che sia più chiaro?

TESTE LA SPINA - Mi scusi?

AVV. D'APOTE - Se ricorda... Allora, visto che sono in controesame posso farlo: ricorda che per caso il contratto di programma...

**Pubblico Ministero - Dott. Giannino**

P.M. GIANNINO - C'è opposizione. Sul contratto di programma non è stata fatta alcuna domanda in sede di esame.

AVV. D'APOTE - Però sulla sicurezza sì.

P.M. GIANNINO - No no, sui sistemi di gestione della sicurezza. Il contratto di programma è tutta un'altra cosa proprio!

**Presidente**

PRESIDENTE - Obbiezione accolta.

**Difesa - Avvocato D'Apote**

AVV. D'APOTE - Allora se le risulta... Però chiedo scusa se qui mi permetto di insistere, nel senso che qui si tratta di una norma.

P.M. GIANNINO - Allora se è una norma ce la leggiamo.

AVV. D'APOTE - La norma ce la leggiamo, certo, e io ne ho già parlato più volte di questa norma. Volevo sentire se la dottoressa in relazione a alcuni punti tiene conto del fatto che esiste questa imposizione.

P.M. GIANNINO - L'opposizione se non sbaglio era stata accolta.

PRESIDENTE - Non è ammessa la domanda.

AVV. D'APOTE - Non ho capito se la risposta è no o non è ammessa la domanda?

PRESIDENTE - Non è ammessa la domanda. Perché si rivolge al Pubblico Ministero che parla a volte anche fuori luogo e non richiesto. Guardi me. Il Pubblico Ministero si può opporre o non si può opporre, poi noi decidiamo.

AVV. D'APOTE - Ultima e solo indirettamente connessa con la

domanda non ammessa, indirettamente e vediamo se così è ammissibile: le risulta che il gestore delle infrastrutture italiano deve attenersi ai livelli di sicurezza che sono simili, allineati e comparabili più che simili, a quelli delle maggiori reti europee?

PRESIDENTE - Prego, se le risulta.

TESTE LA SPINA - Non mi sembra di essermi occupata io di questo aspetto specifico.

AVV. D'APOTE - Non è questione di occuparsi. E' se conosce...

TESTE LA SPINA - No, non so.

AVV. D'APOTE - Non ho altre domande.

**Difesa - Avvocato Siniscalchi**

AVV. SINISCALCHI - Presidente mi scusi, mi permette solo una piccola precisazione per evitare... che deriva dalla lettura di un documento e per evitare...

PRESIDENTE - Avvocato in che veste? Ha una duplice difesa, un duplice mandato? Perché lei ha chiuso con il suo controesame.

AVV. SINISCALCHI - Sì. Chiedevo diciamo, se non c'è opposizione...

PRESIDENTE - Facciamo fare le domande all'Avvocato Ruggeri. Lei ha fatto il suo controesame e mi pare che possa finire qui. Debba finire qui purtroppo.

**Difesa - Avvocato Ruggeri Laderchi**

AVV. RUGGERI LADERCHI - Dottoressa in parte ha già risposto in risposta all'Avvocato Siniscalchi spiegando a proposito delle verifiche in merito alla ascrivibilità o meno della sala montata 98331 a un determinato gruppo di scambio austriaco e, vorrei controllare di avere ben capito, lei ha detto che parte di sue valutazioni derivano da delle sommarie informazioni testimoniali su cui non può riferire, correttamente ce l'ha detto, ed è un tema che abbiamo discusso nel passato, in parte deriva dalle valutazioni fatte in sede di incidente probatorio che di nuovo non possono essere oggetto di determinazione oggi, ma in parte mi sembra che derivassero da delle altre verifiche, se ho sentito bene lei ha detto delle verifiche effettuate a Jungenthal eccetera. Vorrei...

TESTE LA SPINA - Dall'Agenzia. Non da me. Da un report che l'Agenzia ci trasmette e che contiene il resoconto dell'incontro che ci fu nell'immediatezza quasi dei fatti tra l'Agenzia e la Jungenthal e poi anche Cima.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Quindi si riferisce, diciamo, questa informazione lei la deriva dalle verifiche del Luglio 2009 da parte dell'ANSF?

TESTE LA SPINA - Anche. Sì.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Va bene. Quindi è inutile che le faccia altre domande su questo, perché lo chiederemo ai rappresentanti dell'Agenzia che sono... Quindi lei però non ha partecipato a queste riunioni?

TESTE LA SPINA - No no, assolutamente.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Non ha fatto nessuna verifica.

TESTE LA SPINA - E' una riunione, tra virgolette, di carattere tecnico completamente estranea...

AVV. RUGGERI LADERCHI - Quindi è inutile che io le chieda che cosa vuole dire 180, che cosa vuole dire... queste così di cui lei ci ha parlato?

TESTE LA SPINA - No, ma ho premesso che non sono io...

PRESIDENTE - E' inutile.

AVV. RUGGERI LADERCHI - La ringrazio molto.

TESTE LA SPINA - Grazie a lei.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Un altro tema: se non lo ricorda io avrei un documento da rammostrarle che il Tribunale conosce bene perché l'ha veduto 10 mila volte, che è il famoso manuale di manutenzione della VPI. E' una pagina e glielo vorrei rammostrare in relazione a una sua affermazione sul fatto che i controlli a ultrasuoni secondo detto manuale sarebbero effettuati solo ogni 16 anni. Ora volevo chiederle se le risultava che per i carri che percorrono più di 50 mila chilometri all'anno, in media, i controlli non siano ogni 8 anni.

TESTE LA SPINA - No, non mi risulta e poiché come al solito io professo la mia ignoranza dal punto di vista tecnico, non so se però il gruppo C, facendo riferimento al tempo di veicolo, sia un tipo di veicolo diverso dal nostro. Cioè se il nostro rientri nell'ambito del gruppo B o meno.

Quindi non vorrei essere imprecisa perché quello che risulta a me è che la cadenza, peraltro molto difficile da ricostruire sulla base del VPI, perché è ricostruibile in maniera deduttiva, non c'è nessuna disposizione che ti dica in maniera esplicita: "Lo devi fare qui e lo devi fare qui". Va ricostruita sulla base della comparazione tra le scadenze delle G4.0, le scadenze delle prove non distruttive, dove sono previste le prove non distruttive e le singole tabelle che ancorano la prova non distruttiva a uno dei vari livelli di manutenzione. Io su questo mi scuso, Presidente, ma non vorrei dare nessuna conferma perché il gruppo A, B, o C, non so a cosa corrisponda dal punto di vista tecnico. Lo conosco, questo foglio mi è senz'altro presente.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Presidente se mi permette giusto la lettura di questa pagina, questi gruppi...

PRESIDENTE - Che cosa vuole leggere?

AVV. RUGGERI LADERCHI - E' la pagina 11 della VPI che depositerei.

PRESIDENTE - Sì, ce la dia che e ce la leggiamo noi Avvocato.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Ecco, questi gruppi si riferiscono esclusivamente al chilometraggio e quindi dice, è scritto testualmente, lo può leggere come dice il Presidente, al punto 2: "le sale raggruppate secondo il chilometraggio e quelle che fanno più di 50 mila chilometri all'anno vanno verificate almeno ogni 8 anni". Però dottoressa lei ci ha

sul punto credo forse confermato che dalla documentazione che lei ha raccolto nelle sue indagini risulta che comunque, come ha già risposto al professor D'Apote, era stato verificato con una frequenza di 6 anni, ossia il controllo precedente era di 6 anni. Mi domandavo: voi avete acquisito per caso anche documentazione relativa a quando la GATX ha comprato questo assile? Ossia da quando questo assile, che risulta agli atti, era prima di proprietà di un'altra società, la Delta Oil, è stato acquisito dalla GATX?

TESTE LA SPINA - Avvocato guardi io non ricordo se risulta a livello documentale o anche in questo caso dalle sommarie informazioni testimoniali che abbiamo assunto vicino a Vienna nel Febbraio del 2010. Comunque credo di ricordare che il dato sul tempo da cui GATX possedeva l'assile ci fosse.

AVV. RUGGERI LADERCHI - E comunque mi conferma che non avete verificato presso il precedente proprietario, mi sembra incluso nella sua risposta, non avete cercato di acquisire la documentazione relativa ai controlli precedenti dal precedente proprietario?

TESTE LA SPINA - Questo sempre se non ricordo male è oggetto di rogatoria internazionale, ma non è pervenuto nulla. Cioè non è stato possibile tramite l'Autorità Giudiziaria incaricata raccogliere nulla del pregresso.

AVV. RUGGERI LADERCHI - La ringrazio molto. Dottoressa

un'altra affermazione di cui vorrei verificare... Lei ricorda quanti chilometri ha effettuato il carro nel periodo che voi avete analizzato?

TESTE LA SPINA - Intorno ai 22 mila, 22 mila 200 e passa...

AVV. RUGGERI LADERCHI - No no, da quando era in Italia.

TESTE LA SPINA - Sì sì.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Se le dicessi il numero di 236 mila chilometri, in meno di quattro anni?

TESTE LA SPINA - Da quando era in Italia o nell'ultimo...

PRESIDENTE - Avvocato...

AVV. RUGGERI LADERCHI - Non sto parlando dell'assile...

PRESIDENTE - Avvocato le domande le ho concesse, ma non è stato oggetto di esame questo tipo di argomento.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Era relativo...

PRESIDENTE - L'ispettore Laurino ha deposto su questo.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Va bene. Allora passiamo a un tema diverso. Dottoressa forse era giusto un'espressione puramente colorita e non basata su una valutazione tecnica e se così è le pregherei di confermarlo, lei ha detto che l'assile 98331 era vecchiotto, ma questo esperiva da delle indagini che lei ha demandato a dei tecnici, ha delle informazioni su qual è l'età media degli assili della flotta merci in Italia o in Europa? Questo aggettivo lei su che cosa lo basa?

TESTE LA SPINA - Lo baso sul fatto che rispetto all'epoca di costruzione della cisterna che risaliva al 2004 l'assile



era del 74, e quindi diciamo rappresentava un componente non coevo rispetto al mezzo su cui era montato.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Quindi dobbiamo leggere questo suo aggettivo in realtà...

TESTE LA SPINA - Guardi, ho offeso implicitamente anche me stessa perché sono pure più vecchia dell'assile. Quindi...

AVV. RUGGERI LADERCHI - Appunto... Stavo per formulare la domanda in quel modo e non mi sono permesso. Un'ultima domanda, e con questo concludo: lei ha detto che la EBA, una delle varie autorità tedesche, però l'autorità federale tedesca, tralasciamo per il momento le autorità dell'Enver, non ha approvato il manuale della VPI che il Tribunale conosce bene. Volevo chiedere: ma le risulta che era possibile una approvazione da parte dell'EBA, era richiesta un'approvazione da parte dell'EBA?

TESTE LA SPINA - No. Io non sono partita da questo tipo di considerazione. Ho detto che nonostante Trenitalia avesse affermato che si trattava di norme tecniche approvate dall'autorità competente, dall'EBA, viene citata testualmente nella nota, avevamo accertato successivamente, perché è stato oggetto di apposito quesito in rogatoria internazionale che l'EBA non le ha mai né approvate né validate. Se fosse astrattamente possibile non lo so, non c'è stato risposto in questi termini.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Quindi non le risulta che... forse io avevo frainteso la sua affermazione: non vi è nulla relativamente al manuale VPI che non sia compatibile con la legislazione tedesca, o per lo meno lei non ha trovato...

TESTE LA SPINA - Mi scusi, non ho sentito bene Avvocato.

AVV. RUGGERI LADERCHI - Forse io ho frainteso la sua affermazione precedente. Quello che voglio chiarire con questa domanda, che lei non ha riscontrato dalle sue indagini nessun problema di compatibilità del manuale VPI con le regole tedesche, con le regole dell'EBA?

TESTE LA SPINA - No no, ma non era questo l'oggetto dell'accertamento.

AVV. RUGGERI LADERCHI - La ringrazio molto.

TESTE LA SPINA - A lei.

**Difesa - Avvocato Stile**

AVV. STILE - Dottoressa le volevo chiedere: se ho capito bene lei ha dichiarato che Trenitalia e R.F.I. hanno detto che la procedura del 2003 , quella relativa al cabotaggio, sarebbe superata del RID RIV, il che poi non sarebbe esatto perché sono espressamente richiamati. Ho capito bene?

TESTE LA SPINA - Hanno detto anche questo. Una delle cose dette è questa sì.

AVV. STILE - Va bene. Senta lei ovviamente conosce la

decisione dell'Unione Europea 29 Aprile 2004, specifiche tecniche e in tema di interoperabilità? Quella che poi è stata recepita dall'Italia con decreto legislativo 268 /2004?

TESTE LA SPINA - Avvocato...

PRESIDENTE - Se conosceva il testo di legge.

AVV. STILE - Possiamo...

PRESIDENTE - Non lo so Avvocato... La domanda successiva qual è?

AVV. STILE - La domanda successiva è se... Perché non lo conosce questo... Quindi, se non è a questo intervento normativo che si riferivano R.F.I., Trenitalia e l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria quando parlavano di sistema obsoleto con riferimento a quello del 1930? Lei l'ha collegato alla procedura operativa del 1930...

TESTE LA SPINA - No, mi scusi, la procedura operativa è del 2003. Del 1930 è un documento...

AVV. STILE - Scusi, ha ragione lei. Del 2003.

TESTE LA SPINA - E' un documento completamente diverso.

AVV. STILE - Che richiama quella del 1930.

TESTE LA SPINA - Ma quella del 1930, io prima non ho fatto in tempo a precisare, contiene due aspetti diversi. Da un lato l'individuazione del soggetto competente a rilasciare l'ammissione, che è la commissione... non ricordo esattamente il nome, ma se volete anche qui in

due minuti ve lo trovo; da un altro lato contiene delle prescrizioni tecniche di carattere strettamente costruttivo che io stessa dico che chiaramente sono superate, perché le regole tecniche del 30 e quelle del 2003 sono completamente diverse. Ma il richiamo della procedura operativa 2003 a quella del 30 è relativo all'individuazione dell'autorità competente a rilasciare l'autorizzazione all'ammissione al cabotaggio dopo le prove eseguite alla stregua della procedura operativa del 2003.

AVV. STILE - Io quello che volevo invece chiederle, chiedendole una precisazione, se con riferimento ovviamente alla procedura 2003 il superamento ha verificato se avviene o non avviene attraverso il decreto legislativo per via del decreto legislativo 268 e se nelle varie comunicazioni di R.F.I., di Trenitalia, e anche dell'Agenzia, quella su cui è intervenuto prima il Pubblico Ministero con l'intervento che io non condivido perché è sbagliato, non si facesse riferimento al superamento per questa specifica ragione?

**Presidente**

PRESIDENTE - Avvocato non abbiamo ammessa quella dell'Avvocato D'Apote simile, non ammettiamo neanche la sua.

AVV. STILE - Adesso vorrei con tutti i documenti alla mano poter...

PRESIDENTE - Documenti alla mano. Pensavo volesse produrre documenti.

AVV. STILE - Sì, esattamente.

PRESIDENTE - Ecco, se li produciamo questi documenti sarà in grado il Tribunale di valutare questi aspetti.

AVV. STILE - In realtà dovrebbe averli prodotti la dottoressa La Spina. Io adesso faccio la sintesi dei documenti sui quali baso queste mie domande. Quindi praticamente la lettera dell'ingegnere Elia del 29 Ottobre 2009 che la dottoressa non ricordava con precisione ma che è stata ampiamente prodotta dall'Avvocato D'Apote e comunque ampiamente commentata, la lettera dell'Agenzia Nazionale che pur è stata, come dire, sottoposta all'attenzione della teste, la decisione quadro del 29 Aprile 2004 sulla quale non ho capito se la dottoressa La Spina ha fatto una riflessione ai fini della valutazione dei contenuti di queste lettere, e infine poi il decreto legislativo 268 /2004 che è quello che recepisce la decisione quadro dell'unione europea. Perché secondo me solamente attraverso la lettura di questi documenti si capisce il senso delle ultime lettere, quella appunto che non richiamo più, spiegando che cosa volevano dire. Nel senso perché...

PRESIDENTE - E' stato chiaro.

AVV. STILE - Io perciò su questo volevo sapere se la dottoressa ha fatto una valutazione e ha fatto anche una

riflessione alla stregua di quello che si è detto.

**Pubblico Ministero - Dott. Giannino**

P.M. GIANNINO - Chiedo scusa Presidente, vorrei fare una opposizione.

**Presidente**

PRESIDENTE - La valutazione la lasciamo al Tribunale perché alla teste in quanto teste di valutazioni ne ha compiute già troppe.

AVV. STILE - Sì, questo poi determina queste considerazioni.

P.M. GIANNINO - Non ho capito, se questa è una domanda allora volevo esporre...

PRESIDENTE - Non è una domanda. E' una domanda che non è ammessa.

AVV. STILE - Ma mi può anche rispondere il dottor Giannino, perché il problema è l'interpretazione della ANSF che lui ha detto non si riferiva a questo caso.

PRESIDENTE - Avvocato, la domanda non è ammessa. Lei ha prodotto documenti sui quali, se non ci sono obiezioni il Tribunale dispone fin da ora l'acquisizione insieme all'estratto VPI dell'Avvocato Ruggeri nonché il documento esibito alla teste dall'Avvocato D'Apote recante, per intenderci, la firma di Michele Mario Elia e recante la data del 29 /10 /2009.

AVV. D'APOTE - Mentre se non sbaglio la lettera dell'Agenzia,

se non sbaglio, è stata prodotta dalla Procura. L'abbiamo prodotta. Io dovrei fare ancora una domanda.

PRESIDENTE - Prego.

**Difesa - Avvocato Stile**

AVV. STILE - Un'ultima domanda dottoressa, molto rapida: ci può dire a quale allegato della procedura si è riferita quando ha detto che si sarebbe dovuto verificare anche la sottostruttura? Ce lo vuole leggere questo allegato che fa riferimento alla verifica della sottostruttura?

PRESIDENTE - La mera indicazione è sufficiente.

AVV. STILE - Vorrei sapere se ricorda l'allegato che supporto quanto ha sostenuto.

PRESIDENTE - Se indica l'allegato.

AVV. STILE - Sì, se indica l'allegato o come se non lo...

PRESIDENTE - Lo sta cercando.

TESTE LA SPINA - Mi date due minuti? Perché siccome c'è lo voglio trovare.

AVV. STILE - Se vuole...

PRESIDENTE - Se l'ha sottomano... Avvocato Stile se ce l'ha sottomano recuperiamo quale è.

TESTE LA SPINA - Innanzitutto paragrafo 2.4 "con particolare riferimento al paragrafo 2.4.3 visita tecnica che fa esplicito riferimento tra l'altro al controllo sulle condizioni di manutenzione del carro oltre che allo stato di conservazione e del serbatoio".

PRESIDENTE - Ce l'ha indicato. Va bene Avvocato?

AVV. STILE - Che prove avrebbe dovuto fare scusi?

TESTE LA SPINA - Non prove ma controlli.

AVV. STILE - Che controlli avrebbe dovuto fare.

TESTE LA SPINA - Continuo la ricerca.

AVV. STILE - Vada verso la fine. Se posso dire acqua acqua fuoco fuoco vada verso la fine e lo trova.

TESTE LA SPINA - Allora non lo riesco a trovare. Ho bisogno di un attimo di calma. Comunque è prevista una verifica del tipo di sale, del tipo di carrelli, dell'ultima manutenzione svolta. Questo me lo ricordo a memoria non perché lo sto leggendo. Eccolo qui. "Scheda modello C. Implica che l'impresa ferroviaria - pagina 55 dell'annotazione - sia tenuta ad attestare oltre alle caratteristiche generali della cisterna anche quelle della sottostruttura con particolare riguardo a carrelli tipo, sale montate tipo, costruttore sale montate nonché freno automatico e a mano e ultima revisione".

AVV. STILE - Scusi ma sta leggendo la sua relazione o l'allegato?

TESTE LA SPINA - Sto leggendo l'estratto della...

AVV. STILE - No no, io vorrei l'allegato. Per carità, con tutto il rispetto però potrebbe...

TESTE LA SPINA - Allora, l'allegato... devo prenderlo nel computer la procedura operativa.

PRESIDENTE - Ci (inc.) a una ricerca di questo genere. Lei



gentilmente prima lo stava facendo, se è così gentile...  
lo recuperiamo.

TESTE LA SPINA - E' l'allegato 6 alla procedura operativa.

AVV. STILE - Gliel'ho inviato.

TESTE LA SPINA - Grazie mille. Questo. Bisogna vedere se  
abbiamo la stessa versione e della procedura operativa.

AVV. STILE - Penso proprio di sì.

PRESIDENTE - Ci dice che cosa sta guardando?

TESTE LA SPINA - Esatto, sì sì.

PRESIDENTE - Dottoressa che cosa le è stato sottoposto?

TESTE LA SPINA - Mi è stato sottoposto l'omologo del documento  
che abbiamo depositato che contiene tutta la procedura  
operativa funzionale del 2003, foglio 31 di 31 allegato  
6, con particolare riguardo ai controlli previsti sulla  
sottoscrittura, dove come io riporto pedissequamente  
nell'annotazione a pagina 55 è previsto: "Carrelli tipo,  
sale montate tipo, costruttore sale montate, freno  
automatico tipo o freno a mano e ultima revisione con  
riguardo alla sottostruttura". Tralascio il resto che  
riguarda le caratteristiche generali del carro e il serbatoio.  
Questo era stato citato a dimostrazione del fatto che non  
si trattava di una procedura operativa che avesse ad  
oggetto soltanto il controllo della sovrastruttura,  
perché sono previste delle indicazioni sulla sotto.

AVV. STILE - Benissimo. Allora io da questo partivo, adesso  
siamo arrivati al dato normativo e le chiedo: la nota la

differenza che c'è tra le verifiche controlli alla sottostruttura e a quella del serbatoio, cioè alla sovrastruttura?

**Pubblico Ministero - Dott. Amodeo**

P.M. AMODEO - Mi oppongo. Ma non ha fatto il consulente tecnico la dottoressa La Spina. E' un esame inutilmente defaticante Presidente.

**Presidente**

PRESIDENTE - Avvocato Stile se l'obbiettivo era quello di fare rilevare al Tribunale questo dato c'è riuscito. Ma la domanda alla teste non è ammissibile.

**Pubblico Ministero - Dott. Giannino**

P.M. GIANNINI - Posso? E' l'obbiezione che volevo fare prima. Posso? Opposizione a questo tipo di domande. Le pongo questo quesito per consentire di accogliere o rigettare l'opposizione. E' possibile continuare...

PRESIDENTE - Ma non ci sono domande Pubblico Ministero.

P.M. GIANNINO - No no, a tutte queste domande che stanno facendo... sono le stesse che stanno insistendo sulla procedura di cabotaggio.

PRESIDENTE - Sono finite.

P.M. GIANNINO - Se non ce ne sono altre?

**Presidente**

PRESIDENTE - Pubblico Ministero ci dica piuttosto, sia per quanto riguarda i documenti che sta visionando sia per quanto riguarda prossima udienza chi andremo a sentire.

P.M. GIANNINO - Per quanto riguarda i documenti che sto visionando produco atto normativo, decreto numero 1 /2009 dell'Agencia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria che espressamente dichiara doversi applicare la procedura di cabotaggio. Al di là delle lettere di R.F.I.. Atto normativo, decreto dell'Aprile 2009 di ANSF in cui è citata espressamente come da doversi ancora osservare la procedura di cabotaggio.

P.M. AMODEO - E' l'autorità che norma in materia di sicurezza  
Presidente.

PRESIDENTE - Dove sono finite... Le produzioni sarebbe meglio fossero più ordinate, non ve lo nascondo che per il Tribunale è faticosissimo, molto faticoso. Ogni volta che ci sono testi che arrivano servirebbe una produzione ordinata, programmata, numerata.

P.M. GIANNINO - Questa è stata estemporanea per rispondere alla lettera di R.F.I..

PRESIDENTE - Dottoressa lei si può anche accomodare. Grazie.  
Dottoressa anche lei, purtroppo, per il controesame dell'Avvocato Stortoni deve tornare solo per essere controesaminata da un difensore oggi assente, perché impegnato in altra sede...

P.M. GIANNINO - E riesaminata da noi.

PRESIDENTE - Direi il 19 Novembre ore 9,30.

AVVOCATO - Io non ho ancora parlato con il professor Stortoni, ovviamente se dovesse decidere di non farlo glielo faremo sapere prima.

P.M. GIANNINO - Però il riesame noi lo faremo in ogni caso. Stortoni o non Stortoni abbiamo delle domande da fare in riesame.

PRESIDENTE - Per quello che riguarda i testi da sentire invece il 12 alle ore 9,30 e seguenti ci dica tutto Pubblico Ministero.

P.M. GIANNINO - Paolo Toni, il consulente tecnico. Poi avremmo la produzione documentale, quella ordinata, non quella estemporanea.

PRESIDENTE - Per i documenti di cui è stata chiesta l'acquisizione le difese intendono esaminarli?

P.M. GIANNINO - Però non l'abbiamo ancora materialmente effettuata. All'indice quello di 14 pagine che abbiamo consegnato corrisponde questo DVD e a ogni numero di quell'indice il documento è elencato in questo DVD ed è la produzione dei documenti acquisiti dalla dottoressa La Spina. E poi c'è una serie di atti documentali che riguardano sia la specificazione di documenti depositati in passato sia la produzione di alcuni documenti cartacei che sono stati esaminati sia da Landozzi che da La Spina e la memoria di cui ho parlato stamattina.

PRESIDENTE - Avete diritto di verificarne il contenuto.

AVVOCATO - Io volevo solo sottoporre un problema che potrebbe essere un problema di metodo in queste udienze. E cioè se viene sentito il professor Toni e dovesse interloquire come probabile sull'incidente probatorio, se il Tribunale dovesse seguire quella giurisprudenza secondo cui solo l'audizione del perito può consentire l'utilizzabilità dell'incidente probatorio ci troveremmo impantanati perché parlerebbe di qualche cosa che il Tribunale non conosce. Quindi il Tribunale valuti se non sia meglio invertire gli ordini dei fattori e sentire prima i periti in modo da fare acquisire l'incidente probatorio.

PRESIDENTE - Valuteremo.

AVV. D'APOTE - Posso spezzare una lancia a favore di questa... sono assolutamente d'accordo. La norma dell'ultimo comma dell'468 è il Tribunale che decide, però voglio fare una sorta di paragone: se fosse un incidente probatorio disposto in dibattimento, cioè se fosse una perizia, pardon, disposta in dibattimento, ma l'incidente e probatorio vale come la perizia al fine di, è evidente che dovrebbero essere sentiti i periti prima, prima dei consulenti. Quindi questo è un tema, probabilmente non potremmo svilupparlo...

PRESIDENTE - Valuteremo anche quello.

P.M. AMODEO - Contrario Presidente.

PRESIDENTE - Parere contrario del Pubblico Ministero. Però

volevo dire, invece, per programmare le udienze che ho accennato che siamo in attesa delle indicazioni della struttura e del comune circa la disponibilità del polo per le prossime udienze, per il 2015 in ogni caso l'idea credo abbastanza concreta perché realizzabile, a parte questioni eccezionali, sarà di calendarizzare ogni mercoledì per l'intero anno, tutto l'anno, le udienze.

P.M. GIANNINO - Va benissimo.

AVV. STILE - A titolo personale se fosse possibile invece fare pure quattro udienze al mese ma accorpandone due e due.

PRESIDENTE - Per ora l'ho solo preannunciato, poi quando sarà ufficiale lo detterò a verbale il calendario e quindi vedrete voi.

P.M. GIANNINO - Sull'accorpamento noi non saremmo... preferiremmo di no. Per noi l'accorpamento è impossibile.

PRESIDENTE - Si possono fare meno udienze se riducete le liste a pochissimi testi faremo meno udienze. L'udienza per ora è tolta. Ricordate di interloquire per la prossima udienza sul materiale documentale di cui si è chiesta l'acquisizione.

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: 289150

Il presente verbale è stato redatto a cura di:

SENTOSCRIVO Società Cooperativa

SENTOSCRIVO Società Cooperativa

L'ausiliario tecnico: MARTINELLI SIG.RA EMMA - Stenotipista

MAROCCO SIG.RA ALESSANDRA - Trascrittrice

---

Ticket Udienza n° 36311

ID Procedimento n° 120144