



TRIBUNALE DI TARANTO
SEZIONE PENALE CORTE D'ASSISE

RITO ASSISE
AULA PENALE

DOTT.SSA STEFANIA D'ERRICO	Presidente
DOTT.SSA FULVIA MISSERINI	Giudice a Latere
DOTT. MARIANO BUCCOLIERO	Pubblico Ministero
SIG.RA VINCENZA DE PACE	Cancelliere
SIG.RA MARIA RANDAZZO	Ausiliario tecnico

**VERBALE DI UDIENZA REDATTO CON IL SISTEMA DELLA STENOPIA
ELETTRONICA E SUCCESSIVA INTEGRAZIONE**

VERBALE COSTITUITO DA NUMERO PAGINE: 72

PROCEDIMENTO PENALE NUMERO 938/10 R.G.N.R.

PROCEDIMENTO PENALE NUMERO 1/2016 R.G.

A CARICO DI: RIVA NICOLA + 46

UDIENZA DEL 25/02/2019

TICKET DI PROCEDIMENTO: P2019402473065

Esito: RINVIO AL 27/02/2019 09:00

INDICE ANALITICO PROGRESSIVO

ESAME DELL'IMPUTATO DINOI GIUSEPPE.....	6
ESAME DEL P.M., DOTTOR M. BUCCOLIERO.....	6
ESAME DELLA DIFESA, AVVOCATO A. PASANISI.....	24
RIESAME DEL P.M., DOTTOR. M. BUCCOLIERO.....	58
RIESAME DELLA DIFESA, AVVOCATO F. PESARE.....	64
DOMANDE DEL PRESIDENTE.....	64

TRIBUNALE DI TARANTO
SEZIONE PENALE CORTE D'ASSISE
RITO ASSISE

Procedimento penale n. 1/2016 R.G. - 938/10 R.G.N.R.

Udienza del 25/02/2019

DOTT.SSA STEFANIA D'ERRICO	Presidente
DOTT.SSA FULVIA MISSERINI	Giudice a latere
DOTT. MARIANO BUCCOLIERO	Pubblico Ministero
SIG.RA VINCENZA DE PACE	Cancelliere
SIG.RA MARIA RANDAZZO	Ausiliario tecnico

PROCEDIMENTO A CARICO DI – RIVA NICOLA + 46 –

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Viene chiamato il procedimento 1/2016 Registro Generale
Dibattimento.

*Il Presidente procede all'Appello ed alla regolare costituzione delle Parti, come da verbale
redatto dal Cancelliere di udienza.*

AVVOCATO A. AMATO – Presidente, buongiorno, sono l'Avvocato Amato.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Buongiorno Avvocato, prego.

AVVOCATO A. AMATO - Mi permette di interloquire, prima di iniziare, sulla questione
relativa alla seconda lista testi della Regione Puglia nella veste di Responsabile Civile?

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Prego, Avvocato.

AVVOCATO A. AMATO – Buongiorno, innanzitutto. Mi è stato detto che venerdì è stata fatta
una richiesta di interloquire sul punto. Piano fattuale che devo far rappresentare alla
Corte. La Regione Puglia, Responsabile Civile... Adesso, quando parlerò di Regione
Puglia, è nella veste di Responsabile Civile che voi avete ben delineato nel duplice

ruolo Regione Puglia Parte Civile e Regione Puglia Responsabile Civile, quindi nel discorso più vicino ad alcuni degli imputati. Noi abbiamo depositato una prima lista testi, il 28 prima 2016, o meglio una lista 468 C.P.P. che prevedeva ed indicava un nominativo nella veste di consulente. Andate a leggere, non è un teste, è consulente l'Ingegnere Garofoli. Successivamente, a seguito di una serie di richieste, il 14 giugno 2016 la Corte autorizza l'evocazione in giudizio di una serie di persone giuridiche ed enti, tra cui la Regione Puglia, quali Responsabili Civili, rinviando la prima udienza - da voi poi correttamente qualificata "prima udienza di trattazione" - al 18 luglio 2016. A seguito, quindi, di questa ordinanza sorge la necessità da parte di questa Difesa di depositare una seconda lista testi. Stessa esigenza avvertita anche dal Pubblico Ministero, che il 6 luglio 2016 deposita una seconda lista testi. La Regione Puglia deposita la sua seconda lista testi l'8 luglio 2016, presso la Cancelleria Corte d'Assise di Taranto, sottoscritta e vergata a mano di colore blu dalla signora Annapia Pirroni e all'udienza dell'8 marzo 2017 l'Avvocato Rutigliano, in sostituzione del sottoscritto, chiede l'ammissione dei testi come da lista. Voi, o meglio il Presidente all'epoca era un altro, il 9 maggio 2017 ammette i mezzi, o meglio ammette i testi richiesti. È evidente innanzitutto che se all'udienza dell'8 marzo 2000... Io poi, proprio per chiarezza, depositerò sui fatti. L'8 marzo 2017 la richiesta è: ammissione testi. Devo necessariamente sottolineare che viene utilizzato il plurale e, soprattutto, il richiamo all'ufficio del testimone, laddove invece la prima lista era in riferimento ad un unico nominativo, quindi singolare, consulente. Quel nominativo dell'Ingegnere Garofoli viene anche indicato nella seconda lista e quindi io devo dare per scontato che il 9 maggio 2017 la Corte avesse la lista testi e avesse ammesso i testi. Ma, comunque sia, adesso lo rideposito a colori, è inequivocabile il richiamo con il depositato, perché proviene dalla Corte d'Assise di Taranto e noi abbiamo un processo in Corte d'Assise di Taranto, l'8 luglio 2016 guarda caso, proprio in relazione, nel rispetto dei termini di quell'udienza del 18 luglio 2016 come prima udienza di trattazione, c'è il richiamo all'udienza del 18 luglio 2016, che era proprio l'udienza in questione, c'è il richiamo al sottoscritto difensore che è noto essere difensore della Regione Puglia, c'è il richiamo alla Regione Puglia e il richiamo al Responsabile Civile, salvo tacere ovviamente di falso e Dio non me ne voglia. L'Avvocato Sante Arpone e l'Avvocato Vincenzo Laterza, che hanno materialmente depositato, possono anche attestare il provvedimento. Quindi sul piano formale io do per scontato che vi sia stata ammissione dei testi con il provvedimento e l'ordinanza del 9 maggio 2017, ma a scanso di equivoci vi sono una serie di circostanze, chiamiamole indiziarie, che denotano inevitabilmente. Per... - Fuori verbale - In ogni caso si tratta di sei testi, nello specifico: Losappio, Barbanente e Gentile. Questo per

tranquillizzare anche, per non perdere tempo con opposizioni o eccezioni, si tratta di testi indicati già nelle liste ammesse, per esempio Losappio nella lista di Vendola e Fratoianni, Barbanente di Vendola, sulle medesime circostanze. Quindi, per evitare audizioni, altre forme di prova, forme di responsabilità, non ci sarebbe assolutamente, sono testi già ammessi delle altre liste sulle medesime circostanze. Io quindi inevitabilmente deposito soltanto, perché rimanga agli atti, una nota...

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Avvocato, però completi al microfono, perché non si è sentito.

Deposita anche una nota, una nota difensiva.

AVVOCATO A. AMATO – Allora, io deposito una nota a chiarimento dei fatti, ad indicazione di quelle che sono le circostanze indiziarie che denotano la sussistenza del deposito ed insisto, quindi, nella conferma dell'ordinanza ritenendo il presupposto “già ammessa” ed esistente - quantomeno alla data del 9 maggio 2017 - la lista testi oggi non rinvenuta.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Va bene.

AVVOCATO A. AMATO – Grazie.

PRESIDENTE S. D'ERRICO - Ci sono osservazioni delle parti? No, non ci sono osservazioni.

Va bene, ci riserviamo di emettere un provvedimento in merito nel corso della presente udienza, perché ci sono da disciplinare anche altre questioni relative all'esame dei testi a discarico e quindi coglieremo l'occasione per affrontarle congiuntamente, sentite poi le parti su questo secondo aspetto. Se non ci sono altre questioni, possiamo dare corso all'esame dell'imputato.

AVVOCATO F. PESARE – Presidente, l'imputato Dinoi farà riferimento ad una serie di documenti che già sono stati acquisiti come prova documentale e che noi depositiamo per una più facile e celere visione da parte delle parti.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Va bene, grazie Avvocato Pesare. Avvocato Petrone, aveva chiesto la parola?

AVVOCATO CARLO PETRONE – Sì, Presidente.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – PREGO.

AVVOCATO CARLO PETRONE – Chiedo scusa, lei un minuto fa ha fatto riferimento ai testi a discarico. Mi si è detto che bisognava indicare giorni e nomi entro questa mattina ed io puntualmente sono qui, anche perché devo raggiungere altro Foro. Volevo dire che per quanto riguarda la posizione Florido, io e il mio collega di studio avremmo indicato martedì 19 o - molto in subordine - martedì 12, secondo quelle che sono le indicazioni che vorrà dare la Corte. I nomi dei testimoni li depositeremo in Cancelleria tra domani e lunedì, ai fini della citazione e comunque sulla lista di quindici, che è stata a suo tempo indicata, anzi quindici più uno, credo che la riduzione sarà consistente.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Va bene.

AVVOCATO CARLO PETRONE – Mi dica lei però Presidente.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Diciamo che in linea di massima per martedì 12 li deve citare.

Già da martedì 12. Se non riusciamo chiaramente a sentirli tutti nel corso dell'udienza del 12, poi andremo...

PETRONE – Solo scherzando voglio dire che lo studio mi sta mandando a Verbania il pomeriggio del 12. Comunque nella mattinata riusciamo a farcela, eventualmente. Anche per il numero ridotto.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Va bene. D'accordo.

AVVOCATO CARLO PETRONE – Grazie.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Diciamo, questo era un primo accordo.

ESAME DELL'IMPUTATO DINOI GIUSEPPE

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Allora, lei come si chiama?

IMPUTATO G. DINOI – Buongiorno, sono Giuseppe Dinoi, nato a Manduria il 26 febbraio del 1984.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Lei ha intenzione di sottoporsi all'esame?

IMPUTATO G. DINOI – Sì.

PRESIDENTE S. D'ERRICO - O intende avvalersi della facoltà di non rispondere?

IMPUTATO G. DINOI – No, intendo rispondere.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – In questo caso la devo ulteriormente avvertire che quello che dichiarerà potrà essere usato come prova a suo carico e se renderà delle dichiarazioni etero accusatorie, cioè che accusano altri, potrà essere chiamato a deporre come testimone. È consapevole di tali regole?

IMPUTATO G. DINOI – Sì, sono consapevole.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Benissimo. Allora, l'esame è stato chiesto dal Pubblico Ministero. Prego, Pubblico Ministero.

P.M. M. BUCCOLIERO – Sì, grazie Presidente.

ESAME DEL P.M., DOTTOR M. BUCCOLIERO

P.M. M. BUCCOLIERO – Buongiorno, signor Dinoi.

IMPUTATO G. DINOI – Buongiorno, Dottore.

P.M. M. BUCCOLIERO – Vuole riferire alla Corte quando è iniziata la sua attività lavorativa presso l'Ilva di Taranto?

IMPUTATO G. DINOI – Sì. Allora, io ho cominciato la mia attività lavorativa presso l'Ilva il 25 maggio 2010. Inizialmente ho avuto un contratto interinale, ossia ero un lavoratore somministrato tramite un'agenzia per il lavoro, la Metis. Nel gennaio del 2012 sono poi stato assunto con un contratto a tempo indeterminato, dalla stessa Ilva. Io sono arrivato – quindi, ripeto – il 25 maggio del 2010 ed ero destinato fin dall'inizio all'area portuale gestita dall'Ilva. Anche perché per il mio corso di studi era l'unica posizione possibile, compatibile con quello.

P.M. M. BUCCOLIERO – Qual era il suo corso di studi?

IMPUTATO G. DINOI – Io sono laureato in scienze marittime e navali, presso l'Università degli Studi di Pisa.

P.M. M. BUCCOLIERO – Sì.

IMPUTATO G. DINOI – Quindi sono arrivato lì ed inizialmente dovevo svolgere la mansione – se non ricordo male – di tecnico, controstallie. Poi, successivamente, nel corso della mia permanenza lì, anche perché il mio predecessore – il signor Manzulli – era prossimo alla pensione, doveva andare in pensione, mi venne richiesto di svolgere la mansione di caporeparto di esercizio del Reparto IMA1. Il Reparto IMA 1 comprende il Secondo Sporgente e il Quarto Sporgente.

P.M. M. BUCCOLIERO – Spieghi bene alla Corte, in che cosa è consistita la sua attività qui nell'area portuale?

IMPUTATO G. DINOI – La mia attività è la stessa anche oggi, anche allo stato attuale ricopro la stessa mansione. Nel porto di Taranto vi sono quattro banchine in gestione, all'epoca in Ilva, attualmente ovviamente in ArcelorMittal e sono il Secondo Sporgente, il Terzo, il Quarto e il Quinto Sporgente: due pontili sono dedicati allo sbarco delle materie prime, quindi parliamo di minerali e fossili, che poi vengono trasferiti all'interno dello stabilimento nei parchi minerali, tramite nastri trasportatori; due altri pontili invece, il Terzo e il Quinto provvedono all'imbarco dei prodotti finiti, che ovviamente arrivano poi ai clienti via nave. La mia attività sostanzialmente consisteva e consiste nella gestione delle attività operative di sbarco delle materie prime. Ossia, io sono il preposto più alto in grado all'interno del reparto ed ho il compito di supervisionare e di gestire, ovviamente anche di andare a controllare quelle che sono le attività di sbarco dei materiali che si svolgono. Questa attività come viene svolta? Viene svolta attraverso delle gru, delle cosiddette gru a cavalletto, che hanno una portata di 63 tonnellate e tramite una benna, che è una sorta di enorme tenaglia, viene prelevato il materiale dall'interno della stiva. La benna scorre, è sorretta da dei cavi che hanno un carrello, questo carrello scorre su dei binari posti sopra la gru, nella parte più alta e la benna piena di materiale si porta sopra una tramoggia, che è una sorta di grande imbuto e da

questo imbuto poi il materiale, una volta che viene rilasciato, va sul nastro trasportatore, il nastro lo porta all'interno dello stabilimento, in particolare ai parchi minerali. Ovviamente, quando parliamo di parchi minerali, intendiamo minerali e fossili, entrambi. Ecco, la mia attività quindi - sostanzialmente - consisteva nella gestione dello sbarco materie prime.

P.M. M. BUCCOLIERO – Sì, ma in particolare che cosa intende per gestione? Cioè, lei si trovava lì, al momento dello scaricamento si trovava lì, quindi guardava l'attività che svolgevano queste gru?

IMPUTATO G. DINOI – Sì, ovviamente non sono da solo a seguire queste attività. La struttura gerarchicamente come è organizzata? C'è il capoarea.

P.M. M. BUCCOLIERO – Chi era?

IMPUTATO G. DINOI – Chi era quando? Perché ne ho avuti diversi. All'epoca dell'evento?

P.M. M. BUCCOLIERO – Lei nel 2010 è arrivato.

IMPUTATO G. DINOI – Nel 2010 l'Ingegnere Andelmi.

P.M. M. BUCCOLIERO – Al momento invece dell'incidente mortale?

IMPUTATO G. DINOI – L'Ingegnere Colucci. Da luglio del 2012 l'Ingegnere Andelmi non è più stato il mio capoarea, mi comunicò che non avrebbe più svolto quella mansione, per le note vicende insomma.

P.M. M. BUCCOLIERO – Sì, sì.

IMPUTATO G. DINOI – E poi è stato sostituito dall'Ingegnere Colucci, che svolgeva già precedentemente la stessa attività, cioè era capoarea anche dei Pontili Terzo e Quinto, quindi poi vennero a cadere tutti sotto la sua responsabilità, tutti e quattro i pontili dell'Ilva.

P.M. M. BUCCOLIERO – Quindi, stava dicendo, lei osservava questa attività di sbarco?

IMPUTATO G. DINOI – Sì, certo.

P.M. M. BUCCOLIERO – Cioè, in che cosa consisteva la sua attività?

IMPUTATO G. DINOI – Allora, io ho un ufficio presso il Secondo Sporgente, si trova in una palazzina al primo piano e nello stesso edificio, allo stesso piano, c'è anche un ufficio che è quello del capoturno. Il capoturno è un mio diretto collaboratore e lui segue minuto per minuto, quindi proprio operativamente, le attività di sbarco che si svolgono sulle gru, sia direttamente sulla banchina e sia tramite l'ufficio, poiché c'è un sistema abbastanza evoluto di monitoraggio, C'è - in pratica - uno schermo, dove c'è una grafica che raffigura i due pontili del porto, sono rappresentate anche le gru, che ovviamente quando cambiano posizione si muovono anche su questo schermo, vengono raffigurati anche i nastri trasportatori. Quindi, una sorta di raffigurazione realistica di quella che è la struttura della banchina e qui si riesce a vedere se le macchine sono in

marcia, se sono ferme, se i nastri sono in marcia o meno, quanto materiale è stato scaricato. C'è una sorta di contabilizzazione anche dello scaricato. Oltre a questo, c'è un remotaggio anche del segnale degli anemometri. Gli anemometri sono dei dispositivi che misurano l'intensità del vento, ogni gru era ed è dotata di uno di questi dispositivi. In buona sostanza è questo, se poi servono altri dettagli.

P.M. M. BUCCOLIERO – Quindi lei osservava tutta questa attività e dava indicazioni?

IMPUTATO G. DINOI – Io nel mio ufficio non seguivo direttamente queste attività, perché io poi vado a contabilizzare quelle che sono le attività già svolte e ovviamente collaboro e coadiuvo il capoturno anche nella gestione operativa dell'attività. In più casi sì, ho seguito direttamente queste attività, nel corso della mia giornata lavorativa la maggior parte del tempo veniva svolta proprio a seguire le attività che in quel momento avvenivano, nonché eventualmente anche ad avere rapporti con i capireparto delle manutenzioni, perché se era necessario pianificare delle attività manutentive, oppure segnalare qualche anomalia, ovviamente io mi rapportavo con loro.

P.M. M. BUCCOLIERO – Sì. Durante l'attività di sbarco...

IMPUTATO G. DINOI – Chiedo scusa Dottore, un'ultima cosa. Ovviamente poi c'è anche un'altra parte della mia attività, che invece è quella relativa all'aspetto documentale se vogliamo o burocratico, ossia andare a consuntivare le attività già svolte, quindi gli sbarchi già conclusi. Perché, ovviamente, poi c'è anche un aspetto commerciale da seguire su questo ambito.

P.M. M. BUCCOLIERO – Durante l'attività di sbarco delle materie prime chi era la persona che poteva, per ragioni che forse ci dirà lei, bloccare le operazioni di sbarco?

IMPUTATO G. DINOI – Le dico: a partire dal gruista, che ovviamente è la persona che direttamente va ad esercire lo scaricatore, andando a salire nella scala gerarchica, lo poteva fare chiunque qualora ravvisasse una situazione o di un guasto di qualsiasi tipo o ovviamente una situazione di pericolo. Noi giornalmente abbiamo delle segnalazioni via radio da parte dei gruisti, anche tuttora. I gruisti segnalano delle anomalie durante l'utilizzo della gru, che possono essere poi più o meno rilevanti. A quel punto cosa succede? La segnalazione arriva ovviamente al diretto superiore del gruista, che è il capoturno, il capoturno chiama in prima battuta il pronto intervento, c'è una squadra di pronto intervento di manutenzione meccanica ed elettrica, che interviene a visionare quella che è l'anomalia segnalata, successivamente poi se il pronto intervento non è in condizioni di risolvere l'anomalia, si può rivolgere al tecnico di manutenzione. Perché ogni pontile ha un tecnico di manutenzione meccanica ed elettrico, che segue sia le gru e sia i nastri dei pontili.

P.M. M. BUCCOLIERO – Ma non c'è una pratica operativa in base alla quale - il giorno in cui

si procede allo scarico delle materie prime - c'è un'autorizzazione, nel senso che si dice ai gruisti: "Okay, potete andare sopra, iniziamo lo scarico".

IMPUTATO G. DINOI – Sì.

P.M. M. BUCCOLIERO – C'è una carica operativa che autorizza il gruista ad operare?

IMPUTATO G. DINOI – Sì, il gruista prende indicazioni – ripeto - dal capoturno.

P.M. M. BUCCOLIERO – Da chi?

IMPUTATO G. DINOI – Dal capoturno prende indicazioni. La pratica operativa è la I1103, poi – ovviamente – le edizioni si sono succedute nel tempo, adesso siamo alla 005, all'epoca sinceramente non ricordo qual era, perché poi c'è 001, 002 e così via.

P.M. M. BUCCOLIERO – Il capoturno da chi prende indicazioni?

IMPUTATO G. DINOI – Il capoturno, sulla base di queste pratiche operative... Le attività di sbarco consideri che vanno avanti H24, sono l'attività che svolgiamo e si svolgono all'interno di un recinto che è costituito proprio da queste pratiche operative. Ovviamente non vado io a dire... Ma non perché non sono tenuto a farlo. Il capoturno procede in automatico a mandare le persone sulle macchine perché fa riferimento alla pratica operativa. Ma consideriamo un'altra cosa: avvicinandosi nei turni i gruisti direttamente, una volta che viene fatto l'armamento. Cos'è l'armamento? Il capoturno destina le persone sulle varie gru, le persone si avviano, svolgono le loro ore di lavoro sugli scaricatori e si avvicinano così. Cioè, è un'attività che va avanti H24, non c'è un momento in cui qualcuno dice: "Okay, cominciamo". Ovviamente c'è un'altra pratica operativa che invece va a gestire quelli che sono gli aspetti di transizione, tra una nave e l'altra magari. In quel frangente le attività non si svolgono, fra l'altro c'è una pratica operativa, non ricordo il numero, ma è "attività collegata all'ormeggio e disormeggio di navi che prevede che in quella fase i gruisti devono stare a terra. Perché questo? Perché, ovviamente, durante la fase di ormeggio può esserci un'avaria, magari di un rimorchiatore piuttosto che delle navi, potrebbe esserci una collisione tra la nave e lo scaricatore, quindi in quel caso vengono sospese tutte le attività manutentive – qualora ce ne siano – in corso sulle gru e ovviamente i gruisti si trovano all'interno dei refettori.

P.M. M. BUCCOLIERO – Quindi, nell'ipotesi in cui si verifica un evento per cui deve essere sospesa l'attività di scarico di questo materiale, quindi l'operatività delle gru, non c'è in realtà un referente che stabilisce la sospensione dell'attività, chiunque lo può fare: il gruista, il capoturno?

IMPUTATO G. DINOI – Sì, chiunque si trovi coinvolto in questa attività.

P.M. M. BUCCOLIERO – Cioè, non c'è un referente in cui uno sa, dice: "Va be', lo dico a Tizio". Non so se è chiaro.

IMPUTATO G. DINOI – Certo, sì, adesso sì.

P.M. M. BUCCOLIERO – Cioè, anziché avere una situazione in cui tutti possono dire tutto, non c'è nessuno, un punto di riferimento?

IMPUTATO G. DINOI – Il referente, per le attività gestite nel turno, è il capoturno. Perché il capoturno fra l'altro, poi, una volta che ci sono...

P.M. M. BUCCOLIERO – Come pratica operativa, eh!

IMPUTATO G. DINOI – Come pratica operativa, certo, sì.

P.M. M. BUCCOLIERO – Quindi il gruista deve parlare col capoturno?

IMPUTATO G. DINOI – Esatto.

P.M. M. BUCCOLIERO – Il capoturno che fa?

IMPUTATO G. DINOI – Il capoturno dispone l'esercizio delle macchine o l'eventuale stop.

P.M. M. BUCCOLIERO – Benissimo.

IMPUTATO G. DINOI – Però, ritornando a quello che ho detto prima, se l'operatore durante l'esercizio della macchina ravvede delle anomalie, ovviamente è tenuto a segnalarle e a sospendere l'attività in quel momento, fin quando l'anomalia non viene accertata che magari non ce n'è, perché ci può essere anche una svista, oppure viene risolta.

P.M. M. BUCCOLIERO – Senta, all'epoca dei fatti chi era il suo referente, il suo superiore diciamo?

IMPUTATO G. DINOI – L'Ingegnere Colucci.

P.M. M. BUCCOLIERO – L'ingegnere?

IMPUTATO G. DINOI – Colucci.

P.M. M. BUCCOLIERO – Invece prima dell'Ingegnere Colucci chi era il referente?

IMPUTATO G. DINOI – L'Ingegnere Andelmi.

P.M. M. BUCCOLIERO – C'erano però tra lei e il capoarea delle figure intermedie con cui si doveva rapportare?

IMPUTATO G. DINOI – Allora, io direi più che intermedie, forse al di sopra del capoarea.

P.M. M. BUCCOLIERO – Spieghi bene alla Corte di che cosa si tratta?

IMPUTATO G. DINOI – Quando io sono arrivato all'anno 2010, io ovviamente ho fatto un primo colloquio con l'Ingegnere Capogrosso all'inizio, prima ancora della mia assunzione, erano dei colloqui ovviamente funzionali poi alla successiva assunzione; successivamente un colloquio con l'Ingegnere Andelmi, che mi venne presentato come il mio capoarea ed una volta arrivato nel reparto io ricordo di aver fatto un mese circa, un mese circa nello stabilimento, presso i parchi primari, in affiancamento ai tecnici dei parchi. Successivamente poi, nel luglio del 2010, andai al porto e venni affiancato al signor Manzulli, che era il mio predecessore. Ricordo però che oltre all'Ingegnere Andelmi c'era un'altra figura che spesso lo accompagnava, ma si muoveva in autonomia, che era il signor Rebaioli.

P.M. M. BUCCOLIERO – Ecco, spieghi bene, chi era il signor Rebaioli?

IMPUTATO G. DINOI – Guardi, il signor Rebaioli, da quello che io ho potuto comprendere - perché comunque dal 2010 al 2012 io ho dei rapporti lavorativi sia con l'Ingegnere Andelmi che con il signor Rebaioli - ricopriva la figura, così come già all'epoca veniva individuata all'interno dello stabilimento, del fiduciario. Cioè, il fiduciario era una sorta di persona che andava a supervisionare le attività all'interno di un'area e collaborava fattivamente allo svolgimento delle stesse.

P.M. M. BUCCOLIERO – Quando dice “fiduciario”, fiduciario di chi?

IMPUTATO G. DINOI – Fiduciario della proprietà.

P.M. M. BUCCOLIERO – Della proprietà.

IMPUTATO G. DINOI – Sì.

P.M. M. BUCCOLIERO – Può spiegare che ruolo aveva questo fiduciario della proprietà?

IMPUTATO G. DINOI – Allora, io riferisco...

P.M. M. BUCCOLIERO – Per quello che ovviamente lei ha saputo.

IMPUTATO G. DINOI – Sì, per quello che riguarda il signor Rebaioli, che è l'unico con cui io ho avuto... Anzi, no, in realtà con due persone ho avuto a che fare che potevano rientrare in questa categoria, se vogliamo: c'era anche il signor Angeli. Il signor Angeli però era una persona abbastanza giovane, che sembrava quasi che stesse in affiancamento al signor Rebaioli.

P.M. M. BUCCOLIERO – Invece diceva per Rebaioli, che ruolo aveva?

IMPUTATO G. DINOI – Il signor Rebaioli era una figura parallela – posso definirla – al capoarea, però in alcuni casi il capoarea stesso doveva... Come dire, venivano disposte delle direttive al capoarea dal fiduciario.

P.M. M. BUCCOLIERO – Da Rebaioli in questo caso?

IMPUTATO G. DINOI – Sì.

P.M. M. BUCCOLIERO – Quindi impartiva anche delle disposizioni di servizio il signor Rebaioli?

IMPUTATO G. DINOI – Sì, sì.

P.M. M. BUCCOLIERO – Lei direttamente ha avuto anche disposizioni da parte di Rebaioli?

IMPUTATO G. DINOI – Certo, sì.

P.M. M. BUCCOLIERO – Aveva la possibilità di rifiutarsi di eseguire queste disposizioni?

IMPUTATO G. DINOI – Io lo inquadravo come un mio superiore, quindi di fatto no. In alcuni casi ho avuto su alcune questioni su cui io, nonostante la brevissima esperienza, pensavo di poter dare comunque un parere, che era in ambito prettamente marittimo, quindi quello relativo alla sequenza di sbarco di una nave piuttosto che all'aspetto documentale, ho avuto dei piccoli diverbi. Ma parliamo ovviamente di diverbi di natura

lavorativa. Però no, io di fatto prendevo le disposizioni anche dal signor Rebaioli, certo, sì.

P.M. M. BUCCOLIERO – Senta, si sono verificati dei casi in cui lei – appunto – ha avuto questi diverbi e che cosa accadeva? Se diceva Rebaioli di fare una determinata cosa e lei non la faceva, che cosa accadeva per superare la questione?

IMPUTATO G. DINOI – No, va be', quando avveniva qualcosa del genere, è avvenuta qualche volta, poi venivo – dopo poco tempo – contattato dal mio capoarea, che era quello che riconoscevo esattamente come il mio superiore, il quale mi dava la stessa disposizione in buona sostanza.

P.M. M. BUCCOLIERO – Che lei eseguiva, ovviamente. Quindi, oltre alla persona di Rebaioli, non ha avuto contatti con altre figure di questo tipo?

IMPUTATO G. DINOI – No, guardi, io dall'anno 2010 all'anno 2012 e anche adesso ho sempre ed esclusivamente lavorato al porto. Anche la stessa mensa dove io andavo, essendo un impiegato, è la mensa che si trova al Terzo Sporgente, quella dedicata agli impiegati, non andavo in stabilimento. Quindi gli unici rapporti li ho avuti con loro, ho visto forse qualche volta un'altra persona che vedevo abbastanza vicina al signor Rebaioli, che era il signor Bonato, che aveva delle competenze in materia elettrica, di manutenzione elettrica. In taluni casi, quando abbiamo avuto dei guasti sulle gru di natura elettrica, spesso è venuto lui, che aveva un accento del nord, comunque non era una persona del posto.

P.M. M. BUCCOLIERO – Lei aveva la possibilità di disporre di risorse economiche sugli impianti?

IMPUTATO G. DINOI – No, no, né prima e né adesso.

P.M. M. BUCCOLIERO – Nessuna?

IMPUTATO G. DINOI – No. Allora, la mia figura era, è...

P.M. M. BUCCOLIERO – Interessa prima ovviamente, dal 2010?

IMPUTATO G. DINOI – No, anche adesso, è rimasta la stessa.

P.M. M. BUCCOLIERO – È rimasta la stessa.

IMPUTATO G. DINOI - Io sono un preposto di esercizio. Cioè io prendo indicazioni, ho tutta una serie di pratiche operative e di procedure che devo divulgare al personale, mi devo assicurare che il personale le abbia recepite e devo assicurarmi che le stesse vengano rispettate, poi ovviamente all'interno dei limiti posti da queste procedure si può gestire l'attività, cosa che facciamo. Ma è un ambito estremamente specifico. Cioè, per capire: cosa posso modificare? Se ad esempio c'è una nave che ha nove stive e noi abbiamo tre scaricatori, se è necessario organizzare un'attività di manutenzione perché richiesta a seguito delle verifiche ispettive fatte dal reparto di manutenzione su una delle gru,

possiamo scegliere di modificare il piano di sbarco. Ma questo rientra – appunto - nei compiti previsti dal rappresentante del terminale.

P.M. M. BUCCOLIERO – Sì. Sul Secondo e Quarto Sporgente c'era un sistema di captazione delle acque meteoriche?

IMPUTATO G. DINOI – No. Nel senso, mi spiego meglio.

P.M. M. BUCCOLIERO – Prego.

IMPUTATO G. DINOI – Mi spiego meglio. Allora, quando io sono arrivato nell'anno 2010 il signor Manzulli mi disse subito che nell'anno precedente c'era stato, su tutti i pontili, un sequestro probatorio con facoltà di utilizzo dei pontili proprio in merito alla gestione delle acque. Lui mi fece vedere che c'era un impianto di trattamento acque al quarto, che c'è tuttora, è sulla radice della banchina, che doveva entrare in funzione l'anno precedente, ma poi a causa del sequestro non entrò più in funzione. Sulla banchina cosa è presente in merito alla captazione delle acque meteoriche? Ci sono delle canalette di raccolta delle acque, queste canalette confluiscono poi in delle vasche, ce ne sono – se non ricordo male - sul Secondo Sporgente cinque, sul Quarto mi pare lo stesso numero. Quindi, quando piove, le pendenze sono fatte in maniera tale che l'acqua confluisca in queste canalette e poi vada a finire in queste vasche. Queste vasche hanno delle strutture dove sono fissate delle pompe, queste pompe sarebbero dovute servire – appunto – a rilanciare l'acqua presso l'impianto di trattamento. Però – ripeto - l'impianto di trattamento è stato realizzato quando sono arrivato io, ma anche adesso è la stessa cosa, è stato realizzato nell'anno prima penso ed è tuttora presente e non è mai entrato in funzione, al Secondo Sporgente invece c'è solo la presenza delle canalette e delle vasche.

P.M. M. BUCCOLIERO – Lei ha mai segnalato al capoarea che queste vasche erano piene, erano intasate?

IMPUTATO G. DINOI – Sì, sì. Certo, ma era una cosa nota. La questione, cosa succedeva talvolta?

P.M. M. BUCCOLIERO – Prego.

IMPUTATO G. DINOI – Talvolta la pioggia abbondante, soprattutto nei mesi autunnali o nei mesi primaverili, faceva riempire queste vasche oltre il loro limite, per cui l'acqua poi ristagnava in banchina quando l'evaporazione non era molto elevata. Però quello che mi è sempre stato disposto dai miei capiarea è che quell'acqua non doveva assolutamente essere toccata, proprio in virtù del sequestro che era in corso. Poi, ovviamente, nelle vasche tra l'altro si vanno a depositare anche i sedimenti, perché l'acqua muovendosi trasporta con sé anche i sedimenti, quindi queste vasche avevano una base piena di fango e poi sopra c'era dell'acqua allo stato liquido. Questo perché lo sappiamo? Perché

durante i mesi estivi invece, quando l'acqua tendeva ad evaporare in maniera consistente, si vedeva che sul fondo di queste vasche c'era un metro, due metri di materiale sedimentato, in buona sostanza.

P.M. M. BUCCOLIERO – L'area degli sporgenti era pavimentata?

IMPUTATO G. DINOI – Sì, ma non tutta.

P.M. M. BUCCOLIERO – Qual era pavimentata e quale no?

IMPUTATO G. DINOI – Ovviamente tutta la zona dove lavorano le gru. Perché sul Secondo Sporgente abbiamo il lato di Levante, che è quello che guarda verso la città e quel lato lì era ed è tutto pavimentato, anche le strade sono tutte asfaltate. Sul lato di Ponente invece, che è quello che guarda verso il terminal container, c'è una zona che non era e non è tuttora pavimentata. È una zona che attualmente è stata poi recintata e chiusa, questa zona qui non è pavimentata, sul Secondo Sporgente. Poi sul Secondo Sporgente un'altra zona non pavimentata è quella verso la radice, dove c'è la zona dove vanno ad apparcare le pale eoliche, per capirci. Anche quella zona non era pavimentata.

P.M. M. BUCCOLIERO – Qual è il destino delle acque meteoriche e quello di bagnatura pure dei piazzali, che si riversano sul Secondo e Quarto Sporgente?

IMPUTATO G. DINOI – Beh, rimangono lì. Quelle di bagnatura vanno sulla strada, poi – ripeto - confluiscono in queste canalette, nelle vasche, se non sono piene. Altrimenti, comunque, sulla banchina per tanti anni abbiamo avuto quantità di acqua enormi, che ci hanno in qualche modo ostacolato lo svolgimento regolare delle attività. Sul lato di Ponente, ovviamente, l'acqua andava nella zona non pavimentata, ma se piove, o se bagni, è chiaro che vada anche lì.

P.M. M. BUCCOLIERO – Quindi si infiltrava nel terreno?

IMPUTATO G. DINOI – Credo proprio di sì. Sì.

P.M. M. BUCCOLIERO – C'era possibilità che superasse i cordoli e andasse in mare?

IMPUTATO G. DINOI – Io questa eventualità non l'ho mai vista. La questione qual è? Che erano state realizzate... Questo me lo disse il signor Manzulli, ma poi l'ho constatato anche personalmente. Le banchine erano state realizzate in maniera tale da avere... a cosiddetta schiena d'asino, cioè la zona centrale più sopraelevata, per andare a confluire nelle canalette e poi anche sui lati si sopraelevavano, in modo tale che l'acqua non si stagnasse sull'estremità, quindi sul ciglio della banchina, ma si andasse a concentrare sulle zone centrali, laddove c'erano i punti di raccolta. Certo è però che se ci sono delle precipitazioni talmente intense, la banchina può allagarsi anche tutta. Se non ha la capacità di smaltire l'acqua.

P.M. M. BUCCOLIERO – Certo. Lei ha parlato di queste operazioni di scarico, quindi la benna prende il materiale dalla nave.

IMPUTATO G. DINOI – Dalla stiva.

P.M. M. BUCCOLIERO – E tramite delle tramogge lo fa scorrere sulle nastro trasportatore.

IMPUTATO G. DINOI – Sì.

P.M. M. BUCCOLIERO – Durante il trasporto il nastro trasportatore perde parte del materiale?

IMPUTATO G. DINOI – Beh, sì. Allora il nastro trasportatore, ovviamente sulla parte posteriore, che è la cosiddetta portante, si deposita il materiale, che girando il nastro lo trasporta, lo trasferisce su un altro nastro. Sulla zona di rinvio cosiddetta ci sono dei pulitori, dei raschiatori, sono delle palette in gomma, che sono utilizzate su tutti i nastri trasportatori, che appunto eliminano i residui, le parti di materiale che rimangono attaccate sul tappeto in gomma. Questi raschiatori si trovano esattamente sulla zona di rinvio del materiale, per cui cadono esattamente dove cade tutto il materiale, perché ci sono tanti nastri concatenati fra loro, con tanti imbuti uno affianco all'altro. Anche il materiale di pulizia, quindi quello che viene rimosso da questi raschiatori cade lì all'interno. Però con particolari tipologie di materiale, ovviamente, una parte del materiale rimane attaccato sul tappeto del nastro anche quando va nella zona di ritorno e quindi poi cade.

P.M. M. BUCCOLIERO – Sì.

IMPUTATO G. DINOI – Cade soprattutto perché, ovviamente, ci sono i rulli e quei rulli fanno la stessa funzione che svolge il raschiatore in alcuni casi. A quel punto poi si va a togliere quel materiale che si deposita sotto i nastri.

P.M. M. BUCCOLIERO – Ma a me interessa durante il trasporto se c'era caduta dei materiali dal nastro.

IMPUTATO G. DINOI – Sì, è possibile. Certo, sì.

P.M. M. BUCCOLIERO – Quindi i nastri che portavano il materiale dal porto alla zona parchi erano aperti?

IMPUTATO G. DINOI – All'epoca erano aperti, sì.

P.M. M. BUCCOLIERO – Adesso si sta procedendo alla chiusura?

IMPUTATO G. DINOI – Adesso quelli che vedo io, che arrivano fino ad un certo punto, perché noi abbiamo un punto che non è più zona porto e comincia poi la zona di gestione dei parchi, quelli che vedo io sono stati chiusi tutti.

P.M. M. BUCCOLIERO – Benissimo.

IMPUTATO G. DINOI - Quelli sulla banchina sono chiusi...

AVVOCATO L. PERRONE - Presidente, mi perdoni, sulle domande formulate dal Pubblico Ministero credo che ci sia da operare un chiarimento. Io penso che nel momento in cui la Procura citò una serie di imputati ai sensi dell'Articolo 210 e quegli imputati non hanno prestato il consenso a rendere in quelle forme evidentemente l'esame, credo che

in ragione di tanto, proprio di questo precedente fattuale e processuale, sia assolutamente errato il modo in cui sta procedendo il Pubblico Ministero all'esame, atteso che evidentemente l'esame è un esame dell'imputato e le domande che devono essere formulate devono essere fatte in relazione a quelle che sono l'oggetto della contestazione di cui quell'imputato è chiamato a rispondere, non già in relazione a fatti assolutamente ultranei ed estranei a quella che è la contestazione, proprio perché non lo stiamo sentendo nella veste di imputato di procedimento connesso, ma di imputato. Quindi ritengo, e in questo senso formalizzo la mia opposizione, che le domande così come poste da parte del Pubblico Ministero non siano ammissibili.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Avvocato, ma il Pubblico Ministero che dice? Queste domande riguardano l'area dell'imputato, quindi...

AVVOCATO L. PERRONE - Per cui è stata elevata contestazione nei suoi confronti.

P.M. M. BUCCOLIERO – E che c'entra questo! Qual è la norma di divieto? Mi scusi Avvocato, qual è la norma di divieto?

AVVOCATO L. LANUCARA – Voi avete citato Dinoi come imputato di reato di connesso e Dinoi ha già dichiarato che non vuol farsi ascoltare come imputato di reato connesso.

P.M. M. BUCCOLIERO – E quindi?

AVVOCATO L. LANUCARA - Quindi il tema dell'esame deve vertere sull'imputazione.

P.M. M. BUCCOLIERO – E dove sta scritto?

AVVOCATO L. LANUCARA – Come dove sta scritto, il 197 bis!

P.M. M. BUCCOLIERO – E lo legga bene il 197 bis, Avvocato!

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Va bene. Le domande non sono vietate, poi ci porremo tutti i problemi.

P.M. M. BUCCOLIERO – Che c'entra! A parte che stiamo parlando anche del discorso delle benne, che depositano il materiale.

PRESIDENTE S. D'ERRICO - A parte che adesso, relativamente a queste domande, questo problema non si pone, la questione non si pone.

AVVOCATO L. PERRONE - Vorrei capire il fiduciario, la presenza di Rebaioli, il sistema di raccolta delle acque cosa abbia, quale regime di interferenza probatoria abbia...

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Avvocato, non è attuale questa opposizione, al momento sta deponendo su altro. Le risposte le ha date, la valutazione probatoria la faremo anche sulla scorta delle vostre osservazioni, quindi al momento questa opposizione non è pertinente, perché adesso sta riferendo della sua attività, quindi sulla sua attività sicuramente non ci sono, non sussistono le problematiche e le questioni che lei ha sollevato. Quindi per il momento possiamo andare avanti.

P.M. M. BUCCOLIERO – Sì, grazie Presidente. Senta Dottore, volevo capire questo: quante

sono le gru, all'epoca ovviamente dei fatti, che operavano o operano per lo scarico dei materiali?

IMPUTATO G. DINOI – Allora, sul Quarto Sporgente sono tre, erano e sono tre, sono le stesse: DM 5, DM 6 e DM 8; sul Secondo Sporgente all'epoca avevamo: DM 1, DM 2, DM 3 e DM 4, quindi quattro scaricatori per il fossile, attualmente due sono stati demoliti e sostituiti da un nuovo scaricatore continuo, quindi attualmente sono tre.

P.M. M. BUCCOLIERO – Per quanto riguarda la DM 5 e la DM 8 lei sapeva a che periodo risaliva il loro acquisto, la loro messa in opera, la loro ricostruzione?

IMPUTATO G. DINOI – Sì, quando sono arrivato io, i primi mesi ho fatto affiancamento con il signor Manzulli, che aveva un'esperienza notevole in quel reparto, il quale mi disse che il DM 5 e il DM 6 sono macchine gemelle, ma poi l'ho potuto constatare anche di persona e risalgono come costruzione agli anni '70.

P.M. M. BUCCOLIERO – DM 5 e DM 6?

IMPUTATO G. DINOI – DM 5 e DM 6. Il DM 8 invece era stato realizzato nell'anno 2010, pochi mesi prima che arrivassi io, andò in servizio. Ovviamente la costruzione era cominciata due anni prima, mi raccontò un po' tutte le fasi realizzative di quella gru.

P.M. M. BUCCOLIERO – Lei ha saputo, sapeva se le gru erano state sottoposte - DM 5 e DM 6 ed anche la DM 8 - a controllo e quando?

IMPUTATO G. DINOI – Se intendiamo controlli di manutenzione

P.M. M. BUCCOLIERO – Di funzionalità e di manutenzione anche.

IMPUTATO G. DINOI – Controlli di manutenzione, io ripeto, ci sono due reparti: uno di manutenzione meccanica ed uno di manutenzione elettrica che svolgono proprio questo tipo di attività, di controllo e di ripristino di eventuali anomalie su queste gru. Verifiche di funzionalità, io posso dire che i gruisti compilano delle checklist quando salgono sulle macchine, checklist che servono proprio a vedere che la macchina risponda ai comandi che l'operatore gli dà. Se vuole...

P.M. M. BUCCOLIERO – Sì, è chiaro.

IMPUTATO G. DINOI – Io questo, non so se c'è altro da ribadire.

(Interventi fuori microfono).

P.M. M. BUCCOLIERO – Specifichiamo come dice la Difesa, prego, di che cosa si tratta di questi controlli che sta dicendo, dei gruisti che compilano questa lista?

IMPUTATO G. DINOI – Ah, sì. Il gruista va a verificare, quando comincia la sua attività si porta all'interno della cabina operatore, a cui si accede tramite una serie di rampe di scale, successivamente questa cabina operatore trasla su dei binari, sono delle travi ad acca, su cui sono poggiate le ruote delle gru, si porta in zona di lavoro, ossia sulla verticale della stiva, perché queste gru sono dotate di un braccio che sporge sul ciglio

banchina e che si trova sulla verticale della nave, in modo tale che l'operatore abbia la visibilità della stiva, all'interno della quale deve poi svolgere l'attività di sbarco del materiale. Quindi, quando comincia l'attività, ovviamente l'operatore verifica la funzionalità del carrello. Il carrello è il carrello porta benna. È un trolley se vogliamo, una sorta di... Sì, è una struttura in metallo, dotata di ruote che scorrono su dei binari, binari diversi da quelli della cabina, a questo carrello è poi agganciata – tramite dei cavi in acciaio, quattro cavi in acciaio - la benna che serve a recuperare il materiale. Quindi il carrello scorre lungo il braccio e dalla verticale della stiva arriva fino alla tramoggia, riesce ad andare anche oltre, quindi sulla zona della banchina e verifica poi la funzionalità anche della traslazione. Nonché, l'altra verifica che si fa è quella del pulsante di emergenza. È un fungo rosso, ce n'è uno in cabina operatore sui braccioli delle gru, dove poi ci sono tutti i comandi che usa l'operatore e in più ce ne sono altri che sono nella zona delle carrelliere di traslazione, quindi sui binari. Lì si accede solitamente... Se si vede qualcosa di anomalo durante il movimento della macchina, che usano solitamente i manutentori, perché mentre la macchina si muove, loro guardano le ruote o guardano il binario se è integro o quant'altro, dopodiché l'operatore comincia la sua attività. Se durante queste verifiche o comunque quando arriva all'interno della macchina nota qualche anomalia, ovviamente contatta il suo ufficio.

P.M. M. BUCCOLIERO – Come ha detto prima.

IMPUTATO G. DINOI – Sì.

P.M. M. BUCCOLIERO – Lei sa se c'era un piano di emergenza in caso di condizioni meteo avverse, di evacuazione?

IMPUTATO G. DINOI – Allora, io l'unica indicazione che ho ricevuto in merito è relativa a un ordine di servizio che io ho emesso, del quale si è già parlato tanto.

P.M. M. BUCCOLIERO – Sì.

IMPUTATO G. DINOI – Quest'ordine di servizio l'ho emesso io a seguito di una precisa indicazione dell'Ingegnere Andelmi, perché all'epoca in cui è stato emesso quest'ordine di servizio, il capoparea era l'ingegner Andelmi. Mi disse appunto di disporre che quando il vento percepito dagli anemometri superasse i 72 chilometri orari, con intensità costante, il capoturno doveva disporre l'evacuazione delle gru. Mi disse anche di destinarlo ai capturno. Io ovviamente preparai quest'ordine di servizio e poi, nel corso dei due giorni successivi, lo comunicai a tutti e cinque i capturno. Glielo comunicai come? Andai in ufficio, glielo feci vedere, gliene lasciai una copia. Perché loro raccolgono tutte queste disposizioni di servizio, che badiamo bene sono diverse dalle procedure, tutte queste disposizioni di servizio le raccolgono in un faldone, un Dox. Tuttora noi abbiamo questa tipologia anche di comunicazione, oltre alle procedure

quelle standard, quelle condivise da tutti ovviamente. Altro non mi è stato riferito, assolutamente.

P.M. M. BUCCOLIERO – Il piano da emergenza era praticamente questo: disposizione di servizio, di scendere dalle gru quando...

IMPUTATO G. DINOI – No. Allora, il piano di emergenza esisteva ed esiste, però all'epoca sul piano di emergenza non c'era questo scenario, è stato introdotto successivamente.

P.M. M. BUCCOLIERO – Dopo è stato introdotto?

IMPUTATO G. DINOI – Sì, sì.

P.M. M. BUCCOLIERO - Il fatto dell'evento meteo?

IMPUTATO G. DINOI – Esatto. Ora abbiamo un vario scenario in più, perché lì ci sono vari scenari: incendio, emergenza elettrica, eccetera.

P.M. M. BUCCOLIERO – Lei sa se gli operatori delle gru erano stati informati su come utilizzare i dispositivi di sicurezza, in particolare quello antiuragano?

IMPUTATO G. DINOI – Allora, guardi, i dispositivi di sicurezza che io conoscevo all'epoca, fino all'evento, ma che sono poi gli stessi che utilizziamo oggi, per i gruisti sono il fungo di emergenza. Che fa questo fungo di emergenza? Inibisce qualsiasi funzionalità della macchina e fa cadere le cosiddette tenaglie antiuragano. Queste tenaglie antiuragano sono una sorta di enormi tenaglie che si aggrappano sui binari di traslazione di tutta la gru e impediscono che la stessa si muova. Di quel perno di bloccaggio io ne ho sentito parlare dopo l'evento. Questo senza nessun dubbio.

P.M. M. BUCCOLIERO – Dopo l'evento. Per quanto riguarda l'aspetto di sicurezza e manutentivo.

IMPUTATO G. DINOI – Vorrei fare – Dottore - un'ultima precisazione.

P.M. M. BUCCOLIERO – Prego.

IMPUTATO G. DINOI – In merito al perno di bloccaggio. Io ne sentii parlare dopo l'evento, quando appunto vennero poi elevate alcune contestazioni, proprio in merito al mancato utilizzo di questo fermo. Noi venimmo convocati, io e l'Ingegnere De Gioia, che all'epoca era il caporeparto di manutenzione meccanica, dall'Ingegnere Colucci, che ci chiedeva lumi in merito alla funzionalità, in merito all'eventuale utilizzo di questo perno di bloccaggio.

P.M. M. BUCCOLIERO – Questo fermo antiuragano di cui stiamo parlando?

IMPUTATO G. DINOI – Sì. Quello della cabina intendiamo, quella struttura che si infila... che bisogna posizionare la cabina in una certa posizione e poi infilarla all'interno della carpenteria, in modo che la cabina rimanga ferma.

P.M. M. BUCCOLIERO – Fermo antiuragano.

IMPUTATO G. DINOI – Esatto. Sì, fermo antiuragano o perno di bloccaggio. Ripeto, dopo

l'evento venimmo convocati dall'Ingegnere Colucci io e l'Ingegnere De Gioia e ci chiese appunto di spiegare un attimo quali fossero le funzionalità di questo dispositivo. Io fino ad allora non ne avevo sentito parlare, su nessuna procedura che mi era stata divulgata ce n'era traccia e l'Ingegnere De Gioia invece, che si occupava della manutenzione meccanica, spiegò che questo dispositivo lo utilizzavano loro – quindi manutentori – quando? Questa cabina, che si muove su delle ruote che sono poggiate sui due binari di scorrimento, ha un motore, questo motore è cosiddetto elettrofrenato, cioè se tu non dai l'impulso alla partenza quello va a zero, dopodiché si chiudono dei freni. Questi freni poi, ovviamente, non permettono nemmeno alle ruote di scorrere, se non facendole strisciare sul binario, appunto. In alcuni casi era necessario disaccoppiare queste ruote per fare manutenzione, per cambiare il motore, o per sostituire i giunti, o quant'altro, disaccoppiare queste ruote dal motore, che teneva ferma la cabina. In questi casi, ovviamente, si utilizzava questo perno. Ma questo – ripeto – io l'ho sentito dall'Ingegnere De Gioia dopo l'evento.

P.M. M. BUCCOLIERO – Dopo l'evento.

IMPUTATO G. DINOI – Esatto.

P.M. M. BUCCOLIERO - Dicevo, con riferimento alla manutenzione.

IMPUTATO G. DINOI – Sì.

P.M. M. BUCCOLIERO – Di queste gru.

IMPUTATO G. DINOI – Sì.

P.M. M. BUCCOLIERO – Lei aveva dei rapportini relativi a questa manutenzione, periodici?

IMPUTATO G. DINOI – Ma non venivano dati a me. Io mi occupavo di un ramo...

P.M. M. BUCCOLIERO – Ma c'erano, c'erano questi rapportini?

IMPUTATO G. DINOI – Io credo proprio di sì. Venivano dati comunque al nostro... Noi lavoriamo allo stesso livello, siamo tre capireparto che lavoravano ognuno per l'ambito di propria competenza e riferiamo tutti e tre al capoarea, che è la figura sopra di noi. Io davo i rapporti relativi allo scaricato, alle consuntivazioni delle attività di sbarco; il manutentore dava rapportini relativi - appunto - alla sua attività elettrica; il manutentore meccanico relativi alla sua attività. Ovviamente, però, siccome la manutenzione faceva delle ispezioni su queste macchine, se durante queste ispezioni si verificava qualche componente che magari doveva essere sostituita perché non nel tempo non avrebbe dato affidabilità, venivo contattato o io direttamente, oppure uno dei miei tecnici, o un capoturno dalla manutenzione, la quale segnalava l'esigenza di dover fermare quella macchina per sostituire una componente, piuttosto che fare delle manutenzioni di altro genere.

P.M. M. BUCCOLIERO – Il consulente che ha svolto l'attività per conto della Procura, proprio

su questo aspetto ha evidenziato sulla DM 5 delle criticità. Non so se lei ha dato uno sguardo alla consulenza.

IMPUTATO G. DINOI – Sì, sì, ho letto.

P.M. M. BUCCOLIERO – Nella parte...

IMPUTATO G. DINOI – Non la ricordo, è abbastanza ampia.

P.M. M. BUCCOLIERO – Io sintetizzo. Perché in merito a questa attività di manutenzione, dice:

“Intanto ci sono delle alterazioni rispetto alle indicazioni di conformità sui perni delle ruote di traslazione gru e su alcune saldature”. Poi: “Le attività manutentive sospese da tempo e non condotte a termine”. Poi dice: “Sulle scale e le passerelle della gru si sono riscontrate una serie di inosservanze: apertura sui piani di calpestio; assenza di corrimani o avanzato stato di deterioramento dei medesimi; assenza di correnti di protezione; avanzato stato di deterioramento degli ancoraggi dei parapetti; appoggi delle passerelle in avanzato stato di deterioramento; assenza di bullonature in giunzioni strutturali; presenza di apparecchiature elettromeccaniche in avanzato stato di deterioramento; presenza di opere provvisoriale montate da tempo ed in stato di abbandono; presenza di sistemi di bloccaggio su parti meccaniche non conformi (le piastre erano saldate); presenza di piani di calpestio deteriorati ed in condizioni di non praticabilità; presenza di organi meccanici di sollevamento presenti in sala argani in avanzato stato di deterioramento; assenza di estintori dai presidi previsti; presenza di estintori con manutenzione periodica scaduta; presenza in sala argani di sostanze oleose e grassi a pavimento misto a polvere; assenza di cartellonistica e dei presidi necessari per indicare le vie di esodo da seguire in caso di emergenza e presenza di diffuse tracce di ossidazione su tutte le strutture metalliche della gru”. Questo per la DM 5. Per la DM 8 invece: “L’assenza del piano di evacuazione; assenza di estintori e di libero accesso nei locali”. Ecco, queste inosservanze a lei erano note, Dottore?

IMPUTATO G. DINOI – Io le dico quello che era a mia conoscenza e quello che era il mio ambito di competenza in merito alle cose che ha appena letto.

P.M. M. BUCCOLIERO – Prego.

IMPUTATO G. DINOI – Il gruista, quando sale sulla macchina, ma spesso sale anche il capoturno, spesso anche io. All’epoca molto di più di adesso, perché all’epoca ero ancora ai primi mesi, quindi spesso mi affiancavo ai gruisti per capire bene come venissero svolte le attività di sbarco. Qualora, durante l’accesso a bordo della gru da parte di un qualsiasi operatore o da parte mia, si fosse ravvisata la presenza di un parapetto mancante sul percorso che noi andavamo a seguire... Perché poi quello è uno dei percorsi, però sulla macchina ci sono tanti altri passaggi che noi non andavamo a seguire, perché l’unica strada che noi seguiamo è quella dalla base della macchina fino

alla cabina operatore su. Se durante – appunto - il percorrimto di questo accesso si fosse evidenziata la mancanza di un grigliato, o ma mancanza di un parapetto, quello fosse stato un motivo per fermare la macchina. Anche perché poi l'intervento di sostituzione o di ripristino è un intervento che forse richiede mezz'ora, non di più. Perché cambiare un grigliato si tratta di svitare quattro perni, metterne uno nuovo, di avvitarli ed è finita. Per un passamano, allo stesso modo si tratta di andare a saldare, ci sono dei candelieri in cui poi vengono poggiati i corrimano e vengono saldati ovviamente. Se parliamo di queste cose qui. Se invece entriamo nel merito della gestione manutentiva della macchina, io non mi sento di poter... Ad esempio, lei ha parlato di mancanza di bulloni su delle strutture. Io non mi sono mai occupato di questa cosa, non ho né le competenze e né era un mio incarico. Noi svolgevamo le attività – ripeto - di esercizio delle macchine e se durante l'esercizio delle macchine si ravvisasse qualche anomalia, noi eravamo tenuti a segnalarla. Io parlo dal gruista in su, tutta la scala gerarchica.

P.M. M. BUCCOLIERO – Sì, è chiaro. Io ho fatto riferimento, ad esempio, alla mancanza degli estintori o del fatto che erano scaduti, non perché abbia inciso sull'evento. Ma per dire: se uno non cambia nemmeno gli estintori.

IMPUTATO G. DINOI – Io le dico come funziona per gli estintori. C'è un corpo dei Vigili del Fuoco centrale di stabilimento che tiene sottocontrollo tutti i dispositivi di protezione antincendio presenti nello stabilimento.

P.M. M. BUCCOLIERO – Ho capito.

IMPUTATO G. DINOI – Quindi periodicamente loro hanno delle scadenze, vengono, ci danno gli estintori – come dire - verificati e noi diamo in cambio quelli lì che sono scaduti, qualora lo sono. Poi se ne manca qualcuno, tenga presente che ci sono stati portelloni di navi che sono volati dalla nave alla banchina. Stiamo parlando di lamiera spesse 40 centimetri e larghe 10 metri per 10. Quindi, magari, qualche estintore in quel caso potrebbe anche essere andato perso. Però, ripeto, questa è una mia considerazione.

P.M. M. BUCCOLIERO – Certo. Lei sapeva che sulla DM 5 l'apertura, il fine corsa era stato modificato rispetto al progetto originario?

IMPUTATO G. DINOI – No.

P.M. M. BUCCOLIERO – Non aveva questa informazione?

IMPUTATO G. DINOI – Assolutamente no, no! Ma per capire questo, forse bisognerebbe andare a confrontare un disegno tecnico.

P.M. M. BUCCOLIERO – È chiaro, è chiaro.

IMPUTATO G. DINOI – Con la struttura esistente poi sulla macchina. Io sono arrivato lì, c'erano queste tre gru, mi hanno spiegato come funzionavano, sono stato introdotto

nella mansione e ho cercato di fare le attività rispettando le regole che mi erano state imposte.

P.M. M. BUCCOLIERO – Lei aveva avuto notizia della cosiddetta valutazione di vita residua che doveva fare?

IMPUTATO G. DINOI – No.

P.M. M. BUCCOLIERO – Sul DM?

IMPUTATO G. DINOI – No. Ma ripeto, perché non era un ambito di mia competenza.

P.M. M. BUCCOLIERO – È chiaro. Va bene Presidente, ho finito, grazie.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Va bene. Ci sono domande delle altre parti che hanno chiesto esame? Pare di no. Allora, prego, potete iniziare, le Difese dell'imputato.

AVVOCATO A. PASANISI – Sì, grazie.

ESAME DELLA DIFESA, AVVOCATO A. PASANISI

AVVOCATO A. PASANISI – Dottor Dinoi, vuole riferire alla Corte se lei aveva ricevuto e conferito quindi delle deleghe da parte dell'Ilva?

IMPUTATO G. DINOI – Allora io, a seguito della mia assunzione e del periodo formativo, sono diventato effettivamente caporeparto di esercizio dei Pontili Secondo e Quarto nel marzo o nel febbraio del 2011. In conseguenza di ciò ho anche ricevuto la procura di rappresentante del terminale. Però dobbiamo entrare nel merito.

AVVOCATO A. PASANISI – Riesce a datarla questa procura e se ha disponibilità del documento?

IMPUTATO G. DINOI – Sì, è il documento numero 1 nella produzione documentale che è stata fatta, il primo documento.

AVVOCATO A. PASANISI – Perfetto. Ricorda la data dunque di conferimento?

IMPUTATO G. DINOI – Sì. Qui riporta il 7 marzo 2011, io ho detto appunto intorno a marzo, quindi era questo il periodo. Questa procura è funzionale a che cosa? È funzionale ad un decreto legislativo del dicembre 2004, che recepisce una normativa internazionale, il cosiddetto blu code. Il blu code dà delle indicazioni chiare su come il terminalista deve rapportarsi con le navi portarinfuse, quindi dà delle indicazioni in merito alla cooperazione e la comunicazione fra terminalista e navi portarinfuse. Quindi ti dà titolarità a rappresentare - per il comando nave - il terminalista, solo ed esclusivamente su questo. Quindi questa procura io ce l'ho, come ce l'hanno i cinque capitano, perché siamo le persone che possono relazionare con i comandanti delle navi. Quindi per aspetti commerciali, sostanzialmente.

AVVOCATO A. PASANISI – Vuol riferire gentilmente cosa si verifica il 28 novembre del 2012

e quali erano le condizioni meteo al suo arrivo in azienda?

IMPUTATO G. DINOI – Allora, io comincio la mia attività lavorativa alle ore otto la mattina e anche quel giorno arrivai in ufficio alle otto. Come prima cosa mi incontro con il capoturno di servizio, che quella mattina era Orazio Pignatelli. Il capoturno è quello che segue le tv operative, quindi che segue lo sbarco dei materiali. Siccome avevamo ricevuto anche un bollettino dalla Capitaneria di Porto via fax, all'epoca li ricevevamo via fax, adesso via mail, in cui si riportavano delle condizioni meteo avverse, in particolare parlava di vento forte con rinforzi fino a burrasca, poi entriamo nel merito di questo.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Fino?

IMPUTATO G. DINOI – Fino a burrasca.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – A burrasca?

IMPUTATO G. DINOI – Sì. Sono dei valori standard riportati dalla scala Beaufort, che è la scala di riferimento che si usa in ambito marittimo per indicare l'intensità del vento. Quindi quella mattina portavano delle previsioni di vento forte.

AVVOCATO A. PASANISI – Dottor Dinoi, il bollettino meteo ce l'ha anche nella sua disponibilità?

IMPUTATO G. DINOI – Sì.

AVVOCATO A. PASANISI – Le anticipo subito questa domanda. Se è sì, che numero della produzione documentale?

IMPUTATO G. DINOI – È il numero... È il penultimo.

AVVOCATO A. PASANISI – Perfetto.

IMPUTATO G. DINOI – È solo una pagina. Allora, questo qui parla delle previsioni meteo dalle prime ore di mercoledì 28 novembre appunto e porta venti forti dai quadranti meridionali, con raffiche di burrasca su Sardegna, Toscana, eccetera, tra cui anche Puglia. Questo veniva diramato dalle Capitanerie di Porto poi a tutti gli operatori portuali. Quindi, ripeto, quella mattina io arrivai in ufficio, chiesi al capoturno Orazio Pignatelli se il vento...

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Scusi Ingegnere, di che data è questo bollettino, questo avviso?

IMPUTATO G. DINOI – Allora, questo qui è stato emesso il 27 novembre del 2012 e poi ci è stato diramato il 28. Allora, questo bollettino viene emesso dalla sede centrale della Protezione.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Sì, prima di andare avanti.

IMPUTATO G. DINOI – Sì.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Come l'ha ricevuto lei?

IMPUTATO G. DINOI – Via fax. Tutti gli operatori portuali...

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Però non c'è la ricevuta del fax?

IMPUTATO G. DINOI – Eh... No.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Va bene.

IMPUTATO G. DINOI – Non l'abbiamo allegata, ma forse è già agli atti, se non sbaglio, perché è stato già acquisito.

AVVOCATO F. PESARE – Sono tutti i documenti in atti, Presidente, già acquisiti al fascicolo del dibattimento.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – La ricevuta del fax. Che qui c'è solo una copia. Parlo della ricevuta, per capire quando l'hanno ricevuto.

AVVOCATO A. PASANISI – Noi abbiamo solo copia del documento, ecco perché.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Va bene.

IMPUTATO G. DINOI – Tra l'altro, giusto per precisare, anche il Comandante Carbonara ha riferito che avevano emesso questo documento, però era una cosa nota che la Capitaneria mandasse agli operatori portuali questi documenti.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Sì, la questione che volevo chiarire è quando è stata da voi ricevuto questo avviso di condizioni meteo.

IMPUTATO G. DINOI – La mattina, prima dell'evento. La mattina del 28.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Però lei non sa quando è arrivato questo fax, non è stato dimostrato quando è pervenuto presso il suo reparto questo fax?

IMPUTATO G. DINOI – A noi... Io sono arrivato la mattina in ufficio e di solito tutti i fax che vengono mandati, vengono messi su una scrivania, perché c'è uno dei miei tecnici che se ne occupa, quella mattina tra gli altri documenti c'era anche questo. Ovviamente questo fax arriva sia nell'ufficio, quello burocratico per così dire, dove ho il mio ufficio, in più ci sono i tecnici controstaie e i capitano di giornata e sia nell'ufficio operativo, che è quello del capoturno. Arrivano su entrambi i numeri... Arrivavano su entrambi i numeri di fax, perché adesso – ripeto – arrivano solitamente via mail.

AVVOCATO F. PESARE – Eventualmente ci facciamo parte diligente noi – Presidente – per cercare di trovare questa ricevuta.

IMPUTATO G. DINOI – Sì, se è necessario cercherò di andare a recuperarla, certo. Ripeto, quindi al capoturno Orazio Pignatelli, tra le altre cose, chiesi anche quali fossero le condizioni del vento. Lui mi disse che il vento era abbastanza sostenuto, tant'è che il DM 6 era fermo dalle sette e mezzo, otto meno un quarto, perché c'erano stati ripetuti interventi dell'anemometro. Cioè, l'anemometro viene impostato ad una determinata soglia, quando questa soglia viene superata come intensità del vento, la macchina si blocca. O meglio, si blocca la traslazione. L'operatore riesce a far rientrare la benna sulla tramoggia, quindi non rimanere con la benna estiva, cosa che potrebbe succedere

se si schiaccia l'emergenza. Se uno schiaccia l'emergenza si blocca tutto. L'anemometro invece che fa? Blocca la traslazione e fa chiudere le tenaglie antiuragano dei binari di tutta la macchina, perché la macchina si muove su dei binari posti lungo la banchina. L'operatore riesce a fare forse una o due bennate, ma poi per poter scaricare correttamente la stiva deve anche traslare, deve anche muoversi e quindi in quel caso lui si ferma. C'è uno schermo all'interno della cabina che riporta tutti gli allarmi, perché talvolta anche per altre anomalie la macchina si blocca, lui poi legge l'allarme e lo riporta all'ufficio, per riportarlo poi alla manutenzione, in modo che possano intervenire. Quindi quella mattina – dicevo – il DM 6 era fermo perché era intervenuto l'anemometro e il DM 8 dal giorno prima era fermo perché aveva la benna che era affossata all'interno della stiva. In alcuni casi, quando si scaricano alcune qualità di materiale, se non vengono scaricate in maniera omogenea all'interno della stiva si creano delle pareti molto alte che possono franare. Talvolta, quindi la benna rimane seppellita all'interno del materiale. Siccome ci sono dei limitatori di carico, cioè non si può tirare all'infinito, anche cercando di sollevare la benna in modo da rimuoverla dall'interno della stiva non si riesce. Quindi, in quel caso – questa è una procedura che è prevista anche sulla POS I1103, che è quella “sbarco minerale e fossili Secondo e Quarto – che succede? La macchina con la benna affossata - mentre ammaina i cavi - trasla, sposandosi quindi dalla verticale della stiva su cui c'è la benna affossata per consentire l'ingresso di un'altra gru che deve andare a liberare la benna affossata. Il DM 8 quindi era in questa situazione, il DM 5 invece si trovava in attesa di entrare in soccorso del DM 8. In questa fase è necessario anche l'intervento dei meccanici, perché i meccanici che fanno? I cavi li devono fissare. I cavi della gru che ha la benna affossata devono fissare sulla stiva, perché altrimenti tendono a svolgersi ancora di più quando la macchina si sposta e ad uscire fuori puleggia, perché là ci sono delle pulegge all'interno del quale scorrono. Ovviamente, essendo in diagonale, tendono a scarrucolare e questo un problema serio potrebbe diventare poi. Quindi vengono fissati sulla stiva i cavi, successivamente l'altra macchina può portarsi per liberare la benna affossata. Quella mattina, a parte la situazione già descritta, pioveva in maniera consistente. Ovviamente l'intervento dei meccanici è stato ritardato perché c'era pioggia battente, non si riusciva a lavorare con quelle condizioni sulla stiva. Anche perché il DM 5 stesso era fermo anche lui, cioè non si sarebbe potuto comunque posizionare, perché – ripeto – i continui interventi dell'anemometro non lo facevano muovere. Cioè, faceva un metro, magari poi superava la soglia dei 60 chilometri – e ora dico perché sono 60 – e si fermava di nuovo. Non si riusciva a lavorare bene. Quindi tutte e tre le macchine erano ferme. Io sto parlando delle otto e mezzo circa. Tant'è che poi si fermò anche il nastro

trasportatore di banchina, quello dei parchi, che ovviamente è collegato al nostro. Cioè se si ferma il nastro dei parchi, si ferma anche quello che abbiamo noi sulla banchina. Quindi la situazione era questa.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Perché si fermò, Ingegnere? Perché si fermò quel nastro?

IMPUTATO G. DINOI – Guardi, io adesso non ricordo se chiedemmo noi di fermarlo perché era inutile tenerlo in marcia, perché avevamo tutte e tre le macchine ferme, o perché ci fu un'avarìa dei parchi. Questo non me lo ricordo, però comunque le tre macchine erano tutte e tre ferme, per queste situazioni contingenti.

Io successivamente poi, intorno alle – forse – nove e mezzo, dieci, potevano essere le dieci, venni chiamato dall'Ingegnere De Gioia per andare nel suo ufficio, perché dovevamo discutere poi di successive fermate delle gru. Io ovviamente, avendo il programma di arrivo delle navi, potevo dare indicazioni su quando non avessimo avuto navi per programmare delle attività di manutenzioni periodiche. Prima di uscire dall'ufficio passai nuovamente dall'ufficio del capoturno, dove c'era Orazio Pignatelli, oltre all'addetto sinottico, che era il signor Leonardo Schiano e chiesi di nuovo: “Ma il vento sta rimanendo sempre alto?”. Ha detto: “Sì, oscilla tra i 50 e i 60. Arrivano delle punte di 60, scatta l'anemometro”. La pioggia era battente, ricordo. Io quando uscii dall'ufficio per andare al Terzo Sporgente per prendere la macchina ricordo che pioveva tantissimo, proprio tanto, arrivai al Terzo Sporgente e parcheggiai l'auto. Ero insieme a Valenzano, Vincenzo Valenzano, che all'epoca era il mio capoturno di giornata, il mio vice. In realtà lui, avendo un'esperienza – come dire - pluriennale nel settore, mi era stato affiancato sin dall'inizio per avere anche un minimo di supporto da parte sua. Quindi andai insieme a Vincenzo Valenzano nell'ufficio dell'Ingegnere De Gioia, dove c'era anche il tecnico del SIL, tecnico di Sicurezza sul Lavoro di Reparto, il signor Giovanni Clarizia. Noi eravamo tutti e quattro seduti all'interno dell'ufficio dell'Ingegnere De Gioia, che stavamo discutendo di quello che ho già detto, ad un certo punto... Allora, devo spiegare: questo ufficio su di un lato ha una vetrata, ci sono tanti uffici e c'è una sorta di cortile al centro, c'è un'officina al centro e tutti questi uffici hanno delle vetrate che guardano su questa officina. Questa officina aveva un accesso fatto con quei... quei portelloni che si alzano e si abbassano, in gomma in buona sostanza. Ad un certo punto notai, notammo anzi, insieme agli altri, che questo portellone in gomma iniziò a sbattere abbastanza violentemente, fino a quando non si staccò proprio dalle tenute, perché è come una serranda, aveva delle guide. Le guide cedettero, il portellone si alzò e volò via. Dopo pochi secondi diventò tutto nero, il mio ufficio non si vedeva più, tant'è che noi non riuscimmo a capire cosa stava succedendo. Si sentì uno sbalzo di pressione proprio sulle orecchie, sui timpani, c'erano due

scrivanie e ci nascondemmo sotto le scrivanie non capendo cosa stesse succedendo. Io pensai ad un terremoto, perché tra l'altro sentii proprio delle vibrazioni anche, poi capii dopo a cosa erano dovute queste vibrazioni. Rimanemmo così – boh! - per venti secondi forse, qualcosa di più. Ovviamente le finestre erano tutte rotte, dopo questo... Calcinacci che ci caddero addosso. Insomma, noi rimanemmo tutti incolumi. Quando la situazione diventò nuovamente gestibile, uscimmo da sotto le scrivanie e c'era l'officina, quella che vedevamo, c'era la trave centrale che era crollata, un lavoratore, mi pare un manutentore meccanico che aveva un taglio sulla testa, un altro che zoppicava. Insomma, c'era una situazione ingestibile. Noi uscimmo dall'ufficio, eravamo al Terzo Sporgente, io feci fatica a riconoscere il posto perché sui due lati... Là c'è un edificio centrale di cui faceva parte questo ufficio, sui due lati c'erano i binari di scorrimento delle gru del Terzo Sporgente e sui due lati c'erano le gru per terra, cioè queste gru di quaranta metri che erano venute giù, erano crollate; delle macchine che erano parcheggiate non c'erano più, non c'erano più; la mia auto, che avevo parcheggiato sotto una pensilina dell'edificio, era stata schiacciata completamente da pezzi di muratura dell'edificio. Noi vedemmo questa situazione, con Valenzano ci guardammo e pensammo al Quarto Sporgente dove c'erano i lavoratori sulle macchine, sulle gru. A piedi andammo al Quarto Sporgente, dove c'era il caposquadra.

(L'imputato mostra segni di commozione).

IMPUTATO G. DINOI – Scusate. C'era il caposquadra Mimmo Roppo. Chiedemmo a lui subito informazioni, perché noi già mentre andavamo al Quarto le gru erano lì, si vedevano, noi non riuscivamo a vedere le cabine di queste macchine, le cabine dove c'erano i gruisti. Arrivammo lì, c'era il caposquadra Roppo che si trovava vicino al refettorio, trovammo Vincenzo Morrone, che era il gruista che stava sulla gru DM 6, che era riuscito chissà come ad evacuare la macchina. Dopodiché... Ah, mentre andavamo io mi ricordo che la nave, la Cristin, che era la nave che era sotto sbarco in quel momento, si trovava al centro. Non riesco a capire questa cosa, poi l'ho capito, si trovava tra il Terzo e il Quarto Sporgente, mentre prima era addossata al Quarto. Si erano rotte tutte le cime di ormeggio, la nave quindi era alla deriva. Tant'è che vedemmo arrivare i rimorchiatori che la portarono subito in posizione e poi rimisero altri cavi. Dopodiché – ripeto – dopo aver visto che c'era solo Vincenzo Morrone lì, andammo verso il DM 8, io andai verso il DM 8 e vidi che la cabina c'era, stava appunto a braccio, era una miriade di lamiere contorte, però vedemmo le persone. Perché là c'erano Simone Piergianni e Francesco Sasso, che era in affiancamento con Simone Piergianni. Loro

riuscirono, nonostante avessero riportato numerose ferite, ad evacuare la cabina dalla scala di emergenza che c'è nella cabina operatore del DM 8 e riuscirono a...

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Scusi Ingegnere, c'è quel che altro modo per scendere, oltre a questa scala di emergenza?

IMPUTATO G. DINOI – Allora, quella scala di emergenza viene utilizzata quando la cabina non si trova in posizione di parcheggio. Allora, penso fosse stata realizzata in caso di blackout, poi spiego perché penso. Perché in caso di blackout il motore elettrico, che sposta la cabina e la riporta in posizione per poter uscire, quindi in corrispondenza della passerella per uscire poi, non funziona. In quel caso c'è comunque possibilità, tramite questa scala, che è su tutte le cabine, di accedere ad una passerella superiore che percorre tutto il braccio, tu da lì arrivi su questa passerella, dopodiché segui il percorso solido per evacuare la macchina. Poi, successivamente, con le nuove cabine, tutte le macchine sono state dotate di gruppi di continuità, per cui anche in caso di blackout la cabina rimane alimentata in ogni caso, perché ci sono delle batterie tampone che servono proprio a questo, alimentano solo l'illuminazione delle vie di fuga e la traslazione della cabina.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Questo quando è avvenuto, successivamente?

IMPUTATO G. DINOI – Sì. Almeno, per quello che mi riguarda, sì. Perché io poi dopo ho seguito, insieme all'Ingegnere De Gioia, la realizzazione delle nuove cabine e l'Ingegnere, che è abbastanza ferrato sull'argomento, ha richiesto proprio ai nuovi costruttori anche la fornitura di questi dispositivi. Tra l'altro dispositivi che sono stati anche accolti in maniera positiva dai lavoratori, perché dopo un evento del genere eravamo tutti abbastanza in difficoltà a riprendere le normali attività lavorative su quella banchina.

PRESIDENTE S. D'ERRICO - Quindi, stava dicendo, erano riusciti a scendere questi lavoratori?

IMPUTATO G. DINOI – Allora, loro riuscirono a scendere – sì – lungo le scale. Io feci l'accesso sulla prima rampa di scale e mi trovai il passaggio sbarrato da delle lamiere, delle strutture che erano crollate penso, qualche pezzo della macchina che si era incastrato sulla strada. Io stavo provando a rimuovere, quando mi girai ed erano arrivati i Vigili del Fuoco che mi fecero allontanare dalla macchina, dalla gru e poi continuarono loro il supporto ai lavoratori. Che comunque riuscirono a scendere, poi arrivò un'ambulanza e li portò via. Quindi poi ci concentrammo – parliamo comunque di pochi minuti – sulla gru DM 5. Vincenzo Valenzano con il caposquadra Roppo andarono a bordo della nave, perché dopo che l'avevano riormeggiata, quelli della nave ci facevano segno di andare a bordo. Per cui loro andarono a bordo nella speranza che potesse stare lì, non lo so ed io invece andai sul DM 5, accompagnato da un

caposquadra dei Vigili del Fuoco, perché sopra la zona della cabina operatore c'è un locale, come lo posso definire, c'è la sala argani cosiddetta. È un ambiente al cui interno sono posizionati gli argani, che servono appunto a movimentare il carrello, in salita e in discesa della benna, oppure in traslazione lungo i binari ed è una struttura abbastanza grande, ampia, che si trova sulla verticale, sulla gru, sulla parte più alta, posta sulla verticale della banchina, quindi non sporgente sul mare. Io salii e andai direttamente... Siccome la cabina con c'era più, non la vedevamo, andai direttamente in sala argani nella speranza che il collega fosse riuscito ad arrivare lì. Cercammo lì all'interno, ma non trovammo nessuno. Sulla nave, invece, c'era una delle due cabine, che poi risultò essere quella del DM 6, che era quella dove stava Vincenzo Morrone, che era riuscito a scendere. Probabilmente perché? Perché le tre macchine... Allora, la cabina del DM 5 guarda verso la terraferma, guarda verso lo stabilimento e il DM 8 - se non ricordo male - guarda invece dall'altro lato, così come anche il DM 5. Ora, perché siano stati installate così, questo sinceramente non lo so. Lui si trovava in posizione di parcheggio, quindi in posizione di stop della macchina e della cabina operatore, il tornado lo ha preso alle spalle, gli è arrivato da dietro. Ma considerando che si è trattato di questione davvero di secondi, penso che non ci sia stato il tempo di fare nulla. Io poi ho parlato con il capoturno e con Leonardo Schiano, che erano in collegamento con i gruisti, in collegamento radio, quelli mi hanno detto che all'inizio i gruisti si sono lamentati, hanno detto: "Qua sta aumentando il vento rapidamente, molto velocemente. Che sta succedendo! Che sta...". Dopodiché poi le comunicazioni si sono interrotte. Ma parliamo di pochi secondi. Ma anche al Secondo abbiamo avuto delle porte che si sono staccate, le gru che si sono mosse da sole. Anche se lì in maniera molto meno intensa, comunque ci sono stati degli effetti. Io penso che è arrivato dalla rada Mar Grande, ha preso - ovviamente con la forma conica - la parte superiore delle gru, quindi la parte proprio dove ci sono le cabine operatore, le ha fatte spostare. Perché tra l'altro poi abbiamo trovato anche la benna del DM 8 che era affossata, era libera, si è liberata da sola, per quello che è successo ovviamente e poi con la traiettoria ha preso in pieno il Terzo Sporgente. Perché lì tre gru sono andate giù, ci sono state macchine che le abbiamo trovate cento metri più avanti di dove erano state lasciate, la palazzina dove mi trovavo io, che al secondo abbiamo ha la mensa, al secondo piano erano rimaste solo le travi portanti, non c'era né muratura e né finestre. Va be', ma credo che ci sia già un report fotografico consistente su questo. Poi è andato verso l'entroterra, fino a poi spegnersi. Eh... Noi, ripeto, ritornando a quello che è successo dopo, noi non... Abbiamo continuato a cercare anche intorno alla zona portuale, seguendo la strada che aveva fatto il tornado. Siamo andati dove c'è... Lì ci sono i binari della ferrovia statale,

siamo andati a cercare anche lì. Poi è stato trovato due giorni dopo, il ragazzo.

AVVOCATO A. PASANISI – Dottor Dinoi, lei perché quella mattina, prima dell'evento, si rivolge a Pignatelli Orazio?

IMPUTATO G. DINOI – Eh, l'ho detto prima. Perché quella mattina ci era arrivato un bollettino e poi perché comunque le condizioni non erano delle migliori, c'era vento di scirocco, vento da sud-ovest abbastanza sostenuto, quindi il capoturno aveva delle indicazioni in merito e io mi preoccupavo che la situazione fosse sottocontrollo.

AVVOCATO A. PASANISI – Vi furono delle fermate causa vento delle gru in quella stessa mattinata, prima dell'evento tornado?

IMPUTATO G. DINOI – Sì, certo, l'ho già detto prima.

AVVOCATO A. PASANISI – Ha nella sua disponibilità dei documenti che attestano il numero delle fermate di quella data ed anche in epoca antecedente?

IMPUTATO G. DINOI – Sì, ho riportato il report delle fermate scaricatori, che è un report, un record di fermate sostanzialmente. Cioè, tutte le gru hanno un record delle fermate che subiscono, suddivise per causale. In questo caso si parla ovviamente di mal tempo.

AVVOCATO A. PASANISI – Parliamo di documento numero? Lo vuole verificare?

IMPUTATO G. DINOI – Sì, un attimo.

AVVOCATO A. PASANISI – Le do un aiuto, 2.

IMPUTATO G. DINOI – Sì, il documento 2.

AVVOCATO A. PASANISI – Ce lo illustri, gentilmente.

IMPUTATO G. DINOI – Certo. Allora, ci sono tre colonne, sulla parte superiore c'è DM 5, DM 6 e DM 8 con delle crocette, delle ics e accanto poi c'è una descrizione della fermata. Su queste fermate si vede come DM 5 risulta mal tempo fino alle... DM 6 - chiedo scusa - risulta mal tempo fino alle 10:30. Poi da lì, essendoci stato un blackout anche del Secondo, di tutto il porto, da lì poi se vede si blocca la fermata alle 10:30 e poi non è stata più chiusa fino alle ore 15:00. In realtà per molti giorni non abbiamo avuto il sistema funzionante.

AVVOCATO A. PASANISI – Si evince che quelle fermate erano state provocate dal vento forte o no?

IMPUTATO G. DINOI – Beh, queste sì, ovviamente la causale è mal tempo. Questa causale viene inserita o dal capoturno o dall'addetto sinottico.

AVVOCATO A. PASANISI – Qual è la dicitura indicata nel documento? Ne faccia espresso riferimento.

IMPUTATO G. DINOI – Mal tempo.

AVVOCATO A. PASANISI – Perfetto.

IMPUTATO G. DINOI – Poi, con riferimento invece, se dobbiamo fare riferimento ad altre

situazioni, io ho recuperato anche dei documenti, che sono documenti di natura commerciale e sono i “così detti stato dei fatti”. Lo stato dei fatti cos'è?

AVVOCATO A. PASANISI – Che numero della nostra produzione documentale?

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Un attimo Ingegnere, tornando che però a noi non è 2, quel documento dove c'è scritto “mal tempo”, con le tre colonne, non è nel nostro. In quello che ha prodotto oggi non è contrassegnato dal 2, quello di cui sta per parlare invece è contrassegnato dal numero 2. Almeno, per capire di che si tratta. Quello di cui ha appena parlato è il documento dove c'è scritto... Da quante pagine è composto, da due pagine?

IMPUTATO G. DINOI – Allora, quello di cui ho appena parlato sì.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – C'è scritto “Secondo e Quarto sporgente, turno 1”.

IMPUTATO G. DINOI – Sì, esatto, esatto.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – “Sinotticista, IMA1, fermate Secondo Sporgente del 28.11.2012”.

IMPUTATO G. DINOI – Quelle di sopra. Poi quelle di sotto sono fermate Quarto. Vede? Subito sotto c'è scritto “fermate Quarto”, che sono quelle di cui stiamo parlando. Sullo stesso foglio che lei ha visto prima. Sopra c'è “fermate Secondo Sporgente” e non c'è nessuna fermata.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Ah, ecco. E poi “Fermate Quarto Sporgente”.

IMPUTATO G. DINOI – Perché non avevamo nave al Secondo, non c'era proprio nave.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Sì, sì: “Fermate Quarto Sporgente”.

IMPUTATO G. DINOI – Esatto. Ecco, queste sono le fermate che vengono inserite ogni...

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Però Ingegnere, del DM 5 perché non ci sono le ics, non si è fermato?

IMPUTATO G. DINOI – Sì, avevo riferito prima che – appunto - il DM 5 risultava essere fermo per interferenza DM in manutenzione. Si intende che non poteva svolgere la sua attività perché aspettava che il DM 8 si posizionasse per poterlo fare.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Da dove risulta?

IMPUTATO G. DINOI – Sono concatenate queste due fermate. Non è una cosa così immediata, però le causali che noi utilizziamo sono queste. Le spiego: il DM 8 era fermo per l'affossamento della benna. Per poter permettere l'ingresso del DM 5 doveva spostarsi, per potersi spostare ricorda necessario bloccare i cavi di acciaio del DM 8, quelli che sorreggevano la benna alla stiva, bisognava legarli, strozzarli, in modo che non continuassero a svolgersi, potendo creare danni sulle pulegge del DM 8. Quella mattina queste attività non le abbiamo potute svolgere per la pioggia battente, quindi il personale di manutenzione non è andato a bordo per questo motivo qui. Ho già detto

prima che il DM 5, anche qualora il DM 8 avesse potuto spostarsi, non si sarebbe mosso lo stesso, perché il DM 5 e il DM 6 erano macchine gemelle, quindi le stesse fermate che il DM 6 ha avuto sulla traslazione a causa dell'intervento anemometro, le ha avute anche il DM 5. Qui si tratta semplicemente di una questione di fermate. Però, ripeto, anche qualora ci fos...

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Ma ci aiuti a comprendere questo documento.

IMPUTATO G. DINOI – Certo.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Perché io vedo che al DM 5 dalle 10:30 non c'è più niente di fermate.

IMPUTATO G. DINOI – Sì, gliel'ho detto prima, perché queste fermate fanno riferimento ad un sistema informatico. Da quando c'è stato il tornado caddero diversi pali dell'alta tensione e si sono disalimentati tutti gli uffici, quindi poi si è bloccato anche questo sistema di registrazione e per quel turno le fermate sono rimaste così come le vede, non sono state più state completate.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Quindi sul DM 5 non c'è stata nessuna fermata per mal tempo?

IMPUTATO G. DINOI – Queste fermate, come causale, vengono inserite dal sinotticista o dal capoturno. Il gruista dalla gru avvisa che sta fermo.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Ingegnere, però, da quello che risulta qui il DM 5 non è mai stato fermato per mal tempo. Cioè, è vero?

IMPUTATO G. DINOI – Esatto, il DM 5 era fermo.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Era fermo per l'affossamento della benna.

IMPUTATO G. DINOI – Perché non poteva spostarsi, ma se il DM 8 fosse riuscito a spostarsi, il DM 5... In quel caso sarebbe subentrata la fermata mal tempo. Sarebbe stato come fermo, non si poteva spostare allo stesso modo. Però questo non è un documento ufficiale, queste sono delle fermate che noi prendiamo e che poi vengono utilizzate.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Quindi qual è il motivo per cui il DM 5 non ha registrato le fermate?

IMPUTATO G. DINOI – No, il DM 5 le ha registrate.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Come fa a dirlo?

IMPUTATO G. DINOI – Le spiego. Sul sistema del monitoraggio, quello lì dove c'è la rappresentazione delle gru, c'è la rappresentazione del DM 5, del DM 6 e del DM 8. Quando interviene l'anemometro, a parte che c'è sotto un elenco di allarmi.

AVVOCATO A. PASANISI – Si registra. Ma dove sta questo documento? Che quello che lei produce...

IMPUTATO G. DINOI – No, questo documento non registra le fermate, non le prende dalla gru.

Non è che se scatta l'anemometro prende la fermata. Queste causali vengono inserite dai

lavoratori, dal capoturno o dal sinotticista. Le fermate poi vengono giustificate – ripeto – dal capoturno e dal sinotticista sulla base di quelle che sono le attività in corso in quel momento. Siccome la macchina non era in condizioni di potersi spostare sull'altra stiva, perché c'era il DM 8, la prima causale che ha messo il sinotticista è stata questa. Se però la stiva fosse stata libera, quindi il DM 8 pronto a lavorare, il DM 5 non si sarebbe spostato lo stesso e in quel caso la causale sarebbe stata “mal tempo”. Però quello che voglio far comprendere è che quando scatta l'anemometro...

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Io invece quello che voglio chiarire è che da questo documento non risulta che il DM 5 si è fermato per mal tempo.

IMPUTATO G. DINOI – No, esatto.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Risulta che si è fermato perché l'8...

IMPUTATO G. DINOI – Interferiva con il DM 8, esattamente. Perché il DM 8 stava fermo lì e quello stava affianco, per spostarsi si doveva togliere il DM 8.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Però lei ha detto delle circostanze tra loro contrastanti.

IMPUTATO G. DINOI – Ossia?

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Perché ha detto che il DM 5 non si fermava per il mal tempo perché era già fermato e poi ha detto che invece si è fermato per mal tempo. Questo perché, Ingegnere, è chiaro che se uno lo sa che la macchina si sta fermando tante volte per mal tempo si regola in una determinata maniera, se invece non lo sa, è evidente la cosa.

IMPUTATO G. DINOI – È certo, è chiaro. È chiaro. Le spiego.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Però lei ha reso delle dichiarazioni non coerenti.

IMPUTATO G. DINOI – Il gruista era fermo in cabina in attesa che il DM 8 si spostasse dalla sua posizione ed era necessario il supporto dei manutentori meccanici perché il DM 8 si spostasse. Quindi lui era fermo in attesa. Se il DM 8 si fosse spostato, a quel punto - provando a traslare - non sarebbe riuscito a traslare perché era fermo, perché comunque quando superi i 60 non deve fare nulla l'operatore per fare intervenire queste tenaglie.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Questo lei lo dice perché succede così, ma non che lo sa con certezza?

IMPUTATO G. DINOI – No, lo so con certezza.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – E da che cosa lo desume?

IMPUTATO G. DINOI – Ne sono certo e le dico anche perché. Perché sulla raffigurazione del terminale, che viene fuori, che abbiamo nell'ufficio del capoturno, sono raffigurate le tre macchine. Quando scatta l'anemometro che succede? Sulla rappresentazione grafica della gru esce sopra una bandierina. Ha presente quel cono del vento? Quello che si usa negli aeroporti. Viene fuori questa rappresentazione qui. In quel caso era scattato

l'anemometro, si erano chiuse le tenaglie, ma il gruista stava fermo perché stava aspettando ancora che il DM 8 si spostasse dalla sua posizione. Per questo non viene fuori.

RESIDENTE S. D'ERRICO – Perché l'ha visto lei con i suoi occhi, vuol dire?

IMPUTATO G. DINOI – Sì, ero con il capoturno. Ripeto, io prima di andare nell'ufficio dell'Ingegnere De Gioia sono andato dal capoturno, il quale mi ha detto: “Stiamo avendo diversi interventi anemometro, il vento oscilla tra i 50 e i 60/61”. L'intervento dell'anemometro avviene a 60 chilometri orari, cioè scatta in automatico a 60 chilometri orari, che blocca le macchine. Si bloccano quindi le macchine sulla banchina a 60 chilometri orari. L'evacuazione delle gru, invece, come ho già riferito prima, sulla base delle indicazioni che mi erano state date dall'Ingegnere Andelmi, erano disposte dal capoturno a 72. Signor Presidente, se non è chiaro, voglio che sia chiarissimo.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Il gruista del DM 1 era comunque in contatto via radio con tutti gli altri o no?

IMPUTATO G. DINOI – No, sul DM 1 no.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Del DM 5, scusi.

IMPUTATO G. DINOI – Sì, tutte le macchine sono dotate di radio ricetrasmittenti, certo.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Era in collegamento?

IMPUTATO G. DINOI – In collegamento col capoturno, sì.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Va bene. E non ci sono registrazioni di queste conversazioni?

IMPUTATO G. DINOI – Delle radio no.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Delle radio non ci sono.

IMPUTATO G. DINOI – Assolutamente, no. Però verranno a riferire sia il sinotticista e sia il capoturno confermeranno qualsiasi dichiarazione che ho già fatto.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Va bene, è chiaro. Andava spiegato, perché se produce un documento.

IMPUTATO G. DINOI – Certo.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Deve essere chiaro quello che risulta da questo documento.

IMPUTATO G. DINOI – Sì, l'unica cosa volevo aggiungere giusto su questa schermata, così come stampata sul foglio, questo è un documento ad uso interno. Cioè, sono delle fermate che ovviamente posso comprendere benissimo che siano difficili da interpretare da chi non è addetto ai lavori su questo ambito, però – ripeto – signor Presidente se ci sono dei dubbi ulteriori su questo aspetto.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Adesso è chiaro, può andare avanti. Prego.

AVVOCATO A. PASANISI – Dottor Dinoi, vuole esporre gentilmente qual era la procedura che si adottava in quel periodo per il meteo avverso?

IMPUTATO G. DINOI – Certo. Dobbiamo individuare innanzitutto due livelli di condizioni meteo avverse. Un livello è il superamento dell'intensità del vento di 60 chilometri orari. L'Ingegnere Andelmi, a seguito – mi pare - di alcuni incontri che aveva avuto o con l'Autorità Portuale o comunque con qualche ente, aveva preso degli accordi sulla base dei quali era necessario sospendere automaticamente le attività di sbarco, per motivi ambientali, al superamento di una determinata soglia del vento, che in questo caso sono appunto i 60 chilometri orari. Quindi questa disposizione era stata poi inserita anche all'interno della POS I1103, edizione vigente all'epoca, mi pare la 002 o la 003, quindi questo è il primo limite, quindi superati i 60 chilometri le macchine si bloccano, non possono più scaricare. Questo limite era ovviamente legato a esigenze di natura ambientali. Cioè, andando a movimentare materiale alla rinfusa con un vento così consistente, appunto un vento di 60 chilometri orari, consideriamo che noi abbiamo dei record adesso di registrazione molto accurati sulle banchine. Noi ieri a e l'altro ieri abbiamo avuto un vento che aveva un'intensità all'incirca sui 60/65 chilometri orari, per far comprendere di che vento stiamo parlando. Quindi al raggiungimento dei 60 chilometri orari la macchina si blocca, il gruista si pone in posizione di riposo, cioè con la cabina dalla posizione di lavoro, quindi sulla verticale della gru, si sposta, trasla e si porta sulla posizione di parcheggio. Successivamente, o forse prima, mi pare successivamente, l'Ingegnere Andelmi mi convoca nel suo ufficio, mi dice: “Disponi un ordine di servizio indirizzato ai capiturno, sulla base del quale quando il vento supera i 72 chilometri orari le macchine le dobbiamo evacuare”. A questo punto, nel giro...

AVVOCATO A. PASANISI – Può fare riferimento a data e numero di documento, gentilmente?

IMPUTATO G. DINOI – Sì. Il numero è il terzo documento prodotto, che è datato... 9 febbraio dovrebbe essere.

AVVOCATO A. PASANISI – Di che anno?

IMPUTATO G. DINOI – Del 2012.

AVVOCATO A. PASANISI – Sì. Ce lo espongono, a chi era destinato?

IMPUTATO G. DINOI – Ripeto, il contenuto dell'ordine di servizio è quello che ho esposto prima. Cioè, il capoturno aveva indicazioni di evacuare le gru, cioè di far scendere i gruisti da sopra le macchine quando il vento superava i 72 chilometri orari, con intensità costante. Poi era prevista anche la cosiddetta disposizione a pacchetto. Cioè, le macchine dovevano essere messe vicine fra di loro. Questo perché: per evitare che la superficie esposta all'azione del vento venisse limitata quanto più è possibile, in buona sostanza. Quest'ordine di servizio – ripeto - io l'ho prodotto, l'ho comunicato ai capiturno, i quali l'hanno recepito direttamente da me in forma verbale, nonché scritta.

AVVOCATO A. PASANISI – Perché solo ai capiturno? La blocco subito.

IMPUTATO G. DINOI – Le indicazioni erano queste. Io ho ricevuto queste...

AVVOCATO A. PASANISI – Sempre da parte di chi erano state date le indicazioni?

IMPUTATO G. DINOI – Da parte all'epoca dal capoarea, che era l'Ingegnere Andelmi.

AVVOCATO A. PASANISI – Perfetto.

IMPUTATO G. DINOI – Poi posso definire ulteriormente. Come ho fatto io poi a capire che questa procedura è stata messa in atto? Ci sono... Prima dell'evento, su alcune navi, abbiamo registrato delle fermate per avverse condizioni meteo, per mal tempo, fermate che in questo caso non sono registrate in un documento come quello che abbiamo visto prima, ma sono su un documento ufficiale, sullo stato dei fatti. Con riferimento sempre a quelle che sono le indicazioni del Blu Code, in merito alla comunicazione fra terminalista e nave, alla fine di ogni attività di sbarco, cioè quando la nave è vuota prima di andarsene, il capoturno assieme al comandante compila un documento, che è il cosiddetto "stato dei fatti". Questo stato dei fatti è sostanzialmente un diario di bordo, cioè è una registrazione di quello che è avvenuto dall'inizio dell'attività di sbarco su quella nave fino alla fine, quindi dall'ormeggio al disormeggio. Tra le tante fermate che andiamo ad individuare...

AVVOCATO A. PASANISI – Sta facendo riferimento a qualche documento? Se è sì, il numero.

IMPUTATO G. DINOI – Sì, allo stato dei fatti della Roma Snug, Che è la prima. La Roma Snug è il nome della nave. Se vede c'è scritto "Nave, Roma Snug".

AVVOCATO A. PASANISI – Il numero del documento, gentilmente?

IMPUTATO G. DINOI – È il 2. Il numero 2.

AVVOCATO A. PASANISI – Perfetto.

IMPUTATO G. DINOI – Se vediamo in basso poi, c'è una sorta di diario con registrazioni di varie fermate. Allora, c'è "23 luglio 2012, Monday", ovviamente qua si tratta di lunedì, 23 luglio 2012, dall'una e quaranta alle tre e cinquanta c'è una fermata per vento forte, che impedisce la ricarica. La dicitura è: "strong wind preventing discharge", che ovviamente tradotto poi è quello che ho appena detto. Allora, questo documento devo evidenziare come viene redatto.

AVVOCATO A. PASANISI – Sì.

IMPUTATO G. DINOI – Questo documento ha una finalità commerciale, cioè serve poi a valutare quanto deve essere pagato, qual è il nolo che deve essere corrisposto all'armatore della nave per il noleggio della stessa. Quindi, ovviamente, è un documento le cui fermate sono confermate sia dalla parte del terminalista e sia dalla parte del comando nave, che deve fare gli interessi dell'armatore. Quindi non c'è possibilità di esclusione. Quindi queste fermate sono condivise anche con i comandi delle navi.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Vuole spiegare meglio questo fatto?

IMPUTATO G. DINOI – Assolutamente.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Che obiettivo hanno? Che rilievo hanno queste indicazioni, a che servono esattamente?

IMPUTATO G. DINOI – Servono a fare emergere il fatto che c'erano delle fermate per vento forte, registrate. Ne abbiamo prova sia su questo documento...

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Che finalità hanno, una finalità contrattuale? Perché?

IMPUTATO G. DINOI – Intende il documento che finalità?

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Sì.

IMPUTATO G. DINOI – Questo documento poi, sulla base della tipologia delle fermate, serve a definire qual è l'importo che il terminalista deve corrispondere all'armatore della nave per il noleggio della stessa, perché ovviamente le navi si vanno a noleggiare, si fa un nolo della nave che vi trasporta il materiale dalla miniera o da dove viene caricato fino al porto di destinazione. Ovviamente un noleggio di una nave ha un contratto abbastanza articolato e prevede una tariffa giornaliera, che può variare. All'epoca io ricordo che queste navi costavano all'incirca 60.000 dollari al giorno di tariffa ed è previsto all'interno del contratto un tempo. Ad esempio, per scaricare 100.000 tonnellate di materiale, il terminalista ha a disposizione cinque giorni, in questi cinque giorni paga 60.000 dollari al giorno. Se a causa del terminalista si va al sesto giorno, il sesto giorno la tariffa aumenta, perché c'è una penale da pagare da contratto, può diventare anche il doppio, solitamente aumenta del 35/40%. Ovviamente ci sono delle clausole contrattuali. Questo perché le voglio evidenziare? Perché qualcuno ha detto che i gruisti non venivano fatti scendere perché si doveva guadagnare tempo, a questo fine. Tra le clausole contrattuali, quando ci sono le fermate per vento forte, il tempo concesso si blocca, quindi non conta sul conteggio finale che viene fatto. Cioè, non va a carico del terminalista, dell'acquirente, che in questo caso era Ilva. Questa è una clausola che si trova su tutti i charter party, che sono i contratti di noleggio delle navi.

AVVOCATO A. PASANISI – Quindi, Dottor Dinoi, tutti i momenti in cui le operazioni venivano sospese per condizioni meteo avverse non venivano assolutamente pagati?

IMPUTATO G. DINOI – No. Il tempo si bloccava, quel tempo lì è come se non ci fosse. Se ad esempio noi avevamo a disposizione cinque giorni e il terzo giorno avevamo 24 ore di maltempo, per esempio.

AVVOCATO A. PASANISI – Sì.

IMPUTATO G. DINOI – Il giorno successivo è come se quel giorno non fosse mai esistito, ai fini contrattuali del pagamento.

AVVOCATO A. PASANISI – Perfetto. Senta, ritornando all'ordine di servizio, lei ha avuto contezza che questo ordine di servizio, una volta emanato, avesse sortito riscontro?

IMPUTATO G. DINOI – Sì.

AVVOCATO A. PASANISI – Come?

IMPUTATO G. DINOI – L'ho appena detto.

AVVOCATO A. PASANISI – Sì.

IMPUTATO G. DINOI – Ci possiamo basare... Io ovviamente ho avuto riscontro sia direttamente dai capituerno, perché io con i capituerno mi sento diverse volte al giorno, a parte nelle ore lavorative in cui sono a stretto contatto con loro, ero e sono a stretto contatto con loro, anche fuori dall'orario di lavoro l'azienda ci ha dotato di un cellulare aziendale con il quale possiamo comunicare con i capituerno. I capituerno applicavano questa disposizione di servizio, così come gli era stata imposta.

AVVOCATO A. PASANISI – Perfetto. Senta, tornando alle condizioni del vento di quella mattina, lei ha mai avuto modo di riscontrare se il vento abbia mai superato o raggiunto i 72 chilometri orari, prima dell'evento tornado?

IMPUTATO G. DINOI – Io quella mattina ho chiesto mi pare due volte, io ricordo due volte, se non di più, al capoturno quali erano le condizioni del vento e lui in entrambi i casi mi ha risposto che il vento era forte, tale da non consentire l'utilizzo delle macchine, perché scattavano gli anemometri in quanto si superava i 60, però non mi ha mai comunicato che abbiamo superato i 72 chilometri orari. Qualora fosse successo, ovviamente, eravamo fermi, eravamo già fermi con le macchine, il nastro trasportatore era fermo, le gru erano ferme, non avrebbe nessuna remora ad applicare la disposizione così come gli era stata data. Cosa che in passato era già avvenuta. Ripeto.

AVVOCATO A. PASANISI – Lei la mattina ebbe modo di valutare...

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Era già avvenuta l'evacuazione o era già avvenuta...?

IMPUTATO G. DINOI – Sì, che i gruisti erano scesi. Ripeto, al superare dei 72.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Cioè, a che cosa si riferisce “era già avvenuta”?

IMPUTATO G. DINOI – Era già avvenuta nei periodi precedenti. Da quando era stata emessa...

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Sì, ma cosa era già avvenuta?

IMPUTATO G. DINOI – L'evacuazione delle gru da parte gruisti.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Era già avvenuta?

IMPUTATO G. DINOI – Certo, sì, in altre condizioni. Come ad esempio quelle riportate in questo stato dei fatti.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Qui però non risulta, risulta l'interruzione...

IMPUTATO G. DINOI – No, è chiaro, qui c'è la fermata per vento fatte. Certo, sì.

AVVOCATO A. PASANISI – Lei quella mattina ebbe modo di valutare il rischio connesso alle condizioni avverse meteo? Sì o no?

IMPUTATO G. DINOI – È stato valutato, come è stato valutato in tutte le altre situazioni. Io,

ripeto, avevo ed ho delle indicazioni chiare, ho avuto delle indicazioni chiare dai miei responsabili, le ho applicate. Io avevo possibilità di muovermi all'interno di queste stesse.

AVVOCATO A. PASANISI – Senta, chi vi aggiorna e chi vi aggiornava circa le condizioni meteo ed in particolare quella mattina dobbiamo ritornare?

IMPUTATO G. DINOI – Allora, l'aggiornamento non è un aggiornamento fatto in maniera quotidiana, a prescindere dalle condizioni meteo. Noi riceviamo delle comunicazioni dalla Capitaneria di Porto solo quando la Protezione Civile emette dei bollettini di allerta. Ora voglio però fare un'altra precisazione: quel bollettino di quella mattina.

AVVOCATO A. PASANISI – Allegato numero? Così aiutiamo nella consultazione.

IMPUTATO G. DINOI – Numero 6.

AVVOCATO A. PASANISI – 6?

IMPUTATO G. DINOI - Sì. Al di là delle condizioni che riportava, l'abbiamo già detto, di vento forte, che corrispondeva ad un massimo di 61 chilometri orari, oppure con raffiche di burrasca, come dice sul bollettino, che prevede un vento... Quando parliamo di burrasca.

AVVOCATO A. PASANISI – Sì, la definizione formale qual è e a cosa corrisponde?

IMPUTATO G. DINOI – Un attimo solo, eh. Quando parliamo di burrasca, parliamo di vento che va dai 62 ai 74; quando parliamo di vento forte va dai 50 ai 61 chilometri orari, secondo sempre la scala Beaufort, che è universalmente riconosciuta per individuare l'intensità del vento. Quindi, al di là di quello che il bollettino riportava, questo bollettino è un bollettino emesso dalla Protezione Civile, la sezione centrale, quella di Roma, infatti in basso c'è scritto: "Roma, 27 novembre 2012". Noi attualmente questi continuiamo a riceverli, però ci arrivano anche in contemporanea quelli della Protezione Civile Regione Puglia. Perché se noi andiamo a vedere, qui si parla di venti forti con raffiche di burrasca su Sardegna, Toscana, Umbria, Marche, Abruzzo, Molise, Lazio, Campania, Basilicata, Calabria, Sicilia e Puglia. Quindi, ovviamente, è un bollettino abbastanza generico, non ti dà delle indicazioni dettagliate della zona geografica in cui noi lavoriamo e su questo devo fare un'altra... vorrei fare un'altra precisazione.

AVVOCATO A. PASANISI – Dica.

IMPUTATO G. DINOI – Anche sulla base del mio corso di studi, ho fatto un esame di meteorologia, quindi qualche nozione in merito potrei darla. Ovviamente quell'evento, quel tornado che si è verificato alle nostre latitudini, con quell'intensità, che è diversa dalle trombe d'aria che noi ogni giorno... È successo anche di recente proprio nel mio paese di origine, che c'è stata una tromba d'aria che ha buttato giù delle pareti e quant'altro. Ma un tornado che si registra con quell'intensità e con quelle dimensioni è

insolito per le nostre latitudini, perché solitamente le latitudini a cui si verificano questi eventi meteorologici vanno dal Tropico del Cancro al Tropico del Capricorno, che è la zona più vicina all'equatore, dove la terra è più larga, perché c'è anche un effetto della rotazione del pianeta stesso che contribuisce ad ingrandire questi fenomeni. Oltre a questo di solito si verificano, qualora ci siano delle forti instabilità, cioè pressione bassa e pressione alta che si incontrano, oppure masse di aria fredda o masse di aria... Sì, in questo caso è di aria fredda, che entrano in contatto con la superficie del mare, che solitamente nel periodo autunnale registra delle temperature più alte, questo ingenera queste situazioni, permette il crearsi di questi fenomeni meteo che sono assolutamente insoliti ed imprevedibili. Con questo cosa voglio dire? Che, ovviamente, con una previsione meteo di questo tipo era impossibile prevedere un evento meteo di quella portata e di quella intensità. Quella mattina c'era un vento di scirocco, che oscillava tra i 40 e i 60, quindi tra l'altro era perfettamente in linea con quelle che erano le previsioni riportate sul bollettino della Capitaneria di Porto e noi questo avevamo a disposizione. Io credo che, anche allo stato attuale, se dovesse ripresentarsi un evento meteo del genere, le conseguenze sinceramente non so quali potrebbero essere. Perché? Perché poi una delle prescrizioni che vennero fatte all'Ilva per l'ottenimento del dissequestro delle gru, fu anche l'emissione di una pratica operativa, proprio in merito alla gestione dei DM e CM durante le avverse...

AVVOCATO A. PASANISI – Se fa riferimento ad un documento, dica sempre il numero per consultarlo.

IMPUTATO G. DINOI – Sì, è il numero 7.

AVVOCATO A. PASANISI – Io ricordo che alla redazione di questo documento, oltre che essere il destinatario, perché ovviamente io poi l'ho divulgato ai capiturno, ai capisquadra e poi loro l'hanno divulgato ai gruisti, in alcuni casi l'ho divulgato anche io personalmente ai gruisti, questo documento era – appunto – una delle prescrizioni e ricordo che in quel periodo l'Ingegnere De Gioia aveva... No, prima l'Ingegnere Colucci, poi l'Ingegnere Colucci andò via e il capoarea divenne l'Ingegnere De Gioia, che è tuttora il mio responsabile, che parteciparono – appunto - alla redazione di questo documento e l'Ingegnere De Gioia mi disse che più volte l'Architetto Di Summa aveva rimandato indietro questo documento perché voleva che fosse più dettagliato, più preciso nei contenuti. Cosa che infatti se andiamo a vedere lo è, c'è una procedura blindata se vogliamo. In particolare, se andiamo alla pagina 5, c'è un paragrafo che è: “Avvisi di condimeteo avverse”, dove si parla esattamente della situazione così come si è verificata quel giorno. Cioè: “La Capitaneria di Porto – leggo - mette a disposizione di tutte le utenze portuali un servizio di segnalazione di condizioni meteo particolarmente

avverse. Quindi, quando sono previsti eventi meteorologici particolarmente violenti, COMPAMARE Taranto (che è il Compartimento Marittimo di Taranto, è la dicitura della Capitaneria di Porto di Taranto) dirama un avviso di condizioni meteo avverse, dove viene descritta in maniera dettagliata sia la natura che la durata dell'evento, così come era su quel documento. In caso di ricezione di tale avviso, il capoturno dovrà contattare tempestivamente il caporeparto (cosa che quel giorno era avvenuta, cioè io avevo contezza di quel documento insieme a lui) per i provvedimenti del caso e comunque, in caso di previsioni di valori del vento da 9 in su della scala Beaufort (quindi parliamo di burrasca forte, c'è scritto anche tra parentesi), dovrà fa preventivamente gli scaricatori, verificando successivamente che tutti gli operatori che siano a terra". Quindi, se ci arriva un bollettino meteo che prevede che sono previsti venti da burrasca forte in su, come intensità, alle di là delle condizioni presenti in quel momento, anche se hai zero chilometri di vento, tu le macchine non le devi armare, cioè i gruisti non devi mandarli sulle macchine. Questo dice questa procedura.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Qual è il limite, Ingegnere? Limite chilometri e velocità?

IMPUTATO G. DINOI – Ripeto. Allora, se si riceve un avviso che prevede burrasca forte o livelli successivi, la può aiutare forse vedere la tabella che è all'ultima pagina. Se vede l'ultima pagina c'è "burrasca forte" e parliamo di vento che va da 75 a 88 chilometri orari. È quello il livello di burrasca forte. Quindi, quando noi riceviamo questo tipo di bollettini meteo, noi i gruisti non li mandiamo proprio sulle macchine, per tutta la durata dall'evento. 24 ore, 24 ore; 40 ore, 40 ore, quello che è. Ovviamente in quel giorno noi avevamo ricevuto un bollettino che parlava di vento forte. Siamo 2 gradi indietro, dobbiamo andare su quella scala, con raffiche di burrasca, che è il livello subito successivo. Quello che voglio far emergere è questo: che un evento del genere come si è verificato, che non è stato previsto da nessuno? Anche oggi potrebbe verificarsi. Avendo un bollettino come quello che abbiamo ricevuto quel giorno, noi i gruisti li mandiamo lo stesso sulle macchine, sulla base delle procedure che abbiamo in vigore oggi. Ovviamente rimane poi il fatto che a 72 chilometri orari le macchine, a prescindere dalla presenza o meno dei bollettini meteo.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Quindi Ingegnere, a burrasca moderata devono scendere, perché rientra in quella fascia? L'evacuazione che voi avete stabilito rientra in quella fascia?

IMPUTATO G. DINOI – Sì. Allora, se noi andiamo a vedere sempre la stessa pratica operativa, stessa procedura, andiamo alla pagina 2, alla pagina 3 chiedo scusa, in quel caso io stavo parlando della situazione in cui noi abbiamo un bollettino della Capitaneria di Porto. Come ci dobbiamo comportare quando ci arriva un bollettino della Capitaneria di Porto? Che però l'origine è sempre la Protezione Civile, poi la Capitaneria di Porto lo

manda a tutti. Se noi non abbiamo un bollettino meteo assolutamente, oppure abbiamo un bollettino meteo che prevede valori al di sotto della burrasca forte, che quindi è come se non ci fosse un bollettino meteo, perché abbiamo visto da quale momento in poi dobbiamo evacuare le macchine. Cioè, se la Capitaneria di Porto ci manda un bollettino meteo che prevede burrasca forte o valori successivi, a prescindere dalle condizioni le macchine rimangono ferme e le persone non vanno sulle macchine. Se invece ci sono dei bollettini che prevedono vento forte, burrasca moderata, oppure nessun bollettino noi dobbiamo seguire un'altra strada. Alla pagina 3 di questo documento abbiamo: "impostazioni dei limiti di esercibilità impianti", che sono esattamente gli stessi che erano presenti quel giorno. Se noi andiamo a vedere DM 5 e DM 6 porta 60 chilometri, c'è scritto sulla pagina 3. Allora, al raggiungimento di questi limiti, che sono quelli impostati sugli anemometri, il sistema che cosa fa? "Il sistema inibisce la traslazione della macchina, impedendo di fatto che la stessa venga esercitata, attiva l'intervento delle tenaglie antiuragano che ancorano la macchina ai binari scorrimento delle gru", esattamente quello che ho già detto. "All'interno dell'anemometro l'operatore dovrà avvisare l'ufficio IMA1 dell'intervento anemometro, posizionare la benna sul grigliato tramoggia, portarsi con la cabina a passerella". Ecco, noi quel giorno eravamo in questa situazione qui, questa. Andando poi sul paragrafo successivo: "Modalità di gestione dei DM CM col manifestarsi delle condizioni del vento limite". Quindi, i valori del vento sono leggibili in qualsiasi momento dalla cassetta di controllo. Si ripete ancora un'altra volta che l'operatore ha a disposizione in qualsiasi momento la visualizzazione del vento. Leggo sotto: "Al raggiungimento del valore limite di esercibilità scaricatori e caricatori, 72 chilometri orari, l'operatore dovrà mettere la macchina in sicurezza, ossia posizionare la benna in tramoggia (qualora non l'abbia già fatto, perché è indicato prima), portarsi con la cabina operatore in corrispondenza della passerella di accesso (qualora non l'abbia già fatto, perché era una parte che doveva già aver svolto nella fase precedente), inserire il fungo di emergenza (quello di cui abbiamo parlato), inserire il perno di bloccaggio qualificato come da verbale Spesal numero 162 fermo antiuragano - come indicato nel manuale di uso e manutenzione della macchina - posto sul ballatoio esterno della cabina operatore (qualora non l'abbia già fatto), evacuare la macchina". Quindi a 72 occorre evacuare la macchina, dopo aver portato la cabina in posizione di parcheggio, aver inserito il perno di bloccaggio. Io le posso dire quello che avviene oggi, in alcuni casi. Siccome questo fermo antiuragano - così come definito - in alcuni casi è difficoltoso da essere inserito, i capiturno dicono ai gruisti: "Se ci stai mettendo tanto tempo, evacua lo stesso la macchina", tanto comunque sia quella è una cosa che si fa un momento prima di uscire dalla cabina e serve unicamente a preservare le

condizioni della cabina operatore, ad evitare che possa succedere qualcosa alla cabina operatore. L'operatore, però, ha come prima indicazione quella di evacuare la macchina dai 72 in poi. Quindi, all'interno di questa pratica operativa, sono confluite poi: uno, le indicazioni che erano presenti nella POS I1103, cioè le indicazioni che mi erano state date la prima volta da inserire nella pratica operativa dell'Ingegnere Andelmi sullo stop degli anemometri, cioè gli anemometri si fermano a 60 chilometri orari; la fase successiva è stata riportata così come è prevista dall'ordine di servizio, che mi fece emettere sempre il mio capo, il giorno 9 febbraio 2012.

AVVOCATO A. PASANISI – Una domanda successiva, che sempre riguarda questo tema.

IMPUTATO G. DINOI – Sì.

AVVOCATO A. PASANISI – In conclusione, tra le due pratiche operative post uragano e pre uragano di fatto, al raggiungersi dei 72 chilometri orari, comunque l'operatore si comportava nello stesso modo o no?

IMPUTATO G. DINOI – Sì. Però bisogna precisare una cosa: quell'ordine di servizio io l'ho divulgato ai capiturno, questa pratica operativa l'abbiamo divulgata a tutti.

AVVOCATO A. PASANISI – Perfetto. Ricorda la data di nuovo di questa pratica, ultima?

IMPUTATO G. DINOI – Allora, questa è stata emessa il 16 gennaio 2013, poi noi attualmente siamo alla revisione 001, perché abbiamo fatto delle implementazioni sul sistema, anche se la sostanza è rimasta quella.

AVVOCATO A. PASANISI – Perfetto. Dovremmo ritornare un secondo agli strumenti di comunicazione che i gruisti avevano a bordo delle gru. Con chi comunicavano e con che metodo?

IMPUTATO G. DINOI – Ogni gru, all'interno della cabina, è provvista di una radio fissa, è una radio di tipo ricetrasmittente UHF, che è ben diversa dalla VHF.

AVVOCATO A. PASANISI – Spieghi le differenze, Ingegnere.

IMPUTATO G. DINOI – La radio UHF trasmette su una frequenza... Si chiama UHF, che è l'acronimo di Ultra High Frequency, a differenza di Very High Frequency, su una frequenza più elevata e solitamente viene sintonizzata su un unico canale. In questo caso è così: cioè si sintonizza per trasmettere e riceve su un unico canale. Quindi è una sorta di comunicazione chiusa all'interno del reparto di competenza.

AVVOCATO A. PASANISI – Chi erano infatti gli interlocutori?

IMPUTATO G. DINOI – I gruisti potevano comunicare con i capisquadra, con i capiturno e con i sinotticisti. Perché noi abbiamo una radio all'interno dell'ufficio del capoturno e sinottico, che è lo stesso ufficio ed abbiamo delle radio portatili di cui vengono dotati o gli operatori che stanno nelle stive delle navi, perché comunicano con il gruista per gestire l'interferenza, oppure i capisquadra che circolano sulle banchine per

supervisionare le attività in corso. Però – ripeto - è un canale assolutamente chiuso.

AVVOCATO A. PASANISI – Esclude che i gruisti avessero rapporti con gli agenti della Capitaneria di Porto durante le attività di lavoro?

IMPUTATO G. DINOI – Potevano comunicare con il loro cellulare personale, ma è evitato l'utilizzo del telefono.

AVVOCATO A. PASANISI – Esatto, a prescindere dall'utilizzo del mezzo proprio?

IMPUTATO G. DINOI – No, l'unico strumento di comunicazione che i gruisti hanno con l'ufficio o con i loro preposti è la radio, quella radio comunica esclusivamente con altre radio sintonizzate sulla stessa frequenza. Per questo poi successivamente è stata implementata anche ogni cabina operatore con la presenza di una batteria tampone, proprio per permettere che anche in caso di blackout i gruisti possono continuare a comunicare.

AVVOCATO A. PASANISI – Perfetto. Veniamo Dottor Dinoi al capo e) dell'imputazione e quindi manutenzione degli strumenti da lavoro. Chi era detto a tal fine, se vuol riferire?

IMPUTATO G. DINOI – Ribadisco quello che ho già detto prima con le domande che mi ha fatto il Pubblico Ministero.

AVVOCATO A. PASANISI – Sì.

IMPUTATO G. DINOI – C'erano due reparti che svolgevano attività in parallelo con quella che era l'attività del mio reparto, ossia il Reparto di Manutenzione Meccanica e Reparto di Manutenzione Elettrica, che hanno una struttura che è esattamente corrispondente a quella che ho io, cioè c'è un caporeparto, ci sono dei tecnici, ci sono poi dei capisquadra e dei manutentori, degli operai che svolgono queste attività sia di verifica, che di ispezioni periodiche. Loro hanno delle tabelle che devono rispettare, ogni dieci giorni devono verificare delle parti delle macchine, ogni venti bisogna verificare altri azionamenti. Insomma, hanno delle loro attività.

AVVOCATO A. PASANISI – Lei personalmente aveva deleghe sulla manutenzione?

IMPUTATO G. DINOI – No, assolutamente no! Ma l'ho già detto.

AVVOCATO A. PASANISI – Assolutamente. Veniamo all'argomento formazione dipendenti.

IMPUTATO G. DINOI – Sì.

AVVOCATO A. PASANISI - Lei conosceva i lavoratori che sono stati interessati da questo incidente?

IMPUTATO G. DINOI – Sì.

AVVOCATO A. PASANISI – Se vuole riferir in particolare Zaccaria, Piergianni e l'altra persona offesa.

IMPUTATO G. DINOI - Vincenzo Morrone.

AVVOCATO A. PASANISI – Se il Morrone sia stato interessato da questi corsi di formazione.

IMPUTATO G. DINOI – Allora, io quando sono diventato caporeparto nell'anno 2011, da quando è andato via il mio predecessore, il signor Manzulli, io ovviamente ho preso la sua funzione e all'epoca già avevo fatto circa 7/8 mesi di addestramento. Quindi, girando anche con i capiturno a cui ero stato affiancato per comprendere bene quali erano le dinamiche lavorative, avevo conosciuto anche la maggior parte dei gruisti. I gruisti presenti quel giorno sulle macchine.

AVVOCATO A. PASANISI – Ci spieghi intanto in linea generica che tipo di formazione seguivano i gruisti e poi scendiamo a coloro che sono stati interessati ovviamente all'episodio.

IMPUTATO G. DINOI – La formazione nello stabilimento Ilva credo che sia standard, perché ci sono degli standard che vengono seguiti in qualsiasi reparto, non solo nel reparto IMA1. Si fa prima la visita medica di idoneità alla mansione, sia che si tratti di una nuova assunzione o che si tratti di cambio mansione, poi successivamente c'è un corso di formazione che viene fatto presso la scuola di formazione, che serve appunto, che viene definito "inserimento in attività di reparto". Generalmente i docenti sono i tecnici SIL delle aree di competenza, perché devono dare una indicazione sia sulla realtà lavorativa, nel quale poi devono essere inseriti i lavoratori e sia su quelli che sono i rischi a cui vanno incontro. Quindi, durante questo corso, vengono edotti anche in merito ai rischi così come sono previsti dal datore di lavoro, in buona sostanza. Io conosco questo perché sono stato sottoposto per primo a questo iter, ero abbastanza recente all'epoca come assunzione, quindi me lo ricordo bene. Successivamente poi si viene mandati nel reparto di destinazione, dove c'è una prima familiarizza... conoscenza con il responsabile del reparto, solitamente con il caporeparto - io all'epoca venni mandato dal signor Manzulli – ed incomincia l'inserimento proprio nell'attività lavorativa mediante sia un'attività addestrativa pratica, sia mediante la divulgazione delle cosiddette pratiche operative, che sono l'A, B, C delle nostre attività. Cioè, tutte le attività che vengono svolte hanno una pratica operativa corrispondente. Oggi, nel reparto dove ci sono io, abbiamo all'incirca una ventina di pratiche che vanno a normare qualsiasi tipo di attività lavorativa prevista. Quindi noi, quando andiamo a svolgere queste attività, facciamo riferimento alle pratiche operative. Queste pratiche operative sono un documento ed è abbastanza completo. Perché? Perché vengono redatti, ovviamente per l'aspetto delle attività vengono redatti dal personale operativo, quindi dal caporeparto o dal tecnico, che conosce bene quali sono le fasi lavorative, però c'è anche la collaborazione sia del Reparto Ecologia e sia del Reparto Sicurezza sul Lavoro, che vanno ad inserire quelli che sono gli elementi di rischio, vanno a vedere se ci sono delle fasi che possono essere contrastanti con il documento di valutazione del rischio o con altro. Successivamente

poi vengono firmati da tutte le parti e a quel punto possono essere divulgati al personale.

AVVOCATO A. PASANISI – Lei ha conosciuto la formazione di Zaccaria e Piergianni?

IMPUTATO G. DINOI – Io – ripeto - sono arrivato nel 2010 e sia Zaccaria, sia Piergianni, sia Morrone, ma anche diversi testimoni che sono venuti qui a riferire, quando io sono arrivato erano gruisti chi dal 2004: mi pare Piergianni fosse gruista dal 2004, fra l'altro Piergianni tuttora lavora con me; Morrone gruista dal 2002; il collega che purtroppo non c'è più anche. Quindi parliamo di persone che, quando io sono arrivato, erano già da anni nella categoria, cioè svolgevano quell'attività già da tempo. Io l'unica cosa che ho verificato, a quel punto, è che avessero la divulgazione delle pratiche operative. Ma perché ho verificato questo? Perché il signor Manzulli, mentre io ero ancora in fase formativa, spesso mi ha fatto fare la divulgazione di queste pratiche al personale, proprio per cominciare a prendere dimestichezza con il rapporto con il personale.

AVVOCATO A. PASANISI – Certo. Ha avuto modo di estrarre documentazione dalla quale si evince la formazione di questi soggetti a cui lei ha fatto riferimento?

IMPUTATO G. DINOI – Sì, va be', è già agli atti, c'è tutto l'elenco della divulgazione delle pratiche operative. Poi c'è stato qualcuno...

AVVOCATO A. PASANISI – Chiedo scusa.

IMPUTATO G. DINOI – Sì.

AVVOCATO A. PASANISI - Nei documenti che oggi andremo a produrre, li sa indicare con un numero gentilmente, così rimane a verbale?

IMPUTATO G. DINOI – Certo. Sì, + il numero 5.

AVVOCATO A. PASANISI – Forse anche il 4, in realtà.

IMPUTATO G. DINOI – Il è l'ordine... C'è il 3. Anche il 4, sì.

AVVOCATO A. PASANISI – Il 4 dovrebbe riguardare Zaccaria e Piergianni e il 5...

IMPUTATO G. DINOI – Sì. Questo è un estratto del sistema informativo dello stabilimento.

AVVOCATO A. PASANISI – Ci dica la provenienza di questi documenti.

IMPUTATO G. DINOI – Sì, questo è un estratto. Tra l'altro questi, se non sbaglio, sono già stati acquisiti all'epoca, che sono l'evidenza che le persone coinvolte conoscevano queste pratiche operative.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – I numeri però non corrispondono Avvocato, magari se ce li dice uno ad uno i documenti? Schede individuali di addestramento.

AVVOCATO A. PASANISI – Dottor Dinoi, può descrivere gentilmente documento numero 4 e documento numero 5?

IMPUTATO G. DINOI – Allora, il documento numero 4 è relativo alla divulgazione delle pratiche operative per i due gruisti Piergianni e Zaccaria.

AVVOCATO A. PASANISI – Il numero 5, invece?

IMPUTATO G. DINOI – Il numero 5, invece, è una scheda individuale di addestramento, che veniva utilizzata all'epoca dell'inserimento in attività di reparto, all'epoca in cui venivano formati i gruisti, quindi parlo degli anni 2004, 2005 o precedenti. Allora, io ho recuperato queste due schede perché le ho trovate nell'archivio di IMA, in quanto ho chiesto indicazioni anche al mio predecessore, perché mi era stata contestata la mancanza di formazione del personale e io ho chiesto a lui, ho detto: “Ma queste persone, prima di diventare gruisti – perché quando sono arrivato erano gruisti da cinque o sei anni - non avevano mai fatto nulla?”. Mi ha detto: “Guarda, vai a vedere lì che qualcosa sicuramente c'è”. Io non so all'epoca, negli anni, qual era il sistema di archiviazione poi di questa documentazione, io qualcosa sono riuscito a recuperare e si riportano appunto... Ci sono delle date e accanto ci sono gli argomenti trattati durante le ore formative. In questo caso, ad esempio, abbiamo la scheda di Andrisani ed ho preso questa, perché Andrisani è stato uno dei testi che è venuto e ha detto che non aveva ricevuto nessun tipo di formazione. In realtà lui, prima di diventare gruista, ha seguito delle attività formative, anche abbastanza dettagliate da quello che vedo: “Formazione di base sulla struttura di una nave, illustrazione fase e metodologia scarica”, quindi aspetti operativi. Se poi andiamo sulla seconda pagina, c'è una parte: “Rischi specifici connessi con le attività di competenza”. Ma perché ho già detto prima. Prima ancora di arrivare nel reparto, necessariamente tutti dovevano svolgere un'attività di formazione, presso la scuola di formazione. C'è un percorso obbligato, non dipende dal preposto del reparto. La persona quando arriva ha già fatto, ha già ricevuto una prima divulgazione dei rischi, così come sono indicati nel DVR, questo è chiaro, per ogni figura professionale. Nel reparto poi questa attività continua e viene perfezionata mediante – ripeto - la divulgazione delle pratiche operative. Sempre a tal proposito c'è una di queste pratiche operative che è tuttora in vigore e che poi nel tempo siamo riusciti con l'Ingegnere De Gioia anche ad ottimizzare, in questi giorni è prevista una nuova emissione di questa pratica operativa, che è la I1101. È un documento – chiedo scusa - che non è incluso nel fascicolo questo qui, è stato dato, è un allegato. È la I1101/001 che parla di norme comportamentali per il personale...

AVVOCATO A. PASANISI – Ci indichi il numero, gentilmente, dell'allegato?

IMPUTATO G. DINOI – Il numero 8.

AVVOCATO A. PASANISI – È quella allegata stamattina di fatto?

IMPUTATO G. DINOI – Sì. Norme comportamentali per il personale operante sugli impianti marittimi.

AVVOCATO A. PASANISI – Ce la illustri.

IMPUTATO G. DINOI – Sì. Questa pratica operativa dà delle indicazioni di base, in merito ovviamente alla materia di sicurezza, per tutto il personale che si trova ad operare sulle banchine, sui pontili IMA1. Difatti nelle operazioni descritte si vede che c'è: “Attività in banchina, personale autorizzato per l'accesso a bordo nave, come deve avvenire l'accesso a bordo nave, come si deve attraversare la coperta della nave”. La coperta della nave, parliamo del ponte. All'interno di questa pratica operativa, in particolare alla pagina 3, vengono elencati tutta una serie di divieti, di norme di buon comportamento e sicurezza che devono essere seguite durante la permanenza sulla banchina. Tutti questi divieti poi a lato sono corredati anche dall'indicazione dell'elemento di rischio. Stessi elementi di rischio che sono presenti sul documento di sicurezza – che io poi sono andato a vedere per scrupolo – all'epoca vigente, per la figura professionale gruista. Io sono andato a richiederlo, perché quel documento all'epoca io non ce l'avevo, in quanto era un'incombenza di certo non mia e corrispondono esattamente tutti questi rischi che sono qui indicati. Ecco, io volevo poi aggiungere un'altra cosa: io ho visto venire qui dei gruisti, dei miei ex colleghi, perché nessuno di loro oggi fa il gruista, sono 60, sono venuti qui a testimoniare quei gruisti che non sono più gruisti, hanno cambiato, ora svolgono altre mansioni, per loro volontà. Questo deve essere ben chiaro.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Di chi parla, Ingegnere?

IMPUTATO G. DINOI – Io parlo di Andrisani.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – No, nel senso “tutti i gruisti dell'epoca” sono?

IMPUTATO G. DINOI – No, io sto dicendo i gruisti... Sono se non sbaglio quattro, che sono venuti qui a testimoniare. Sono gruisti che non svolgono più la mansione per loro volontà, ma il gruppo di gruisti è fatto di 60 persone, oggi sono 62 e sono gli stessi che svolgevano l'attività allora e che continuano a svolgerla oggi. Sono venuti qui a dire che non avevano ricevuto mai nessun tipo di formazione. Ora io ho potuto rispondere per quello che ho appreso dal mio predecessore e per le documentazioni che sono riuscito ad acquisire, ma teniamo presente una cosa: che io con loro, con alcuni di loro, ho fatto delle ore di affiancamento sulle macchine e sono loro che mi hanno spiegato le modalità di funzionamento di quelle gru. Tra l'altro, guardi, io ho provato anche ad utilizzare una di quelle macchine e le posso garantire che senza un addestramento – parliamo dell'aspetto pratico – che dura diversi mesi nella migliore delle ipotesi, parliamo dai 4 o 5 mesi, ma ci sono stati gruisti sotto la mia gestione che hanno fatto anche un anno di affiancamento, non riesci a movimentare le benne senza fare dei danni, senza creare dispersioni di materiale. Assolutamente!

AVVOCATO A. PASANISI – Senta Dottor Dinoi, lei ha avuto modo di conoscere il lavoratore Meo Giuseppe?

IMPUTATO G. DINOI – Sì.

AVVOCATO A. PASANISI – Che rapporti sono intercorsi tra di voi?

IMPUTATO G. DINOI – Quando io sono arrivato presso il Reparto IMA 1, Meo era un tecnico controstallie, cioè era un tecnico di ufficio che si occupava della consuntivazione delle attività di sbarco, quello che dicevo prima. Perché controstallie? La controstallia è la penale che si paga quando la nave supera il tempo di sosta concesso da contratto presso il terminale. Con questa definizione, tecnico controstallie, ovviamente poi si vanno ad individuare tanti ambiti di competenza. Lui non solo consuntivava le attività. Cioè, prendeva lo stato dei fatti così come era stato registrato, l'armatore ci manda una mail con i conteggi, così come lui li aveva calcolati, noi prendiamo questo stato dei fatti, prendiamo il contratto e sulla base di questi due documenti vediamo se quei conteggi che ci sono mandati sono validi, cioè se l'importo richiesto è congruo o meno. Questa era una delle sue occupazioni, che però questa era svolta prevalentemente dal suo collega, il signor De Santis. Lui si occupava più che altro di consuntivare le attività fatte dalle ditte terze. Cioè, noi abbiamo sulle banchine l'attività di pulizia che è svolta da ditte in appalto. All'epoca, nell'anno 2010/2011 c'erano Ecologica, Castiglia. Oggi abbiamo Castiglia, queste ditte terze che svolgono queste attività e ovviamente queste attività devono essere poi contabilizzate in modo da dare conferma all'Ufficio Acquisti delle attività svolte per il pagamento della fattura. Oltre a questo, lui si occupava anche dell'emissione del cosiddetto "SITNAV". Il "SITNAV" è una situazione navi. È un foglio Excel, all'interno del quale ci sono delle informazioni relative sia alle navi presenti in banchina in quel momento, in merito quindi all'andamento delle operazioni di sbarco, sia le navi che ancora devono arrivare con delle previsioni di arrivo, così come ci venivano mandate dalle agenzie marittime. Quindi una sorta di programma di arrivo delle navi e di sbarco di quelle già presenti. Lui svolgeva queste attività ed io con lui ho fatto in questo caso... il signor Manzulli mi affiancò per circa un mese, un mese e mezzo a Giuseppe Meo, che all'epoca svolgeva il compito di tecnico controstallie. Anche in merito a lui ho sentito alcune inesattezze. Mi spiego. Quando io sono arrivato lì, io sono arrivato pochi mesi dopo anche all'arrivo dell'Ingegnere Andelmi, l'Ingegnere Andelmi era arrivato a gennaio/febbraio, io sono arrivato nel mese di giugno/luglio. Quando il signor Manzulli andò via, persona a cui Giuseppe Meo era molto attaccato, anche per motivi di natura personale. Va be', mi fece delle confidenze, che però sono di natura sua strettamente personale che non credo sia il caso di riferire, non sono rilevanti, lui ne fu molto dispiaciuto da questo, quando il signor Manzulli andò in pensione e nel primo periodo io ebbi delle difficoltà anche a rapportarmi con lui. Lui spesso mi diceva che non avevo la stessa esperienza che aveva il signor Manzulli.

Questa cosa era lampante, ero arrivato da lì da poco, ero in una realtà industriale, quando fino a pochi mesi prima avevo completato il mio percorso di studi. Quindi lo accettavo, anche perché lui era un valido collaboratore, cioè mi dava delle indicazioni anche chiare, mi supportava in molti aspetti, in buona sostanza. Lui, in particolare, ha sofferto tanto e il sistema di gestione dell'Ingegnere Andelmi... Ma perché? L'ingegnere Andelmi è una persona molto precisa, molto rigida, assolutamente corretta per quella che l'ho vissuta io. Molto precisa, molto attenta al rispetto delle regole. La gestione dell'ufficio da cui veniva il signor Meo era una gestione più familiare, quindi lui mal si adattò a questo tipo di nuova gestione, a cui tutti dovevamo in qualche modo adeguarci e lui ebbe dei contrasti non tanto con l'Ingegnere Andelmi, quanto anche con il signor Rebaioli. Io ricordo che ci fu un giorno un litigio e arrivammo davvero al limite. Io e il signor Valenzano li dividemmo, perché stavano per arrivare alle mani, insomma. Poi il signor Rebaioli si sentì anche male a seguito di questo litigio. Io devo anche precisare che il signor Meo è sempre stato propenso a creare queste situazioni di tensione. Ad esempio, quando ci furono gli arresti di tutti i dirigenti Ilva, lui il giorno dopo si presentò in ufficio con dei cornetti e disse: "Per festeggiare finalmente, è stato arrestato l'Ingegnere Andelmi". Sia io, sia Valenzano, sia Giovanni De Santis (che è l'altro tecnico), i capoturno, per quanto potessimo – magari – non essere in accordo con l'Ingegnere, comunque vedevamo in lui una persona da rispettare, una persona che veniva e cercava di fare il suo lavoro, come ha sempre fatto. Non è stato un bel gesto, insomma. Già quello creò una situazione, un po' di tensione. Situazione che poi, nei mesi a seguire, è anche degenerata. Perché io mi sono trovato in un paio di occasioni, dopo che l'Ingegnere Andelmi fosse andato via, a dover difendere Meo da Valenzano una volta voleva spacciargli una sedia in testa, da un altro capoturno che venne perché aveva detto non so che cosa. Quando arrivò l'Ingegnere Colucci, che arrivò a settembre, io riferii di questa situazione, dissi: "Ingegnere, guardi che in ufficio c'è questa situazione, c'è un po' di tensione". Volevo avvisare perché sinceramente, essendo anche alle prime armi, spesso non riuscivo a tenere il polso della situazione, soprattutto su queste situazioni particolarmente delicate. Quindi avevo – appunto – informavo l'Ingegnere Colucci di questo. Nei mesi successivi poi andammo avanti, comunque come eravamo sempre andati fra alti e bassi e dopo il tornado, il tornado mi pare che fu di mercoledì o di giovedì, non ricordo, la domenica noi avevamo sempre un tecnico di servizio, un funzionario di servizio, che era uno dell'Ufficio IMA1, o ero io, o era uno dei due tecnici, o era il capoturno di giornata. Insomma, avevamo una rotazione, ogni fine settimana ce n'era uno che svolgeva un'attività più che altro di comunicazione con le agenzie. Io so che in quella domenica l'Ingegnere Colucci ebbe un diverbio con Meo,

particolarmente acceso, tant'è che mi chiamò anche il signor Meo e mi disse che aveva avuto questo scontro con l'Ingegnere Colucci perché gli aveva chiesto di richiamare i gruisti da casa, perché c'erano da spostare le gru del Secondo Sporgente. Lui aveva detto: "Io non me la sento, non mi sembra il caso in questi frangenti di richiamare i gruisti per farli rientrare da casa" ed ebbero questo diverbio. Il giorno dopo mi venne comunicato dall'Ingegnere Colucci di avvisare Meo di rimanere a casa e che successivamente poi sarebbe stato ricontattato o da me o da qualcun altro per ulteriori indicazioni. Di rimanere a casa perché in quel periodo c'era comunque la cassa integrazione per calamità naturale, quindi si poteva usufruire. Poi l'Ingegnere Colucci mi riferì che l'avrebbe spostato in un altro ufficio, nell'Ufficio Programmazione, che era l'ufficio dove si programmavano gli arrivi delle navi. Quindi un'attività che era esattamente la stessa che Meo svolgeva lì. Poi l'altro giorno ho visto proiettate dei dialoghi fra l'Ingegnere Colucci e Meo e diciamo che adesso sono confuso un po', perché probabilmente mi è sfuggito qualcosa. Perché io ricordo che sia l'Ingegnere Colucci e sia il signor Meo mi hanno spesso richiamato a lavoro stesso, io ho avuto una sola chiamata dopo l'evento, dopo che Meo si era sposato, Meo dal suo ufficio mi chiamò nel mio, per dirmi appunto l'astio che provava nei confronti di questo spostamento che aveva subito, che era stato messo... Va be', tutte le cose note, che era stato posizionato in una scrivania dove non c'era attività da svolgere. Tant'è che poi so che c'è stata anche una denuncia per mobbing su questo. Io lo so perché parlai con il mio collega, l'Ingegnere Zizzi, che è il capo di questo Ufficio Programmazioni, che fu anche lui uno dei destinatari di questa denuncia per mobbing. Per cui poi ho visto questo scambio di... Che devo dire, queste dimostrazioni di stima e sono rimasto abbastanza stranito da questo, dove addirittura vengo direttamente io accusato di aver richiesto lo spostamento di Meo. Io ho fatto presente sin dall'inizio quelle che erano le situazioni nell'ufficio e verranno anche qui persone a dire qual era il comportamento del signor Giuseppe Meo nell'ufficio. Io non ho detto: "Spostiamolo", ho detto: "Guarda Ingegnere che c'è questa situazione, che è abbastanza pericolosa". Ma perché se poi c'è uno scontro tra due persone, qualcuno potrebbe anche rischiare il posto di lavoro e non era il caso che uno perde le staffe un secondo e perde il posto di lavoro. Era volta a questo. Fra l'altro poi il giorno successivo, sempre Giuseppe Meo ha rilasciato anche una dichiarazione ad una televisione locale, che mi ha segnalato uno dei miei colleghi, che conosceva lui, conosce me, lavoriamo ancora insieme, io ho avuto modo di prenderne visione, dove si può vedere che effettivamente, forse, c'è ancora una volta contrasto tra quello dichiarato in quei messaggi e quello che Meo ha dichiarato a questa emittente, che è Jotv.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Perché, che cosa dichiarava in questa intervista?

IMPUTATO G. DINOI – Dichiarava che lui aveva avuto questo scontro con l'Ingegnere Colucci e che il giorno dopo lo avevo chiamato per dire di rimanere a casa e che poi era stato spostato. Poi aveva fatto causa per mobbing. Per cui ha fatto causa per mobbing all'Ingegnere Colucci e all'Ingegnere Zizzi. Allora, io volevo giusto precisare, so che non è rilevante ai fini di questo dibattito, però siccome sono stato tirato in causa era opportuno che facessi queste precisazioni.

AVVOCATO A. PASANISI – Dottor Dinoi, il Meo ha riferito in questo dibattito che vi era il pericolo concreto per tutti gli operatori di subire procedimenti disciplinari da parte vostra qualora non avessero adempiuto alle vostre richieste di continuare a lavorare anche in condizioni di meteo avverse. Cosa può dire a riguardo?

IMPUTATO G. DINOI – Quello che ho già detto prima, a parte l'evidenza oggettiva che ci sono delle fermate su tutte le navi per mal tempo, quindi c'erano delle fermate non solo con fermate dai capitano, quindi da Ilva, ma anche con fermate dai comandanti di nave, che quando si raggiungevano determinate condizioni le operazioni erano ferme. In più l'aspetto relativo all'aspetto commerciale, quello che ho detto prima. Cioè, che questa tipologia di fermate non venivano conteggiate nei popoli di sosta nave e quindi non gravavano assolutamente sul terminalista.

AVVOCATO A. PASANISI – Quindi nega l'esistenza di questi atteggiamenti da parte vostra?

IMPUTATO G. DINOI – Da parte mia assolutamente sì. Non ho mai obbligato nessuno a stare sulle macchine, ad andare a derogare a quelle che erano disposizioni ricevute. Nella maniera più assoluta! Io ancora oggi svolgo la stessa attività che svolgevo nell'anno 2012, potete chiedere a tutti i miei collaboratori, a tutti i gruisti che ci sono, che tra l'altro credo che già per il fatto di continuare a svolgere la loro attività dopo un evento così difficile, evidentemente pensano bene di essere supportati da chi li deve rappresentare. Tra l'altro dopo, dopo l'evento, sulle macchine i gruisti non volevano salire più, nessun gruista era disponibile a svolgere quell'attività e noi ad un certo punto siamo arrivati ad un punto di crisi seria, perché venivamo pressati da tutto lo stabilimento perché il mancato sbarco di questi materiali avrebbe portato ad un blocco totale di tutte le attività, perché si sarebbero fermati gli altiforni, quindi a catena tutto il ciclo che poi è integrato. Quindi noi avevamo addosso questa pressione enorme ed io ogni giorno mi prestavo a parlare con i gruisti. C'era l'Ingegnere De Gioia che continuamente saliva e scendeva dalle macchine con queste ditte che venivano a fare le verifiche strutturali sulle gru. Inizialmente vennero installati dei radiocomandi, cioè come delle macchine telecomandate, tu da giù riuscivi ad utilizzare la gru. Però, ovviamente, si era innanzitutto in una posizione più scomoda, perché il gruista doveva

essere esposto alle intemperie, se pioveva, se faceva vento, non era una posizione confortevole. Fra l'altro anche come visibilità della stiva, non potevi stare con il radiocomando a sporgerti sulla stiva, che comunque se accedi a bordo nave la mastra... Chiedo scusa, la mastra è un termine tecnico, l'altezza del bordo della stiva è due o tre metri, quindi bisogna arrampicarsi su una scaletta per vedere all'interno e tu hai questa benna che ti cala di fianco, quindi anche dal punto di vista della sicurezza non era il massimo gestire l'attività in questi termini. Infatti sono state... Dopo tutte le verifiche fatte sulle gru e dopo il montaggio delle nuove cabine, dopo tutte queste attività, abbiamo richiesto, ho richiesto anche io personalmente ai gruisti di riprovare a fare le attività dalle cabine. Io mi ricordo ancora, era il 24 dicembre, 24 dicembre pomeriggio ed io salii sul DM 1 come prima macchina.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Anno?

IMPUTATO G. DINOI – L'anno 2012, chiedo scusa. L'anno 2012, alle ore 18:30/19:00 salii con due gruisti, perché volevano salire insieme, salimmo in tre ed eravamo io, il gruista Del Prete ed un altro gruista - D'Onghia - sulla macchina DM 1, perché ovviamente loro avevano bisogno a quel punto di avere una nuova fiducia, nuovamente fiducia su tutta la struttura. È chiaro, su tutta la struttura lavorativa. Io ho sempre cercato di stare proprio affianco alle persone, ma anche oggi, lo si può chiedere, ho sempre cercato di supportare queste persone. Perché l'ambiente di lavoro su cui noi troviamo ad operare è abbastanza difficile, estremo, siamo esposti, siamo sul mare, quindi è chiaro che c'è una situazione abbastanza delicata e noi ogni giorno cerchiamo di fare del nostro meglio. Non so cos'altro dire.

AVVOCATO A. PASANISI – Dottor Dinoi, lei ha mai inviato un sms di minaccia al Meo Giuseppe?

IMPUTATO G. DINOI – No, no, no, assolutamente!

AVVOCATO A. PASANISI – Lei ha sentito in dibattimento cosa è venuto a riferire il Meo Giuseppe?

IMPUTATO G. DINOI – No, no.

AVVOCATO A. PASANISI – Riferisce di averlo ricevuto, ma di non averlo conservato. Lei cosa dice a riguardo?

IMPUTATO G. DINOI – Che non ho mai mandato messaggi. Io con Giuseppe Meo avevo un rapporto Anche abbastanza confidenziale, come con tutti qui altri appartenenti al mio ufficio, al mio reparto direi, a parte – magari - le persone che sono più lontane da me. Ma anche perché loro mi avevano fatto crescere professionalmente innanzitutto, io devo tanto a loro.

AVVOCATO A. PASANISI – Certo.

IMPUTATO G. DINOI - No, non ho mandato... Non nego di aver avuto dei contrasti anche io con Giuseppe Meo, come con tutti gli altri. Questo deve essere chiaro, io non sto dicendo che ho sempre avuto un rapporto idilliaco con lui, anche alla luce del suo carattere abbastanza particolare, come potranno confermare tutti, come i fatti penso dimostrino, però messaggi di minaccia no, assolutamente.

AVVOCATO A. PASANISI – Perfetto. Lei all'udienza di venerdì scorso era presente e ha sentito l'imputato Colucci che ha dichiarato, una volta che ha preso incarico presso il vostro reparto, di – in momento antecedente al momento uragano - aver chiesto a lei e ad un suo collega informazioni circa lo stato degli strumenti da lavoro, delle misure di sicurezza e quant'altro. Cosa riferisce a riguardo?

IMPUTATO G. DINOI – No, forse Avvocato deve essere più specifico in questo. Perché io con l'Ingegnere Colucci ho avuto - da quando è arrivato a IMA - tanti contatti, di natura lavorativa ovviamente. Lui mi chiedeva informazioni ed io glielo davo, però – ripeto – parliamo di una persona che aveva un'esperienza forse di trenta, venti anni, rispetto a me che avevo esperienza nel settore di pochi mesi, quindi ho potuto riferire tutto quello che era relativo alle mie attività in corso. Lui mi aveva chiesto in particolare delle indicazioni in merito a come facevamo le attività di pulizia sulla banchina, oppure quali erano i dispositivi di abbattimento delle polveri durante le attività di sbarco.

AVVOCATO A. PASANISI – La mia domanda era finalizzata alle procedure in tema di condimento avverse e di sicurezza sul lavoro.

IMPUTATO G. DINOI – No, no, su questo no! Ma è ovvio che non ne avrebbe avuto alcun bisogno. Cioè, io dovevo prendere da lui delle disposizioni, quello che ho detto prima. L'Ingegnere Colucci aveva già la gestione dei Pontili Terzo e Quinto, sono i due altri pontili dove vengono imbarcati i prodotti finiti. Lui già per quei due pontili era il caporegione e l'attività che noi svolgiamo rispetto a quelle sono esattamente le stesse, l'ambiente di lavoro è lo stesso, l'unica cosa che cambia è che lì imbarcano i rotoli, i coils, quindi dei pezzi finiti sulle navi, noi invece scarichiamo materiale alla rinfusa. Però – ripeto - l'ambiente di lavoro, le attrezzature utilizzate erano le stesse, non aveva senso che dovesse venire da me a chiedermi questo tipo di dettagli. Erano gli stessi per il Terzo e Quinto.

AVVOCATO A. PASANISI – Un'ultima domanda per concludere.

IMPUTATO G. DINOI – No, tra l'altro, a tal proposito, sul Terzo Sporgente, io ritorno al giorno del tornado, 28 novembre 2012.

AVVOCATO A. PASANISI – Sì.

IMPUTATO G. DINOI – Il giorno prima c'era stato uno sciopero a seguito del sequestro dei prodotti finiti. Era quel periodo in cui vennero sequestrati tutti i prodotti finiti, non so

per quale ragione. Quindi i gruisti del Terzo e anche del Quinto erano in cassa integrazione perché non si potevano fare le attività di imbarco dei prodotti finiti e quindi le macchine erano ferme e c'erano delle squadre che stavano facendo manutenzione. Io ho parlato poi con il mio collega, l'Ingegnere Dinoi, che è tuttora un mio collega, che si occupa di manutenzione elettrica e mi ha detto: "Quel giorno siamo stati molto fortunati perché fino a un quarto d'ora prima io avevo due squadre di persone che stavano lavorando sulle gru, sui caricatori del Terzo Sporgente". Quei caricatori sono andati giù, sono caduti tutti e tre, andati per terra. Quindi è stata anche una situazione abbastanza particolare in quel senso, che... Fortunatamente fino ad un certo punto, perché noi abbiamo subito... Io all'epoca non lo conoscevo bene, ma i miei colleghi lo conoscevano, abbiamo subito la perdita di una persona, di un collega innanzitutto. Fra l'altro un'altra cosa, dieci minuti dopo sarebbe cominciato l'orario della mensa. La mensa si trova al secondo piano della palazzina dove mi trovavo io, quell'edificio, al secondo piano non era rimasto nulla, non c'era più né muratura, riuscivi a vedere dall'altra parte, si vedeva. Non c'erano né finestre e né muratura, erano rimaste le colonne portanti della struttura, tant'è che è stato sottoposto anche ad una verifica strutturale tutto l'edificio prima di poter essere riutilizzato.

AVVOCATO A. PASANISI – Ultimissima domanda. Ritorniamo un secondo indietro, struttura della cabina DM 5, se lei aveva conosciuto prima del tornado il perno fermo a cui si è tanto fatto riferimento.

IMPUTATO G. DINOI – Ho già risposto prima. No, non lo conoscevo.

AVVOCATO A. PASANISI – Perché non lo conosceva, deve dirci gentilmente.

IMPUTATO G. DINOI – Non lo conoscevo – ripeto - perché nella mia fase formativa e informativa non mi era mai stato illustrato e ho scoperto dopo perché, me l'ha spiegato l'Ingegnere De Gioia. Mi ha detto: "Guarda, quello è un dispositivo che noi utilizziamo in fase di manutenzione". Su nessuna pratica operativa, su nessuna procedura di esercizio del reparto che io ho acquisito era previsto questo dispositivo. Io poi sono andato anche a prendere visione dei manuali di uso e manutenzione delle macchine, perché io prima non li avevo visti e vi spiego anche il perché. Perché il signor Manzulli mi ha sempre detto: "Guarda, tutto quello che è riportato nei manuali di uso e manutenzione noi l'abbiamo preso e rimesso nelle pratiche operative". Ed è così effettivamente, perché ti dà poche indicazioni. Per il gruista il manuale di uso e manutenzione del DM 5 e DM 5 ti parla del fungo di emergenza, ti dà una descrizione della cabina e sul manuale di registro e manutenzione non cita il DM 5 e 6 nemmeno questo perno di bloccaggio. Che poi viene riportato su un disegno tecnico, che però non è assolutamente... né avevo accesso e né ne avrei mai preso visione per quella che era la

mia attività. Sul DM 8, invece...

AVVOCATO A. PASANISI – Chiedo scusa un secondo, lei perché non doveva avere accesso a questo libretto? Era sua competenza o era di altre persone?

IMPUTATO G. DINOI – No, non è la questione di non dover avere accesso, era semplicemente che per svolgere la mia attività mi erano state già date delle procedure sufficientemente chiare. Io poi sono andato a vedere il manuale di uso e manutenzione, sono quattro faldoni spessi così e il 95% delle informazioni sono relative ad aspetti tecnico manutentivi: come sostituire la carrelliera, come andare a smontare il tirante del braccio per la sostituzione, eccetera, eccetera. Gli aspetti operativi: come utilizzare la macchina, come lavorare. Perché ti dà anche delle indicazioni su come svolgere l'attività, evitare di fare dei lanci eccessiva con la benna per il rischio di rovinare i cavi della gru. Al di là di queste indicazioni, sui dispositivi di emergenza da utilizzare da parte del gruista c'era il fungo di emergenza, quello viene indicato, il fungo di emergenza. Io – ripeto - ho preso visione anche del manuale di uso e manutenzione del DM 8, che è dell'anno 2010 e là c'è un paragrafo relativo alla descrizione cabina, dove riporta “perno di bloccaggio”. Però non ti dice a cosa serve. Noi oggi – ripeto – l'abbiamo inserito nella pratica operativa, perché è stata una disposizione che venne data all'epoca dallo Spesal e il capoarea, l'ingegner De Gioia all'epoca ritenne opportuno - non so se è stato tenuto a farlo - di inserire anche quell'attività come una delle attività da fare prima di evacuare la macchina, cioè di inserire il perno di bloccaggio, quello che c'è sulla procedura oggi in atto. Quindi oggi lo conosciamo bene quel dispositivo. Che sia un dispositivo di sicurezza o meno, questo lo deve dire il costruttore della macchina secondo me.

AVVOCATO A. PASANISI – Abbiamo concluso, grazie.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Va bene. Ci sono altre domande? No. Pubblico Ministero?

P.M. M. BUCCOLIERO – Sì.

RIESAME DEL P.M., DOTTOR. M. BUCCOLIERO

P.M. M. BUCCOLIERO - Senta Dottore, lei ha parlato – se ho capito bene – di un dispositivo di blocco automatico nel momento in cui l'anemometro segna 60 chilometri orari, è così?

IMPUTATO G. DINOI – Sì, esatto.

P.M. M. BUCCOLIERO – Sono delle tenaglie?

IMPUTATO G. DINOI – Sono delle tenaglie che si aggrappano sui binari di scorrimento della gru. Quindi i binari che sono fissati sulla banchina, sulla struttura in cemento della banchina, lungo la quale si muove la gru, quando supera i 62 chilometri orari queste tenaglie automaticamente si chiudono, si vanno a serrare sui binari e non permettono

alla macchina di muoversi.

P.M. M. BUCCOLIERO – “Alla macchina” in che senso?

IMPUTATO G. DINOI – Alla gru.

P.M. M. BUCCOLIERO – Alla gru, non alla DM?

IMPUTATO G. DINOI – La DM è la gru. Tutta la macchina.

P.M. M. BUCCOLIERO – No, Tutta la macchina?

IMPUTATO G. DINOI – Sì, esatto, esatto. Sì, sì. Lei forse vuole...

P.M. M. BUCCOLIERO – Cerchiamo di chiarire bene questo passaggio.

IMPUTATO G. DINOI – Sì, certo.

P.M. M. BUCCOLIERO – La DM che è uscita fuori dai binari ed è partita poi, è andata a cadere non c'entra niente?

IMPUTATO G. DINOI - Chiedo scusa Dottore, lei intende la cabina?

P.M. M. BUCCOLIERO – Ecco, bravo, la cabina!

IMPUTATO G. DINOI – Okay.

P.M. M. BUCCOLIERO - Quindi quel sistema che sta dicendo lei.

IMPUTATO G. DINOI – Esatto.

P.M. M. BUCCOLIERO – Di 60 chilometri orari riguarda l'intera gru?

IMPUTATO G. DINOI – Esattamente.

P.M. M. BUCCOLIERO - Non la cabina?

IMPUTATO G. DINOI – No, no.

P.M. M. BUCCOLIERO – La domanda è questa: nel momento in cui si attiva questo sistema di blocco, gli operai che stanno sopra la DM che fanno: rimangono nella cabina o scendono?

IMPUTATO G. DINOI – No, rimangono in cabina.

P.M. M. BUCCOLIERO – E che cosa rimangono a fare se (*parole incomprensibili per sovrapposizione di voci*).

IMPUTATO G. DINOI – Si posizionano in zona passerella, quindi in posizione di parcheggio, nel momento in cui il vento ritorna al di sotto dei 60 chilometri orari c'è la possibilità di fare il reset. Perché se tu sei sempre sopra ai 60 chilometri orari, anche se fai il reset, non si alzano queste tenaglie, quindi non puoi riprendere l'attività con la macchina. Quando il vento ritorna al di sotto dei 60 chilometri orari, tu schiacci il pulsante di reset, le tenaglie si aprono e tu riprendi le operatività della macchina. Quindi il gruista...

P.M. M. BUCCOLIERO – Chi è che controlla queste tenaglie?

IMPUTATO G. DINOI – “Controlla” in che senso?

P.M. M. BUCCOLIERO – Prima di aprire.

IMPUTATO G. DINOI – Il gruista lo può fare.

P.M. M. BUCCOLIERO – Il gruista da solo?

IMPUTATO G. DINOI – Esatto, però la condizione necessaria è che il vento sia al di sotto della soglia impostata sull'anemometro, cioè dei 60 chilometri orari. Se noi abbiamo un vento costante di 65, anche se tu tieni premuto il pulsante per resettare tutti gli allarmi, ovviamente l'anemometro legge un valore sempre più alto, quindi non te lo fa aprire. La condizione necessaria è che il vento sia andato di nuovo al di sotto del limite impostato, si fa il reset, le tenaglie si aprono e la macchina ritorna a lavoro, quindi il gruista si riporta in posizione di lavoro e riprende l'attività.

P.M. M. BUCCOLIERO – Quindi, nel momento in cui è avvenuto l'incidente, la gru era bloccata con le tenaglie?

IMPUTATO G. DINOI – Sì.

P.M. M. BUCCOLIERO – E gli operai stavano sopra ad aspettare che il vento potesse scendere?

IMPUTATO G. DINOI – Esatto. Al DM 6 – ripeto – avevamo messo l'allarme, avevamo messo anche la fermata come mal tempo. Il DM 5, nonostante fosse fermo in quella posizione, perché anche lì era scattato l'anemometro, DM 5 e 6 sono macchine uguali e la bandierina di intervento anemometro era venuta fuori su tutte le macchine. Quindi il DM 6 aspettava il rimettersi delle condizioni meteo, il DM 5 aspettava che il DM 8 potesse sposarsi. Una volta spostatosi, una volta che le condizioni meteo l'avessero consentito, si sarebbe...

P.M. M. BUCCOLIERO – Sì, quello che abbiamo detto.

IMPUTATO G. DINOI – Esatto.

P.M. M. BUCCOLIERO - Da quando c'è stato il primo segnale di allarme dell'anemometro, che ha bloccato le gru.

IMPUTATO G. DINOI – Sì, la mattina. Come è indicato.

P.M. M. BUCCOLIERO – C'è stato anche, prima dell'incidente, uno sblocco, quindi un'operatività delle macchine e poi di nuovo il blocco o questo non l'avete accertato?

IMPUTATO G. DINOI – Sì, che io ricordi ci sarà stato venti minuti, una mezz'ora forse che il vento è ritornato al di sotto dei 60. Perché oscillava tanto. Questo è quello che mi ha riferito il capoturno.

P.M. M. BUCCOLIERO – Da che ora a che ora?

IMPUTATO G. DINOI – Io sto parlando dalla mattina alle otto fino...

P.M. M. BUCCOLIERO – No, il primo blocco quando è avvenuto?

IMPUTATO G. DINOI – Il primo blocco, dai record che abbiamo come fermate, alle 7:25, il turno inizia alle ore 7:00.

P.M. M. BUCCOLIERO – Quindi, poi c'è stato lo sbocco?

IMPUTATO G. DINOI – Guardi, io nel dettaglio questa cosa non riesco a dirgliela con

precisione, però che io ricordi il vento è calato, poi è risalito. Quella mattina oscillavamo tra il limite e al di sotto.

P.M. M. BUCCOLIERO – Perché, se non sbaglio, l'incidente è avvenuto intorno alle 10:30/11:00.

IMPUTATO G. DINOI – Alle 10:50.

P.M. M. BUCCOLIERO – Quindi dalle 7:30 che c'è stato il primo blocco fino alle 10:50 c'è stata l'operatività delle macchine, quindi lo sblocco?

IMPUTATO G. DINOI – Siccome – ripeto - i superamenti erano continui, ovviamente le macchine non sono riuscite a svolgere la loro attività.

P.M. M. BUCCOLIERO – Ho capito, ma la domanda è diversa, se c'è stato uno sblocco delle macchine dalle sette e mezzo quando c'è stato il primo blocco alle 10:50 a quando è successo l'incidente.

IMPUTATO G. DINOI – Eh...

P.M. M. BUCCOLIERO – Lei non lo sa questo?

IMPUTATO G. DINOI – No.

P.M. M. BUCCOLIERO – È possibile che gli operai sono rimasti sulla gru dalle sette e mezzo fino alle 10:50?

IMPUTATO G. DINOI – Esatto, alle ore undici avrebbero...

P.M. M. BUCCOLIERO – Senza fare niente, dico?

IMPUTATO G. DINOI – Sì, sì. Succede.

P.M. M. BUCCOLIERO – Ah, questo succede?

IMPUTATO G. DINOI – Certo, ma succede anche oggi.

P.M. M. BUCCOLIERO – Succede anche oggi.

IMPUTATO G. DINOI - Perché i gruisti – ripeto - si avvicendano nei turni, salgono sulle macchine, se poi ci sono delle condizioni a contorno che non permettono... Ad esempio una fermata nastro, se c'è una fermata del nastro trasportatore che dura cinque ore, il gruista...

P.M. M. BUCCOLIERO – Rimane cinque ore sulla gru?

IMPUTATO G. DINOI – Esatto. Io avevo quelle indicazioni, perché ovviamente i limiti operativi erano quelli, non avevo facoltà di dire: “Scendete perché tanto siamo fermi per questo motivo”.

P.M. M. BUCCOLIERO – Senta, le faccio quest'altra domanda: voi avevate quella mattina una situazione in cui alle sette e mezzo si realizza il primo blocco, quindi l'anemometro arriva a 60.

IMPUTATO G. DINOI – Sì.

P.M. M. BUCCOLIERO – Non sappiamo se c'è stato uno sblocco o non c'è stato uno sblocco,

comunque era una situazione in cui c'era questo vento che andava a 60, poi scendeva, poi tornava a 60.

IMPUTATO G. DINOI – Esatto, sì.

P.M. M. BUCCOLIERO – Avevate poi un bollettino di burrasca da parte di quale organo, della Protezione Civile?

IMPUTATO G. DINOI – Quello è emesso dalla Protezione Civile, la Sezione Centrale, quella di Roma, poi diramato alle Capitanerie di Porto, le Capitanerie di Porto - ognuna per quello di propria competenza - lo manda agli operatori portuali, tra cui a noi.

P.M. M. BUCCOLIERO – Un bollettino praticamente di burrasca.

IMPUTATO G. DINOI – Sì.

P.M. M. BUCCOLIERO - Da quel bollettino si comprendeva che c'era una situazione progressiva diciamo, vento forte, burrasca.

IMPUTATO G. DINOI – Parlava di raffiche di burrasche.

P.M. M. BUCCOLIERO – Raffiche di burrasca.

IMPUTATO G. DINOI – Quindi raffiche significa che arriva una raffica e poi...

P.M. M. BUCCOLIERO – Sì, raffiche di burrasca. Raffiche di burrasca, secondo quello che lei ha detto, la scala di Beaufort, che è una misura empirica della velocità del vento, va da 63 a 75.

IMPUTATO G. DINOI – Esatto. No, no, chiedo scusa. Quella è burrasca forte mi pare? No, ha ragione.

P.M. M. BUCCOLIERO – No, no, è quella, è sicuro che è quella. Va da 63 a 75.

IMPUTATO G. DINOI – Sì.

P.M. M. BUCCOLIERO - Io mi baso sul suo ordine di servizio che a 72 dovevano scendere.

IMPUTATO G. DINOI – Sì.

P.M. M. BUCCOLIERO – Benissimo. Quindi c'era la previsione che comunque il superamento del limite previsto nel suo ordine di servizio c'era; c'era un bollettino che andava in progressione, l'anemometro che aveva bloccato le gru, i limiti che sarebbero sicuramente stati superati. Perché non avete dato disposizione agli operai, invece di stare fermi cinque ore sulla gru e dire: "Intanto scendete"?

IMPUTATO G. DINOI – Dottore, noi abbiamo sempre...

P.M. M. BUCCOLIERO - Cioè, non era una situazione che già predisponeva per una maggiore tutela degli operai farli scendere?

IMPUTATO G. DINOI – Ma noi abbiamo sempre operato così. Noi non avevamo indicazioni diverse. Noi ci siamo attenuti ai dati.

P.M. M. BUCCOLIERO – Sì, ma qui c'era una progressione del vento che stava aumentando, anche sulla base del bollettino. Può essere pure sbagliato, per carità, ma abbiamo delle

persone che stanno a 30 metri di altezza, perché non farli scendere invece di rimanere cinque ore sulla gru a non far niente?

IMPUTATO G. DINOI – In altri casi noi non avevamo bollettini e abbiamo ampiamente superato le condizioni di operatività dei 72 chilometri orari. Allora, noi eravamo lì e avevamo delle indicazioni chiare. Quando raggiungi i 72 devi disporre l'evacuazione delle macchine. Non avevamo la discrezionalità. Cioè, come glielo posso far capire?

P.M. M. BUCCOLIERO – Ho capito, cioè dovevate attendere 72.

IMPUTATO G. DINOI – Le regole.

P.M. M. BUCCOLIERO – Anche se c'era la previsione che andava a 75, perché c'era la previsione della burrasca, comunque io devo aspettare, se non arriva a 72 li lascio sopra.

IMPUTATO G. DINOI – Dottore, ripeto, lo stesso sarebbe successo anche con la procedura oggi in atto. Con la procedura oggi in atto noi evacuamo preventivamente le macchine, quindi preventivamente significa al di là dei valori registrati del vento.

P.M. M. BUCCOLIERO – Mi scusi, allora, praticamente, se io so che sta arrivando un tifone, fintanto che non arriva a 72 non li faccio scendere, pur sapendo che sta arrivando un tifone?

IMPUTATO G. DINOI – No, se sappiamo che sta arrivando un tifone, non è lo stesso messaggio.

P.M. M. BUCCOLIERO – No, è chiaro, è ovvio, è ovvio! L'ho portata al paradosso, certo, ci mancherebbe altro!

AVVOCATO F. PESARE – Però facciamo riferimento al bollettino, sennò facciamo confusione. “Vento forte con raffiche di burrasca”.

IMPUTATO G. DINOI – Ma infatti quella pratica operativa, così come è stata realizzata oggi, avallata anche dal tecnico dello Spesal, ci dice che noi dobbiamo evacuare le macchine quando le previsioni sono minimo di burrasca forte. Burrasca forte, se noi andiamo a vedere, è il livello successivo a quello che lei aveva nominato prima, cioè burrasca.

P.M. M. BUCCOLIERO – (*Parola incomprensibile per sovrapposizione di voci*) che faccia il suo ordine di servizio, che parlava di 72?

IMPUTATO G. DINOI – Ma il mio ordine di servizio dice esattamente quello che mi hanno detto di indicare ai lavoratori.

P.M. M. BUCCOLIERO – È chiaro, Dottore.

IMPUTATO G. DINOI – Se non raggiungiamo i 72, non avevo io facoltà di decidere di evacuare le macchine.

P.M. M. BUCCOLIERO – Va bene, grazie Dottore. Ho finito Presidente.

AVVOCATO F. PESARE – Presidente, se mi permette.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Prego Avvocato.

RIESAME DELLA DIFESA, AVVOCATO F. PESARE

AVVOCATO F. PESARE – Ora, ove su quel bollettino fosse stato scritto “burrasca forte”, come vi sareste comportati?

IMPUTATO G. DINOI – All’epoca esattamente allo stesso modo. All’epoca non esisteva questa pratica operativa, quella che esiste oggi. All’epoca io mi basavo sulle indicazioni che aveva. All’epoca, al di là di quello che prevedeva il bollettino, noi ci rifacevamo ai valori degli anemometri. Avevamo due livelli: stop attività per aspetti ecologici 60, evacuazione 72. Fine, non esisteva altro.

AVVOCATO F. PESARE - Grazie, ho concluso.

PRESIDENTE S. D'ERRICO - Va bene.

DOMANDE DEL PRESIDENTE

PRESIDENTE – Solo qualche precisazione. L’Ingegnere Colucci ha riferito, lei era presente quando ha reso l’esame?

IMPUTATO G. DINOI – Sì, sì.

PRESIDENTE – Ha riferito di aver incrementato le ore di manutenzione e le pulizie dello sporgente, della zona interessata.

IMPUTATO G. DINOI – Sì.

PRESIDENTE – Arrivando quasi a raddoppiarla. Le risulta questa circostanza?

IMPUTATO G. DINOI – Sì, io ricordo che l’Ingegnere Colucci introdusse... All’epoca c’era la ditta Castiglia che faceva l’attività di pulizie. Con l’arrivo dell’Ingegnere Colucci venne anche la ditta Ecologica a svolgere le attività di pulizie. Ora di quanto fosse l’incremento, non riesco a quantificarlo, però è aumentato l’apporto, sì. Ci furono due ditte al posto di uno.

PRESIDENTE – Senta Ingegnere, adesso torniamo a quel fax. Il fax di previsione di condizioni avverse glielo comunicavano telefonando, oppure no?

IMPUTATO G. DINOI – No, solo il fax ci arrivava.

PRESIDENTE – No, dico, una volta che lo ricevevano in ufficio, non sappiamo l’ora, perché non sappiamo se l’hanno ricevuto la sera prima.

IMPUTATO G. DINOI – No, l’hanno ricevuto la mattina.

PRESIDENTE – La mattina stessa?

IMPUTATO G. DINOI – Sì, perché mi venne detto che era arrivato quella mattina.

PRESIDENTE – Quella mattina?

IMPUTATO G. DINOI – Sì, io lo conobbi direttamente da uno dei tecnici dell'ufficio, forse o era Giuseppe Meo o qualcun altro, non ricordo chi. Poi me lo confermò anche il capo turno, perché arrivava su due fax: l'ufficio del capoturno che era presidiato H24 e il nostro ufficio che invece svolge orario lavorativo, standard.

PRESIDENTE – La mia domanda era è però un po' diversa.

IMPUTATO G. DINOI – Sì.

PRESIDENTE – In caso di questo tipo di previsioni di allerta meteo la chiamavano a casa o c'era sempre qualcuno?

IMPUTATO G. DINOI – No, all'epoca non c'erano queste indicazioni. Oggi sì.

PRESIDENTE – Ah, oggi sì?

IMPUTATO G. DINOI – Sì, ma perché è anche previsto dalla pratica operativa, come ho letto prima.

PRESIDENTE – Sì, perché siccome da quel bollettino si legge dalle prime ore, le prime ore sono l'una, le due.

IMPUTATO G. DINOI – Esatto.

PRESIDENTE – Quindi se lei lo vede alle otto.

IMPUTATO G. DINOI – Sì, esatto.

PRESIDENTE – Quindi non era previsto all'epoca?

IMPUTATO G. DINOI – Le dico, anche l'arrivo di questi fax - anche oggi – spesso è successivo all'inizio dell'attività. Noi oggi, dopo un'esperienza del genere, io e i capiturno abbiamo l'applicazione della Protezione Civile sul cellulare personale, perché prendiamo mille precauzioni in più rispetto a prima. Però le dico, questo tipo di fax, a parte che come ha visto questo è un documento che è emesso dalla Protezione Civile di Roma, quindi la sede centrale, che riporta una situazione per tutte le regioni, quindi è molto molto sommario come previsione. La Protezione Civile della Regione Puglia invece dà già delle indicazioni più dettagliate e anche questo attualmente non è così dettagliato, perché noi stiamo cercando di focalizzare ulteriormente le previsioni. L'Ingegnere De Gioia ha richiesto l'intervento di una ditta specializzata in previsioni meteo e stiamo facendo un periodo di sperimentazione in cui ci danno delle previsioni puntuali proprio della posizione geografica dei pontili Ilva. Questo è in fase di sperimentazione, noi ovviamente ci atteniamo sempre adesso alle indicazioni che ci arrivano.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Diciamo pubbliche, generali?

IMPUTATO G. DINOI – Esatto, sì.

PRESIDENTE – L'ultima domanda.

IMPUTATO G. DINOI – Sì.

PRESIDENTE – Quel giorno, il giorno del tornado, il 28 novembre del 2012, è stata mai

impartita la disposizione di evacuazione delle cabine?

IMPUTATO G. DINOI – No, no.

PRESIDENTE – Non fu mai impartita?

IMPUTATO G. DINOI – No. L'ho detto prima.

PRESIDENTE – Senta Ingegnere, ma è stato richiesto dai lavoratori il permesso di evacuare?

IMPUTATO G. DINOI – Ma assolutamente no! Almeno da quello che mi ha detto il capoturno, perché io non ero in contatto radio continuo. Io in un paio di occasioni sono andato nell'ufficio del capoturno e lui...

PRESIDENTE – Quelli che sono scesi dalle cabine, sono scesi senza permesso?

IMPUTATO G. DINOI – No, ma non... Noi avevamo tre macchine quel giorno.

P.M. M. BUCCOLIERO – Non sono scesi.

IMPUTATO G. DINOI – Non sono scesi. Il DM 6...

PRESIDENTE S. D'ERRICO – No, ha detto che uno l'ha incontrato giù.

IMPUTATO G. DINOI – Eh, è Vincenzo Morrone.

P.M. M. BUCCOLIERO – Si è gettato.

IMPUTATO G. DINOI – In pratica le tre macchine sono disposte una accanto all'altra, la prima ad essere investita è stata il DM 5, poi c'è il DM 8, poi c'è DM 6. Tra l'altro il gruista Morrone, erano le undici meno dieci, lui poi mi disse anche che era vicino all'ora di... Alle undici sarebbero dovuti scendere tutti e lui si stava preparando per scendere dalla macchina, perché aveva finito il suo orario di lavoro alle ore undici. Lui vide la situazione, perché se non sbaglio la cabina del DM 6 è disposta verso il 5, guarda il 5 e quindi guardi anche oltre. Vide quella situazione e si precipitò fuori dalla cabina. Gli altri erano quelli dell'8.

PRESIDENTE – Cioè, comunicò che stava lasciando il posto di lavoro?

IMPUTATO G. DINOI – No, lui uscì e basta. In quella situazione... Poi mi ha detto...

PRESIDENTE – Va bene. Mi ha detto?

IMPUTATO G. DINOI – Sì, l'addetto sinottico mi disse che per qualche secondo sentì che qualcuno diceva: "Attenzione, il vento si sta alzando, è fortissimo, qua ci stiamo muovendo da soli con la cabina!" e basta.

PRESIDENTE – Va bene. Ci sono altre domande Avvocato?

AVVOCATO A. PASANISI – No, nessuna.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Allora può andare, la ringraziamo.

IMPUTATO G. DINOI – Grazie.

Non essendoci ulteriori domande, l'Imputato Dinoi si riaccomoda al proprio posto.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Chiedete l'acquisizione? Va bene, è già prodotta, però l'acquistiamo al verbale odierno in modo che la consultazione sia più facile per tutti. Poi dobbiamo dare atto che per domani c'è rinuncia dell'imputato De Michele, rinuncia a rendere l'esame, quindi domani non si terrà udienza. Quindi domani salterà l'udienza, andremo direttamente a mercoledì. Per quanto attiene la questione degli esami testimoniali, avete qualcosa da comunicarci? Almeno per le prime due settimane avevamo chiesto di avere questa...

AVVOCATO L. PALOMBA – Presidente.

PRESIDENTE S. D'ERRICO - Avvocato, volevo precisare questo. Poi ci ritiriamo e facciamo l'ordinanza che riguarderà anche il caso della Regione Puglia. Abbiamo detto testi e C.T.U.. Per chi desidera, si può accedere a questa richiesta che era stata proposta dall'Avvocato Lisco, di sentire dopo i C.T.U., per chi invece non intende aderire perché – magari - la consulenza riguarda un punto specifico che non interessa agli altri, lo potrà sentire anche unitamente ai propri testimoni. Secondo punto imprescindibile è che i testi e i consulenti comuni, i testi devono essere sentiti quando vengono per la prima volta. Quindi su questo vi invitiamo, se è possibile. L'ultimo punto, che forse è più delicato, è quello dei testi già sentiti. Diciamo, vi invitiamo a riflettere su questo. Se proprio è assolutamente necessario, ci riserviamo di valutare, altrimenti, considerato... Vedete voi e poi noi comunque prenderemo una decisione eventuale. Però preferiremmo evitare, quindi cerchiamo di venirci incontro per i testi già sentiti.

AVVOCATO P. ANNICCHIARICO – Poi quando vuole io ho una cosa, quando finisce.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – L'aveva chiesto prima l'Avvocato Di Lauro.

AVVOCATO F. DI LAURO - Solo sapere se sono confermati Vendola e Antonicelli per mercoledì.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Sì, per il 26 Vendola, Antonicelli...

AVVOCATO F. DI LAURO – 27.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Il 27 Vendola e Antonicelli, c'è programmato l'esame di questi imputati.

AVVOCATO L. PALOMBA – Presidente?

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Prego.

AVVOCATO L. PALOMBA – Quindi per il 12 marzo citiamo i testi della Difesa Florido e Conserva, che dovrebbero essere in totale non più di sei o sette. Se vuole posso anche indicare.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Anche l'Avvocato Petrone?

AVVOCATO L. PALOMBA – Sì, certo, dicevo Difesa sia di Florido che di Conserva.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Quindi Florido e Conserva per il 12 marzo.

AVVOCATO L. PALOMBA - Della Difesa Florido sono tre, forse quattro e della Difesa di Conserva tre. Perché la maggior parte erano comunque testi già sentiti, perché già testimoni del Pubblico Ministero.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Quindi l'11 restano i Responsabili Civili, da definire, adesso prenderemo la decisione sul discorso di quella lista testi, per l'11. Per il 12 invece ci sono questi. Per il 13 c'è qualche Difesa che si offre volontaria, come a scuola?

AVVOCATO P. ANNICCHIARICO – Presidente, io proprio in relazione a questo calendario di udienza, volevo farvi una segnalazione. Probabilmente tante carte, forse è sfuggito qualche cosa per quanto riguarda Riva Forni Elettrici Responsabile Civile. Vi volevo segnalare questo, poi se potete verificare e magari domani farci sapere, all'inizio dell'udienza magari, perché per Riva Forni Elettrici io ho depositato la lista in data 8.7.2016, ovviamente ho il depositato, quindi dieci giorni prima della prima udienza per cui era stato citato il Responsabile Civile, che era 18.7.2016. Quindi per Riva Forni Elettrici, quale Responsabile Civile, all'udienza dell'8.3.2017, ho fatto rituale richiesta che venissero sentiti i testi...

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Ce l'ha Avvocato? Perché se ha il depositato, non è un problema.

AVVOCATO P. ANNICCHIARICO – Sì, ci mancherebbe!

PRESIDENTE S. D'ERRICO - Perché per il suo collega invece il problema è che non ha il depositato.

AVVOCATO P. ANNICCHIARICO – No, no, ma io ve lo stato segnalando.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Ah, solo una foto.

AVVOCATO P. ANNICCHIARICO – Ci mancherebbe, io ho detto. Ci mancherebbe, mi conoscete.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Va bene, sì.

AVVOCATO P. ANNICCHIARICO – No, volevo segnalare che c'è all'udienza dell'8.3.2017 ho fatto la richiesta rituale che venissero sentiti i testi e i consulenti della lista Riva Forni Elettrici, che era stata tempestivamente depositata. La pagina 54, del verbale di udienza dell'8.3.2017.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Quanti sono, Avvocato?

AVVOCATO P. ANNICCHIARICO – Il numero non lo so.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Ah, non lo sa! Non ha portato una copia, non ci può fornire una copia?

AVVOCATO P. ANNICCHIARICO – Ho la copia, ma non ho visto quel numero. Lo possiamo verificare insieme.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – No, per capire se deve slittare l'inizio dei testi a discarico.

AVVOCATO P. ANNICCHIARICO – Sì, ho finito, trenta secondi.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Va bene.

AVVOCATO P. ANNICCHIARICO – Grazie. Con l'ordinanza che avete letto a verbale all'udienza del 9.5.2017, pagina 17 e seguenti, la Corte ha ammesso i testi richiesti da Riva Forni Elettrici come Responsabile Civile e quindi, ovviamente, chiedo di poterli sentire, di essere autorizzato a sentire i testimoni.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Avvocato, se ce ne fornisce una copia, così risolviamo anche la sua posizione ed eventualmente dovremmo slittare a mercoledì per i testi. O no, Avvocato? Perché se sono tanti.

AVVOCATO L. PALOMBA – Purtroppo la data indicata del 12 per me è anche vincolante, perché comunque, compatibilmente con gli impegni anche dell'Avvocato Petrone e dell'Avvocato Rossetti, avevamo poi dato la disponibilità subito proprio per fare l'esame. Diciamo, il 13 sicuramente non sarà possibile, eventualmente il 19 era l'altra data utile che poteva essere...

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Va bene, vediamo quanti testimoni ci sono.

AVVOCATO P. ANNICCHIARICO – Se ci sono esigenze difensive, ovviamente da parte di questo difensore non ci sono problemi a sentire i testi della collega. Però... Io rispetto la lista testi della Riva Forni Elettrici, l'unica segnalazione che vi faccio, questo è l'originale con il depositato.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Va bene, facciamo magari una copia e poi gliela restituiamo subito.

AVVOCATO P. ANNICCHIARICO – Va bene.

AVVOCATO L. PALOMBA - Per noi slittare al 19 non è un problema, io l'ho detto o il 12.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Vediamo Avvocato, perché comunque il pericolo di slittare c'è sempre, perché con i testi non si sa esattamente se sono lunghi, se si tratta di lunghe dichiarazioni o meno. Quindi il pericolo teorico di piccoli slittamenti ci può essere sempre, poi vedremo. Avvocato, l'ordinanza ammissiva lei ha detto che ha ammesso queste?

AVVOCATO P. ANNICCHIARICO - Sì, l'ordinanza è stata letta a verbale, è l'udienza 9.5.2017, pagina 17 e seguenti.

(Intervento fuori microfono).

AVVOCATO P. ANNICCHIARICO – La pagina dell'ordinanza? Io l'ho vista a verbale, praticamente.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Allora, siamo d'accordo per il momento di disciplinare l'esame testimoniale dei testi delle Difese, nel senso che sicuramente le Difese si impegnano a sentire una volta i testi comuni tra di loro, nell'ordine in cui saranno sentiti? Per il

momento solo questo. Quindi c'è disponibilità se le consulenze si possono sentire dopo, c'è accordo su questo? Va bene.

AVVOCATO P. LISCO - Presidente, su questo punto ci trova d'accordo, anche perché è stato detto prima ovviamente, ma è la logica che chiaramente e giustamente fa riferimento a quanto da lei indicato oggi, giustamente. Però, per quanto riguarda i testi dell'Accusa, Presidente, io mi ricordo che durante l'ascolto del teste Valenzano, non del custode, vi fu fatta specifica domanda, quindi il Presidente – cioè lei – disse che comunque quegli stessi dovevano ritornare come testi a Difesa. Noi ci siamo acquietati e quindi non abbiamo fatto chiaramente le domande, cioè il Pubblico Ministero ha avuto tutto il tempo e la possibilità di fare il riesame del teste, noi ovviamente ci siamo acquietati, ma non solo con riferimento a quell'udienza, in altre occasioni io so che è stata fatta domanda specifica. Per cui, con riferimento ai testi comuni alle Difese e al Pubblico Ministero, comprenderà che io adesso non ho la possibilità di dire quel teste mi serve.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Avvocato, ci siamo compresi, non ricordo di aver detto questa frase.

AVVOCATO P. LISCO – Sì, sì, guardi.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Forse mi sono riferita al controesame.

AVVOCATO A. PASANISI – Sì, feci io la richiesta mi ricordo Presidente, io personalmente, perché era comune alla posizione di Dinoi e ci fu risposto contestualmente, così come confermava il collega Lisco.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Però Avvocato, in questo caso, sempre riservandoci sul punto, perché chiaramente la Corte può assumere anche diverso orientamento, però sempre riservandoci. In ogni caso, a maggior ragione per questi testi, vanno sentiti una sola volta.

AVVOCATO P. LISCO - Non solo per questi testi, è giusto chiaramente non farli venire.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – A maggior ragione per questi già sentiti, in quanto testi dell'Accusa.

AVVOCATO P. LISCO - Presidente, ci impegniamo, l'unica cosa ci eravamo acquietati.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Va bene Avvocato, cercheremo di venire incontro alle esigenze difensive che comunque – ripeto - non sacrificheremo molto.

AVVOCATO P. LISCO – La ringrazio.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Allora, ci ritiriamo su questa questione.

AVVOCATO P. ANNICCHIARICO – Presidente, possiamo chiedere la cortesia - se fosse possibile - di leggere l'ordinanza dopodomani? Ce la leggete dopodomani, che fa anche freddo, solo per questo.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Va bene. Allora, ci riserviamo e la scioglieremo alla prossima

udienza, che sarà mercoledì prossimo.
AVVOCATO P. ANNICCHIARICO - Grazie.

Il presente verbale realizzato secondo le specifiche tecniche contrattualmente indicate dal capitolato tecnico Consip ID 1406, fedele integralmente all'audio registrato, è stato redatto da NUOVI ORIZZONTI SOCIETA' COOPERATIVA A RESPONSABILITA' LIMITATA.

Il presente verbale, prima dell'upload al Portale Web del Ministero della Giustizia, ai fini della certificazione finale del computo dei caratteri, è composto da un numero totale di caratteri (incluso gli spazi): 194.042

*
*
*
*
*
*
*
*
*
*
*
*
*
*
*
*
*
*
*
*
*
*

Tale verbale è redatto dall'operatore che pone la propria firma digitale in calce