



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. RAFFAELE GRAZIANO	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: 88

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

PROCEDIMENTO PENALE NUMERO 1/2016 R.G.

A CARICO DI: RIVA NICOLA + 46

UDIENZA DEL 22/02/2019

TICKET DI PROCEDIMENTO: P2019402464073

Esito: RINVIO AL 25/02/2019 09:00

INDICE ANALITICO PROGRESSIVO

ESAME DELL'IMPUTATO COLUCCI ANTONIO.....	4
ESAME DEL PUBBLICO MINISTERO, DR. R. GRAZIANO.....	5
CONTROESAME DELLA DIFESA, AVVOCATO G. MELUCCI.....	38
CONTROESAME DELLA DIFESA, AVVOCATO A. PASANISI.....	41
ESAME DELLA DIFESA, AVVOCATO T. MARRAZZA.....	42

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 22/02/2019

DOTT.SSA STEFANIA D'ERRICO	Presidente
DOTT.SSA FULVIA MISSERINI	Giudice a latere
DOTT. RAFFAELE GRAZIANO	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.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Possiamo procedere. Sono sopraggiunti altri difensori?

AVVOCATO C. RAFFO – Presidente, chiedo scusa, sono sopraggiunto io, Avvocato Carlo Raffo per il Professor Liberti e anche in sostituzione degli Avvocati Sanguigno, Antonio Raffo e Gianluca Mongelli per le Parti rispettivamente assistite. Grazie.

AVVOCATO P. LISCO – Presidente, chiedo scusa...

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Prego.

AVVOCATO P. LISCO - ...ho dimenticato, sono il sostituto dell'Avvocato Giacomo Ragno e di Leonardo Lanucara.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Va bene.

AVVOCATO P. LISCO – Avvocato Pasquale Lisco. Grazie.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Sì, va bene. Allora, se non ci sono altri interventi possiamo procedere all'esame dell'imputato Colucci.

AVVOCATO – Presidente, chiedo scusa.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Prego.

AVVOCATO – Non è una cosa che in qualche modo sospende l'esame. Volevo soltanto... visto che la Corte ha fatto una calendarizzazione rispetto agli esami da fare, io mi ero riservato in realtà, non avevo manifestato la certezza che il mio assistito si sarebbe sottoposto ad esame, volevo sostanzialmente manifestare che allo stato non ritiene di sottoporsi ad esame, e poi si riserva eventualmente successivamente di effettuare dichiarazioni spontanee. Volevo dirvelo con... Io devo chiedere scusa alla Corte, non avevo avuto cognizione del fatto che ci fosse stata una calendarizzazione perché sono stato assente all'udienza, sono venuto a conoscenza di questo e quindi...

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Avvocato, non ci sono problemi.

AVVOCATO - ...con qualche udienza almeno di anticipo vi ho voluto avvisare insomma, per non scombinarvi completamente il programma. Grazie.

P.M. R. GRAZIANO – Chiedo scusa Presidente, magari a fine udienza poi se possiamo fare il programma della prossima settimana. Grazie.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Un riepilogo della situazione, sì. Sì, sì, va bene.

AVVOCATO T. MARRAZZA – Presidente, prima dell'esame, l'Ingegnere Colucci...

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Avvocato, dica il suo nome per il verbale.

AVVOCATO T. MARRAZZA – Avvocato Marrazza.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Sì.

AVVOCATO T. MARRAZZA - Per conto dell'Ingegnere Colucci. L'Ingegnere Colucci consulterà e utilizzerà tutta una serie di documentazione che poi al termine dell'esame noi depositeremo. Ho predisposto un indice.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Va bene, diciamo che è autorizzato a consultare documenti e atti a sua firma.

AVVOCATO T. MARRAZZA - Ho già anticipato la documentazione al Pubblico Ministero.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Di volta in volta poi diciamo si valuterà...

AVVOCATO T. MARRAZZA – Io preferisco depositare tutto insieme alla fine, anche perché sono tanti faldoni e quindi...

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Va bene. Va bene, grazie. Lei è?

ESAME DELL'IMPUTATO COLUCCI ANTONIO

Declina le generalità: Io sono Antonio Colucci, nato a Martina Franca il 28 febbraio 1959, risiedo a Martina Franca.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Va bene. Lei vuole avvalersi della facoltà di non rispondere o vuole rispondere alle domande?

IMPUTATO A. COLUCCI – No, no, voglio rispondere.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Va bene. In questo caso la devo ulteriormente avvisare che quello che dichiarerà potrà essere usato come prova nei suoi confronti, e se renderà dichiarazioni eteroaccusatorie, cioè che accusino altre persone, potrà essere chiamato a rendere dichiarazioni in qualità di testimone. È consapevole di tanto?

IMPUTATO A. COLUCCI – Sono consapevole.

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

P.M. R. GRAZIANO – Sì, buongiorno Ingegnere.

AVVOCATO T. MARRAZZA – Chiedo scusa, prima che inizi.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Prego.

AVVOCATO T. MARRAZZA - L'Ingegnere parlava a proposito delle riprese video, preferirebbe non...

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Sì. Evitare. Va bene, allora disponiamo l'interdizione delle riprese dell'imputato che sta rendendo l'esame. Prego.

ESAME DEL PUBBLICO MINISTERO, DR. R. GRAZIANO

P.M. R. GRAZIANO – Buongiorno Ingegnere.

IMPUTATO A. COLUCCI - Buongiorno.

P.M. R. GRAZIANO – Senta, può riferire alla Corte diciamo più o meno la sua attività lavorativa nel siderurgico, quando diciamo è stato assunto, con quali mansioni e quali...

IMPUTATO A. COLUCCI - Sì.

P.M. R. GRAZIANO - ...diciamo poi nel corso del tempo responsabilità ha avuto, fino al momento in cui poi...

IMPUTATO A. COLUCCI - Sì.

P.M. R. GRAZIANO - ...si è chiuso il rapporto di lavoro. Prego.

IMPUTATO A. COLUCCI – Bene. Allora, io sono stato assunto in Ilva nel 1986, ottobre '86, e i primi tre anni li ho svolti nell'area dei sistemi informativi aziendale, poi fine anni '88 con l'arrivo dell'Ingegnere Gambardella come amministratore delegato, lui fece fare una

selezione a una società di consulenza di Roma per selezionare trenta ingegneri di età inferiore ai trentadue anni, quindi ci fu una selezione a cui partecipavamo circa duecento ingegneri, ed io mi ritrovai selezionato tra questi trenta ingegneri. A quel punto ci fu tutto un percorso di formazione diciamo manageriale, e l'Ingegnere Gambardella visto il mio curriculum universitario – sono laureato in Ingegneria indirizzo Trasporti - mi propose appunto di lasciare l'area dei sistemi informativi per svolgere eventualmente un'attività più attinente anche ai miei studi, e così anche la fase ripeto manageriale fu canalizzata poi nel settore specifico della logistica, quindi andai a visitare alcuni stabilimenti, in particolare lo stabilimento Hoogovens in Olanda, dove approfondii tutta una serie appunto di tematiche strettamente legate alla logistica, al trasporto ferroviario. Dopodiché, al rientro, quindi stiamo parlando dei primi Anni Novanta a questo punto, andai appunto nell'Area Logistica, mi affiancai per i primi anni al responsabile della sezione Trasporti, quindi il movimento ferroviario, e poi gradualmente, diciamo dopo qualche anno, ma già dalla metà degli Anni Novanta, io sono diventato il responsabile dell'Area Logistica, di cui fa parte appunto il movimento ferroviario.

P.M. R. GRAZIANO – Sì.

IMPUTATO A. COLUCCI - Ed io ho ricoperto senza soluzione di continuità...

P.M. R. GRAZIANO – Sì.

IMPUTATO A. COLUCCI - ...sino a quando sono andato via, diciamo comunque sino ai primi di gennaio... sì, primi di gennaio del 2013...

P.M. R. GRAZIANO – Sì.

IMPUTATO A. COLUCCI - ...sono stato direttore dell'Area Logistica, e come direttore dell'Area Logistica ovviamente, ripeto, senza soluzione di continuità, io avevo anche la delega per quanto attiene il sistema della gestione di sicurezza, e quindi come tale io sono la persona in assoluto che può rispondere e che deve rispondere di quella che è stata la mia attività per quanto attiene appunto alla tutela dei lavoratori, per quanto riguarda la sicurezza. Io non avevo impianti - come dire? - che avevano impatti ambientali, perché io ho sempre avuto impianti di programmazione...

P.M. R. GRAZIANO – Certo. Certo, certo.

IMPUTATO A. COLUCCI - ...della produzione, delle spedizioni, i magazzini prodotti, trasporto ferroviario. E ripeto, sul sistema quindi esclusivamente della sicurezza io posso raccontare quello che ho fatto, e cioè in particolare nel reparto ferroviario, perché se ho capito bene forse iniziamo dal reparto ferroviario.

P.M. R. GRAZIANO – Sì, iniziamo...

IMPUTATO A. COLUCCI - Il reparto ferroviario - come dire? - è un reparto strategico in un

sistema siderurgico, perché tutta la logistica del sistema siderurgico, quindi il flusso dei prodotti e dei semiprodotti nel sistema siderurgico Ilva per il 90 per cento lo svolge appunto il movimento ferroviario. Il movimento ferroviario, se possiamo fare una analogia col corpo umano, rappresenta il sistema vascolare, no? Cioè, sostanzialmente le arterie portano sangue ai tessuti, il sistema ferroviario, la rete ferroviaria alimenta tutti gli impianti del processo produttivo. Quindi la rete ferroviaria rappresenta le arterie, i locomotori con i loro carri, con i loro convogli rappresentano il flusso di sangue, in questo caso rappresentano i prodotti che devono essere trasferiti in maniera sequenziale su tutti gli impianti produttivi, per far sì che ogni impianto produttivo sia alimentato in maniera fluida, costante.

P.M. R. GRAZIANO – Senta...

IMPUTATO A. COLUCCI - Quando io sono arrivato... Prego.

P.M. R. GRAZIANO – Ingegnere, siccome lei appunto sta manifestando una competenza nel settore che è data anche dalla sua pluriennale esperienza in quel settore, quindi del movimento ferroviario...

IMPUTATO A. COLUCCI – Sì, sì, sicuramente. Ripeto, io mi assumo tutta diciamo la paternità di quelli che sono stati anche i documenti di valutazione dei rischi, le procedure, la valutazione dei rischi e la progettazione anche della formazione del mio personale, le attività di sorveglianza. Io... ripeto, se c'è qualcuno che può rispondere, che deve rispondere sono io. Certo, mi avvalevo anche di una struttura di controllo evidentemente di capireparto e di capiturno, ma per l'attività di sorveglianza, non certo per la progettazione del sistema di gestione della sicurezza.

P.M. R. GRAZIANO – Senta, venendo appunto alle procedure del movimento ferroviario...

IMPUTATO A. COLUCCI - Sì.

P.M. R. GRAZIANO - Che poi alla fine noi ci dobbiamo attenere all'imputazione.

IMPUTATO A. COLUCCI - Sì.

P.M. R. GRAZIANO - Nel caso di specie del decesso del lavoratore Marsella.

IMPUTATO A. COLUCCI – Sì.

P.M. R. GRAZIANO – Senta, insomma queste procedure a questo punto ritengo ovviamente che erano il suo pane quotidiano. Nel caso...

IMPUTATO A. COLUCCI – Assolutamente sì. D'altra parte il disegno legislativo 81/2008 non delega a nessuno, se non al datore di lavoro, valutare documenti di valutazione dei rischi e quindi le procedure. Non solo le conosco, le ho studiate, le ho proposte io...

P.M. R. GRAZIANO – Certo.

IMPUTATO A. COLUCCI - ...le ho approvate io e le ho valutate in tutti i suoi aspetti.

P.M. R. GRAZIANO – In questo caso, nel caso poi del decesso del Marsella... Lei è stato anche

presente a diverse udienze.

IMPUTATO A. COLUCCI - Sì.

P.M. R. GRAZIANO - Lei si è dato una ragione di... voglio dire, innanzitutto cosa è successo?

Quella mattina l'hanno avvisata?

IMPUTATO A. COLUCCI – Sì. Allora, io quella mattina sono arrivato in stabilimento e mi hanno avvisato che c'era un infortunio al Parco Ovest. Mi sono immediatamente portato al parco ovest, nel frattempo Marsella era stato già trasferito in ospedale, sono andato in ospedale e subito dopo sono ritornato ovviamente nello stabilimento, perché nel frattempo, nell'immediatezza dell'evento erano arrivati i tecnici, gli ispettori dello SPESAL, il dottor Bisignano e il dottor Lazzarini, e quindi io ho partecipato anche a tutta diciamo la fase delle indagini nell'immediatezza dell'evento, e quindi ero sicuramente lì.

P.M. R. GRAZIANO – Senta, che tipo di lavoro doveva svolgere quella mattina?

IMPUTATO A. COLUCCI - Sì.

P.M. R. GRAZIANO – Che operazione – meglio – doveva svolgere quella mattina il Marsella?

IMPUTATO A. COLUCCI – Sì, allora... Sì, come no? Come no? Il signor Marsella quella mattina... Allora, prima di tutto il sistema ferroviario è dotato di una centrale operativa, di un sinottico, questa centrale operativa consente proprio... appunto al tecnico dello smistamento di avere una visione completa di tutti i locomotori e della rete ferroviaria, ed è al tecnico dello smistamento appunto che spetta dare istruzioni precise ai singoli locomotoristi delle manovre da fare. Quella mattinata il signor Marsella aveva avuto come incarico quello di trasferire dei convogli di carri di bramme che erano sul primo tronchino del Parco Ovest. Il Parco Ovest è uno dei tanti piazzali di stoccaggio di prodotti finiti, normalmente coils, però eccezionalmente anche delle bramme, perché in questo caso erano bramme di acquisto, quindi che erano arrivate al molo ovest che è in adiacenza al Parco Ovest. Quindi lui doveva sostanzialmente agganciare questi convogli. Erano due convogli, il primo costituito di quattro carri, immediatamente dopo c'era un altro di tre carri, agganciare questi convogli e trasferire questo convoglio al deposito bramme Treno Nastri 2, cioè per essere sostanzialmente poi laminate queste bramme e trasformate in coils. Lui riceve questa informazione appunto via radio...

P.M. R. GRAZIANO – L'orario se lo ricorda più o meno? Era mattina?

IMPUTATO A. COLUCCI – Mah! Allora, se ricordo bene grossomodo intorno alle 07.40 lui è arrivato lì accompagnato sul posto, lui riceve questa informazione e, come si nota anche dai rilievi satellitari del GPS... Perché noi abbiamo... forse siamo uno dei pochi sistemi, reti ferroviarie siderurgiche private, che hanno un sistema GPS, Global Position System, che permette questa sala operativa di avere in tempo reale la posizione di tutti i

locomotori sulla rete ferroviaria. E questo è un progetto che nessuna norma di legge mi imponeva di fare, ma che io ho preteso e poi le spiegherò perché l'ho preteso questo progetto qui.

P.M. R. GRAZIANO – Senta, stava dicendo, quella mattina...

IMPUTATO A. COLUCCI - E quindi le informazioni...

P.M. R. GRAZIANO - ...il Marsella doveva abbiamo detto agganciare un convoglio.

IMPUTATO A. COLUCCI - Agganciare questo... Di sette, prima di quattro, poi altre tre, prenderle e portarle al molo... portarle al Treno Nastri 2.

P.M. R. GRAZIANO – E dov'era, dov'era situato questo convoglio con questi quattro carri?

IMPUTATO A. COLUCCI – Questo convoglio era situato nel primo tronchino del Parco Ovest.

Il Parco Ovest ha due tronchini sostanzialmente, sono due binari paralleli. Per tronchino, per intenderci, cosa si intende? Tronchino è la parte terminale di un ramo ferroviario. Cioè, alla fine di questo ramo ferroviario vi è un paracolpi in cemento armato sostanzialmente, per cui... Questo... è importante anche spiegare questo discorso del tronchino.

P.M. R. GRAZIANO – Prego, prego.

IMPUTATO A. COLUCCI – Perché il tronchino sostanzialmente è quindi un ramo dove si arriva, ovviamente quando arriva il locomotore deve essere in coda al convoglio, cioè deve spingerlo, perché altrimenti non ha possibilità di uscirne. Questo è importante, perché significa che una volta posizionato, arrivato lì, e i convogli stanno lì, nessun altro locomotore dall'altra parte può spingere il convoglio, perché c'è un'unica entrata e un'unica uscita. Quindi nessun altro mezzo avrebbe potuto eventualmente essere tirato nella dinamica dell'evento, era solo questo locomotore. Mentre il Marsella si accingeva a spostarsi col suo locomotore dal secondo tronchino al primo tronchino, poiché davanti a questi sette carri di bramma c'erano altri sette carri di coils che dovevano andare invece al Molo Ovest, e siccome tutti i locomotoristi per un fatto squisitamente di sicurezza comunicano con la stessa frequenza radio, il locomotorista del Molo Ovest ascolta via radio che il Marsella si accingeva a spostare questi sette carri di coils, metterli su un altro binario per poter lui prelevare i sette carri di bramme che erano subito dietro. L'Indelicato, il locomotorista del Molo Ovest, dice a Marsella - che era già arrivato sul primo binario - dice: "No, fai una cosa, li porto io via questi carri di coils, così ti agevolò la manovra". Quindi il Marsella cosa fa? Ritorna sul secondo tronchino, consente al locomotorista del Molo Ovest di prelevare questi carri di coils, e una volta completata l'operazione, quindi avendo liberato il primo tronchino, il Marsella riprende col proprio locomotore la manovra e si ripositiona sul primo tronchino. Io le volevo solamente spiegare un aspetto di questa manovra. Prima di tutto questa ricostruzione,

che è una ricostruzione - come dire? – accertata anche durante l'udienza da tutti i testimoni...

P.M. R. GRAZIANO – Oggettiva.

IMPUTATO A. COLUCCI - Ma è anche una ricostruzione - come dire? - che si rileva dal sistema satellitare. Cioè, noi abbiamo riprodotto su richiesta degli ispettori e che noi... Va be'! Poi vedremo. Abbiamo sostanzialmente ricostruito proprio tutti i posizionamenti, perché il sinottico conserva anche traccia, c'è un tracking di quelli che sono stati gli spostamenti. E il Marsella per spostarsi dal secondo tronchino al primo tronchino e poi tornare indietro ha fermato per otto volte il locomotore. Cioè, sostanzialmente, per dire che il sistema frenante - come poi andremo a vedere – del locomotore era assolutamente efficiente. Quindi che succede? A questo punto il Marsella ritorna sul primo tronchino, e grossomodo saranno state a questo punto circa le 08.40-08.45; il tecnico manovra smistamento che vede sul sinottico questa posizione del Marsella che si muove... Perché, ripeto, è una posizione in tempo reale, ogni dieci secondi il sistema aggiorna la posizione. Chiama il Marsella via radio ma il Marsella non risponde. A questo punto...

P.M. R. GRAZIANO – Ecco, fermiamoci a questo punto.

IMPUTATO A. COLUCCI - Sì.

P.M. R. GRAZIANO - Il Marsella non risponde perché purtroppo è già successo quello che è successo.

IMPUTATO A. COLUCCI – Purtroppo è deceduto, sì.

P.M. R. GRAZIANO – Secondo la pratica operativa quindi lui doveva – diciamo così – entrare nello spazio fra i due mezzi, e poi...

IMPUTATO A. COLUCCI – No, se mi permette le spiego un attimo bene. Qui devo a questo punto magari far proiettare e vediamo dei documenti. Cioè, cosa prevede effettivamente la pratica operativa.

P.M. R. GRAZIANO – Siccome il Marsella non ha ottemperato a...

IMPUTATO A. COLUCCI – Assolutamente. Anche perché sia i tecnici dello SPESAL, dottor Lazzarini e Dottor Bisignano, sia lo stesso Ingegnere Orlando, hanno tutti quanti confermato che le pratiche operative, il documento di valutazione del rischio era fatto bene, nessuno mi ha contestato questo.

P.M. R. GRAZIANO – No, infatti, noi stiamo dicendo...

IMPUTATO A. COLUCCI – Nessuno... Noi dobbiamo capire cosa è successo a questo punto.

P.M. R. GRAZIANO – Lui è entrato...

IMPUTATO A. COLUCCI - Lui è entrato...

P.M. R. GRAZIANO - ...abbiamo detto non ottemperando alla pratica operativa.

IMPUTATO A. COLUCCI – Non ottemperando alla pratica operativa.

P.M. R. GRAZIANO – Esatto, quello che ho detto io.

IMPUTATO A. COLUCCI - Nel senso che: che cosa dice la pratica operativa? La pratica operativa, cioè questo manuale istruzioni del movimento ferroviario, questa manovra viene sostanzialmente regolamentata da due articoli: l'Articolo 48 e l'Articolo 52. Cosa dice l'Articolo 48? L'Articolo 48 dice, e adesso magari lo proiettiamo, se non le dispiace.

P.M. R. GRAZIANO – Va be'! Con calma, poi ci arriviamo.

IMPUTATO A. COLUCCI – L'Articolo 48 dice che l'operatore prima di agganciarsi a un convoglio deve fare tutta una serie di verifiche preliminari. Quali sono le verifiche preliminari che deve fare? Deve prima di tutto, stando sempre fuori dal binario, mai stare nel binario, tra locomotore e binario, se non in un caso, poi entreremo nel merito di questo caso... Stando fuori dal binario deve controllarsi tutti i carri, tutta la trainata, deve controllare sostanzialmente che i carri da agganciare siano tra di loro tutti agganciati, che la condotta freni sia collegata, deve verificare che i carri siano... il carico sia anche bilanciato, questo lo dice l'Articolo 1, lo dice l'Articolo 48. Perché deve verificare che il convoglio sia frenato?

P.M. R. GRAZIANO – Esatto.

IMPUTATO A. COLUCCI - Perché dice... "immobilizzato con sistema frenante e/o staffe fermacarri". Questo recita. Perché questo? Qual è la logica di questa procedura? Lo dice, lo spiega molto meglio l'Articolo 1, comma 9, che poi ci andremo a vedere. Che cosa succede? Perché io mi devo preoccupare, operatore ferroviario, che quel convoglio sia immobilizzato, fermo? Perché durante la manovra di aggancio, che è una manovra nella quale fase io devo stare fuori, non posso stare dentro, nella manovra di aggancio per l'effetto dell'impatto del locomotore che comunque deve essere sempre un impatto non ad alta velocità, è previsto che venga fatta a passo d'uomo, perché per agganciarsi sostanzialmente è sufficiente una leggera pressione, lo dice anche l'Ingegnere Orlando, non bisogna andare ad alta velocità. In questa fase qui potrebbe esserci - lui è fuori però, lo dice l'Articolo 52 che lui deve stare fuori - può esserci uno spostamento, un leggero spostamento del convoglio se non è frenato. Questo spostamento del convoglio verso dietro. E chi è la persona a questo punto che rischia? Non certo l'operatore che è fuori: possibili persone accidentalmente eventualmente presenti sulla rete ferroviaria, che in ogni caso anche qui l'Articolo 1 dice che è tenuto a guardare che non ci siano persone ovviamente nella zona presenti, potrebbero esserci piccoli spostamenti del convoglio, perché con l'urto ci può essere un piccolo spostamento, e questo piccolo spostamento evidentemente può essere una situazione di rischio, non per lui operatore ma per

qualcuno che magari è all'estremità del convoglio.

P.M. R. GRAZIANO – Senta, fermiamoci un attimo. Lei ha detto appunto: il convoglio dovrebbe essere immobilizzato...

IMPUTATO A. COLUCCI – Sì.

P.M. R. GRAZIANO – ...tramite l'impianto frenante dei carri e/o con le staffe fermacarri.

IMPUTATO A. COLUCCI - O staffe, sì.

P.M. R. GRAZIANO - In questa vicenda...

IMPUTATO A. COLUCCI - Io spiego...

P.M. R. GRAZIANO – Un attimo.

IMPUTATO A. COLUCCI - Sì, prego.

P.M. R. GRAZIANO – In questa vicenda noi abbiamo sentito una serie di dipendenti dell'azienda che ci hanno detto che queste staffe fermacarro in realtà non erano a loro disposizione. Lei era a conoscenza di questa circostanza?

IMPUTATO A. COLUCCI – Allora, su questa circostanza io ho ascoltato, ci mancherebbe altro!

Ho ascoltato. Tra l'altro io ho avuto una prescrizione.

P.M. R. GRAZIANO – Esatto.

IMPUTATO A. COLUCCI - Perché...

P.M. R. GRAZIANO – Lo SPESAL ha verificato subito...

IMPUTATO A. COLUCCI - Ha fatto tre prescrizioni, perfetto.

P.M. R. GRAZIANO - ...dopo l'infortunio di Marsella...

IMPUTATO A. COLUCCI - Benissimo.

P.M. R. GRAZIANO - ...che queste staffe...

IMPUTATO A. COLUCCI - Perfetto, sì.

P.M. R. GRAZIANO - ...non erano a disposizione.

IMPUTATO A. COLUCCI – A disposizione. Allora, io, quando mi è stata riferita questa cosa qui...

P.M. R. GRAZIANO – E quindi volevo capire.

IMPUTATO A. COLUCCI – Le rispondo, sì. Quando mi è stata riferita questa cosa qui, premesso che poi entrando nel merito io dimostrerò che non c'è un nesso di causalità con l'evento...

P.M. R. GRAZIANO – Va be'! Lasciamo stare...

IMPUTATO A. COLUCCI - Poi lo vedremo dopo.

P.M. R. GRAZIANO - ...la prospettazione che non c'è nesso.

IMPUTATO A. COLUCCI - Sì, sì. Allora, io quando ho chiesto...

P.M. R. GRAZIANO – Adesso io le ho chiesto: era a conoscenza di questa circostanza?

IMPUTATO A. COLUCCI – No, io non ero a conoscenza. Allora, quando è successa questa

cosa qui io mi sono rivolto al caporeparto.

P.M. R. GRAZIANO – Chi sarebbe?

IMPUTATO A. COLUCCI – Giovinazzi.

P.M. R. GRAZIANO – Giovinazzi Antonio?

IMPUTATO A. COLUCCI – Giovinazzi Cosimo.

P.M. R. GRAZIANO – Cosimo, chiedo scusa! Giovinazzi Cosimo.

IMPUTATO A. COLUCCI - Giovinazzi Cosimo. Allora, l'Articolo 5... L'Articolo 5...

P.M. R. GRAZIANO - Si è rivolto al caporeparto e lì cosa gli ha chiesto?

IMPUTATO A. COLUCCI – Ha detto... Però poi le devo prospettare anche l'Articolo 5 cosa prevede.

P.M. R. GRAZIANO – No, mi interessano i fatti diciamo.

IMPUTATO A. COLUCCI – Va be'! Allora... sì, il signor Giovinazzi a domanda, dico: "Senta, ma lei le staffe fermacarri... risulta che i locomotoristi non ne avevano in dotazione, come mai? Cosa..." Allora, la risposta che mi è stata data dal signor Giovinazzi e dai preposti è stata che loro le staffe fermacarri ce l'avevano al magazzino e che quando necessarie... Perché l'articolo dice che non sempre servono, perché se i carri sono frenanti e sono in sosta temporanea c'è tutta una durata entro cui il sistema frenante dei carri garantisce la frenatura. La risposta che mi è stata data era che loro ce le avevano a magazzino, che li portavano quando necessario, perché sostanzialmente le staffe fermacarri sparivano dallo stabilimento, cioè se le rubavano, ed era per loro difficile presidiare duecento chilometri di rete ferroviaria, andare a cercare poi dove stavano queste staffe fermacarri. Al punto tale che quando poi noi abbiamo reintegrato settecento staffe fermacarri, a distanza di due mesi sono sparite tutte le staffe fermacarri. Quando è arrivato... Va be'! Comunque, ripeto, poi entreremo nel merito comunque della funzione d'uso...

P.M. R. GRAZIANO – Va be'! Questo diciamo... Poi entreremo...

IMPUTATO A. COLUCCI - ...delle staffe fermacarri, perché è importante per me soprattutto spiegare la funzione d'uso, perché se io riesco a spiegare la funzione d'uso poi cercheremo di cogliere il nesso eventualmente.

P.M. R. GRAZIANO – Va be'! Allora... Senta, questo...

IMPUTATO A. COLUCCI - Prego.

P.M. R. GRAZIANO - Andando avanti...

IMPUTATO A. COLUCCI – Sì.

P.M. R. GRAZIANO – Per quanto riguarda invece il decesso di Zaccaria Francesco...

IMPUTATO A. COLUCCI – Passiamo subito.

P.M. R. GRAZIANO – Beh, anche quella è un'altra imputazione.

IMPUTATO A. COLUCCI – Sì, sì. Prego.

P.M. R. GRAZIANO – Allora, lei ha detto che era il responsabile di quell'area, o ci deve fare delle precisazioni? Siccome alla scorsa udienza...

IMPUTATO A. COLUCCI - Allora, io su...

P.M. R. GRAZIANO - ...l'Ingegnere Buffo ha detto che per quanto riguarda quell'area lei ebbe una delega nell'agosto del 2012 e che quindi è un discorso...

IMPUTATO A. COLUCCI – No, no, no nell'agosto. Non in agosto.

P.M. R. GRAZIANO – Ecco, ci spieghi, ci spieghi un attimo.

IMPUTATO A. COLUCCI – Praticamente quella è una circostanza... Il contesto in cui io divento anche responsabile dell'Area IMA 1 è legato all'arresto dei miei colleghi. Cioè, sostanzialmente noi a fine luglio ci siamo ritrovati che su venti dirigenti eravamo rimasti in dodici, tredici in azienda. In questa situazione, in questo contesto, il Presidente Ferrante ci chiama sostanzialmente, ci fu una riunione – mi ricordo ancora – ad agosto del 2012, in cui chiese a noi dirigenti di Taranto... Eravamo rimasti solo noi, dodici dirigenti di Taranto, perché nel frattempo non c'era più nessuno, anche i fiduciari valutarono bene di... avranno avuto i loro motivi - come dire? - di abbandonare Taranto.

P.M. R. GRAZIANO – E chi erano questi fiduciari?

IMPUTATO A. COLUCCI – Mah, i fiduciari erano delle persone, dei dirigenti storici del Gruppo Riva.

P.M. R. GRAZIANO – Sì.

IMPUTATO A. COLUCCI – Erano delle persone che avevano lavorato appunto per tanti anni nel Gruppo Riva, erano persone di diverso livello se vogliamo anche... era variegato, di diverso livello culturale e anche a livello di competenze tecniche; alcune di loro diciamo che erano in stabilimento con una certa assiduità, altre un po' meno, perché ovviamente ognuno di loro ha avuto un ruolo diverso.

P.M. R. GRAZIANO – Questi dove operavano, ognuno aveva una sua area di attività?

IMPUTATO A. COLUCCI – Fondamentalmente c'era diciamo in tutta l'Area Laminazione e poi anche dei tubifici l'Ingegnere Corti.

P.M. R. GRAZIANO – Sì.

IMPUTATO A. COLUCCI - Nell'Area Acciaieria il signor Ceriani, almeno un paio d'anni sostanzialmente, ma diciamo nell'Area Acciaieria c'era il signor Ceriani; nell'Area Parchi Minerali e diciamo IMA 1 c'era Rebaioli.

P.M. R. GRAZIANO – Sì.

IMPUTATO A. COLUCCI – Poi c'erano altre persone, tipo c'era... Se mi aiuta, se lei magari mi fa qualche nome.

P.M. R. GRAZIANO – Senta, Casartelli Giuseppe lo conosceva? Dove lavorava?

IMPUTATO A. COLUCCI – Casartelli, sì. Casartelli era un tecnologo che si interessava fondamentalmente di impianti di trattamento acqua. Lui diciamo che era trasversale sull'azienda, nel senso che dava...

P.M. R. GRAZIANO – Ah!

IMPUTATO A. COLUCCI - Era un grosso esperto competente sugli impianti di trattamento acque. Pastorino era...

P.M. R. GRAZIANO – E quindi che vuol dire, trasversale in che senso? Cioè che si occupava di più settori?

IMPUTATO A. COLUCCI – Trasversale nel senso che mentre l'Ingegnere Corti seguiva un'area operativa diciamo...

P.M. R. GRAZIANO – Sì.

IMPUTATO A. COLUCCI - ...il signor Ceriani l'Area Acciaieria, Casartelli invece lì dove c'erano da fare impianti di trattamento acqua lui portava tutta la sua competenza e la sua professionalità - come dire? - nel definire la specifica tecnica di questi impianti. Pastorino era un'altra persona la cui presenza su Taranto è stata molto più discontinua diciamo.

P.M. R. GRAZIANO – Sì.

IMPUTATO A. COLUCCI - Lui era esperto soprattutto nell'area dell'automazione, nella parte elettrica.

P.M. R. GRAZIANO – Sì.

IMPUTATO A. COLUCCI - Diciamo, ha seguito anche lui una serie di attività, però ripeto in maniera non continuativa. Ha seguito un po' la parte delle centrali elettriche, all'inizio la parte delle officine elettriche, poi è intervenuto anche in alcuni rifacimenti dell'altoforno, però seguiva anche altri stabilimenti del gruppo, quindi diciamo che la sua presenza era una presenza molto più discontinua. Poi, intorno al 2002-2003 è intervenuto l'Ingegnere Legnani. L'Ingegnere Legnani...

P.M. R. GRAZIANO – Anche lui era un fiduciario?

IMPUTATO A. COLUCCI – Insomma, il termini "fiduciari"...

P.M. R. GRAZIANO – L'ha usato lei, perciò...

IMPUTATO A. COLUCCI – Sì, sì, sì. Sì, sì, fiduciari. L'ho usato io perché erano chiamati così diciamo, nel nostro linguaggio si chiamano "fiduciari".

P.M. R. GRAZIANO – Ho capito.

IMPUTATO A. COLUCCI - Fiduciari, sì, nel senso che erano sicuramente delle persone che avevano tutta la fiducia della famiglia Riva, perché erano dirigenti storici, no? E quindi...

P.M. R. GRAZIANO – Senta, ha detto l'Ingegnere Legnani è arrivato nel 2002-2003 a Taranto?

IMPUTATO A. COLUCCI – Sì, grossomodo è arrivato nel 2003, e poi se ricordo bene è andato via intorno al 2009.

P.M. R. GRAZIANO – E che ruolo aveva? Che ruolo aveva?

IMPUTATO A. COLUCCI – L'Ingegnere Legnani praticamente in quella fase seguiva fondamentalmente il discorso dei terzi, quindi il discorso...

P.M. R. GRAZIANO – Seguiva un discorso?

IMPUTATO A. COLUCCI – Ditte terze.

P.M. R. GRAZIANO – Ah!

IMPUTATO A. COLUCCI - In termini di... Lui portava avanti un discorso anche di qualifica di queste ditte, cioè qualificare le ditte, verificare se queste ditte avessero tutte le competenze e gli attestati di professionalità per i lavori che andavano a fare. Quindi dava un supporto di questo tipo, quindi verificare che per esempio su certi lavori le ditte che venivano interpellate avessero appunto le competenze giuste per farlo. Poi nel 2009 andò via.

P.M. R. GRAZIANO – Senta, che rapporti c'erano – se lo sa - fra l'Ingegnere Legnani e l'Ingegnere Capogrosso?

IMPUTATO A. COLUCCI – Guardi, io penso che era di supporto fondamentalmente e soprattutto... Capogrosso gestiva tutto lo stabilimento, quindi non poteva stare dietro... Io penso che fosse di supporto fondamentalmente per questo settore qui del discorso dei terzi, per quanto io ne sappia.

P.M. R. GRAZIANO – Senta, e queste persone lei con che frequenza le ha viste nello stabilimento?

IMPUTATO A. COLUCCI – Allora, per quanto riguarda l'Ingegnere Corti con una frequenza abbastanza assidua diciamo. La stessa cosa per Ceriani. La stessa cosa per Rebaioli. Sicuramente molto più discontinua per Pastorino, veramente discontinua. Casartelli sì, abbastanza assidua. Chi altro?

P.M. R. GRAZIANO – Senta, Bessone Enrico lei lo conosceva?

IMPUTATO A. COLUCCI – Bessone Enrico io lo conoscevo, perché tra l'altro lui viveva a Martina Franca, nella mia città, ha sposato una ragazza di Martina Franca. Lui era un dipendente però, al contrario degli altri, cioè questi fiduciari non erano nell'organigramma dell'Ilva, loro non avevano nessuna... nessuna delega, per intendere, le deleghe ce le avevamo noi. Bessone invece era un Ingegnere meccanico...

P.M. R. GRAZIANO – Sì.

IMPUTATO A. COLUCCI - ...che era in organigramma, quindi a tutti gli effetti lui si interessava di manutenzione meccanica dell'Area Acciaieria e aveva le deleghe che io sappia.

P.M. R. GRAZIANO – Ha detto risiedeva a Martina Franca?

IMPUTATO A. COLUCCI – Sì, sì, lui ha sposato una ragazza di Martina Franca e quindi...

Negli ultimi anni insomma, sì... Sì, aveva sposato una ragazza di Martina Franca e viveva anche a Martina Franca. Sì, sì.

P.M. R. GRAZIANO – Senta, di che cosa si occupava?

IMPUTATO A. COLUCCI – Ripeto, l'Ingegnere... io li conoscevo tutti per il mio ruolo come responsabile alla logistica ovviamente.

P.M. R. GRAZIANO – Certo.

IMPUTATO A. COLUCCI - Lui si interessava di manutenzione meccanica dell'Area Acciaieria.

P.M. R. GRAZIANO – Ho capito. Con che frequenza lo vedeva in stabilimento?

IMPUTATO A. COLUCCI – Assolutamente la stessa frequenza nostra, perché ripeto lui era dipendente, era in organigramma, quindi lui aveva una responsabilità piena.

P.M. R. GRAZIANO – Ho capito.

IMPUTATO A. COLUCCI - Al punto tale che noi non lo chiamavamo fiduciario insomma.

P.M. R. GRAZIANO – Senta, nella sua area ha detto, quindi chi era il fiduciario della sua area?

IMPUTATO A. COLUCCI – Il fiduciario della mia area è l'unico fiduciario che non è in questo processo.

P.M. R. GRAZIANO – Ho capito.

IMPUTATO A. COLUCCI - E' il Ragionier Giovanni Viganò. Non è in questo processo, e io sono orgoglioso di questo, perché... Non vuole sapere...

P.M. R. GRAZIANO – Senta, l'Ingegnere Buffo ha detto nel corso del suo esame che lei...

IMPUTATO A. COLUCCI – Volevo spiegare.

P.M. R. GRAZIANO – No, no, questo glielo dico anche... se vogliamo è un merito.

IMPUTATO A. COLUCCI - E' un merito.

P.M. R. GRAZIANO – Sì, poi ci arriviamo a questa persona.

IMPUTATO A. COLUCCI - Però volevo... Va be'! Comunque...

AVVOCATO G. MELUCCI – Presidente, forse è il caso che finisca...

P.M. R. GRAZIANO – Prego, prego, ci parli di questo Viganò.

IMPUTATO A. COLUCCI - No, no, no! No, volevo dire che il Ragionier Viganò... io col Ragionier Viganò ci siamo incontrati nel 1995, quando sono arrivati i Riva. Mi sono subito chiarito col Ragionier Viganò, ho detto: “Ragioniere, allora, guardi, io non so quale sarà il suo ruolo in questa azienda, immagino che lei sia venuto qui perché ha la necessità la famiglia Riva, come è giusto che sia, di conoscere il management di questa azienda e conoscere le persone di cui può fidarsi, le competenze tecniche, l'onestà intellettuale, la correttezza, però lei può esprimere... o esprime un giudizio positivo su di me e quindi io vengo confermato, oppure ci fermiamo qui, cioè nel senso che io lascio

l'azienda. Ma non voglio assolutamente che ci siano interferenze di nessuna natura. Cioè, io ho delle deleghe sulla sicurezza e non voglio il minimo condizionamento. E col Ragionier Viganò c'è stato un rapporto di un'estrema correttezza, non si è mai permesso, mai, di dare una disposizione a un mio dipendente. Sul Ragionier Viganò io so che i miei dipendenti sono stati interrogati e l'Ingegnere Viganò non è in questo processo. Di questo io penso di poter...

P.M. R. GRAZIANO – Senta...

IMPUTATO A. COLUCCI - ...di poter avere...

P.M. R. GRAZIANO – Infatti.

IMPUTATO A. COLUCCI – Così come Rebaioli.

P.M. R. GRAZIANO – Un attimo. Appunto, proprio di Rebaioli. Nel corso dell'esame dell'Ingegnere Buffo...

IMPUTATO A. COLUCCI - Sì.

P.M. R. GRAZIANO - ...l'Ingegnere Buffo ci ha detto espressamente che lei quando fu chiamato appunto dopo gli arresti di alcuni dirigenti nell'estate del 2012, come ci ha detto prima, quindi le è stato chiesto diciamo di ricoprire anche un ruolo dirigenziale nell'area nella quale poi come vedremo è accaduto l'evento che ha riguardato Zaccaria; lei ebbe... ci ha riferito l'Ingegnere Buffo diciamo mise una sorta di condizione.

IMPUTATO A. COLUCCI – Tre condizioni posi.

P.M. R. GRAZIANO – Innanzitutto dicendo che il signor Rebaioli non doveva più essere lì nell'area nella quale lei andava a svolgere le sue funzioni. È così?

IMPUTATO A. COLUCCI – Sì, io posi tre condizioni, se posso...

P.M. R. GRAZIANO – Sì, prego.

IMPUTATO A. COLUCCI – La prima condizione che posi è di avere... Allora, prima di tutto io non volevo accettare quell'incarico. Non volevo accettare quell'incarico non perché non volevo assumermi... Allora, noi eravamo rimasti dodici dipendenti e dovevamo mandare avanti uno stabilimento complesso.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Che vuol dire, dodici dirigenti?

IMPUTATO A. COLUCCI – Dirigenti, scusi. Chiedo scusa, dodici dirigenti.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Ah! Ecco. Sì, sì, dirigenti.

IMPUTATO A. COLUCCI – Eravamo rimasti in dodici, dodici dirigenti che dovevano mandare avanti uno stabilimento in un contesto in cui i nostri colleghi erano agli arresti domiciliari. Allora, il dirigente per sua natura è chiamato a gestire la complessità, un dirigente per sua natura è chiamato a farsi carico di responsabilità, ma lo scenario che avevamo di fronte era uno scenario imponderabile per noi, perché di fronte al fatto che dei colleghi erano agli arresti domiciliari noi ci chiedevamo... Anzi, le dico di più, le

nostre mogli e i nostri figli ci dicevano di non accettare, glielo dico con la... Ci dicevano di non accettare, ci dicevano di lasciare, di andare via. E mi creda, io avevo tante opportunità, io ho rinunciato di andare nelle Ferrovie dello Stato, in quel periodo mi fu fatta una proposta di diventare Direttore Commerciale Direzione Cargo Trenitalia a Milano, avrei guadagnato molto di più. Io ho accettato di venire a Taranto perché amo questo territorio, perché io sono di Martina Franca e amo questo territorio. E quindi per noi era difficile, era molto complicato. Non le nascondo che c'è stato un momento in cui abbiamo detto: "Noi dobbiamo andare al Prefetto, perché qui viene chiesto a noi dodici dirigenti di Taranto, gli unici rimasti qui..." - perché gli altri ripeto erano andati tutti via - "Ci viene chiesto di dare continuità a un'azienda ritenuta strategica nell'industria italiana, strategica". E noi eravamo lì a ricoprire un ruolo... Il discorso che noi facevamo era in questi termini: in che misura noi in questi mesi avremmo potuto cambiare eventualmente le cose, cosa avremmo dovuto cambiare? Con quali soldi, cosa c'era da cambiare? Di fronte a una complessità normativa, impiantistica, di impianti che non conoscevamo. Come avremmo potuto noi non correre il rischio di lì a qualche mese di ritrovarci anche noi imputati, no? Perché, ammesso che ci fossero state le condizioni, il tempo per poter cambiare qualcosa e migliorare qualcosa, nel frattempo noi potevamo essere accusati - cosa che poi è successo di fatto - degli stessi reati, degli stessi capi di imputazione. Io chiesi ai colleghi: "Andiamo dal Prefetto". A dire cosa? "Caro Prefetto, queste sono le chiavi dello stabilimento, noi da domani mattina mettiamo in sicurezza questo stabilimento, perché le nostre mogli ci chiedono di lasciare, perché io posso accettare di farmi carico di una situazione di rischio lì dove riesco a gestirlo il rischio, dove riesco ad avere cognizione delle... lì dove il rischio non riesco gestirlo come posso avventurarmi in una situazione? Basta pensare a quello che è successo a Buffo, all'Ingegnere Buffo - no? - che è una storia parallela alla mia per certi aspetti. Allora, dopodiché noi non siamo andati, e lì abbiamo commesso... I commissari, i commissari per accettare di avvicinarsi a Taranto hanno chiesto l'immunità. Noi, invece, che avevamo le deleghe sulla sicurezza, sull'ambiente... Noi avevamo le deleghe, noi avevamo le deleghe, nessun altro! Siamo stati lì in silenzio, ci siamo presi... in religioso silenzio, perché avevamo anche paura di esprimerle queste cose qui! Questo è quello che è successo. E' successo questo.

P.M. R. GRAZIANO - Senta, venendo a quello che appunto ha detto lei, le tre condizioni che ha posto.

IMPUTATO A. COLUCCI - E quindi, a questo punto io posi tre condizioni.

P.M. R. GRAZIANO - Esatto. Quali sono?

IMPUTATO A. COLUCCI - La prima condizione è che posi di avere assoluta autonomia

decisionale di spesa.

P.M. R. GRAZIANO – Però, senta, mi perdoni...

IMPUTATO A. COLUCCI – Sì.

P.M. R. GRAZIANO – Siccome lei appunto ha rivendicato giustamente il suo modo di lavorare, lei giustamente dice all'Ingegnere Buffo: "Io voglio assoluta autonomia di spesa". Ma perché, mi faccia capire, cioè in precedenza che cosa accadeva in quell'azienda?

IMPUTATO A. COLUCCI - No, no, in questo senso autonomia di spesa. Allora, poiché io lì... c'era la presenza di questo fiduciario...

P.M. R. GRAZIANO – Cioè, Rebaioli?

IMPUTATO A. COLUCCI – Rebaioli.

P.M. R. GRAZIANO – Sì.

IMPUTATO A. COLUCCI - Su questo fiduciario Rebaioli io potevo avere dubbi sul fatto che mi potesse condizionare, va bene? Da che cosa derivavano? Perché ovviamente... Io, guardi, quando parlo di Rebaioli devo fare una precisazione. Io col signor Rebaioli non ho mai parlato direttamente, quello che io però avevo di Rebaioli erano dei ritorni che a me erano più che sufficienti per chiedere che questa persona venisse allontanata.

P.M. R. GRAZIANO – E quali erano questi ritorni?

IMPUTATO A. COLUCCI – Allora, i ritorni sono questi: nel 2008 mi chiama l'Ingegnere Giancarlo Quaranta. L'Ingegnere Giancarlo Quaranta era responsabile dell'Area Parchi Minerali Agglomerato IMA1, e mi dice: "Ingegnere Colucci, mi deve fare una cortesia: io ho un caporeparto molto bravo che purtroppo è in contrasto con Rebaioli, io me ne libero mal volentieri, mal volentieri, perché è una persona perbene". Io dissi: "Non si preoccupi, facciamo un colloquio". Venne, si chiama signor Mappa. Io dissi al signor Mappa: "Guardi, a me non interessa il suo passato con Rebaioli". Quindi io non ho chiesto neanche di che natura fossero queste cose qui. A me questa persona è piaciuta subito, perché è una persona di personalità. Gli ho detto: "Guardi, io non ho la possibilità in questo momento di darle un posto da caporeparto, perché ovviamente... però mi piace come persona, perché hai personalità, sei bravo e tutto". Mappa è venuto a lavorare con me, e poi è diventato una persona che io ho fatto crescere, che è bravo.

P.M. R. GRAZIANO – Quindi questo signor Mappa all'epoca era un caporeparto?

IMPUTATO A. COLUCCI – Era un caporeparto dei Parchi Minerali.

P.M. R. GRAZIANO – E Rebaioli che cos'era?

IMPUTATO A. COLUCCI - Mah! Allora, Rebaioli...

P.M. R. GRAZIANO - Cioè, lui in base a che cosa poteva spostare un caporeparto?

IMPUTATO A. COLUCCI – Allora, Rebaioli, come ha avuto modo di dire anche Andelmi, era nei Parchi Minerali e poi è andato anche a IMA1 successivamente. Ripeto, io non sono

entrato nel merito, io devo dire... io sono abituato a dire le cose che ho vissuto.

P.M. R. GRAZIANO – Certo.

IMPUTATO A. COLUCCI - Mentre io su Giovanni Viganò posso dire tutto, su Rebaioli io devo precisare per correttezza che sono cose che mi sono state riferite.

P.M. R. GRAZIANO – Ho capito.

IMPUTATO A. COLUCCI – Di lì a un anno mi mandano un'altra persona.

P.M. R. GRAZIANO – Quindi – chiedo scusa - il signor Mappa era stato spostato da quel reparto dal Rebaioli?

IMPUTATO A. COLUCCI – Sì, il signor Mappa... sostanzialmente mi disse l'Ingegnere Quaranta: "Guarda, la situazione ormai è una situazione ingestibile". Quindi come se ci fosse una conflittualità, ecco, diciamo così.

P.M. R. GRAZIANO – Ho capito.

IMPUTATO A. COLUCCI - Va bene?

P.M. R. GRAZIANO – Un anno dopo?

IMPUTATO A. COLUCCI – Un anno dopo mi chiesero se avevo nella mia area lo spazio per potenziare i miei servizi di sicurezza, il SIL. "Come no?" – dissi – "Per carità! E chi è questa persona?" E mi mandarono un certo Buscicchio Luigi. Chiamo Buscicchio Luigi e dico: "Allora, mi dica, dove è stato lei?" – "Io stavo nei Parchi Minerali" - "Come mai lei non lavora più nei Parchi Minerali?". Disse: "Guardi, ho avuto..."

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Scusi Ingegnere, se vuole parlare un po' più vicino al microfono, perché non sentiamo.

IMPUTATO A. COLUCCI - Sì, dicevo, Buscicchio Luigi... Dissi: "E come mai lei non lavora più nei Parchi Minerali?" Disse: "Io sono in contrasto con Rebaioli, ho avuto difficoltà con Rebaioli, ho quindi necessità di poter svolgere... voglio andare in un'altra area". "Bene", ho detto io. Siccome a me potenziare il sistema della sicurezza... figuriamoci! "Come no? Anzi, vieni, così invece..." All'epoca avevo un solo tecnico, l'area è abbastanza grande. "Come no?" E venne il signor Buscicchio. E non chiesi a Buscicchio di che natura fossero stati... perché a me non interessava, a me interessava capire la persona, mi piacque questa persona rigorosa, seria, e andò a potenziare la mia area. Dopodiché, a parlarmi di Buscicchio fu anche Meo, il famoso Meo.

P.M. R. GRAZIANO – Ha depresso in questo processo.

IMPUTATO A. COLUCCI – Ha depresso in questo processo. Perché mi parlò Meo? Perché Meo mi veniva a trovare ogni tanto, perché io... quando non c'era l'Ingegnere Capogrosso, per firmare delle polizze di carico, documenti, io avevo anche la procura per firmare... E mi aveva parlato in termini non positivi diciamo, no? Era arrivato Meo, perché nel frattempo Buscicchio... Scusi! Rebaioli si era interessato anche... era passato dai Parchi

Minerali anche all'Area IMA1. Gli dissi: "Va be'! Ne parli con il tuo capo voglio dire, cioè adesso io non vado a interferire con..."

P.M. R. GRAZIANO – Il suo capo, chi era il suo capo?

IMPUTATO A. COLUCCI – Era Andelmi.

P.M. R. GRAZIANO – Ho capito.

IMPUTATO A. COLUCCI - Era Andelmi ed era Di Noi, no?

P.M. R. GRAZIANO – Sì.

IMPUTATO A. COLUCCI – Dopodiché, questi elementi che io avevo erano degli elementi - ripeto – sia pure comunicati da persone quindi a cui io... ma erano per me sufficienti per dire: "Guardi, io non voglio andarmi ad avventurare adesso a litigare con questo eventualmente..." Poi magari non sarebbe stato così. Però gli elementi che io avevo erano più che sufficienti, quindi io allora voglio autonomia, come l'ho sempre avuta, l'ho rivendicata. E poi...

P.M. R. GRAZIANO – Quindi lei chiese all'Ingegnere Buffo...

IMPUTATO A. COLUCCI - Di allontanare...

P.M. R. GRAZIANO - Rebaioli.

IMPUTATO A. COLUCCI – Dissi: "Guarda, se non avviene questo io non vado proprio, eh! Punto, non vado".

P.M. R. GRAZIANO – Quindi lei mise questa condizione

IMPUTATO A. COLUCCI - Assolutamente.

P.M. R. GRAZIANO - O Rebaioli va via o lei non accetta l'incarico.

IMPUTATO A. COLUCCI – "Oppure io non ci vado". Altrimenti fate lui direttore di area. Fate lui, sta lì.

P.M. R. GRAZIANO – Sì.

IMPUTATO A. COLUCCI - Potere decisionale di spesa, figuriamoci se l'Ingegnere Buffo non me lo avrebbe dato, l'ho sempre avuto. Perché io, guardi... mentre con l'Ingegnere Buffo... C'è una differenza: l'Ingegnere Buffo mi diede un budget di un milione di euro. Fermo restando che stava addirittura nella procura che eventualmente non era limitativo, insomma era indicativo come budget.

P.M. R. GRAZIANO – Sì, risulta dagli atti.

IMPUTATO A. COLUCCI – Precedentemente, dottore...

P.M. R. GRAZIANO – Sì.

IMPUTATO A. COLUCCI – ...io ho sempre avuto autonomia... ma non c'era un budget definito diciamo. Però io non ho avuto difficoltà, nel senso che quando io avevo una necessità dal punto di vista di investimenti da fare, certo c'era un iter autorizzativo e tutto, però

diciamo che io perlomeno per quanto riguarda la sicurezza mai... Le dico, io ho speso 4 milioni di euro sul movimento ferroviario per fare il sinottico, che era la sicurezza e non ho avuto difficoltà ad ottenere questo. Poi ho posto una terza condizione. Io praticamente nel 2009... Scusate!

P.M. R. GRAZIANO – No, no, prego.

IMPUTATO A. COLUCCI – Nel 2009 mi hanno diagnosticato un tumore, quindi ho affrontato quattro interventi chirurgici. Nel 2012... Io da quando ho dovuto... ho scoperto questa malattia mi sono preoccupato di una cosa, mi sono preoccupato di garantire una continuità gestionale nella mia area, perché non sapevo se avrei avuto la possibilità a continuare e per quanti anni. E quindi mi sono preoccupato nel 2009 di... prima di tutto ho individuato chi era la persona che mi poteva... ed era un ragazzo brillante, il dottor Angelo Colucci, il cognome è lo stesso ma non siamo parenti, e quindi io mi stavo preoccupando in quegli anni di far crescere questo ragazzo che all'epoca aveva trentaquattro, trentacinque anni. Un'area complessa la mia, dieci reparti, però questo era un ragazzo che prometteva bene, veramente di grande... al punto tale che oggi continua lì, è direttore dell'Area Logistica, è confermato anche da ArcelorMittal. Quindi io avevo la necessità prima di tutto di seguire questa area molto complessa, e poi di trasferire queste competenze a questo ragazzo, perché ripeto io non sapevo se il Padre Eterno mi avrebbe dato quanti anni ancora davanti, perché era insomma una patologia abbastanza seria. E quindi io posi tre condizioni: "Non più di un anno. Questo è il tempo, non più di un anno, perché io devo necessariamente..." Poi tra l'altro mi si avvicinava anche...

P.M. R. GRAZIANO – Non più di un anno perché lei deve?

IMPUTATO A. COLUCCI – Perché dovevo... e poi sarei andato in pensione di lì a poco.

P.M. R. GRAZIANO – Ah!

IMPUTATO A. COLUCCI - E non avevo nessuna voglia, perché dovevo pensare fondamentalmente alla mia salute. E l'Ingegnere Buffo è stato di parola. Io sono andato a IMA1 i primi... Allora, se ne parlò ad agosto, all'inizio dissi di no all'Ingegnere Buffo per tutte queste situazioni.

P.M. R. GRAZIANO – Ce le ha spiegate bene.

IMPUTATO A. COLUCCI – Poi mi chiamò... poi mi chiamò il Presidente Ferrante.

P.M. R. GRAZIANO – Sì.

IMPUTATO A. COLUCCI - Ferrante mi disse: Ingegnere ci dia una mano, siete rimasti in dodici, al porto sono tutti ragazzi di trentatré, trentaquattro anni. Ci dia una mano, anche per un anno ma ce la dia questa mano". Io dissi: "Guardi Presidente, però le altre due condizioni per me sono fondamentali. Un anno, che Rebaioli deve andare via, e non voglio limiti" - "Tranquillo". Io in quei due mesi e mezzo ho speso 2 milioni e 100 mila

euro al porto, 2 milioni e 100 mila euro tutti documentati.

P.M. R. GRAZIANO – Senta Ingegnere, siccome appunto... lei ha contezza in quell'anno di quanto fosse stato speso prima del suo arrivo?

IMPUTATO A. COLUCCI – Allora, prima del mio avvento la cifra era stata media mese di 490 mila euro. Io l'ho portata a 720 mila euro, e questo senza tener conto che io ad agosto... Agosto? A settembre, chiedo scusa, perché io il 12 settembre prendo di fatto... Io a settembre – e non sono in queste cifre – ho autorizzato altre 400 mila euro per far fare lo studio di vita tecnica residua sugli scaricatori.

P.M. R. GRAZIANO – Ecco!

IMPUTATO A. COLUCCI - Lo studio di vita tecnica residua sugli scaricatori l'ho fatto io.

P.M. R. GRAZIANO – Un attimo. Quindi lei ha detto che lei a settembre...

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Sì, può ripetere? Perché non abbiamo sentito.

P.M. R. GRAZIANO – Sì, infatti.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Non abbiamo sentito quello che ha detto.

IMPUTATO A. COLUCCI - Chiedo scusa!

P.M. R. GRAZIANO – Ingegnere, chiedo scusa, quindi lei se abbiamo capito bene ha detto che a settembre...

IMPUTATO A. COLUCCI – Lo studio di vita tecnica residua.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Di vita tecnica.

IMPUTATO A. COLUCCI - Residua, si ricorda? Sugli scaricatori.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Ah! Sì, sì, sì.

P.M. R. GRAZIANO – Quindi lei a settembre del 2012 dice ha ordinato uno studio di vita residua delle attrezzature, delle gru che stavano lì?

IMPUTATO A. COLUCCI – Allora, sì, praticamente io... quando sono arrivato lì, dottore, la prima cosa che ho chiesto all'Ingegnere De Gioia, responsabile della manutenzione... La manutenzione IMA era ben presidiata, perché avevamo due ingegneri, giovani ma due ingegneri. L'Ingegnere De Gioia da otto anni al porto che seguiva la manutenzione meccanica, e l'Ingegnere Di Noi Andrea che seguiva la manutenzione elettrica. La prima cosa di cui io mi sono accertato: se su questi scaricatori fosse stata fatta la verifica periodica annuale, quella prevista, e mi furono prospettate tutte le verifiche fatte. Fatte da chi? Dall'Ingegnere Raffaelli.

P.M. R. GRAZIANO – Sì.

IMPUTATO A. COLUCCI - L'ingegner Raffaelli è un ingegnere esperto che aveva vinto il concorso prima nell'ARPA e che oggi è tra i cinquanta ingegneri che lavorano per il Ministero del Lavoro. Io prendo atto di questa verifica e tutte le verifiche... Dottore, neanche una... risultavano tutte a norma, in sicurezza. Non c'era una prescrizione, non

ce n'era una. Allora...

P.M. R. GRAZIANO – Ce l'ha detto che secondo lui la gru stava bene.

IMPUTATO A. COLUCCI – Stavano bene.

P.M. R. GRAZIANO – Stavano bene, sì.

IMPUTATO A. COLUCCI - A questo punto io però dico all'Ingegnere De Gioia... Siccome si parlava di questo Decreto Ministeriale 2011 e tutto, no?

P.M. R. GRAZIANO – Quello...

IMPUTATO A. COLUCCI - Del famoso...

P.M. R. GRAZIANO - ...del 2011 che era entrato in vigore nel 2012.

IMPUTATO A. COLUCCI – Perfetto. Allora...

P.M. R. GRAZIANO – Quello di cui abbiamo parlato.

IMPUTATO A. COLUCCI - Benissimo.

P.M. R. GRAZIANO – Ed è indicato anche nell'imputazione.

IMPUTATO A. COLUCCI – Perfetto. Allora io chiesi all'Ingegnere De Gioia.

P.M. R. GRAZIANO – Sì.

IMPUTATO A. COLUCCI - "Ingegnere, queste macchine hanno una certa età"... Sono quelle del Duemila... dunque, quelle del quarto sporgente erano del 1974-1975.

P.M. R. GRAZIANO – Esatto. Esatto.

IMPUTATO A. COLUCCI – Quindi io, sostanzialmente, indipendentemente dal Decreto Ministeriale 2011, che è un decreto secondo me scritto male, scritto male perché lascia dubbi... Si ricorda tutta la problematica gru fisse?

P.M. R. GRAZIANO – Indipendentemente, lei disse?

IMPUTATO A. COLUCCI – Io dico: "Guarda, io penso che noi lo dobbiamo fare, dobbiamo fare lo studio di vita tecnica residua, perché? Perché fare uno studio di vita tecnica residua significa affidarsi ad una società di ingegneria che fa questo fondamentalmente, cioè che entra a fare un'analisi puntuale su tutte le strutture, che verifica gli spessori, le saldature, i bulloni, i giunti...

P.M. R. GRAZIANO – Certo.

IMPUTATO A. COLUCCI - ...per dirci sostanzialmente se queste macchine hanno ancora una vita tecnica residua, misurata in numero di cicli e per quanti anni eventualmente.

P.M. R. GRAZIANO – Certo.

IMPUTATO A. COLUCCI – Io dissi all'Ingegnere De Gioia: "Ingegnere, io... tra l'altro a voi servirà questo studio per poter pianificare gli investimenti, cioè capire qual è la macchina che per prima si debba fermare, e se una macchina si deve fermare fra tre anni dobbiamo da adesso..." Io poi quegli investimenti non li avrei mai visti, però mettiamoci nelle condizioni di avere una certezza sullo stato delle macchine che non è solo quella

dell'Ingegnere Raffaelli, era una società di ingegneria. Io faccio fare questa richiesta il 26 ottobre, quindi dopo un mese che stavo lì. Parte questa richiesta il 26 ottobre. Il 19 di novembre...

P.M. R. GRAZIANO – Novembre.

IMPUTATO A. COLUCCI - ...io chiedo addirittura una nota all'Ingegnere Donati della società Phoenix. Perché chiedo questa nota? Perché continuavano a dirmi: 2Ingegnere, noi dobbiamo spendere 400 mila euro, ma guardi che il Decreto Ministeriale 2011 dice che queste qui..." Io...

P.M. R. GRAZIANO – C'è il Testo Unico 81/08 comunque che prescinde... a prescindere dal Decreto Ministeriale.

IMPUTATO A. COLUCCI - Sì, comunque dottore...

P.M. R. GRAZIANO - Parla di apparecchiature che hanno una certa età e che devono essere rinnovate.

IMPUTATO A. COLUCCI - Sì, però... A fronte di certi eventi anche... Comunque per me... Allora, dottore, per me...

P.M. R. GRAZIANO – Siccome lei correttamente ha detto: "Era una gru degli Anni Settanta", c'è il Decreto 81/08 che impone una manutenzione.

IMPUTATO A. COLUCCI – Infatti. Ma per me bisognava andare oltre. Perché il mio ragionamento era questo.

P.M. R. GRAZIANO – E' giusto, il suo ragionamento è giusto.

IMPUTATO A. COLUCCI - Il mio ragionamento è questo: "Questa è una gru che ha comunque..." Anche perché per me che sia fisso o mobile non cambia nulla.

P.M. R. GRAZIANO – Esatto.

IMPUTATO A. COLUCCI - Perché le sollecitazioni della gru esistono. Quindi che sia fisso, per quanto mi riguarda... Quindi io sono andato oltre. L'Ingegnere Donati mi fa una nota sostanzialmente in cui dice: "Guardi Ingegnere, il Decreto Ministeriale 2011 effettivamente letto così non è un obbligo, però io glielo consiglio comunque di fare" – "Guardi, non si preoccupi che già ho deciso". E il 26 novembre, il 26, due giorni prima del tornado, io ho l'ordine, l'ordine firmato della ditta Phoenix per fare lo studio di vita tecnica residua. Io lo studio di vita tecnica l'ho chiesto prima, l'ordine l'ho avuto prima, non dopo il tornado, prima, e i risultati dello studio di vita tecnica residua hanno dimostrato che tutte le macchine, compreso il DM 5, avevano una vita tecnica residua di oltre 300 mila cicli, equivalente in anni circa tre anni, e lo stesso studio fatto fare con metodi non distruttivi dall'Ingegnere Orlando per quanto riguarda la struttura della gru ha dichiarato – possiamo andare a leggere – che non presentava... non presentava diciamo criticità strutturali. Questo è stato il mio... No, se andiamo a vedere l'Ingegnere

Orlando sostanzialmente evidenzia alcune cose che riguardano qualche corrimano, qualche paiolato, qualche cosa. Possiamo andarlo a leggere attentamente.

P.M. R. GRAZIANO – Insomma, le foto attengono...

IMPUTATO A. COLUCCI - Ingegnere, io adesso...

P.M. R. GRAZIANO - ...a una carenza di manutenzione abbastanza elevata.

IMPUTATO A. COLUCCI – Dottore... Dottore... Dottore, comunque adesso... poi magari andiamo a leggere le conclusioni.

P.M. R. GRAZIANO – Per carità! Andiamo avanti, sì.

IMPUTATO A. COLUCCI – Poi andiamo a leggere le conclusioni. Praticamente questa è stata la mia attività in questi due mesi e mezzo.

P.M. R. GRAZIANO – Senta, una cosa, facendo un passo indietro, siccome lei ha detto che... nell'estate del 2012 ha detto tutti gli altri fiduciari vanno via. Lei si è chiesto il perché, ha saputo il perché, gliel'ha detto qualcuno?

IMPUTATO A. COLUCCI – No, nessuno ci ha detto perché andavano via. Io ritengo che rimanere in quella fase storica su Taranto ci voleva un... accettare un tasso di rischio elevato insomma, no? E sicuramente hanno valutato che forse non era più il caso di rimanere su Taranto. Io - come dire? - non so darvi una spiegazione, se non il fatto appunto che hanno ritenuto...

P.M. R. GRAZIANO – No, no, se lo sa, per carità! Senta, lei...

AVVOCATO S. LOJACONO - Scusi Presidente, bisognerebbe capire quindi se è un'opinione o se è un fatto, cioè se è un ricordo. Perché se no nel verbale non risulta.

IMPUTATO A. COLUCCI – No, io non ne ho la minima idea perché siano andati via, voglio dire. Cioè, non lo so. Cioè, non è che ci fu... Non ci fu un incontro per dire: "Noi andiamo via da Taranto", di fatto...

AVVOCATO S. LOJACONO - Grazie, grazie. Ho capito.

P.M. R. GRAZIANO – Cioè lei dall'oggi al domani non li ha visti più.

AVVOCATO S. LOJACONO – Ecco!

IMPUTATO A. COLUCCI – Sì, in maniera graduale. Sì, andarono tutti via.

P.M. R. GRAZIANO – Andarono via. Senta, passando appunto al giorno, al 28 novembre, lei era a conoscenza di quali fossero le pratiche operative da adottare per la sicurezza del personale in cabina in caso di maltempo?

IMPUTATO A. COLUCCI – No. Allora, io ero lì da cinquantaquattro giorni, i fascicoli tecnici, le procedure, è qualcosa di... quaranta fascicoli e cinquantamila pagine. Io però in quei pochi giorni... Tra l'altro io trascorrevi tre, quattro ore al giorno lì, perché avevo anche gli altri dieci reparti, no? E comunque vidi, cercai di capire come era organizzato il reparto ovviamente.

P.M. R. GRAZIANO – Sì.

IMPUTATO A. COLUCCI - E c'era un sinottico sostanzialmente, da questo sinottico era possibile, un po' come il sistema ferroviario diciamo, avere la visione di tutti i gli scaricatori. Su ogni scaricatore c'era anche un anemometro e dal sinottico si riuscivano a leggere le velocità che in quel momento gli anemometri rilevavano. E chiesi sostanzialmente, appunto questi anemometri qual era la funzione e soprattutto quando è che si fermavano eventualmente le gru. Il manuale di uso e manutenzione delle gru prevede a 72 chilometri orari, loro mi avevano detto però che c'era una pratica operativa che indicava un valore più basso sostanzialmente, però per aspetti ecologici sostanzialmente, cioè si fermavano prima, intorno a 60 chilometri orari se ricordo bene, per aspetti ecologici. Dico: "Invece quando arrivano a 72 chilometri orari cosa succede?" E il dottor Di Noi mi dice: "C'è un ordine di servizio che impone ai..."
Indirizzato se ricordo bene ai capiturno.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Scusi, le ha detto il dottor Oliva?

P.M. R. GRAZIANO – Di Noi. Di Noi.

IMPUTATO A. COLUCCI - Di Noi, il dottor Di noi.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Di Noi.

IMPUTATO A. COLUCCI - C'è un ordine di servizio che... Se ricordo bene questo ordine di servizio era indirizzato a capiturno e sinotticisti, capiturno...

P.M. R. GRAZIANO – Ma lei l'ha mai visto questo ordine di servizio o gliel'ha riferito il Di Noi?

IMPUTATO A. COLUCCI – No, no, me l'ha riferito.

P.M. R. GRAZIANO – Ah!

IMPUTATO A. COLUCCI - Dopo, quando è successo... quando è successa la cosa l'ho chiesto e me l'ha visionato, successivamente.

P.M. R. GRAZIANO – Dopo?

IMPUTATO A. COLUCCI - Dopo.

P.M. R. GRAZIANO – Lei l'ha visto dopo.

IMPUTATO A. COLUCCI – Ma io prendo per buono, cioè...

P.M. R. GRAZIANO – No, ci mancherebbe! Era solo per comprendere.

IMPUTATO A. COLUCCI - No, no, in quel momento no, però...

P.M. R. GRAZIANO – Parliamo di Di Noi Giuseppe, giusto?

IMPUTATO A. COLUCCI – Di Noi Giuseppe, sì. Mi ha riferito questa cosa qui, io ho preso atto che c'era questo ordine di servizio successivamente, perché ovviamente...

P.M. R. GRAZIANO – Ho capito. Senta, lei era a conoscenza della presenza di dispositivi di sicurezza sulle gru?

IMPUTATO A. COLUCCI – Dispositivi di sicurezza? In che...

P.M. R. GRAZIANO – Se lei sa se ci fossero dei... o se non ci fossero.

IMPUTATO A. COLUCCI - Ah! Sì, va be'! Dunque, c'era... Sì. Allora, dunque...

P.M. R. GRAZIANO – Quello che sa.

IMPUTATO A. COLUCCI - Allora, ricordo voglio dire... Perché, ripeto, non sono entrato molto... poi ogni gru è diversa dall'altra. Che c'era sicuramente un tasto di emergenza, nel senso che... Allora, se ricordo bene gli anemometri automaticamente bloccavano la gru quando si arrivava a un certo valore, poi c'era un tasto di emergenza – se ricordo bene - che il gruista poteva attivare qualora ci fossero delle condizioni che lui riteneva... Questo, ricordo questo fondamentalmente.

P.M. R. GRAZIANO – Senta, lei sa che tipo di formazione avessero ricevuto i dipendenti che appunto si recavano sulle apparecchiature di sollevamento? Se lo sa.

IMPUTATO A. COLUCCI – Non ho avuto il tempo di verificarlo, perché, ripeto...

P.M. R. GRAZIANO – Va bene.

IMPUTATO A. COLUCCI - ...ero lì da due mesi e non ho avuto il tempo di verificarlo.

P.M. R. GRAZIANO – Certo. Senta, lei per caso era a conoscenza – sempre parlando della gru DM5 - del tipo di fine corsa che era utilizzato sulla gru, che caratteristiche avesse? Se lo sa.

IMPUTATO A. COLUCCI – Allora, questo fine corsa... Parliamo del fine corsa della cabina ovviamente, è giusto o no?

P.M. R. GRAZIANO – Sì, sì, sì. Chiedo scusa!

IMPUTATO A. COLUCCI – Allora, questo fine corsa della cabina, per intenderci dottore, è un qualcosa che si trova a fine braccio, a un'altezza... a 80 metri, una parte strutturale. Io mai e poi mai, voglio dire, ho approfondito l'argomento del fine corsa meccanico, quando a seguito dell'incidente sostanzialmente è venuta fuori una difformità tra quello che era il fine corsa meccanico a progetto e quello che risultava installato. Ne ho preso atto in quel momento.

P.M. R. GRAZIANO – Di questo lei ne ha preso atto, se ho capito bene, dopo l'infortunio.

IMPUTATO A. COLUCCI – Dopo, chiaramente. Come potevo mai immaginare che ci potesse essere un fine corsa meccanico difforme dal progetto? Ne parlai con l'Ingegnere De Gioia, manutentore meccanico. Dico: "Ingegnere, ma lei sapeva di questo fine corsa meccanico difforme?" E lui mi risponde: "Ingegnere, io sono qui da otto anni, quel fine corsa meccanico fa parte della struttura, è un pezzo di carpenteria, no? Non è un organo meccanico che io vado a sostituire, non me lo sono posto neanche io, non me ne sono..." E io dico: "Ma come mai allora è difforme?" - "Io non lo so perché era difforme, se è stato montato così dalla Italimpianti". Perché nel 1983, quando... Perché noi siamo

andati alla...

P.M. R. GRAZIANO – È stato sostituito un braccio.

IMPUTATO A. COLUCCI – Benissimo. È stato sostituito il braccio mobile. Io nel frattempo...

Non c'è nessuna documentazione. Perché... al limite, dottore, uno può anche apportare una modifica, ma se apporta una modifica deve presentare un progetto, deve ricertificare, deve fare un calcolo – no? - per verificare se questa modifica comunque risponde alla norma oppure no. Io penso che forse, nel lontano 1983, quando la Italimpianti ha rifatto quel braccio mobile... Ma è una pura - come dire? - supposizione, nient'altro.

P.M. R. GRAZIANO – Senta, un'altra cosa le volevo chiedere. Abbiamo sentito il teste Meo che ci ha riferito diciamo che ha avuto – diciamo così - un alterco con lei dopo gli eventi di cui abbiamo parlato, che hanno portato al decesso di Zaccaria e al ferimento di altri due lavoratori, e a un certo punto dice che... Lui ha anche in udienza prodotto una chat di whatsapp relativamente a dei colloqui... un colloquio intercorso con lei, sostanzialmente che lei lo avrebbe, diciamo così... gli avrebbe detto che era un libero e pensante e che a questo punto non doveva stare più sugli impianti e se ne poteva andare via, e lui dice che poi venne messo in Cassa Integrazione in quel periodo.

IMPUTATO A. COLUCCI – Senta dottore, io...

P.M. R. GRAZIANO – Questo... È avvenuto questo alterco con questo signore?

IMPUTATO A. COLUCCI – Allora... allora, io nella mia documentazione avevo deciso di non presentare nulla su Meo, però a questo punto purtroppo sono costretto a presentare anch'io qualcosa. Allora...

P.M. R. GRAZIANO – Noi volevamo solo sapere questo.

IMPUTATO A. COLUCCI – Sì. Allora, le dico come è andato il discorso col signor Meo.

Allora, il signor Meo... c'era un rapporto di stima, addirittura ci sono dei messaggi. Se andiamo a leggere i messaggi, lui mi stimava. Cosa è successo? Io sono arrivato al porto, e praticamente il dottor Di Noi Giuseppe mi riferisce due cose, una di carattere organizzativo, cioè avevano sostanzialmente, con gli investimenti fatti sul sinottico, razionalizzato secondo loro delle attività, per cui quella postazione di Meo Giuseppe... c'erano due persone, c'era lui e De Santis, e secondo lui, siccome De Santis era anche più anziano ed aveva maggiore professionalità, si poteva svolgere la stessa attività con una sola persona. Certo, io ho detto: "Certo, avete aspettato giusto per dire che c'era un esubero strutturale". Va bene. E poi mi riferì di un altro episodio increscioso che aveva - come dire? - definitivamente rotto i rapporti tra lui e il Di Noi. Qual era stato l'episodio? Quando fu arrestato l'Ingegnere Andelmi, il giorno dopo mi hanno riferito che Meo andò in reparto a brindare. Questo evento qui fu ritenuto - come dire? -

inaccettabile, per cui non si parlavano più. C'era questa cosa. Allora io chiesi a Meo: "Guarda Meo, qui c'è una situazione ormai - come dire? - di una certa conflittualità, mi dicono che si può fare a meno... Io non la metto a disposizione dell'Ufficio Personale, perché in questi casi il direttore d'area cosa fa? Si rivolge all'Ufficio Personale e dice: "Guarda, ho una persona in esubero. Facciamo una cosa Meo: io le do la possibilità di andare a fare un'attività molto simile alla sua". Nella Logistica io avevo la programmazione delle spedizioni via mare, quindi un'attività molto simile, perché lui era esperto alle accettazioni tecnica delle navi e tutto. "Quindi, Meo, io le do la possibilità di venire nella mia struttura, va bene? Faccia magari qualche giorno di ferie". E così feci. Io lo trasferii nella struttura della programmazione delle spedizioni. Poi, purtroppo, io a gennaio, dottore, fui costretto purtroppo ad andare via, perché le mie condizioni di salute peggiorarono. Mi allontanai... Lasciai gli incarichi, lasciai tutti gli incarichi, io per quattro mesi non misi più piede in stabilimento. Lasciai gli incarichi e dopodiché, quando tornai, Meo mi comunicò che non si trovava bene, che voleva tornare a IMA1, voleva tornare al porto. Ho detto: "Guarda, io non sono più il responsabile. Non sono più il responsabile, ho difficoltà". Lui mi ha riferito queste cose. Però a questo punto lei mi deve consentire, la Corte mi consenta, io...

P.M. R. GRAZIANO – Era una domanda, lei mi sta rispondendo.

IMPUTATO A. COLUCCI - Siccome... No, però io a questo punto... Però a questo punto per me... Ripeto, io non volevo portare... Io a questo punto volevo però - come dire? - proiettare delle comunicazioni, dei messaggi chat.

P.M. R. GRAZIANO – Avvocato... Chiedo scusa!

IMPUTATO A. COLUCCI - No, ma io...

P.M. R. GRAZIANO - Quando verrà sentito dal suo difensore.

IMPUTATO A. COLUCCI – Perfetto.

P.M. R. GRAZIANO – Per il momento mi faccia completare.

IMPUTATO A. COLUCCI - Perché io ci tengo...

P.M. R. GRAZIANO – Era una domanda, lei mi ha dato la sua risposta. Ci mancherebbe!

IMPUTATO A. COLUCCI - Perché ci tengo, dottore, al mio profilo morale voglio dire anche su questo discorso qui.

P.M. R. GRAZIANO – Ingegnere, ci mancherebbe! Senta, le volevo chiedere, lei sa se all'epoca dei fatti fosse contemplato un piano di evacuazione di emergenza dovuto ad avverse condizioni meteo da adottare in caso di pericolo o emergenza nelle normali condizioni di funzionamento della gru? Se lo sa.

IMPUTATO A. COLUCCI – No, chi mi aveva preceduto, se ricordo bene, non aveva previsto questa cosa qui.

P.M. R. GRAZIANO – Ho capito.

IMPUTATO A. COLUCCI - Però, ripeto, io ero lì da cinquanta giorni.

P.M. R. GRAZIANO – Ho capito. Senta... Abbiamo quasi finito. Tornando un attimo all'infortunio del Marsella, il convoglio quindi dove era fermo? Era fermo in una zona di sosta abbiamo detto prima.

IMPUTATO A. COLUCCI – Era una zona di sosta temporanea.

P.M. R. GRAZIANO – Sì.

IMPUTATO A. COLUCCI - Cosa si intende per zona di sosta temporanea? Allora, praticamente...

P.M. R. GRAZIANO – Mi spieghi.

IMPUTATO A. COLUCCI – Sì. Allora, ci sono... fondamentalmente i binari si dividono in binari di corsa, cioè sono quei binari che collegano più impianti dello stabilimento...

P.M. R. GRAZIANO – Sì.

IMPUTATO A. COLUCCI - Di corsa, per spostarsi da una parte all'altra. Poi ci sono dei binari di smistamento vicino ai bilici, dove arrivano dei convogli, che magari bisogna ricomporre per destinazione omogenea diciamo, no? E poi ci sono dei binari di sosta prolungata, dove normalmente vengono - come dire? - posti i carri che magari devono andare in manutenzione, quindi è la sosta prolungata. E quel binario del Parco Ovest... Tra l'altro a quel Parco Ovest quei carri erano arrivati alle tre di notte sostanzialmente, tre-quattro ore, infatti a distanza di quattro ore già dovevano andare via sostanzialmente.

P.M. R. GRAZIANO – Quindi, diciamo, attorno alle tre di notte arrivano in questa zona di sosta temporanea.

IMPUTATO A. COLUCCI – Perfetto.

P.M. R. GRAZIANO – E si fermano là.

IMPUTATO A. COLUCCI – Si fermano là. Erano...

P.M. R. GRAZIANO – La mattina dopo verso le sette e mezza circa...

IMPUTATO A. COLUCCI - Dovevano andare... perfetto.

P.M. R. GRAZIANO - Quarto d'ora più, quarto d'ora meno...

IMPUTATO A. COLUCCI - Sì, sì. Dovevano andare al Treno Nastri 2.

P.M. R. GRAZIANO – Riprende, diciamo così, la marcia dell'operazione di Marsella che ci ha descritto all'inizio del suo esame.

IMPUTATO A. COLUCCI - Perfetto.

P.M. R. GRAZIANO – E' così?

IMPUTATO A. COLUCCI – Perfetto. Sì, è così.

P.M. R. GRAZIANO – Prego. Quindi stava dicendo, quest'area di sosta temporanea?

IMPUTATO A. COLUCCI - Questi carri in sosta temporanea... il Marsella doveva agganciarsi a

questi carri, ripeto.

P.M. R. GRAZIANO – Quindi stavano lì, in questa zona di sosta temporanea. Lì c'è una pendenza dei binari, in questa zona di sosta temporanea?

IMPUTATO A. COLUCCI – Allora, come ha avuto modo di riferire l'Ingegnere Orlando, quei binari erano a norma. Cosa prevede la norma? Lo dice anche l'Ingegnere Orlando. La norma ferroviaria per i binari di sosta prevede una pendenza inferiore al 2 per mille, lui ha riscontrato una pendenza al massimo dell'1,5 per mille, dicendo che quindi rispettavano pienamente la norma. Non solo, e poi su questa... Dire... Cosa significa 1,5 per mille? Dobbiamo tradurlo. 1,5 per mille significa, sostanzialmente, che quei carri anche nell'ipotesi... Perché viene prevista dalla norma 1,5... minore del 2 per mille? Perché anche nell'ipotesi di carri completamente sfrenati non debbano potersi spostare. Cioè, le forze di attrito in gioco... Poi lo vedremo anche nei filmati dello SPESAL. Cioè, le forze di attrito in gioco - e lo dice anche l'Ingegnere Orlando – sono tali che i carri non si spostano e non si devono spostare. Se invece la pendenza fosse una pendenza superiore...

P.M. R. GRAZIANO – Superiore al 2 per mille dice lei.

IMPUTATO A. COLUCCI – Se fosse superiore al 2 mille, arrivata al 3-4 per mille, ci potrebbe essere un rischio di questo tipo. Quindi l'1,5...

P.M. R. GRAZIANO – Quindi...

IMPUTATO A. COLUCCI - Tutti i binari di sosta hanno una pendenza inferiore...

P.M. R. GRAZIANO – Al 2 per mille.

IMPUTATO A. COLUCCI - ...al 2 per mille.

P.M. R. GRAZIANO – E quindi lì diciamo il convoglio fu lasciato in sosta alle tre di notte?

IMPUTATO A. COLUCCI – Fu lasciato in sosta, alle tre di notte, per essere scaricato di corsa e ricaricato di bramme per la mattina successiva.

P.M. R. GRAZIANO – Quindi viene lasciato in sosta e come viene lasciato normalmente?

IMPUTATO A. COLUCCI – Quando i convogli vengono lasciati in sosta praticamente sono frenati, perché chi è che... cosa garantisce la frenatura ai carri? I carri, tutti i carri ferroviari hanno un impianto frenante che viene alimentato dal locomotore. Cioè, il locomotore fornisce aria compressa a questi carri ferroviari. Dopodiché, una volta staccati, il locomotore non c'è più, a garantire poi la frenatura è l'area complessa contenuta in questo impianto frenante. Ovviamente sono degli impianti non perfettamente a tenuta, per cui dopo un po' di tempo, dopo alcune ore, può essere tre, quattro o cinque... Dipende anche dalla quantità dei carri, più carri ci sono... Perché non è che tutti...

P.M. R. GRAZIANO – Dopo alcune ore, chiedo scusa, ha detto?

IMPUTATO A. COLUCCI – Dicevo, dopo alcune ore, possono essere tre, quattro, cinque, otto ore...

P.M. R. GRAZIANO – Sì.

IMPUTATO A. COLUCCI - Dipende dal numero di carri. Perché dipende dal numero dei carri?

P.M. R. GRAZIANO – Dopo alcune ore che succede quindi?

IMPUTATO A. COLUCCI – Gradualmente...

P.M. R. GRAZIANO – Sì.

IMPUTATO A. COLUCCI - ...possono perdere capacità frenante. Cioè, i ceppi rimangono sempre attaccati alle ruote, per cui comunque frenano, però la pressione che esercitano si riduce perché si riduce la pressione dell'aria. E quindi il fatto di avere una pendenza inferiore all'1,5 per mille risponde a una norma che dice: "Guarda che anche se dovesse esserci questo rischio i carri non si devono poter muovere". Questa è... E l'Ingegnere Orlando di fatto ne prende atto voglio dire di questa pendenza.

P.M. R. GRAZIANO – Senta, lei sapeva che diciamo... se lo sa. Molti dipendenti ci hanno riferito dell'utilizzo, siccome non avevano a disposizione queste staffe fermacarri usavano dei pezzi di legno che trovavano – diciamo così - un po' dove capitava all'interno dello stabilimento. Lo sapeva di questa... chiamiamola prassi poco virtuosa?

IMPUTATO A. COLUCCI – Come le ho detto prima... Come le ho detto prima, chi doveva vigilare... Io avevo dieci reparti.

P.M. R. GRAZIANO – Sì.

IMPUTATO A. COLUCCI - Chi doveva sorvegliare su questa cosa erano i capitano e capireparto.

P.M. R. GRAZIANO – E nel caso di specie lei dice Giovinazzi?

IMPUTATO A. COLUCCI – Giovinazzi e i capitano anche.

P.M. R. GRAZIANO – Dovevano vigilare.

IMPUTATO A. COLUCCI - Dovevano vigilare sulla corretta applicazione delle norme.

P.M. R. GRAZIANO – E qualcuno gliel'ha mai riferito di questo...? Se lo sa.

IMPUTATO A. COLUCCI – Io non ho... No, io non ho...

P.M. R. GRAZIANO – Cioè se qualcuno glielo ha mai riferito.

IMPUTATO A. COLUCCI – Guardi dottore, io non ho un comunicato sindacale, che fosse uno in cui uno mi avesse evidenziato: "Guardi, noi non abbiamo questi..." Però, ripeto...

P.M. R. GRAZIANO – "Noi non abbiamo questi?"

IMPUTATO A. COLUCCI – "Non abbiamo le staffe fermacarri".

P.M. R. GRAZIANO – Ho capito.

IMPUTATO A. COLUCCI - Per cui c'era la mancanza dei fermacarri. Ripeto, la risposta che mi fu data dal signor Giovinazzi è che loro ce le avevano e che intervenivano quando c'era

la chiamata. Qualcuno ha detto di sì, qualcuno mi rendo conto che ha detto di no durante la deposizione, in particolare Rizzo ha detto no, non ce l'aveva.

P.M. R. GRAZIANO – Va be'!

IMPUTATO A. COLUCCI - Però, ripeto, io prendo atto di quello che...

P.M. R. GRAZIANO – Va bene.

IMPUTATO A. COLUCCI - Una cosa però volevo dire, che noi abbiamo... io da che cosa verificavo se i capitulo vigilassero oppure no?

P.M. R. GRAZIANO – Ci dica.

IMPUTATO A. COLUCCI - Dai provvedimenti disciplinari. Cioè, io ho presentato al dottor Bisignano che mi chiedeva se avessimo fatto provvedimenti disciplinari, io ho presentato diciotto provvedimenti disciplinari fatti negli ultimi tre anni. Per me il fatto che i capitulo, i capireparto mi presentavano dei provvedimenti disciplinari era l'unico elemento tangibile che loro vigilassero, perché per fare un provvedimento disciplinare e contestare la mancata applicazione di un articolo del manuale di istruzione movimento ferroviario significa che vigilavano, che erano sul campo.

P.M. R. GRAZIANO – Senta, l'ultima cosa, se lo sa, il Marsella – chiaramente non solo lui, diciamo tutti i dipendenti – avevano dei dispositivi di protezione, diciamo degli auricolari?

IMPUTATO A. COLUCCI – Assolutamente sì. Ci sono delle schede...

P.M. R. GRAZIANO – Ci spiega? Ci spiega questi dispositivi?

IMPUTATO A. COLUCCI – Dispositivi di protezione individuale, c'è un documento di valutazione.

P.M. R. GRAZIANO – No, con riferimento agli orecchi dicevo. So che voi avevate...

IMPUTATO A. COLUCCI – Sì, c'erano degli auricolari.

P.M. R. GRAZIANO – Sì. Questi auricolari come...

IMPUTATO A. COLUCCI - Questi dispositivi di protezione individuale servono sostanzialmente... Allora, il documento di valutazione dei rischi del movimento ferroviario portava dei valori leggermente inferiori agli 80 decibel famosi, no? Per cui... In certi momenti ovviamente, in certe situazioni, perché dipendeva da quanto era distante magari dal vano motore, che era il vano dove c'era una più elevata esposizione al rischio. Il documento di valutazione di rischio, fatto insieme allo RSPP, quindi al tecnico esperto, diceva sostanzialmente che noi dovevamo abbassare questo livello di esposizione, in che modo? Con dei dispositivi di protezione individuali. La scelta di questi dispositivi di protezione individuale doveva rispondere a due requisiti: uno) Abbassare il livello di rischio al di sotto dell'80 percento, ma non abbassarlo tanto da ridurre eventualmente... E questa scelta di dispositivo di protezione individuale fu fatta

dal tecnico degli esperti, e noi abbiamo le schede personali di assegnazione dei DP regolarmente firmate dal Marsella.

P.M. R. GRAZIANO – Va bene. Presidente, io per il momento ho finito. Grazie.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Allora, facciamo una breve pausa. Però ne approfitto per invitare tutte le Parti, i difensori, per quanto riguarda il prosieguo, l'inizio delle prove a discarico – no? - dell'espletamento delle prove a discarico, perché ci dobbiamo comunque pronunciare. Innanzitutto c'è sul tappeto la proposta dell'Avvocato Lisco, cioè di dividere testi e consulenti tecnici, visto che, insomma, a quanto abbiamo verificato molti consulenti tecnici sono comuni, quindi comunque andrebbero ascoltati una volta sola per non... E quindi questo porrebbe anche, diciamo, il problema degli ulteriori testi comuni alle Difese. Magari se fosse possibile stabilire diciamo tra di voi un ordine che consentisse di farli venire una volta sola, anche per rispetto nei confronti di queste persone, sarebbe opportuno. Però comporta un minimo di sforzo diciamo, uno sforzo...

AVVOCATO S. LOJACONO - Organizzativo.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – ...organizzativo da parte delle Difese. Poi, anche per quanto riguarda i testi già sentiti, comunque se ci fosse diciamo una riflessione delle Difese sull'effettiva opportunità di risentirli, quindi poi decideremmo queste questioni nel loro complesso all'esito delle interlocuzioni con le Parti.

AVVOCATO S. LOJACONO – Va bene, grazie.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Va bene? Vi invitiamo soltanto per il momento...

AVVOCATO S. LOJACONO – Per essere pronti poi ad interloquire. Grazie.

PRESIDENTE S. D'ERRICO - ...ad essere pronti, perché diciamo entro la settimana prossima, lunedì, entro lunedì dobbiamo... Non credo che per oggi riuscite a fare questo accordo.

P.M. R. GRAZIANO – Il calendario quindi a fine udienza lo... Almeno delle... Va be'!

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Cioè, se non c'è l'accordo... al limite, al massimo lunedì andremo... Perché dovete cominciare a citarli i testi, quindi occorre organizzarsi, alcuni vengono da fuori, quasi tutti, per cui diciamo nel vostro stesso interesse, se fosse possibile oggi cominciare a capire...

AVVOCATO L. PALOMBA – Presidente...

PRESIDENTE S. D'ERRICO - ...per esempio almeno chi vuole iniziare.

AVVOCATO L. PALOMBA – Sì, infatti.

PRESIDENTE S. D'ERRICO - Perché il Responsabile Civile... soltanto un teste hanno i Responsabili Civili.

AVVOCATO L. PALOMBA - A proposito proprio di chi diciamo è disponibile a iniziare...

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Potrebbe iniziare.

AVVOCATO L. PALOMBA - Noi potremmo dare la disponibilità eventualmente, se autorizzati, a citare i nostri testi sia per la Difesa di Conserva che per la Difesa di Florido.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Conserva e Florido.

AVVOCATO L. PALOMBA – Sì.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Quindi avreste...

AVVOCATO L. PALOMBA – Abbiamo circa... Noi una decina di testi, la lista testi del...

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Sì, sì, almeno questo diciamo per cominciare a...

AVVOCATO L. PALOMBA - ...Florido sono una ventina, però diciamo che possono essere poi ridotti sicuramente, ad alcuni forse ci sarà rinuncia.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Sì, almeno per un paio di settimane, se riuscite a organizzare almeno questo. Però ci sono comuni? Ci sono testi...

AVVOCATO L. PALOMBA – Sì. Noi diamo questa disponibilità che ovviamente diciamo anche se... Gli altri colleghi non sono d'accordo.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Avvocato, lei non ha tanti problemi di testi comuni alle altre Difese forse.

AVVOCATO L. PALOMBA - No, assolutamente.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – No, e neanche di testi già ascoltati?

AVVOCATO L. PALOMBA - No.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – No. Va bene.

AVVOCATO L. PALOMBA - Ce ne sono... Forse alcuni sono stati già sentiti, però altri sono ovviamente diversi.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Magari vi riservate di valutare, però abbiamo necessità di avere un'idea precisa.

AVVOCATO L. PALOMBA - Sì, sì, per quelli già sentiti sì.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Quantomeno per iniziare insomma, quantomeno per un paio di settimane.

AVVOCATO T. MARRAZZA – Chiedo scusa Presidente, non lo so, ma è previsto o si sta ipotizzando una suddivisione per argomenti?

PRESIDENTE S. D'ERRICO – No, avvocato, diciamo...

AVVOCATO T. MARRAZZA – No, perché forse sarebbe più facile. Ad esempio, io ho dei consulenti in comune con la Difesa dell'Ingegnere Buffo, quindi vorremmo...

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Allora, sì, a questo proposito c'è la proposta dell'Avvocato... del suo collega Lisco, Avvocato Lisco. Ha proposto di sentire prima i testimoni e poi i consulenti. Però se voi li avete comuni non ci sono problemi, diciamo basta che ci sia questa organizzazione, perché altrimenti poi siamo costretti a farlo noi il calendario e magari diciamo non veniamo incontro alle vostre esigenze anche di altri impegni, di

impegni dei testi soprattutto.

AVVOCATO T. MARRAZZA – No, io pensavo rispetto ai capi di imputazione. Io pensavo rispetto ai capi di imputazione, che potrebbe anche essere una scelta...

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Se ci sono Avvocati che si vogliono... Difese che vogliono diciamo accordarsi tra di loro per gruppi, per noi non ci sono problemi, diciamo vi lasciamo la massima libertà. L'importante è che ci sia una organizzazione, altrimenti poi la faremmo noi. Va bene. Facciamo una breve pausa di dieci minuti.

(Il processo viene sospeso alle ore 11:34 e riprende alle ore 11:56).

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Possiamo procedere, Avvocato?

AVVOCATO T. MARRAZZA - Posso?

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Prego.

AVVOCATO T. MARRAZZA – Grazie, Presidente.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Avvocato Marrazza.

AVVOCATO T. MARRAZZA - Sì.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Le altre Parti Civili, altre Parti devono fare qualche domanda?

AVVOCATO G. MELUCCI – Un paio di domande.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Prego, allora, Avvocato. Prego, Avvocato Melucci.

CONTROESAME DELLA DIFESA, AVVOCATO G. MELUCCI

AVVOCATO G. MELUCCI - Sì, buongiorno Ingegnere. Sono qui.

IMPUTATO A. COLUCCI - Buongiorno.

AVVOCATO G. MELUCCI - Senta Ingegnere, mi scusi, al fine di evitare eventuali confusioni e omonimie, lei ha detto il famoso Meo, si riferisce a chi? Meo?

IMPUTATO A. COLUCCI – Meo Giuseppe.

AVVOCATO G. MELUCCI – Meo Giuseppe. Mi perdoni, quindi questo Meo Giuseppe è la stessa persona che lei conosce perché aveva delle incomprensioni con Rebaioli, di cui poi parla, perché aveva delle incomprensioni anche...

IMPUTATO A. COLUCCI – Sì, sì, è lui. Sì, sì.

AVVOCATO G. MELUCCI – È la stessa persona?

IMPUTATO A. COLUCCI – E' la stessa persona.

AVVOCATO G. MELUCCI – Stessa persona. Senta Ingegnere, lei con riferimento ai consulenti,

anche chiamati fiduciari, dei consulenti tecnici, ad un certo punto ha detto che in un determinato momento queste persone non erano in stabilimento. Le volevo chiedere se dal punto di vista dell'apporto rispetto alle attività che si facevano in stabilimento per suo ricordo questo apporto era un apporto positivo, considerevole dal punto di vista tecnico.

P.M. R. GRAZIANO - Presidente, c'è opposizione. L'Ingegnere come può dire se l'apporto era positivo o negativo? L'Ingegnere può solo dire che queste persone hanno lavorato o meno in quelle aree e che tipo di mansioni hanno svolto. Se sia stato positivo o negativo non credo che possa dircelo l'Ingegnere.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Insomma, è già stata fatta questa domanda, quindi è ammissibile.

AVVOCATO G. MELUCCI – Grazie.

PRESIDENTE S. D'ERRICO - Magari se vogliamo iniziare da una domanda più generica.

AVVOCATO G. MELUCCI - Sì.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Che cosa facevano, se lui è a conoscenza.

AVVOCATO G. MELUCCI - Sì. Si ricorda...

IMPUTATO A. COLUCCI – Magari le domande specifiche per ciascun...

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Per ciascun...

IMPUTATO A. COLUCCI - Ciascun consulente.

AVVOCATO G. MELUCCI – Senta, mi perdoni, allora le chiedo...

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Consulente.

AVVOCATO G. MELUCCI - Le faccio riferimento nominativo. Allora, se ricorda e se sa dove lavorasse l'Ingegner Corti.

IMPUTATO A. COLUCCI – L'Ingegner Corti lavorava nell'Area Laminazione e tubifici. Tubifici nella parte... negli ultimi anni. Area Laminazione, quindi Treno Nastri 1, Treno Nastri 2 e Treno Lamiera diciamo da subito.

AVVOCATO G. MELUCCI – Senta Ingegnere, personalmente o attraverso il riscontro di suoi colleghi e collaboratori ha avuto riscontri in ordine all'attività che facesse l'Ingegner Corti, rispetto a come operasse, a come...?

IMPUTATO A. COLUCCI – L'Ingegner Corti era sicuramente una persona di grande conoscenza impiantistiche, che portò avanti una serie di investimenti nell'Area Laminazione, investimenti importanti sul revamping degli impianti, migliorarono anche le performance produttive. Questo lo so perché io come responsabile della programmazione della produzione ovviamente verificavo i dati produttivi in quegli anni anche. Quindi sicuramente ha apportato dei risultati in termini di innovazioni tecnologiche indiscutibili, le sue competenze tecniche erano assolutamente indiscutibili. Poi, quali fossero i rapporti dell'Ingegner Corti con la propria struttura organizzativa, io

su questo ovviamente non posso entrare nel merito, insomma, voglio dire.

AVVOCATO G. MELUCCI – Senta Ingegnere, lei riferendosi al signor Casartelli l'ha definito "trasversale", perché si occupava di impianti trattamenti acque. Quindi lei fa riferimento agli impianti che asservivano... questi impianti di questo tipo che asservivano le varie aree dello stabilimento?

IMPUTATO A. COLUCCI – Sì, è così. Cioè, l'Ingegnere Casartelli di fatto non operava su una singola area, lui era – come possiamo dire? – un professional insomma, cioè era un esperto di certe... di questa tecnologia importante per lo stabilimento, perché nello stabilimento ci sono tanti impianti di trattamento acque, a partire dall'Area Ghisa, acciaieria, i treni nastri, i treni laminazione. Quindi lui operava in questo senso trasversalmente, nel senso che tutti coloro che avevano la necessità di fare impianti di trattamento acqua, anche per standardizzare la tecnologia, il signor Casartelli era la persona esperta di grandi competenze, per cui in questo senso la sua posizione era trasversale all'azienda.

AVVOCATO G. MELUCCI – Senta, per quella che è l'attività che lei ha svolto ha potuto verificare personalmente o tramite i suoi collaboratori l'operatività del signor Ceriani e le sue capacità professionali? Se lo sa.

IMPUTATO A. COLUCCI – Allora, il signor Ceriani, come con l'Ingegnere Corti, io avevo frequentazione, perché appunto per me... la programmazione della produzione per me partiva dal programmare l'acciaieria, tutti gli impianti a valle, il Treno Nastro 1, Treno Nastri 2, lamiere e tubifici. Il signor Ceriani era un grande metallurgista soprattutto, era uno che conosceva la metallurgia, e quindi quando si facevano i programmi per l'acciaieria, e quindi anche le qualità, magari le qualità più critiche, con lui io mi rapportavo per capire se quelle qualità sarebbe stato possibile perseguirle, perché una volta che si prendevano degli impegni con i clienti poi bisognava essere certi di riuscire a soddisfare quelle commesse. Anche qui però io, per quanto riguarda poi i rapporti tra Ceriani e la sua struttura operativa non posso entrare nel merito, perché qui poi, ripeto, sono cose che riguardano loro, e io certamente non partecipavo poi a quelli che potevano essere - come dire? – non so, riunioni organizzative. Io mi rapportavo per queste attività e il signor Ceriani era la persona che sicuramente... a cui io mi riferivo, perché era lui che poteva darmi indicazioni certe sulla fattibilità di alcuni programmi.

AVVOCATO G. MELUCCI – Quando si riferisce ad alcuni programmi si riferisce...

IMPUTATO A. COLUCCI – Programmi di produzione, qualità di acciaio.

AVVOCATO G. MELUCCI – Ecco, a tipologie di acciaio. Perfetto.

IMPUTATO A. COLUCCI - Tipologie di acciaio.

AVVOCATO G. MELUCCI - Senta Ingegnere, lei ha specificato già molto bene quale fosse la

funzione e la sistemazione in organigramma dell'Ingegnere Bessone.

IMPUTATO A. COLUCCI - Sì.

AVVOCATO G. MELUCCI - Le chiedo se ha conoscenza del fatto che l'Ingegnere Bessone, diciamo anche successivamente ai fatti che riguardano questo processo, è rimasto operativo nella stessa area, ha fatto la stessa attività, e poi è stato in qualche modo ereditato anche dai Commissari.

IMPUTATO A. COLUCCI – Dunque, onestamente io non ricordo bene quando... L'Ingegnere Bessone è stato agli arresti domiciliari; dopodiché, se ricordo bene, io non l'ho più visto a Taranto l'Ingegnere Bessone. Non ho memoria.

AVVOCATO G. MELUCCI - Ho capito.

IMPUTATO A. COLUCCI - Fino a quel momento sì, ma poi non ho più memoria. Ripeto, io lo frequentavo, ci si incontrava, perché viveva nella mia città, aveva sposato una ragazza di Martina Franca insomma.

AVVOCATO G. MELUCCI – Va bene. Grazie, ho finito.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Ci sono altri difensori che vogliono procedere?

CONTROESAME DELLA DIFESA, AVVOCATO A. PASANISI

AVVOCATO A. PASANISI – Presidente, una sola domanda per quanto mi riguarda. Avvocato Pasanisi per Di Noi Giuseppe. Ingegnere Colucci, buongiorno.

IMPUTATO A. COLUCCI – Buongiorno.

AVVOCATO A. PASANISI – Solo con riferimento ai rapporti a cui lei ha fatto riferimento col soggetto Meo, che era all'epoca un dipendente. Ha fatto riferimento in particolare che dopo l'arresto di Andelmi, il Meo, dopo aver brindato, chiuse completamente i rapporti col Di Noi Giuseppe. Quello che le volevo chiedere, per quello che è di sua conoscenza: il Meo chiuse i rapporti solo col Di Noi Giuseppe o anche con altri soggetti?

IMPUTATO A. COLUCCI – No, io non ho detto che Meo chiuse i rapporti col Di Noi Giuseppe. Io ho detto un'altra cosa: mi è stato riferito che, all'indomani dell'arresto dell'Ingegnere Andelmi, Meo Giuseppe andò in reparto a brindare sull'arresto dell'Ingegnere Andelmi. Di questo mi è stato riferito, e questa cosa non fu assolutamente vista bene, accettata sia dal Di Noi che dai capiturno di giornata, da tutti i suoi collaboratori. Quindi, di fatto, si venne a creare - come dire? - una situazione di difficile convivenza, chiamiamola così insomma, ecco.

AVVOCATO A. PASANISI - Sì.

IMPUTATO A. COLUCCI - Poi mi chiesero di trovare una soluzione a questo problema, mi fu

detto che quella postazione organizzativa che ricoprivano due persone... l'altro era anche più... aveva più anzianità di servizio. Certo, io dissi: "Guardi, anche questo problema adesso mi ponete? Cioè, mi ponete un problema di trovare una soluzione ad un esubero". E comunque cercai di dare la migliore soluzione possibile insomma, per quello che...

AVVOCATO A. PASANISI – Oltre ad aver appreso questa notizia, lei personalmente ha conosciuto i rapporti tra Meo e altri soggetti di quel reparto? Cioè, personalmente ha avuto modo di conoscere questi rapporti, sì o no?

IMPUTATO A. COLUCCI – Tra Meo ed altri soggetti del reparto?

AVVOCATO A. PASANISI – Sì.

IMPUTATO A. COLUCCI – Allora, io – ripeto – sono stato lì pochissimo tempo, cioè in quei mesi...

AVVOCATO A. PASANISI – Per quello che è di sua conoscenza infatti le sto chiedendo.

IMPUTATO A. COLUCCI – No, no. Allora, diciamo che quello che era... quello che mi era stato riferito dal Di Noi Giuseppe mi era stato confermato anche da Valenzano, che era il capoturno di giornata, questo sì. Cioè, di questo episodio del Meo che aveva brindato all'arresto dell'Ingegnere Andelmi insomma.

AVVOCATO A. PASANISI – Grazie, ho concluso.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Va bene. Ci sono altri difensori che devono porre domande all'imputato? No. Allora, possiamo dare la parola all'Avvocato Marrazza. Prego.

ESAME DELLA DIFESA, AVVOCATO T. MARRAZZA

AVVOCATO T. MARRAZZA – Grazie, Presidente. Senta Ingegnere, giusto per chiudere il discorso Meo, lei ha da aggiungere qualcosa su questa vicenda?

IMPUTATO A. COLUCCI – Sì, ripeto... Io, signor Presidente, veramente non avevo inserito nella mia documentazione quelli che erano stati i miei rapporti con Meo, però, poiché il Pubblico Ministero mi ha su questo punto... io ci terrei a precisare, a precisare. Allora, c'è stata l'altra volta una... il Meo ha presentato dei messaggi whatsapp che io mi sono riletto attentamente, sono dei messaggi da cui si evince che lui sostanzialmente contesta il passato fondamentalmente, contesta cose strane, gestione non corretta. Io lo invito che se c'è qualcosa che non andava nel passato, questa cosa la doveva riferire a chi riteneva opportuno, non certo a me, perché io arrivavo in quel momento in quell'area. Dopodiché che cosa è successo? È successo che il signor Meo mi ha lui chiamato il 20 novembre 2017, prima dell'udienza, e poi mi ha richiamato successivamente, dopo

l'udienza. E io ci terrei, sperando che venga accolta anche questa mia richiesta, di proiettare i messaggi whatsapp e l'audio whatsapp che lui... da cui emerge il rapporto e quanta attenzione io ho avuto nei confronti di questa persona, e lui fa dei passaggi in cui mi dà atto di quello che è stato il mio operato in quei cinquantaquattro giorni. Se lei mi consente, vorrei proiettarle queste...

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Il Pubblico Ministero e le altre Parti?

P.M. R. GRAZIANO – Non c'è opposizione.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Va bene. Allora, possiamo dare corso. Sì.

AVVOCATO T. MARRAZZA – Formerà poi oggetto ovviamente della produzione.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Sì, sì.

IMPUTATO A. COLUCCI – Allora, per intenderci, mentre quello che presentava Meo era - come dire? - una trascrizione, io proprio ho fatto la videata del cellulare dei messaggi, in maniera tale che ci sia... Ecco, vi faccio vedere il primo messaggio.

(Vengono proiettati i messaggi sui video).

IMPUTATO A. COLUCCI – Il primo messaggio di Meo, potete leggere. Magari lo leggo se non è ben... Allora, mi chiama il signor Meo il 20 novembre 2017 e mi dice: "Buongiorno Ingegnere, tutto bene? Sono Giuseppe Meo, questo è il mio nuovo numero. Ieri, parlando con mio cugino Giorgio..." – "Mio cugino Giorgio" è Giorgio Meo, che era un mio ex dipendente nella programmazione e della produzione – "Mi ha detto che hai subito un intervento, spero che sia tutto okay adesso". Cioè, Giorgio Meo si preoccupa della mia salute. Io dico: "Sì, mi sono operato a Verona per un tumore al cervello. Sto abbastanza bene, dovrò fare i controlli". Questo avveniva dopo il tumore all'intestino del 2009. Era luglio 2017. "Dovrò fare i controlli periodici previsti dal protocollo, sono fiducioso. Tu come stai? Spero bene. Un abbraccio". E lui dice: "Io molto meglio, a dire il vero stiamo cercando una transazione per chiudere tutto con l'azienda". Qual è la transazione? Il signor Meo era convinto di essere stato - come dire? - demansionato, quando la posizione che io avevo offerto era assolutamente paritetica, andava a fare la programmazione spedizioni via mare. Poi io non sono stato più il suo capo, perché ero andato via, non ero più il suo capo. Dice: "Sto cercando una transazione con l'azienda. L'Avvocato Schiavone sta aspettando disposizioni da parte della direzione. Io sarei d'accordo con la chiusura di tutto, ho contattato Lonoce..." – Lonoce è l'Avvocato dell'azienda – "...ma non mi ha convocato, non posso farci nulla. Dipende tutto dall'azienda. Non so con chi potrei parlare, tu cosa ne pensi?" Era prima dell'udienza. Io dico: "Guarda, non saprei, sono ormai fuori da due anni e non ho più alcun rapporto di

lavoro con l'azienda. Potresti rivolgerti al tuo capo attuale?”. Questo è stato il mio rapporto e queste sono state le mie risposte. Dopodiché il signor Meo... A questo punto siamo al 12 febbraio, lui ha già fatto la deposizione e mi richiama, dice: “Buongiorno”. Sono le 16:31. "Buongiorno Ingegnere, tutto bene? Avrei bisogno di parlare con te, sarebbe possibile?” Lui aveva già depositato e aveva... non si era espresso particolarmente bene nei miei confronti. Io dico: "Io sono stato sempre disponibile ad ascoltarti e lo sono ancora ora, dimmi pure, di che si tratta?" E lui dice: "Mi ha fatto piacere rivederti, anche se in un luogo non bello. Ho sempre avuto stima di te. Sono stanco di tutto sto Tribunale, oggi ho parlato con il capoarea, ha detto che stanno valutando la transazione per chiudere tutto". Fa sempre riferimento alla transazione sul demansionamento eventuale. "Dopo i fatti che sono usciti il 30 gennaio..." – il 30 gennaio è stata la sua udienza in Tribunale - "vorrei chiudere tutto con la transazione. Non so più a chi rivolgermi, ho subito il danno..." – lui ritiene di aver subito un danno – "...ma è ora di porre fine, ma non so più a chi rivolgermi in azienda. Non mi va di ricominciare tutto da capo. Più tardi farò una PEC all'Ufficio Legale per essere convocato. Il mio Avvocato ha anche fatto la proposta tramite l'Avvocato Schiavone. Io sto mettendo tutta la mia buona volontà". Io dico: "Caro Meo, come tu ben sai, appena raggiunti i requisiti sono andato in pensione rinunciando per scelta a qualunque contratto di consulenza, e pertanto da oltre due anni sono fuori e non ho più alcun contatto con l'azienda. In ogni caso penso che il tuo capoarea è la persona giusta a cui dovrai rivolgerti. Ti ringrazio per gli attestati di stima". E lui mi dice: "Ingegnere, tu ti sei trovato in un momento brutto giù a IMA, non hai fatto in tempo a prendere in mano la situazione che sei stato coinvolto in situazioni non belle. Mi fa male tutto questo". Lui dice: "Mi fa male tutto questo". Io dico: "Anche a me fa tanto male. Spero che un giorno possa riprendermi e ritrovare un minimo di serenità. La lunga attesa per il verdetto di questo processo mi ha distrutto, e purtroppo anche alla mia famiglia. Pazienza!" E lui dice: "Ma ancora non ho capito cosa c'entri tu". Io dico: "Penso di aver fatto del mio meglio, non so se emergerà pienamente in Tribunale quello che è stato il mio impegno per migliorare le cose. Lo spero". E a questo punto lui è in macchina e manda un messaggio audio, e il messaggio audio che lui manda è questo.

(Viene ascoltato il messaggio audio).

IMPUTATO A. COLUCCI – Dopodiché c'è un altro audio, subito dopo a seguire, sempre lui.

(Viene ascoltato l'audio vocale dei messaggi ricevuti).

IMPUTATO A. COLUCCI – Dopodiché continua il messaggio. Cioè, dopo i messaggi audio lui continua a scrivermi. Ecco, questi sono i due messaggi, quelli di sopra, dopodiché riprende. "Ti ricordi..." Io gli rispondo, dico: "Ti ricordi quanti soldi ho speso in quei due mesi? Ho raddoppiato le ditte di pulizia industriale sulle banchine per tenere tutto pulito, oltre alla ditta Castiglia feci intervenire la Ditta Semat. Per non parlare dei lavori che ho apportato. Tutte le richieste che mi venivano presentate venivano appaltate entro due giorni. Mai speso tanto". E lui dice: "Io facevo..." – no RDF, qui è RDA, Richieste di Acquisto – "Certo che mi ricordo, io facevo i calcoli della Castiglia". I calcoli di quanto dovevamo riconoscere. "Tu portasti serenità". Lui dice che io portai serenità. "Io sono stato il primo reticente che ha preteso ed ottenuto chiarezza sul ruolo dei fiduciari, e il primo fiduciario ad essere allontanato è stato merito mio". Lui dice: "Lo so". "Merito mio" – "Ricordo ancora il giorno. Ma perché non mi sono state fatte queste domande, perché? Adesso la mia mente si è aperta", cioè la sua mente si è aperta dopo l'udienza. "Dopo la mia testimonianza. Io sono rimasto male solo per lo spostamento. So benissimo che è stato voluto dal dottor Di Noi, e non solo. Purtroppo ho dovuto coinvolgerti, perché tu mettesti in pratica lo spostamento voluto da Di Noi, come hai specificato diverse volte" – "Caro Giuseppe Di Noi... Caro Giuseppe, Di Noi mi riferì del progetto di razionalizzazione della tua postazione da due a una unità e che ti riteneva esubero a favore di De Santis. Di fronte a tale situazione io ti ho proposto una postazione da tutti ambita. Mi dispiace solo di non averti potuto aiutare nell'inserimento della nuova postazione a causa della mia malattia che mi ha costretto a stare fuori parecchi mesi e a lasciare la direzione dell'Area Logistica. Con la mia presenza forse le cose sarebbero andate meglio, mi dispiace". E lui dice: "Io ho raccontato la fase della presenza di Andelmi e Rebaioli", le sue deposizioni praticamente. "Di Noi ha soltanto voluto mandarmi via, ha sempre cercato di farlo ed è riuscito. Infatti dopo un po' di tempo ha messo D'Eredità, quando avrei potuto fare benissimo io il lavoro di questo impiegato, ma Di Noi mi aveva detto che D'Eredità..." Io ho fatto la verifica, era anche più anziano nella postazione. Dice: "Venerdì sono stato in Tribunale, mercoledì ci devo ritornare, sono stanco ma non mi arrendo. Di Noi..." Qui parla del Tribunale Civile, dove però c'è stata una sentenza dove lui ha perso la causa, non è stato riconosciuto il demansionamento. "Io ricordo bene le sue parole, mi sono rimaste impresse e non le dimenticherò mai. Ricordo quando mi dicesti: "L'azienda..." – non io, eh! – "L'azienda ti considera un libero e pensante, ha paura ancora esci i documenti fuori da qui, hai fomentato i gruisti a non salire sulle gru e sarai spostato". Allora, qui dobbiamo fare veramente chiarezza. Cioè, io i gruisti sulle gru li ho fatti salire – adesso le dimostrerò

quando, dopo avuta la certezza. Io non mi potevo permettere di mandare i gruisti sulle gru dopo il tornado. Io ho chiamato delle società di ingegneria a fare i controlli non distruttivi su tutte le gru, dopodiché l'ingegnere esperto mi ha firmato e timbrato che non c'erano motivi di assoluta... Era assolutamente tranquilla la situazione, dopodiché ho presentato questi risultati alle organizzazioni sindacali giustamente che volevano certezza. Nel frattempo io ho fatto utilizzare il radiocomando, non facendo salire le persone sopra. Il radiocomando ho fatto utilizzare. "Per questo non avrai il premio di fine anno". Lui il premio di fine anno... A parte il fatto che stiamo in un periodo in cui i premi di fine anno... eravamo... già non c'erano. "Io con te sono stato sincero, ma tu vuoi ancora coprire Di Noi. Non importa, dai!" Allora io dico: "Guarda, questo non era il mio giudizio, non conoscendoti bene insomma, il giudizio negativo dei tuoi capi di allora sulla tua persona l'ho riscontrato al mio arrivo nel reparto, per questo cercando la soluzione che potesse andare bene per tutti". La situazione che ho trovato era appunto quella, cioè del Meo Giuseppe che aveva brindato e che gli altri non gli avevano perdonato questa situazione. "Infatti io dopo aver saputo questo non ti ho più incolpato" – mi dice Meo – "altrimenti non sarei qui a parlarti". Io dico: "Guarda, non voglio coprire nessuno. Amo solo dire la verità, e tu mi conosci bene per dubitare della mia buona fede" - "Quando seppi che..." Lui dice: "Quando seppi che tu saresti stato il mio capoarea di IMA1 fu la notizia più bella per me, finalmente un po' di serenità". Tranquillo. E io dico: "Ti ringrazio". "Ti ricordi quando venivo da te in programmazione per raccontarti quello che stavano combinando Andelmi e Rebaioli? Perché non sono emersi questi fatti in Tribunale, perché? Tu hai cercato di salvare la situazione, di prendere in mano tutto il reparto". Io dico: "Se la malattia non mi avesse costretto ad abbandonare le cose, le cose sarebbero andate diversamente. Ringrazio Dio per avercela fatta". Va be'! Due tumori non sono facili.

AVVOCATO T. MARRAZZA - Ingegnere, chiusa...

IMPUTATO A. COLUCCI - "Io cosa ho fatto? Appena ho saputo della notizia ti ho contattato per sapere come stavi. Il 30 gennaio in Tribunale cosa ho fatto? Mi sono avvicinato per stringerti la mano". Io dico: "Ti ho ringraziato infatti". E lui dice: "Se il tuo Avvocato ritiene opportuno ascoltarmi nuovamente o posso aiutarti in qualche modo, ci sono". Io dico: "Non preoccuparti, spero di cavarmela. Sinceramente non potevo fare di più, sono sereno con la mia coscienza e voglio avere fiducia nella Giustizia. Buona serata e goditi la famiglia". E lui dice: "Grazie anche a te. Ci sentiamo quando vuoi. Speriamo solo di riuscire a chiudere il tutto. Se riesci a parlare con qualcuno dell'Ilva, io sono disponibile a fare una transazione. Tutto questo che ci siamo detti questa sera rimane tra noi", mi dice Meo. Io infatti non volevo tirarla fuori questa storia qui. Non volevo tirarla... Ma

questo è il giudizio che ha Meo su di me.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Va bene.

AVVOCATO T. MARRAZZA – Ingegnere, chiudiamo adesso la parentesi Meo e andiamo agli argomenti che più ci interessano. Io partirei dal movimento ferroviario. All'inizio del suo esame aveva iniziato ad illustrare una evoluzione tecnologica che c'era stata nel reparto.

IMPUTATO A. COLUCCI - Sì.

AVVOCATO T. MARRAZZA - Può spiegare meglio alla Corte in cosa è consistita?

IMPUTATO A. COLUCCI – Sì. Magari se... Io mi avvarrò di alcune slides, però se possiamo magari dare al Presidente copia di queste slides, così magari ci può seguire più facilmente.

AVVOCATO T. MARRAZZA - Produciamo tutto. Produciamo tutto alla fine.

IMPUTATO A. COLUCCI - Comunque... oppure dopo.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Anche dopo. Anche dopo.

IMPUTATO A. COLUCCI - Va bene.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Prego.

IMPUTATO A. COLUCCI - Allora, praticamente io sono arrivato, come dicevo prima alla domanda... a fronte della domanda del Pubblico Ministero, ai primi Anni Novanta nel movimento ferroviario. Cos'era il movimento ferroviario nei primi Anni Novanta e qual era la storia pregressa del movimento ferroviario? Il movimento ferroviario sino al 1978 era il reparto col più alto livello di incidenti mortali. C'erano stati sette incidenti mortali al movimento ferroviario. Dal '78 al '95 due. Io me li sono analizzati tutti questi infortuni, perché poi gli infortuni ci devono aiutare a capire cosa non va, qual è l'errore che c'è nella valutazione del rischio, perché se c'è un infortunio c'è molto probabilmente un documento di valutazione del rischio non fatto bene. L'analisi di questi infortuni ci portava a dire una cosa. All'epoca l'equipaggio era costituito da tre persone: c'era un locomotorista in cabina e c'erano due manovratori, e tutti gli incidenti mortali che si erano verificati sino al 1978 erano legati fondamentalmente al fatto che tra il locomotorista che era in cabina e i manovratori che erano sulla rete ferroviaria... lavoravano a distanza. Cioè, il locomotorista non aveva una piena visione di quello che succedeva a distanza durante per esempio le fasi di aggancio dei convogli, piuttosto che delle manovre a spinta, e questo... Come dire? Loro comunicavano come? Con la radio, ma la radio di per sé non sempre... ci può essere un'interferenza nella comunicazione, oppure con dei gesti codificati, dei segnali codificati cosiddetti. Poi in quel periodo buona parte dei carri ferroviari non avevano l'impianto frenante e soprattutto non avevano l'accoppiamento automatico. Cioè, sostanzialmente, per agganciare i convogli

l'operatore doveva inserirsi da sotto i respingenti e posizionarsi tra il carro e il locomotore o tra due convogli di carri e manualmente inserire un maniglione in un uncino, in un gancio. Questa era un'operazione molto pericolosa, molto delicata, e ripeto il locomotorista era a distanza. Chi mi ha preceduto, a partire quindi dalla metà degli Anni Settanta sino all'85, a fronte di questi eventi inaccettabili, sette infortuni mortali, si erano preoccupati e avevano messo su un piano di investimento che portò tutti i carri ferroviari ad avere l'accoppiatoio automatico, perché grazie all'accoppiatoio automatico l'operatore non deve più stare... non deve più stare tra carri e locomotore. L'accoppiatoio automatico è il sistema frenante anche sui carri ferroviari. Con questa innovazione tecnologica, e soprattutto sul fatto che nei primi Anni Ottanta si cominciò anche a dotare i locomotori di un radiocomando, il radiocomando che cosa portava di fatto? Portava a far sì che il locomotorista invece di operare dalla cabina, quindi a distanza, poteva scendere dal locomotore e avere una visione più vicina all'area di azione dove si stava operando. Con questi interventi praticamente dal '78 al '95 gli incidenti mortali si erano ridotti notevolmente, però ci furono ancora altri due incidenti mortali. Quindi io cosa ho fatto sostanzialmente in questi anni? Appena sono arrivato - e gli accordi sindacali portano tutta la mia firma - da fine 1995, 1996, 1997, 1999, 2010... ho detto: "Bene, c'è stato un grosso passo avanti, ma adesso mi devo chiedere: l'innovazione tecnologica, possiamo migliorare le cose? Cioè, possiamo far sì che questi rischi sia pure ridotti diventino zero? Perché il disegno legislativo 81/2008 mi impone, mi impone di attivare anche un piano di miglioramento". Il sistema di gestione della sicurezza di per sé deve essere un sistema di gestione che deve darsi degli obiettivi di miglioramento, e gli obiettivi di miglioramento li possiamo cogliere in due modi: con l'innovazione tecnologica, vedendo quindi l'innovazione tecnologica cosa ci porta di nuovo, ma anche con le modalità operative, cioè come io utilizzo questa innovazione tecnologica. L'Articolo 15 del disegno legislativo 81/2008 impone al datore di lavoro addirittura il fatto che io debba ridurre le persone esposte al rischio. Cioè, se una mansione la posso fare da solo piuttosto che con due persone lo devo fare. Perché, qual è la ratio? Perché il legislatore ha pensato questo? È stata una grande intuizione. Perché quando si è in due a fare la stessa attività, io mi devo preoccupare anche dell'altro, del collega. Cioè, un errore, una distrazione di un collega può espormi al rischio. Quindi se io posso fare un'attività grazie alla tecnologia da solo, io devo perseguire questo, ed è quello che ho fatto. Io sono arrivato... Quando sono diventato direttore di area, nel '95 ho fatto degli accordi sindacali. Difficili, non c'è un accordo sindacale che si faccia tranquillamente, ma di quegli accordi sindacali io ne sono orgoglioso, e le organizzazioni sindacali anche dopo l'infortunio Marsella - parlo di FIM, UILM e FIOM

– cioè quelli che avevano vissuto, hanno difeso quegli accordi sindacali. Quindi cosa ho fatto io nel '95, '96 e '97? Ho detto: "Guarda, lì dove ci sono due persone nella totalità dobbiamo operare con una sola persona. Con una sola persona". Perché? Perché il radiocomando, come lo stesso Ingegnere Orlando dice... i radiocomandi dell'ultima generazione - perché io seguivo l'innovazione tecnologica - che cosa consentivano i radiocomandi dell'ultima generazione? Di fatto il locomotorista scende dal locomotore e si posiziona in prossimità... Devo fare un accoppiamento? Mi posiziono in corrispondenza dei carri ferroviari, in maniera tale da avere una piena visione dell'area di azione. Non solo, quando si era in due il locomotorista stava in cabina e il manovratore... Poi andremo a vedere l'Articolo 52, proprio quello dell'allineamento del gancio, che è l'unica operazione in cui il manovratore è costretto ad inserirsi tra i binari, solo se deve allineare il gancio, altrimenti non avviene, in tutti gli altri casi non deve mai entrare. In quel caso, quando si era in due, il locomotorista stava in cabina, il manovratore doveva mettere una bandiera sul carro ferroviario che doveva indicare... una bandiera di giorno oppure una luce rossa di sera che indicava che lui si stava accingendo a fare queste operazioni. Dopodiché doveva uscire, togliere la bandiera o la luce e dare indicazione al locomotorista di avanzare. Io, manovratore, in quel momento, è vero che ho messo la bandiera o la luce, ma la mia sicurezza - è vero che devo stare a 3 metri - dipende anche da un altro che può distrarsi, qualunque cosa. Se invece sono da solo io scendo, mi porto col mio radiocomando in posizione lì dove sta il carro da agganciare, nessun altro può movimentare quel locomotore, perché il comando ce l'ho io, il radiocomando ce l'ho io. Quindi il locomotore è fermo. Faccio l'operazione, esco, mi metto in posizione di sicurezza e faccio avanzare il locomotore. Questa situazione qui, questa innovazione tecnologica... Poi siamo andati avanti e quindi abbiamo fatto gli accordi sindacali, quindi siamo passati da due a uno. Su quanti locomotori? Su circa il 70 per cento dei locomotori. Cioè, tutta l'Area Ghisa, del trasporto della ghisa, l'Area Acciaieria, il trasporto delle bramme calde e delle bramme fredde. Cioè, questo trasporto delle bramme fredde, per intenderci, che si fa a uno dal 1997, non dal 2010, dal 1997. Nell'area spedizione... Quindi eravamo arrivati a uno. Nell'area spedizione, un po' perché i convogli sono più lunghi, ma soprattutto perché le distanze sono più ampie, eravamo rimasti con due operatori pur avendo i radiocomandi. Perché con due operatori? Fondamentalmente, diciamo, anche per un fatto di... in caso di emergenza il secondo operatore se era distante poteva... Dopodiché però io avevo...

AVVOCATO T. MARRAZZA – Scusi Ingegnere, ma questo non riguarda.

IMPUTATO A. COLUCCI – Non riguarda l'infortunio. No, no, assolutamente.

AVVOCATO T. MARRAZZA - Ecco!

IMPUTATO A. COLUCCI - Dopodiché cosa faccio? L'innovazione tecnologica dei radiocomandi ci aveva permesso... Io sono andato in Svezia nel 1996, Extron... Extron è una società leader al mondo nei radiocomandi, e i loro radiocomandi costavano molto di più, ma siccome avevo l'autonomia decisionale chiesi che dovevamo acquistare i radiocomandi di ultima generazione. Qual era la differenza tra i radiocomandi di prima generazione e seconda generazione? Come ha spiegato bene anche l'Ingegnere Orlando che ha verificato, ma anche gli Ispettori dello SPESAL hanno riconosciuto l'assoluta funzionalità di questi radiocomandi, c'erano tre sistemi di sicurezza. Il primo sistema di sicurezza del radiocomando era che uno poteva attivare volontariamente il tasto di emergenza, dopodiché si bloccava automaticamente il locomotore. Il secondo livello di sicurezza era l'inclinometro, perché può capitare che uno inciampa, ha un malore, un malessere, e se cade – oltre i 45 gradi ovviamente - e non risale, e non si rimette immediatamente nella posizione dritta, dopo tre secondi va in blocco il locomotore. Ma quelle dell'ultima generazione offrivano qualcosa in più, che mi ha permesso poi di fare... di estendere anche nell'area spedizione, alla maggior parte dei locomotori di nostra... Cosa offriva di più? Offriva la cosiddetta presenza uomo. Cosa significa? Cioè, se un locomotorista dovesse avere un malessere ma rimane comunque nella posizione eretta, perché magari è seduto, e non scattava né l'inclinometro né il tasto di emergenza, allora cosa hanno pensato? Facciamo una funzione che ogni cinquanta secondi - cinquanta secondi - impone all'operatore di dare la sua presenza. Cioè, cosa significa? Viene emesso un suono ogni cinquanta secondi per dire: "Ci sei?" Se entro dieci secondi non risponde l'operatore, blocca tutto. Allora, nel sistema ferroviario in un minuto, cinquanta più dieci, sono sessanta secondi. In sessanta secondi al massimo i locomotori potevano andare a 20 chilometri orari, avrà fatto il locomotore non più di 30, 20-30 metri, dopodiché si ferma automaticamente. Io faccio un paragone, no? Chi guida un Tir o chi guida un pullman, non ci sono mica questi sistemi. Cioè, lì nel ferroviario c'è una rete ferroviaria che ti canalizza, quindi non puoi uscire dai binari, non puoi andare ad urtare contro qualcun altro, e dopo sessanta secondi se hai un malessere si blocca il sistema. Se si blocca non vai a collidere. Invece in un trasporto pubblico, con un pullman e tutto, è la tragedia – no? - basta un secondo. Questo è il livello di sistema di sicurezza che avevamo. Dopodiché cosa ho fatto? Ho fatto un'altra cosa: il sinottico, questa centrale operativa. Cioè, sostanzialmente cosa abbiamo fatto? L'idea era questa... In Italia penso che non ce l'abbia nessuno, a meno ovviamente di Trenitalia. Ho pensato: "Bene, facciamo questo. Noi facciamo con un sistema tipo GPS – no? Allora, facciamo una fotografia, rilievi aerofotogrammetrici di tutta la rete ferroviaria e la mettiamo sul sinottico". Questo è un progetto che complessivamente è costato circa 2

milioni di euro. Dopo che abbiamo messo questa rete ferroviaria sul sinottico, con la tecnologia GPS era possibile visionare ogni dieci secondi la posizione dei locomotori. Bene. Dopodiché, a questo punto abbiamo detto: "A questo punto il sinotticista... Quello che stava lì, che prima era una persona che riportava su un foglio di carta le indicazioni delle manovre che aveva dato, aveva la possibilità di visionare in tempo reale tutti i locomotori. Quali erano i vantaggi di questa soluzione qui? Uno: che la sicurezza operativa, che nel movimento ferroviario è delegata al locomotorista, cioè nel senso che il locomotorista quando si avvia su un percorso dice con la frequenza radio dice: "Locomotore 19, sto impegnando il binario", e ovviamente tutti gli altri... Ovviamente deve lui a vista anche, perché la velocità è una velocità di 20 chilometri orari. Ma in questo caso il sinotticista poteva anche verificare se ci fossero situazioni di incongruenza, che magari sulla stessa rete ferroviaria ci potesse essere qualcun altro, no? Fatto questo quindi noi avevamo la possibilità, anche in caso di malessere di una persona, di poter sapere puntualmente dove si trovasse quel locomotore, perché il sistema GPS ci dà la coordinata precisa. Guarda caso, quando il Marsella ha telefonato... Ci sono le telefonate del tecnico manovra smistamento che chiama immediatamente l'infermeria e dà i punti di attesa precisi. Dice: "E' lì che dovete andare". Punto di attesa di prossimità dell'evento. Allora, a questo punto noi avevamo dei radiocomandi con questi sistemi di sicurezza, un sinottico che ci diceva in ogni momento dove stava il locomotore. A questo punto avevamo... Ah! Un'altra cosa in più: sui locomotori avevamo anche fatto un'automazione, per cui se ci fosse stata un'avaria elettrica ai motori e tutto, via radio arrivava all'officina RIL anche l'indicazione che c'era una anomalia sul locomotore, e quindi - come dire? - una storia degli eventi sui locomotori. Fatto questo, avevamo tutte le condizioni per poter passare a uno, e nel 2010 io faccio questo accordo sindacale che porta i locomotori, quasi il 90 per cento dei locomotori a uno. Il mio obiettivo era arrivare al 100 per cento, ma come tutte le trattative sindacali poi - no? - bisogna fare... Perché? Questo accordo sindacale non prevedeva un'efficienza operativa, non prevedeva degli esuberanti, eh! Ma prevedeva con le stesse persone di armare più locomotori, no? Perché io recuperavo... Quindi fare le stesse attività con più locomotori ma con modalità diverse, perché se sei da solo ti autodetermini nelle condizioni di sicurezza, se sei con un altro ti devi preoccupare eventualmente della distrazione, della negligenza di qualcun altro. E quindi questo abbiamo fatto. Sa quali sono stati i risultati? Presidente, sa quali sono stati i risultati di questa innovazione tecnologica? Zero infortuni dal 1995 al 2012, diciassette anni. Zero infortuni. Sa quante manovre di allineamento dei ganci in diciassette anni vengono fatti? Allora, in questo stabilimento operano ogni turno trentadue locomotori, trentadue

locomotori. Ogni locomotore fa mediamente sei-sette manovre di aggancio a turno, nel giorno duecento manovre di aggancio, in un mese seimila manovre di aggancio, in diciassette anni mi sono fatto il calcolo: 3 milioni di manovre di aggancio. Se i dati mi dicono che 3 milioni di manovre di aggancio fatte in quel modo zero infortuni, io penso che non potevo fare di meglio. Zero infortuni. Questa è stata l'innovazione tecnologica che ho portato, e ripeto quel sinottico... non c'era nessuna normativa che mi imponeva di avere quel sinottico lì. Dopodiché...

AVVOCATO T. MARRAZZA - Senta Ingegnere...

IMPUTATO A. COLUCCI - Sì.

AVVOCATO T. MARRAZZA – La interrompo, perché andiamo a questo quadro dell'evoluzione tecnologica, eccetera. Può spiegare invece alla Corte quanto incide quel tipo di evoluzione, quanto ha inciso quel tipo di evoluzione rispetto alla manovra e in particolare la manovra del Marsella?

IMPUTATO A. COLUCCI – Sì. Allora, a questo punto, per illustrare la manovra che stava facendo il Marsella, io devo proiettare delle cose che appartengono alle attività di indagini fatte dai funzionari dello SPESAL, il dottor Bisignano e il dottor Lazzarini. Praticamente che cosa viene fuori? Praticamente, come dicevo, nella immediatezza dell'evento... praticamente cosa succede? Ah! Faccio una premessa: il signor Marsella veniva da tre giorni di riposo, nel corso del mese non aveva fatto neanche un'ora di straordinario. Cioè, le condizioni psicofisiche insomma del Marsella... Era una persona che non aveva fatto neanche un'ora di straordinario. E questo cedolino di presenza è stato chiesto dagli Ispettori dello SPESAL e gliel'abbiamo dato, perché magari poteva venir fuori che questa persona avesse fatto sedici ore di straordinario. Come dire? Stanco magari. Nulla di tutto questo. Non solo, l'idoneità medica e la sorveglianza sanitaria, come da protocollo, mi avevano sempre accertato i medici che il signor Marsella era idoneo alla mansione. Non solo la struttura sanitaria dello stabilimento, ma il signor Marsella – come poi riferirò più tardi - era stato sottoposto a visita medica anche da Trenitalia. Perché da Trenitalia? Perché nel 2008, dopo che per quattro anni il signor Marsella aveva fatto l'attività da manovratore, nel 2008, perché bravo, perché aveva già una certa conoscenza... Perché si inizia dal fare il manovratore e poi si diventa locomotorista, no? Diventò locomotorista nel 2008, facendo prima un corso interno. Perché per operare all'interno dello stabilimento è sufficiente - come dire? – dei docenti interni; però, siccome eravamo raccordati con Trenitalia, nel senso che noi per trasportare i nostri prodotti siderurgici, parte di questi prodotti andavano anche con i vagoni di Trenitalia, e noi come stabilimento siamo raccordati con la ferrovia. Per poter operare in Trenitalia noi dovevamo indicare le persone – e la maggior parte di queste

persone poi sono state abilitate - mandarle a visita medica da loro, cioè loro dovevano accertarsi della loro... dell'idoneità medica, cosa che è avvenuta, e inoltre venivano in stabilimento, venivano a vedere la nostra rete ferroviaria. Cioè la nostra rete ferroviaria la venivano a controllare, perché loro dicono: "Se io mando dei carri da voi, se la rete ferroviaria non è a posto mi puoi danneggiare i carri". E quindi... Non solo questo, dice: "Poi noi dobbiamo accertare il livello di professionalità di queste persone, perché se vengono ad operare sulla rete ferroviaria rischiamo di andare a creare problemi di sicurezza sulla rete ferroviaria". E quindi Marsella andò a fare la visita medica presso i medici della struttura di Trenitalia, che superò, e fece un esame con i funzionari di Trenitalia – tutto agli atti - e lui diventò... prese l'abilitazione. Cioè, lui poteva operare su Trenitalia. Questo era il livello di professionalità del Marsella. Veniamo al giorno, e quindi poi alla manovra che stava facendo.

(Vengono proiettate dall'imputato alcune slides).

IMPUTATO A. COLUCCI – Allora, da queste slides che appunto fanno parte... e che sono foto degli Ispettori, prima di tutto è una giornata... E' giorno, alle otto e mezza la mattina, di sole, non piove, anche le condizioni ambientali sono abbastanza diciamo... Queste sono le foto appunto che si vedono appunto i tecnici funzionari, praticamente quello di spalle è il dottor Bisignano e l'altro è il dottor Lazzarini. E quindi sono... Questa diciamo è la zona – per intenderci – dell'evento, dove si è verificato. Come vede qui, questo è il locomotore e i carri ferroviari, sono un po' distanti, perché come disse Convertini, il primo soccorritore, lui aveva spostato leggermente per favorire... per favorire i soccorsi. Questo qui che cos'è? Questa è... Io perché... Presidente, ho fatto questo... ho presentato questo materiale? Perché io mi rendevo conto anche durante l'udienza che era difficile - come dire? - capire cos'è il mantello, cos'è il locomotore, cosa è... Questi ci aiutano a capire. Questa è la ricostruzione che fa l'Ingegnere Orlando e la posizione in cui è stato trovato il signor Marsella. Questo è il dottor Lazzarini che sta sui carri. Come si vede, il dottor Lazzarini e il dottor Bisignano nel delimitare la zona delimitano solo il primo carro ferroviario, cioè tutto il resto non vengono neanche presi in considerazione. Cioè, loro non fanno in questa fase di indagine alcuna verifica sui carri ferroviari, perché ritengono il convoglio un elemento passivo nella dinamica. Cioè il convoglio è lì. È il locomotore che quasi sicuramente... Perché non poteva che essere così. D'altra parte, siccome è un binario tronco, nessun altro locomotore avrebbe potuto spingere nell'altra direzione, perché non ci poteva essere dall'altra parte un locomotore. Quindi questa è l'area sempre delimitata. Ecco, si vedono gli altri carri in sequenza, e questi sono i carri.

Perfetto. Dopodiché c'è un'unica foto che dice il dottor Bisignano. C'è una foto, scattata neanche nell'immediatezza dell'evento, da cui si evince effettivamente che il primo carro di questi carri risultava sfrenato. Questa foto non sappiamo a che ora è stata fatta, perché non c'è un orario, però diciamo che questa effettivamente è una foto da dove si evince questo. Allora, che cosa fu trovato inoltre? Vi ricordate il selettore di marcia in avanti dal radiocomando? Quel selettore di marcia in avanti che si vede molto meglio in questa foto, perché poi si vede che è inclinato verso avanti, cosa indica? Indica che il signor Marsella effettivamente era arrivato lì con la marcia in avanti, qui nella direzione del convoglio, e il fatto che il selettore di marcia sia in avanti è compatibile con una marcia in avanti a folle. Cosa significa a folle? Cioè senza potenza sostanzialmente, no? Cioè, lui che si avvicina al convoglio. Quando ci si avvicina al convoglio normalmente si comincia a togliere potenza, però poi si frena, perché lo devi frenare il locomotore, devi fermarti a una certa distanza, e la pratica operativa dice a minimo tre metri di distanza. Poi fu – non so se vi ricordate – individuata un'incisione sul cinturone del Marsella. Quella incisione lì cosa rappresenta? Rappresenta praticamente l'impronta che ha lasciato il respingente del carro sul cinturone del Marsella, e quell'impronta lì - come ebbe modo di verificare anche poi l'Ingegnere Orlando - effettivamente rappresenta un arco di circonferenza di circa 22 centimetri, che è proprio l'arco di circonferenza del respingente del carro ferroviario, perché quello del locomotore è doppio, è 45 centimetri. Questo ci porta a dire che il signor Marsella quando è successo l'evento era in piedi, sicuramente con lo sguardo rivolto ai carri quindi, e alle spalle il locomotore. E anche la posizione trovata per terra, con le spalle appoggiate al mantello locomotore, è coerente con tutti questi elementi obiettivi. Sono scattate nell'immediatezza dell'evento. Ecco, qui si vede il dottor Lazzarini che prende visione appunto di questa incisione. Questa che cos'è? E' sempre una foto, scattata dall'alto, che ci fanno vedere il posizionamento, cioè che effettivamente i due ganci erano disallineati. Adesso, se la Corte e se il Pubblico Ministero non hanno niente in contrario, io volevo, ma giusto per spiegare come avviene l'accoppiamento... Io mi sono permesso - ripeto, se se non c'è niente in contrario – ho fatto fare un video, ma brevissimo, dura tre minuti, per far vedere effettivamente dall'alto come avviene, perché altrimenti si rischia di non poter cogliere. Se è possibile. Se non è possibile, per carità! Può aiutare solamente a comprendere la dinamica voglio dire. Cioè, ripeto, che non attiene all'evento ma attiene solamente al funzionamento. Tutto qui voglio dire.

P.M. R. GRAZIANO – Presidente, visto che...

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Sì, prego.

P.M. R. GRAZIANO – Se posso. Io ho esaminato, perché l'Avvocato molto correttamente mi ha

posto tutta la documentazione. Sono quattro faldoni a disposizione sin da prima che iniziasse l'udienza. Non c'è nessuna opposizione del Pubblico Ministero per quasi tutta la documentazione, tranne per questi video di cui ora... a cui sta facendo riferimento l'imputato, per i quali diciamo è incerta sia la data che la provenienza di questo video, che peraltro non risultano fra le richieste istruttorie formulate in sede appunto di ammissione dei mezzi istruttori.

IMPUTATO A. COLUCCI - Per quanto riguarda...

P.M. R. GRAZIANO - Quindi per quanto riguarda questi video c'è opposizione, per tutto il resto della documentazione di questi quattro faldoni non c'è alcuna opposizione.

IMPUTATO A. COLUCCI - Guardi, per quanto... io posso dire...

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Vuole spiegare?

AVVOCATO T. MARRAZZA - Vuole spiegarlo?

IMPUTATO A. COLUCCI - Allora, questi video, questi video... Io ho scritto... Ho scritto...

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Questi video... sono stati realizzati.

IMPUTATO A. COLUCCI – Io ho scritto in maniera chiara che è un video Ilva. Questo video Ilva l'ho commissionato io, ma non sono più in azienda, l'ha sviluppato il signor Giovinazzi che era il caporeparto dell'epoca, e col supporto dell'Ingegnere Di Noi. Sono due capireparto. Questi video, ripeto, non voglio...

AVVOCATO T. MARRAZZA – Vuole dire la data, Ingegnere? Indichi anche la data.

IMPUTATO A. COLUCCI – Allora, questi video sono fine gennaio scorso, cioè degli ultimi venti giorni, è recente come data. Questi qui, ripeto, non vogliono... Vogliono solamente dare una visione di funzionamento, solo qui, non è che... Per dire... Giusto per capire bene come funziona. Se non c'è nulla... Ripeto, non attengono... Giusto per capire, per avere una visione completa del funzionamento degli accoppiatoi.

AVVOCATO T. MARRAZZA - In questi termini penso che...

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Va bene, sono ammissibili. Vediamo di che si tratta innanzitutto.

IMPUTATO A. COLUCCI – No, ma sono anche brevissimi, giusto... Fanno capire come avviene l'aggancio.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Va bene.

IMPUTATO A. COLUCCI - Un attimo solo. Grazie.

(Vengono proiettati in Aula i video indicati).

IMPUTATO A. COLUCCI – Allora, praticamente... Quel primo video praticamente fa vedere una cosa di questo tipo. Io lo fermo un attimo per far vedere che cosa? Come si può notare, in questo caso, il disallineamento c'è dell'accoppiatoio. Vede? Cioè non sono...

Il disallineamento dell'accoppiamento del carro rispetto alla verticale, è leggermente disallineato. Questo per dimostrare che non è che l'allineamento deve essere perfetto per avvenire l'aggancio, l'importante è che non sia molto disallineato. Per cui se uno lo allinea non è costretto a rifarla due volte l'operazione, perché anche un disallineamento, in questo un disallineamento anche significativo, comunque consente l'aggancio. Adesso le faccio vedere come avviene l'aggancio. Come vedete è in automatico, cioè si inserisce e si blocca. Per sbloccarlo invece c'è un'asta esterna, quindi l'operatore non deve inserirsi qui. Quindi questo è l'avvenuto aggancio. Adesso invece le faccio vedere cosa succede. Questo qui, come avete visto, era praticamente avvenuto l'aggancio. Adesso facciamo vedere due operazioni invece che non vanno in porto, cioè l'allineamento che non si verifica. Anche in questo caso non si verifica. Però vedete che livello di disallineamento? E' tutto a sinistra, no? In questo caso vanno proprio in contrasto, perché non riesce... Ecco, non riesce, va fuori e non riesce ad inserirsi. In questo caso rimane una distanza ovviamente tra i due respingenti e vanno in contrasto. Adesso invece un disallineamento diciamo tangenziale, perché non vanno... Se è molto... tutto disallineato è chiaro che non si inserisce. In questo caso però questo è pericoloso, perché i respingenti tendono ad avvicinarsi, no? Tendono ad avvicinarsi molto. E questa qui era proprio la posizione, era proprio la posizione in cui furono trovati. Vi ricordate la prima foto? Erano proprio in questa posizione. Questo è servito giusto per spiegare. Adesso, dopo questa... ritorniamo alle slides. Vi ricordate? Ecco, questa era la posizione che abbiamo visto prima. Ecco, queste sono le misure dei ganci, 21 centimetri il respingente del carro, questo qui più doppio, e qui fu presa anche la distanza del respingente dal livello binario. Perché, effettivamente, poi la zona ecchimotica dell'impronta lasciata corrisponde come altezza proprio all'altezza di quel cinturone e di quel respingente, quindi tutto è lineare, cioè il Marsella era lì in piedi in quella posizione. Queste sono invece delle foto dove il signor Giovinazzi spiega. Posso? Va be! Queste sono delle foto dove spiega il signor Giovinazzi come si opera, e a questo punto io faccio vedere le foto... i video, che è un estratto di trenta minuti ovviamente. Sono delle prove di funzionamento fatte. Questo è un video della Polizia Giudiziaria scattato nell'immediatezza dell'evento. Questo video sostanzialmente cosa riprende? Riprende le prove di funzionalità di questo locomotore. Perché la prima cosa che gli Ispettori dello SPESAL hanno verificato, hanno voluto verificare è se quel locomotore fosse efficiente come sistema di frenatura, come sistema di sicurezza. E qual è il video? Il video è questo qui che adesso andiamo... Questo è il video della Polizia Scientifica.

(L'imputato mostra il video in oggetto).

IMPUTATO A. COLUCCI – Questa è la prima fase in cui il signor Convertini illustra al dottor Lazzarini in che posizione ha trovato il signor Marsella a terra. A questo punto chiede il dottor Lazzarini di fare delle prove di frenatura del locomotore, e si vedono... A salire sul locomotore è il caporeparto che era lì presente, e il caporeparto verifica. Vedete il dottor Lazzarini che indica di andare verso dietro.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Ingegnere, se vuole dire qualcosa lo deve bloccare, perché altrimenti...

IMPUTATO A. COLUCCI - Sì, sì. Sì, ha ragione.

PRESIDENTE S. D'ERRICO - ...non si sente la registrazione.

IMPUTATO A. COLUCCI - Ha ragione. No, stavo indicando appunto che abbiamo fatto tutte le prove...

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Sì.

IMPUTATO A. COLUCCI - ...sia alla cabina... E quali sono i risultati? Cioè, alla fine della giornata le indagini...

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Questo video risulta prodotto agli atti?

IMPUTATO A. COLUCCI - Della Polizia Giudiziaria. Sì, sì, sì. Sì, sì, è stato... Sì, sì, è agli atti.

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

IMPUTATO A. COLUCCI – Ma questo... Allora, il video completo addirittura è agli atti, questo è un estratto, perché dura quaranta minuti.

AVVOCATO T. MARRAZZA – Ingegnere, io direi... Cerchiamo... Anche perché è stato già acquisito e poi lo acquisiremo anche ad abundantiam noi. Sulla base di questo video ci faccia i suoi commenti.

IMPUTATO A. COLUCCI – No, però se mi permette solo una cosa, Avvocato.

AVVOCATO T. MARRAZZA – Prego. Prego.

IMPUTATO A. COLUCCI – A fine giornata c'è un primo... una conclusione riportata nel verbale degli accertamenti di Polizia Giudiziaria in materia di igiene e sicurezza numero 605, in cui dice: "Delle prove effettuate sono state realizzate riprese videografiche" – la Polizia Giudiziaria, il video – "a cura della Sezione Scientifica della Polizia di Stato". In sintesi: in tutte le prove i comandi da cabina hanno risposto correttamente. Cioè, non è stata trovata nessuna... nell'immediatezza dell'evento. Cioè il locomotore, frenava del radiocomando funzionavano. E questo, per intenderci...

AVVOCATO T. MARRAZZA – Andiamo avanti, Ingegnere.

IMPUTATO A. COLUCCI – Sì.

AVVOCATO T. MARRAZZA – Quindi poi viene fatta una seconda verifica, se ricordo. Se può

sintetizzare quel secondo esperimento fatto dallo SPESAL.

IMPUTATO A. COLUCCI – Ah! Sì. Poi lo SPESAL, chiaramente, a distanza di ventiquattro giorni dall'evento, ritornano in stabilimento, perché dice: "Va be", qui è chiaro che non abbiamo capito. Cioè tutto funziona, quindi teoricamente il Marsella era nelle condizioni di poter correttamente effettuare quella manovra, perché io fermo il locomotore, allineo il gancio e poi..." Cosa è potuto succedere? Il 23 di novembre ritornano in stabilimento, partecipa anche il Professor Strada, c'era il dottor Lazzarini, e così via. Le prove... Cosa fanno prima di tutto? Ovviamente il locomotore era sotto sequestro, fanno una verifica dell'efficienza del sistema frenante dei carri, addirittura! Allora, quali sono i mezzi che vengono sequestrati? Venne sequestrato il locomotore ovviamente e il primo carro del convoglio. Quel primo carro del convoglio su cui c'era qualche dubbio diciamo sulla efficienza del sistema frenante. Queste sono le foto fatte da loro in cui fanno vedere, in questa situazione è sfrenato, poi lo provano per vedere se funzionava, e questa è l'operazione... Sfrenato. Non solo, poi il convoglio viene portato nella zona dell'evento, quel carro lì; viene portato nella zona dell'evento per fare delle prove, degli scenari – no? - per capire, quindi facendo urtare il locomotore ai carri, e così via. E quel carro è uno di quei altri carri. Gli altri tre li abbiamo presi da tre carri normali, perché gli altri tre non erano stati sequestrati, quindi erano in giro tra i mille carri, no? Abbiamo preso tre carri più quel carro lì che era quello sequestrato. Questa è... Abbiamo preso un operatore che aveva più o meno la stessa altezza del Marsella, per intenderci. Questo qui è sempre il cinturone con l'incisione, e questa è la posizione più o meno assunta dal Marsella durante... Facciamo vedere più o meno, ecco, quale poteva essere appunto la posizione del Marsella durante la... Ripeto, queste sono tutte foto scattate dagli Ispettori. Questa era la posizione. A questo punto vengono fatti dei possibili scenari incidentali. Il primo scenario qual è? Allora, il primo scenario dice: "Il primo carro è stato agganciato ad altri tre carri e gli stessi sono stati predisposti in condizione di frenata". Quindi condizione di frenata significa che quel carro funzionava il sistema di frenatura, altrimenti non poteva mettere in condizione di frenata. Però della prima prova non c'è un video. Va be', andiamo alla seconda prova, loro hanno fatto il video della seconda prova. Alle ore 13:34 dicono: "Prova mancato agganciamento con ganci non allineati tra loro, con motore in marcia". Cioè, non a folle ma addirittura in marcia. E adesso vediamo questo video, è il video 104. Il video 104... 104 e 106, li vediamo insieme. Vediamo prima il 104.

(Viene visionato il video suddetto).

IMPUTATO A. COLUCCI – Volevo far notare una cosa. Questo video... Fanno arrivare il locomotore a una velocità voglio dire inaccettabile - no? - perché a quella velocità non si arriva. In ogni caso cosa si evince da questo video? Se lo rivediamo un attimo, si evince praticamente che se il carro è frenato c'è un leggero effetto di ritorno del carro, no? Perché comunque la botta c'è stata. A quella velocità. Vediamo il 106. Siamo sempre parlando di carri frenati quindi.

(Viene visionato il suddetto video).

IMPUTATO A. COLUCCI – Questa volta a una velocità un pochino più contenuta. Questo effetto è chiaro che si verifica... Perché si verifica questo... nonostante sia frenato? Gli accoppiatoi hanno degli ammortizzatori, cioè delle molle, no? Perché hanno questi ammortizzatori? Perché se fossero rigidi a fronte di ciascun colpo si romperebbero. Quindi queste molle vanno in compressione tra i carri ed effettivamente un piccolo effetto pendolo c'è. Ma, come potete notare, un operatore che sta fuori... l'effetto pendolo dura un secondo. Cioè, pensare che l'operatore si vada a inserire in maniera... Se vogliamo escludere l'ipotesi del suicidio voglio dire! Si vada ad inserire in quel secondo vedendo che il convoglio si sta muovendo, è pura follia. È pura follia. Perché se l'aggancio non è avvenuto rifai l'operazione, cioè allontani il locomotore, e riproduci l'operazione. Ma addirittura il dottor Bisignano dice che l'effetto pendolo, e quindi la pericolosità, si verifica se il convoglio non è frenato. Per cui l'ipotesi di Bisignano: "Poiché non erano frenati..." A parte il fatto che è solo il primo carro da una foto. Invece, se non è frenato il convoglio non bisogna essere degli scienziati, se il convoglio non è frenato tende ad allontanarsi, non a tornare, perché è il sistema frenante che ti blocca e te lo fa tornare. E' come se uno venisse spinto contro un muro. Se io vengo spinto contro un muro torno in avanti, ma se dietro non c'è un muro vado indietro. Che siano frenati o con staffe fermacarri, se io ho un blocco torna indietro, se io non ho un blocco tende ad andarsene il carro. E adesso le faccio vedere qual è il filmato in base al quale ci sarebbe questo rischio addirittura se fossero sfrenati. Il filmato è questo qui, il 113.

(Viene visionato il suddetto video).

IMPUTATO A. COLUCCI – Si allontana. Se è sfrenato si allontana il carro, perché nulla si oppone. Tutto qui. Il video del... è tutto lì, non c'è nient'altro. Hanno fatto questi video.

PRESIDENTE S. D'ERRICO - Lo possiamo rivedere Ingegnere, quest'ultimo?

IMPUTATO A. COLUCCI – Come no? Sì, come no? Sì. Interviene questo signore qui che è della Polizia. Va be', si mette avanti, però si vede ovviamente che il carro si allontana. Ma è intuitivo, no? Cioè, se io... se io ho un qualcosa che mi frena tende a tornare indietro, se invece io urto ed è sfrenato... Poi c'è un'altra cosa però che ci dice anche... Anche nell'altro caso, per dire come mai... la certezza che anche se è sfrenato i carri poi si fermano. Cioè, l'attrito è così tanto che si ferma il convoglio. Bene, questo è in sintesi... Non si sente?

PRESIDENTE S. D'ERRICO – C'è una persona che poi passa.

AVVOCATO T. MARRAZZA – Però, forse se va a vedere i due-tre secondi precedenti si capisce bene la dinamica.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Sì, l'abbiamo visto. L'abbiamo visto.

IMPUTATO A. COLUCCI - Bene.

PRESIDENTE S. D'ERRICO - Per questo motivo ho chiesto di rivederlo.

AVVOCATO T. MARRAZZA - Infatti, ho capito.

IMPUTATO A. COLUCCI – Dopo i funzionari dello SPESAL è la volta dell'Ingegnere Orlando, perché, siccome non si riusciva ovviamente a cogliere la cosa, viene nominato l'Ingegnere Orlando. L'Ingegnere Orlando viene nominato a marzo, viene a fare un sopralluogo a marzo. Io purtroppo a marzo non c'ero perché non stavo bene, insomma ero... Va be'! Non stavo bene. Però mi sono studiato attentamente i video, mi sono studiato attentamente la perizia dell'Ingegnere Orlando che merita di essere analizzata in maniera dettagliata, anche le virgole, perché l'Ingegnere Orlando arriva a fare delle considerazioni che meritano i dovuti approfondimenti. Prima di tutto l'Ingegnere Orlando cosa fa? Verifica la sala operativa – no? - il sinottico, e dice: "Il MOF è gestito da una centrale operativa nella quale sono presenti gli operatori che seguono i movimenti dei convogli e che sono in costante comunicazione con gli operatori". Quindi quel sistema GPS praticamente. Poi dice: "All'interno della centrale è presente un sinottico sul quale sono raffigurati in tempo reale le posizioni ed i movimenti dei convogli". Lo dice l'Ingegnere Orlando. "Gli operatori della centrale sono in costante contatto radio con gli operatori a bordo dei locomotori, ai quali impartiscono ordini relativamente alle modalità di movimentazione e ai prodotti da movimentare". L'Orlando preliminarmente effettua una verifica dei luoghi di lavoro, e in particolare sulla pendenza, e lo stato manutentivo del binario nella zona dell'infortunio. Cioè, l'Ingegnere Orlando, oltre a verificare e confermare lo stato manutentivo ottimale dei binari, provvede anche a rilevarne la pendenza. A pagina 26 dell'udienza, a domanda del Pubblico Ministero dottor Buccoliero, l'Orlando dice: "Sì, io credo di averlo detto in maniera anche abbastanza dettagliata, noi abbiamo esaminato la pendenza su tutta la

lunghezza del binario. Ora, dottore, il binario a seconda delle condizioni di manutenzione del manto stradale, del sedime su cui posa il binario, eccetera, in un punto può avere un certo tipo di pendenza, in un certo punto un altro, ci può essere una sconnessione. Noi non abbiamo trovato ammaloramenti, li abbiamo cercati ma non li abbiamo trovati". Perché una presunzione poteva essere che il carro, che il locomotore avesse preso una velocità eccessiva rispetto... Perché magari il binario si è incrinato, c'è un buco, non lo so, dico una fesseria. Ma non c'era, era tutto in ordine. Poi dice, a pagina 19 della sua perizia questa volta, dice: "In sede di operazioni peritali si è provveduto a verificare tramite apposita strumentazione (teodolite) la pendenza del binario del primo tronchino". Il primo tronchino è dove c'è stato l'evento. "Si è verificato che la pendenza nei tratti rilevati può arrivare ad un massimo dello 0,15 percento..." - Lo 0,15 percento coincide con l'1,5 per mille - "...in direzione del mare". Questo è importante. In direzione del mare significa dall'altra parte rispetto al convoglio. Una pendenza, ma dall'altra parte rispetto al convoglio. Ciò una pendenza... Ma dall'altra parte rispetto al convoglio. Ciò significa che tra il punto A e il punto B... Va be'! Ci sta una certa... A pagina 34 della sua deposizione l'Ingegnere Orlando nel rispondere all'Avvocato Marrazza conferma che la pendenza riscontrata...

P.M. R. GRAZIANO – Chiedo scusa Presidente, io volevo semplicemente dire... Cioè, finora diciamo l'imputato sta dando la sua versione dei fatti e sta rispondendo, però adesso mi pare che stiamo andando... Ecco qui, vedo brani del processo, al commento delle deposizioni che...

IMPUTATO A. COLUCCI – Io sto riportando quelle che sono state le deposizioni.

P.M. R. GRAZIANO – Per carità, possiamo anche continuare, però voglio dire gli atti... Sono già peraltro anche agli atti di questa documentazione alla quale io non mi sono opposto.

IMPUTATO A. COLUCCI – Io volevo dare la mia spiegazione del...

AVVOCATO T. MARRAZZA - Ingegnere, facciamo così, andiamo... Prego, Presidente.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Magari Ingegnere, passi diciamo a rappresentarci le sue... Sì, a rappresentarci diciamo quello che...

IMPUTATO A. COLUCCI – No, io arrivo alla sintesi abbastanza velocemente. Arrivo alla sintesi.

PRESIDENTE S. D'ERRICO – Va bene, va bene.

IMPUTATO A. COLUCCI – Dice... No, perché qui dice: "Le norme tecniche di progettazione e costruzione dei binari di quel tipo prevedono una pendenza massima di quel tipo, e noi abbiamo riscontrato che era così, effettivamente non vi era una pendenza anomala". E in particolare poi, alla domanda dell'Avvocato Sassi su questo argomento che dice: "E' d'accordo che si tratta di una pendenza pressoché rilevante?", dice: "Mi sembra di

averlo detto in ogni modo" – "E lei conviene sul fatto che due pesi così importanti generano una forza d'attrito notevolissima?" Orlando dice: "La correggo però, Avvocato: più che attrito è una forza statica importanti", cioè non li muovi quei convogli. Va be! Veniamo al dunque. Vado avanti, così evitiamo sempre i soliti discorsi. Okay, perfetto, anche lui verifica. Ecco! Però, a questo punto, dopo l'accoppiatoio... come riporta Ingegnere Orlando l'Articolo 13 in cui spiega l'accoppiatoio automatico come è fatto, e dice: "L'operazione di aggancio è completamente automatica" – l'abbiamo visto – "non richiedendo di norma..." Questo riporta l'estratto dell'articolo del manuale. "...non richiedendo di norma alcun intervento da parte del manovratore. Lo sgancio avviene manualmente azionando l'apposita asta orizzontale, senza che il manovratore debba inserirsi nello spazio tra i due carri. Il manovratore si posiziona lateralmente al rotabile, fuori dal binario, e segnala al locomotorista di avanzare lentamente per effettuare l'aggancio che avviene automaticamente con una leggera pressione tra i rotabili". Questi se si è in due, se sono da solo non devo dire ad un'altra persona, ad un collega di avanzare. Ora, sul fatto che il radiocomando permette di avere la piena visibilità e migliori condizioni operative, porto quello che dice alla pagina 32 l'Ingegnere Orlando: "I locomotori del MOF sono dotati di un controllo da remoto (il radiocomando) che permette la movimentazione del locomotore senza che l'operatore si trovi a bordo dello stesso". Leggo la parte in rosso, così sintetizziamo. "Tale controllo da remoto gli permette di avviare, manovrare e guidare il locomotore in modo da avere un controllo totale dei movimenti e del convoglio complessivamente, locomotore e carro. All'interno del locomotore in cabina si trova il ricevitore del radiocomando. Questo riceve i segnali dal trasmettitore e li trasferisce al sistema di controllo. In questo modo gli operatori non hanno bisogno di salire e scendere dalla cabina ed hanno il pieno controllo del locomotore, essendo in grado di vedere costantemente ciò che accade". Perché mi posiziono lì dove devo fare l'aggancio. Vado avanti, perché ho capito insomma che bisogna accelerare. Va bene, vado avanti. Perché a questo punto io devo arrivare però a un momento importante: le staffe fermacarri, famose staffe fermacarri che secondo l'Ingegnere Orlando...

AVVOCATO T. MARRAZZA – Scusi Ingegnere, la interrompo. Chiudiamo prima il discorso della manovra. Quindi qual era la manovra corretta da fare secondo il manuale operativo?

IMPUTATO A. COLUCCI – Perfetto, giusto. Allora, ritorniamo alla manovra. Allora, richiamiamo l'articolo della manovra e come andava fatta. Corretto, Avvocato. Allora, la manovra che andava fatta era questa qui, e vediamo come viene disciplinata dal manuale di sezione movimento ferroviario.

AVVOCATO T. MARRAZZA – Innanzitutto questo manuale l’ha fatto lei?

IMPUTATO A. COLUCCI – Allora, questo manuale è il risultato di tanti anni di esperienza, da me approvato, verificato, perché io sono il datore di lavoro, ho la delega; con me hanno partecipato i capireparto esperto, e questo manuale di sezione del movimento ferroviario è stato visionato dai tecnici di Trenitalia che venivano a fare le nostre... come dire? La verifica di competenza. I nostri operatori sono stati formati su questo manuale sostanzialmente. Allora, vediamo velocemente quali sono i punti che ci spiegano un attimo. Allora, la manovra che doveva fare è... Dobbiamo leggere due articoli fondamentalmente: l’Articolo 48 e l’Articolo 52. L’Articolo 48 dice: "Prima di agganciare un convoglio di carri, per trainarli o spingerli con un mezzo di trazione, il manovratore deve verificare che tutti i vagoni siano agganciati", perché se qualche vagone non è agganciato è inutile che mi aggancio il primo. Tutto deve essere agganciato. Quindi unione degli organi di attacco e accoppiamento della condotta generale del freno continuo. Cioè, c’è una condotta, c’è una parte... diciamo un tubo metallico sotto il carro, poi tra carri e carri c’è una condotta pneumatica. "E accertarsi che lo stesso convoglio sia immobilizzato tramite impianto frenante e/o staffe fermacarri, rendendo così sicura la manovra". Come ho detto prima, sicura la manovra lo dice l’Articolo 1, poi l’andiamo a rivedere, perché ci può essere uno spostamento e quindi qualche persona dall’altra parte del convoglio potrebbe essere investita.

AVVOCATO T. MARRAZZA - Scusi se lo interrompo: quando dice “il manuale e/o” intende che è sufficiente il freno o, in alternativa, la staffa fermatreno?

IMPUTATO A. COLUCCI - “E/o” è da intendersi in questi termini: se la sosta è una sosta temporanea... perché qui - voglio dire - poi deve essere tutto chiaro, non bisogna lasciare dubbi. Se la sosta è una sosta di tre o quattro ore rimane, funziona l’impianto frenante. Se la sosta dovesse prolungarsi, andare oltre, ci può essere che progressivamente si riduce. La funzione della staffa fermacarri è quella di evitare quindi che un convoglio lasciato in sosta temporanea... poi magari ci si dimentica perché magari presi da altre cose. Quel convoglio, da tre o quattro ore... potrebbero diventare quindici, sedici le ore. Quindi, chiaramente, quel convoglio ha perso potere frenante. Quindi la staffa fermacarri...

PRESIDENTE S. D'ERRICO - “Perso” che cosa?

IMPUTATO A. COLUCCI - La pressione sui cerchi frenanti.

PRESIDENTE S. D'ERRICO - Frenante dico.

IMPUTATO A. COLUCCI - Frenante, perfetto.

PRESIDENTE S. D'ERRICO - Quindi l’azione frenante.

IMPUTATO A. COLUCCI - Cosa dice l’Articolo...

AVVOCATO T. MARRAZZA - Quindi la staffa fermacarri è un di più rispetto all'impianto frenante.

IMPUTATO A. COLUCCI - Sicuramente interviene...

AVVOCATO T. MARRAZZA - È un'ulteriore cautela.

IMPUTATO A. COLUCCI - Diciamo che la staffa fermacarri serve quando l'impianto frenante non dovesse... supplisce all'impianto frenante. L'Articolo 52. L'Articolo 52 cosa dice? Questo è proprio l'Articolo, eh, cioè questa proprio è l'attività che faceva il Marsella: allineamento dei ganci. "Prima di agganciare i due rotabili provvisti di accoppiamento automatico, bisogna controllare che le testate di aggancio siano allineate e ben disposte per l'aggancio". Abbiamo visto che l'allineamento non deve essere proprio preciso, perché abbiamo visto che anche se c'è un po' di... però ci deve essere. "Per l'allineamento del gancio automatico l'operazione deve essere effettuata nel modo seguente...". Guardate, questa è veramente l'unica operazione - diciamo - che ha potenzialmente dei pericoli perché è l'unico momento in cui l'operatore deve inserirsi tra il convoglio... deve entrare sul binario. Quindi per questo è stata dettagliata fase per fase, punto per punto. Ripeto che di queste operazioni qui, dal '95 al 2012, tre milioni ne sono state fatte. "I rotabili devono essere fermi". Cosa significa "Devono essere fermi"? Il convoglio deve essere fermo ovviamente e il locomotore deve essere fermo. "Le testate dei rotabili agganciati devono distare almeno tre metri", cioè "Lasciatevi almeno tre metri per poter operare con una certa disinvoltura". "Posizionare un segnale di arresto locomotore tramite bandiera o fanale". Prima avevo detto, Presidente, che "Se si è in due mettete una bandiera. Se si è da soli non serve". "Entrare tra i due rotabili, allineare le testate d'aggancio, uscire dai binari e dare il segnale di aggancio al locomotorista". Se sei da solo esci, non dai nessun segnale: sei autonomo. Qui l'Ingegnere Orlando, nel riportare l'Articolo 13 e l'Articolo 48, cita l'Articolo e lo porta in maniera integrale, perfetta. Nel citare l'Articolo 52 - adesso lo vediamo - dice dal manuale istruzioni movimento ferroviario... non cita l'Articolo, ma lo cambia, lo modifica, ne modifica i contenuti. L'Articolo 52 viene riportato, dall'Ingegnere Orlando, modificato. Io di questo non riesco a darmene una spiegazione perché.... Adesso le faccio vedere come l'Ingegnere Orlando modifica questo Articolo. L'Ingegnere Orlando - a pagina... adesso le do la pagina - nel descrivere la cosa, praticamente ad un certo punto dice... Ecco qua. Vediamo se riusciamo a leggerlo, poi vediamo nel dettaglio. A sinistra c'è l'Articolo 52, a destra c'è come viene riportato dall'Ingegnere Orlando. "Tornando alla manovra di aggancio locomotore carro, una volta accertato che le ruote sono bloccate, si procede come di seguito. Bisogna controllare che le testate di aggancio siano allineate e ben disposte per l'aggancio" e così via. Dice: "Dalle istruzioni per il

servizio movimento ferroviario, il locomotore e il carro devono essere - il locomotore e il carro dice - bloccati tramite freni e/o staffa fermacarri”. A sinistra invece sta scritto: “I rotabili devono essere fermi”, non dice che il locomotore deve essere fermato con staffa fermacarri. Al punto B) dice: “Posizionare un segnale d’arresto al locomotorista tramite bandiera o fanale”. È corretto “Posizionare un segnale d’arresto al locomotorista tramite...”. Poi la distanza tra locomotore e carro deve essere almeno di tre metri. Poi, al punto D), dove noi diciamo “Entrare tra le due rotaie e allineare le testate d’aggancio”, dice sempre “Posizionarsi sul binario... le testate d’aggancio”. Dopodiché, mentre noi diciamo “Uscire dai binari e dare il segnale d’aggancio al locomotorista”, lui dice “Uscire dai binari e, una volta sbloccati i freni e/o rimosse le staffe fermacarri...”. Ma come?

AVVOCATO T. MARRAZZA - Scusi, Ingegnere, la interrompo.

IMPUTATO A. COLUCCI - Sì.

AVVOCATO T. MARRAZZA - Anche perché poi dobbiamo registrare e, quindi, poi i gesti e i riferimenti... Torniamo un attimo indietro. Lei ha indicato un documento.

IMPUTATO A. COLUCCI - Sì.

AVVOCATO T. MARRAZZA - Che è l’Articolo 52 del manuale operativo.

IMPUTATO A. COLUCCI - Sì. E’ la riproduzione...

AVVOCATO T. MARRAZZA - E fa riferimento a questo documento.

IMPUTATO A. COLUCCI - Sì, all’Articolo 52.

AVVOCATO T. MARRAZZA - Poi lei sta facendo riferimento alla pagina... quale della relazione?

IMPUTATO A. COLUCCI - Alla pagina... L’ho scritto lì, sta scritto.

AVVOCATO T. MARRAZZA - No, lo deve dire.

IMPUTATO A. COLUCCI - Allora, a pagina 49 e 50 della sua perizia, l’Ingegnere Orlando - inspiegabilmente! - modifica...

AVVOCATO T. MARRAZZA - No, non faccia commenti.

IMPUTATO A. COLUCCI - No, no! Sto leggendo quello che è riportato qui!

AVVOCATO T. MARRAZZA - Ingegnere, la prego! Da una parte c’è il documento ufficiale che è il manuale operativo e, dall’altra, è un estratto della relazione tecnica dell’Ingegnere Orlando.

IMPUTATO A. COLUCCI - Sì.

AVVOCATO T. MARRAZZA - Siamo d’accordo. Lo confermi, perché così rimane nella...

IMPUTATO A. COLUCCI - Sì, sono d’accordo. Quella è la descrizione che ne fa l’Ingegnere Orlando.

AVVOCATO T. MARRAZZA - Perfetto. Mi può ripetere, per piacere, il primo punto

dell'Articolo 52 del manuale operativo?

IMPUTATO A. COLUCCI - Il primo punto dice...

AVVOCATO T. MARRAZZA - Cioè i due punti dove lei ha trovato una discrasia fra il manuale operativo e quanto riportato.

IMPUTATO A. COLUCCI - Sì. Allora, al punto A) del punto 2 viene riportato: "I rotabili devono essere fermi". L'Ingegnere Orlando scrive: "Il locomotore e il carro devono essere bloccati tramite freni o staffe fermacarri", cioè dice che anche sul locomotore ci vogliono le staffe fermacarri, per intenderci.

AVVOCATO T. MARRAZZA - Va bene.

IMPUTATO A. COLUCCI - Poi, al punto B), noi riportiamo: "Le testate dei rotabili agganciati devono distare almeno tre metri" e lui dice...

AVVOCATO T. MARRAZZA - No, no, Ingegnere. Le ho detto i due punti dove c'è una discrasia, che sarebbe il punto A)...

IMPUTATO A. COLUCCI - Allora, il punto A) e poi il punto E). Il punto E) dice... noi diciamo: "Uscire dai binari e dare il segnale di aggancio al locomotorista". Lui dice: "Uscire dai binari e, una volta sbloccati i freni e/o rimosse le staffe fermacarri, dare il segnale di aggancio al locomotorista che farà avanzare il locomotore fino al momento in cui i ganci si toccheranno".

AVVOCATO T. MARRAZZA - Perfetto. Quindi diciamo che questa non è una riproduzione di un Articolo del manuale operativo, quanto sarà un commento.

IMPUTATO A. COLUCCI - Guardi, veramente sta scritto "Dalle istruzioni per il servizio del movimento ferroviario". A me sembra strano che quando viene riportato l'Articolo 13 viene riportato in maniera integrale; quando viene riportato l'Articolo 15 viene riportato in maniera... 48 in maniera integrale; quando viene riportato l'Articolo 52 io noto che viene inserito il discorso delle staffe fermacarri al locomotore.

AVVOCATO T. MARRAZZA - Questo inserimento delle staffe fermacarro... perché poi affronteremo il tema. Questo inserimento delle staffe fermacarro può modificare la dinamica dell'evento?

IMPUTATO A. COLUCCI - Allora, le staffe fermacarri... Prima di tutto perché noi diciamo nel manuale... Nel manuale si parla di staffe fermacarri - quando si parla di staffe fermacarri - solo per i carri (guarda caso si chiamano "staffe fermacarri"). Il Dottor Bisignano nell'udienza ha detto: "Le staffe fermacarri servono per i carri, non per il locomotore". Ma perché il locomotore non necessita di staffe fermacarri? Perché dobbiamo capire com'è fatto il sistema frenante del locomotore. Il sistema frenante del locomotore è un sistema cosiddetto "Westinghouse" - che è il nome di chi lo ha brevettato questo sistema qui - ed è un sistema ridondante in tema di sicurezza. Nella letteratura mondiale

- così come in sessant'anni in Ilva - non c'è stato mai un incidente legato al fatto che l'impianto frenante di un locomotore non abbia frenato. Perché? Perché l'impianto frenante del locomotore è dotato di... C'è il carrello anteriore delle ruote e il carrello posteriore. Ogni carro ha un suo impianto frenante autonomo, poi ha due compressori per l'aria compressa - uno di scorta all'altro - e due serbatoi d'aria in più. C'è un PLC, c'è un computer di bordo che, qualora dovesse individuare una piccola anomalia, non consentirebbe neanche la marcia del locomotore. Questo è il sistema di sicurezza messo su. D'altra parte, che in quel locomotore funzionasse il sistema frenante abbiamo la dimostrazione del video, per cui non c'è alcun dubbio che quel locomotore avesse l'impianto di frenatura perfettamente efficiente, funzionante e che quindi il Marsella poteva tranquillamente fermare il locomotore. Sono dei video scattati nell'immediatezza dell'evento, confermati durante le prove e i video che ha fatto lo SPESAL e confermati anche dallo stesso Ingegnere Orlando che - poi farò vedere un piccolo video all'Ingegnere Orlando - quando va a fare quelle prove le fa tranquillamente, non mette lui le staffe fermacarri per fermare il locomotore, altrimenti avrebbe... se era così convinto, avrebbe magari - secondo me - fatto un video in cui faceva vedere le staffe fermacarri al locomotore. Io volevo ricordare un episodio. Non so se lei, Presidente, se lo ricorda. Noi, durante la deposizione dell'Ingegnere Orlando, abbiamo fatto vedere una foto - non so se se la ricorda - che riprendeva la staffa fermacarri da mettere sotto il locomotore per far vedere che la staffa fermacarri... La staffa fermacarri, prima di tutto, è una staffa a disegno tecnico - non è una staffa così: deve essere fatta in un certo modo - un disegno tecnico Italsider. Questa staffa fermacarri, tra l'altro, noi non l'acquistiamo neanche, per cui io non è che potessi fare economia. Perché uno va nell'officina nostra - ne fanno cento in un giorno - cioè uno va lì... non serve neanche la mia firma, la mia autorizzazione. Va il capo reparto e si fa reintegrare le staffe fermacarri. Noi abbiamo presentato una foto in cui si faceva vedere che proprio fisicamente non ci va, perché la carpenteria che sta sulle ruote del locomotore è diversa da quella dei carri ferroviari. Il Dottor Buccoliero - mi sembra - si oppose a questa foto perché disse "Questa è una foto che non... Chi l'ha fatta?". A parte il fatto che non mi sarei mai avventurato a presentare una foto che potesse essere un falso documentale. Non mi sarei mai avventurato in un reato di questo tipo! Questo sì che sarebbe stato un reato! Allora io, a questo punto, cosa ho fatto? E spero che non ci sia opposizione su questa cosa qui. Ho fatto fare un video in cui si fa vedere sostanzialmente il disegno della staffa fermacarri con le dimensioni della staffa fermacarri e si fa vedere come quella staffa fermacarri non ci va, non entra. Questa cosa qui - Presidente - è la cosa che più mi ha ferito, la cosa che più mi ha ferito. Perché io capisco la posizione del Pubblico Ministero che mi rinvia a giudizio. Perché

se un perito di parte avanza dubbi sul fatto che ci possa essere un nesso di causalità perché quel locomotore andava fermato con la staffa fermacarri... Io capisco la posizione del Pubblico Ministero che dice: “No, allora va approfondita la cosa”. Ma se un collega mi modifica un Articolo e se un collega, dopo aver verificato che il sistema frenante dei locomotori è efficiente e non ci sono problemi, mi inserisce questo discorso della staffa fermacarri... questa cosa qui per me è inaccettabile, è inaccettabile! Durante la deposizione... Questa cosa qui la devo per forza far leggere. Durante la deposizione abbiamo chiesto più volte... L'Avvocato Sassi ha fatto delle domande su questa cosa qui, ha detto: “Ingegnere Olando, ma lei...”. Si ricorda signor Presidente? “Ma lei è convinto? Ho capito bene? Ma servono le staffe fermacarri?”. Dice: “Guarda, io quello che ho scritto lo leggo dalla documentazione”. “Ma a quale punto della documentazione? Qual è l'Articolo?”. “Ah, non me lo ricordo”. Sono due gli Articoli. Se io vado a fare una deposizione per stabilire se un collega è un criminale e deve essere condannata una persona...

AVVOCATO T. MARRAZZA - Ingegnere....

IMPUTATO A. COLUCCI - Va beh, non voglio fare commenti.

PRESIDENTE S. D'ERRICO - Andiamo avanti. Poi valuteremo.

AVVOCATO T. MARRAZZA - Ingegnere, andiamo avanti.

PRESIDENTE S. D'ERRICO - Andiamo avanti.

IMPUTATO A. COLUCCI - Va bene. Allora, praticamente adesso... Giusto per argomentare quello che ho detto, praticamente adesso vorrei far vedere a questo punto... Perché devo argomentare come mai le staffe fermacarri non vanno sotto i locomotori. Adesso le faccio...

AVVOCATO T. MARRAZZA - Se dura pochi secondi.

IMPUTATO A. COLUCCI - Pochissimo, dura pochissimo! Ecco qui. Dura pochissimo.

(Si procede alla visione del video in oggetto).

IMPUTATO A. COLUCCI - Allora, questo è il disegno delle staffe che noi riprodurremo. Questo disegno - mi fermo un attimo - riporta le dimensioni: sono 178 millimetri. Poi vi produrremo il disegno tecnico. Questa è la staffa fermacarri: 17,8 centimetri. Noi prendiamo questa staffa fermacarri e la portiamo in corrispondenza delle ruote del locomotore, così vediamo se entra o non entra.

AVVOCATO T. MARRAZZA - Il locomotore è lo stesso modello di quello...

IMPUTATO A. COLUCCI - Sono proprio identici. È lo stesso modello, sì. Poi abbiamo anche delle foto del locomotore sotto sequestro. Non potevamo portare quelle perché è sotto

sequestro la... Come vede non entra, non è possibile inserire quella staffa fermacarri.

Allora, io ho una figlia che è psicologa...

PRESIDENTE S. D'ERRICO - Scusi, di questo video la provenienza...

AVVOCATO T. MARRAZZA - E' la stessa situazione di quelli che lei ha ammesso.

PRESIDENTE S. D'ERRICO - È la stessa situazione di prima.

AVVOCATO T. MARRAZZA - Cioè sono stati fatti da... Adesso ci facciamo dire dall'Ingegnere chi è l'autore del video, chi ha partecipato e in che data.

IMPUTATO A. COLUCCI - Questo video l'ha fatto, su mia richiesta... Perché non avevo altro modo, io non avevo altro modo per dimostrare che non entrano le staffe fermacarri. In che altro modo avrei potuto documentarlo? Dopodiché io mi sono chiesto: ma un...

PRESIDENTE S. D'ERRICO - Sempre Giovinazzi?

IMPUTATO A. COLUCCI - Giovinazzi. Sì, sì, sempre Giovinazzi.

AVVOCATO T. MARRAZZA - Giovinazzi...

IMPUTATO A. COLUCCI - E Di Lonardo. E Di Lonardo.

AVVOCATO T. MARRAZZA - Sempre stessa data, con gli stessi mezzi.

IMPUTATO A. COLUCCI - Quindi, dicevo, io - signor Presidente - posso capire che se uno ha visto una cosa ed è passato del tempo può anche non ricordarla. Ma uno che dice di ricordare di aver visto una cosa che non è possibile... c'è una differenza enorme! C'è una differenza enorme! Come posso io dire che ho visto mettere la staffa fermacarri sotto il locomotore, quando non ci entra la staffa fermacarri sotto il locomotore? Comunque io potrei fermarmi qui. Perché c'è un altro elemento che toglie qualunque dubbio: quel locomotore, se fosse stato fermato, il semplice fatto di essere stato fermato... la pendenza rilevata dall'Ingegnere Orlando è contraria. Cioè, al limite, si sarebbe allontanato ma mai e poi mai si sarebbe avvicinato al convoglio: perché è lo 0,15% (1,5 per mille) lato mare, lato mare, cioè lato opposto rispetto al convoglio. Io potrei fermarmi veramente qui senza aggiungere nient'altro su questa cosa qui.

AVVOCATO T. MARRAZZA - No, giusto un flash, visto l'orario anche. Quindi qual era la procedura standard, che poi - ci ha detto - viene eseguita milioni di volte, per fare quell'aggancio?

IMPUTATO A. COLUCCI - Allora la procedura, come abbiamo...

AVVOCATO T. MARRAZZA - Ma proprio un flash!

IMPUTATO A. COLUCCI - Veloce. La procedura era questa: Marsella doveva fermare il locomotore a tre metri da... C'è anche quest'altro aspetto: prima ancora di allineare il gancio, doveva controllarsi tutta la trenata tra l'altro. E, per controllarsi tutta la trenata, ci vogliono quattro o cinque minuti.

AVVOCATO T. MARRAZZA - Cioè doveva percorrere tutto...

IMPUTATO A. COLUCCI - Doveva percorrersi tutto... controllarsi la trenata. Già, se avesse fatto questo, sarebbero stati cinque minuti e qualora si fosse dimenticato il locomotore... Perché, a proposito, non abbiamo detto una cosa: qual è l'ipotesi dell'Ingegnere Orlando? L'Ingegnere Orlando, alla fine, arriva a dire che il Marsella sostanzialmente rimane schiacciato contro i respingenti perché il locomotore era a folle. Perché lui ha escluso l'effetto del pendolamento e ha escluso il fatto che fosse in trazione: perché, se fosse stato in trazione, lo avrebbe spinto ma avrebbe trovato tracce - che anche il Dottor Divella ha escluso - di trascinarsi per terra. Quindi, praticamente, dice: "Il locomotore a folle. Non ha fermato il locomotore. Lui, convinto che si fosse fermato il locomotore, magari si è distratto, pensava di allineare il gancio...". Si è distratto - non so per quale motivo - e il locomotore invece gradualmente, a velocità, è arrivato e lo ha schiacciato. Queste sono le conclusioni dell'Ingegnere Orlando. Ma - ripeto - io non mi innamoro né di questo e né dell'altro. L'altro era il discorso del pendolamento. Ma anche se ci fosse stato il discorso del...

AVVOCATO T. MARRAZZA - No, Ingegnere. Diciamo qual era la manovra standard.

IMPUTATO A. COLUCCI - La manovra, sì. La manovra standard era che il signor Marsella, arrivato lì a tre metri, avrebbe dovuto frenare il locomotore; avrebbe dovuto controllarsi tutto il convoglio - ripeto: per controllarsi il convoglio ci sarebbero voluti cinque o sei minuti - dopodiché sarebbe tornato; avrebbe allineato a quel punto il gancio, dopo aver verificato che il convoglio si poteva effettivamente agganciare; uscire dal binario e, col suo radiocomando, avvicinare. Ed è stata l'operazione che, a fine giornata, i tecnici dello SPESAL hanno chiesto di far fare al signor Giovinazzi che ha agganciato il locomotore e si è portato il locomotore e il carro su un binario. Quindi lo stesso locomotore e lo stesso carro hanno fatto la manovra in maniera corretta. Quindi nulla impediva - così come l'ha fatto Giovinazzi - al signor Marsella di fare quella manovra in maniera...

AVVOCATO T. MARRAZZA - Senta, in quell'occasione di questa sorta di esperimento fatto dallo SPESAL, furono usate le staffe fermacarro o no?

IMPUTATO A. COLUCCI - Assolutamente no! Neanche l'Ingegnere Orlando utilizzò le staffe fermacarri.

AVVOCATO T. MARRAZZA - Basta. Va bene così.

IMPUTATO A. COLUCCI - Assolutamente no. Se posso giusto dire una cosa. Perché il Dottor Bisignano, a un certo punto, durante le prove del 23.11... ma giusto per non lasciare nulla di... A un certo punto dice: "Noi abbiamo fatto tutte le prove. In tutte queste prove, i sistemi di sicurezza dei radiocomandi hanno funzionato perfettamente. Solo una cosa non ha funzionato". Se ricordate bene, non comunicava queste emergenze che

scattavano al sinottico, non arrivavano al sinottico. Su questo c'è una spiegazione. Qual è la tecnica di trasmissione radio del radiocomando piuttosto che di questi segnali che dovevano arrivare via telefonia? Il sistema di trasmissione radio del radiocomando si chiama "sistema di trasmissione radio bidirezionale". Che significa "bidirezionale"? Significa che tra il trasmettitore del radiocomando e il ricevitore ci deve essere continuamente un segnale: "Ci sei?", "Ci sono", "Ci sei?", "Ci sono". Nel momento in cui non c'è questo segnale, automaticamente - per un fatto di sicurezza - si blocca, va in blocco. È quello che succede quando uno schiaccia un tasto di emergenza. Per cui sempre hanno funzionato. I sistemi invece che dovevano trasmettere al sinottico - perché loro hanno fatto delle prove sostanzialmente di uno che magari cade, per vedere se effettivamente funzionava - non arrivavano. Ma per forza non arrivavano! Quel locomotore era fermo lì da ventiquattro giorni. Il sistema che trasmette questi segnali qui hanno delle batterie tampone che vengono alimentate dal locomotore. Ma il locomotore era fermo lì da ventiquattro giorni, da ventiquattro giorni: per questo non comunicava! Ripeto: non aveva a che vedere con la sicurezza...

AVVOCATO T. MARRAZZA - Scusi Ingegnere, la interrompo.

IMPUTATO A. COLUCCI - Prego.

AVVOCATO T. MARRAZZA - Ma comunque, rispetto - sempre in ipotesi - alla manovra, questo segnale mancante ha avuto o poteva avere un'influenza?

IMPUTATO A. COLUCCI - Assolutamente no! Perché i sistemi di sicurezza del locomotore erano assolutamente efficienti.

AVVOCATO T. MARRAZZA - Perfetto. Non so se lei vuole aggiungere altro sul MOF. Io invece le vorrei fare qualche domanda per quanto riguarda la sua brevissima attività all'IMA1.

IMPUTATO A. COLUCCI - Allora, la mia attività in IMA1...

AVVOCATO T. MARRAZZA - Lei ha già spiegato.

IMPUTATO A. COLUCCI - Sì, ho già spiegato - a domanda del Pubblico Ministero - la situazione, insomma il contesto in cui sono arrivato a IMA1. Su questo punto qui, quello che posso dire è che - ripeto - io sono andato al di là...

AVVOCATO T. MARRAZZA - Ho dimenticato io, dovevo farle un'ultima domanda. Lei aveva accennato sempre a proposito del movimento ferroviario. Questo mettere a disposizione le staffe fermacarro - e chiedo veramente l'argomento - era un suo compito, era un compito del capo reparto, era un compito del capo...

IMPUTATO A. COLUCCI - Attiene, ovviamente, al capo reparto e al capo turno vigilare e sorvegliare.

AVVOCATO T. MARRAZZA - Quindi lei non aveva questo compito di vigilanza.

IMPUTATO A. COLUCCI - Allora, io ero un dirigente - come datore di lavoro - che avevo dieci reparti.

AVVOCATO T. MARRAZZA - No, no, mi risponda.

IMPUTATO A. COLUCCI - Dieci reparti. Io rispondo di tutto, tranne che sulla sorveglianza operativa turno per turno.

AVVOCATO T. MARRAZZA - Benissimo, okay. Allora, andiamo a IMA1.

IMPUTATO A. COLUCCI - Allora, a IMA1 - come dicevo prima, Presidente - io all'inizio ho avuto delle difficoltà. Mi ero anche opposto ad accettare questo incarico. Io a IMA1 appunto sono arrivato - mio malgrado! - perché... ripeto, non stavo neanche bene fisicamente. Ho accettato questo incarico per un gesto di responsabilità enorme. Altrimenti, se noi non ci fossimo presi questa responsabilità, quello stabilimento si sarebbe fermato insomma. La Procura ha come data il 12 di settembre. Io i primi di settembre - il 3 settembre - convinto che tutte le mie richieste sarebbero state comunque soddisfatte dall'Ingegnere Buffo, faccio un primo giro così per rendermi conto. Io non ho avuto neanche la possibilità di parlare un minuto con Andelmi - perché era già agli arresti domiciliari - pure per capire "Ma che problemi ci sono?", se ci fossero stati dei problemi, "Che cosa stai facendo? Come...". Quindi io faccio un giro in banchina velocemente e dico al Dottor Dinoi: "Dottore, mi raccomando. Io verrò quasi sicuramente qui. Mi raccomando agli aspetti ambientali prima di tutto". Perché? Qual era il problema di IMA1 dal punto di vista ambientale? Quella è una discarica... il sistema benne l'abbiamo già spiegato. Per cui bisogna avere accortezza sulla tenuta delle benne - perché durante la discarica ci può essere caduta del materiale - bisogna avere attenzione ad aprire... lì c'era un portellone sostanzialmente, sotto il braccio. Nel momento in cui la nave ha ormeggiato, questo portellone non fa altro che non creare soluzioni di continuità tra la nave e la tramoggia, in maniera tale che se dovesse cadere qualcosa... Questo qui è un piano inclinato che porta il materiale sulla tramoggia. Dico: "Mi raccomando". Ma non dico solo "Mi raccomando" e gli faccio un ordine di servizio che poi gli invio con posta elettronica il giorno 6. Ripeto ancora: non ero, eh, però già mi preoccupavo di questa cosa qui. Dico: "Mi raccomando agli aspetti di pulizia". Non è che lo lascio solo. Dico: "Tanto io arriverò qui e potenzieremo le attività". Prima c'era una sola ditta - come dicevo prima - che faceva sia il secondo che il quarto. Io chiamo una seconda ditta per potenziare questa attività. Quindi arrivo, a questo punto il 12. Avuta la certezza che Rebaioli non c'era più; avuta la certezza - ma su questo non avevo dubbio - che avrei potuto spendere quanto necessario, io mi presento in reparto. La prima cosa che faccio è conoscere, cominciare a parlare con l'Ingegnere De Gioia, l'Ingegnere Dinoi, Andrea e il Dottor Giuseppe di quelle che erano le problematiche

eventualmente. Qui, praticamente, io voglio anche un po' descrivervi la complessità impiantistica, cioè non era un reparto semplice da capire. A un certo punto l'Ingegnere Orlando dice che ci vogliono nove o dieci mesi addirittura per cominciare a capire la complessità di quest'area. Ci sono quattordici tra scaricatori e caricatori; ci sono sette chilometri di nastri trasportatori. La sola enciclopedia tecnica dei manuali sono venti volumi, procedure. Ma la prima cosa importante per me è avere subito una sintesi importante delle cose importanti. E quali erano per me le cose importanti? Lo stato di tenuta strutturale degli scaricatori. Praticamente, cosa avevo io qui? Avevo praticamente una situazione di questo tipo, cioè che l'Ingegnere Raffaelli (di ARPA Puglia) aveva verificato il DM1 in data 13.7.2012. "Esito verifica adeguata ai fini della sicurezza. Eventuali prescrizioni: nessuna". DM2, 12.7.2012: "ARPA Puglia, Ingegnere Giovanni Raffaelli. Esito verifica adeguato ai fini della sicurezza. Nessuna prescrizione". E così via. Il DM5, il famoso DM5... Cioè lui era stato praticamente per otto giorni, più o meno, lì; le verifiche le aveva fatte insieme ai nostri ingegneri - De Gioia e tutti - perché, quando si fanno queste verifiche, ci vogliono quelli della manutenzione. Lui dice, l'Ingegnere Raffaelli: "Io, quando ho fatto questo, ho verificato tutto". "Ci impiego - diceva l'altro giorno - sette o otto ore. Cioè non è una verifica così, perché devo firmare poi che questi scaricatori...". Quindi, se io vedo un qualcosa che dal punto di vista strutturale mi dà dei dubbi, mi fermo. L'Ingegnere Raffaelli però dice anche: "Io non ero tenuto a chiedere all'Ilva lo studio di vita tecnica residua perché il Decreto Ministeriale 2011 non me lo chiedeva". Io sono andato oltre e ho detto all'Ingegnere De Gioia: "Bene, però noi... Io voglio una certezza: chiamiamo una società di ingegneria". E abbiamo fatto l'ordine, come dicevo. L'ordine porta questa data. Cioè noi, praticamente in data... io, in data 13.10.2012... viene inviata all'Ufficio Acquisti una richiesta per lo studio di vita tecnica residua di tutti gli scaricatori, di tutti gli scaricatori. E agli atti c'è la richiesta che anche l'Ingegnere Buffo vi ha presentato. In data 19.11.2012 io chiedo una nota all'Ingegnere Donati, di chiarimento su questo Decreto Ministeriale 2011.

AVVOCATO T. MARRAZZA - Scusi, chi era Donati?

IMPUTATO A. COLUCCI - L'Ingegnere Donati è un praticamente ingegnere esperto (i cosiddetti "ingegneri esperti"). L'Ingegnere Donati è della società Phoenix. Adesso vi faccio leggere cosa mi dice l'Ingegnere Donati in merito a questa cosa qui. Praticamente l'Ingegnere Donati mi manda una nota in cui sostanzialmente... questa nota qui è del 19 novembre 2012. "Considerazioni concernenti le indagini supplementari da condursi sugli scaricatori da banchina e sui caricatori a braccio retrattile in servizio da oltre vent'anni. Egregio Ingegnere Colucci, in relazione all'argomento in oggetto e con

riferimento alla nostra offerta del 5.11.2012 riguardante la fornitura dei servizi tecnici di ingegneria relativi agli scaricatori da banchina e ai caricatori a braccio retrattile, si formano le seguenti considerazioni”. Andiamo velocemente alle considerazioni, così evitiamo di... Allora: “Sulla base di quanto espresso dai precedenti... sebbene le disposizioni legislative in vigore - Decreto Legislativo 81/2008 e D.M. dell’11 aprile 2011 - non obblighino il datore di lavoro o utilizzatore di apparecchi... di tipo fisso in servizio da oltre venti anni a disporre delle risultanze delle indagini supplementari di cui al citato decreto, si raccomanda di eseguire, attraverso ingegneri esperti, adeguate verifiche straordinarie volte in particolare ad accertare un eventuale...”. “Si raccomanda”. Io su questo punto qui...Il Decreto Ministeriale 2011, per me, è un decreto ministeriale che non chiarisce fino in fondo. Io dico: “Non mi interessa. Perché, che sia fissa o che sia mobile, quelle gru...”.

PRESIDENTE S. D'ERRICO - Quindi, Ingegnere, lei aveva qualche dubbio sull'applicabilità...

IMPUTATO A. COLUCCI - No. Per me bisognava...

PRESIDENTE S. D'ERRICO - Perché ha chiesto a Donati.

IMPUTATO A. COLUCCI - Ma perché tutti mi dicevano: “Ma guarda che non c'è un obbligo”.

Io dicevo: “Guarda, a me dell'obbligo non interessa. Io voglio una società di ingegneria che venga qui, che venga qui... 30.000 euro a ogni macchina, eh, perché fa tutti i controlli. Perché io voglio capire”. Perché una cosa è dire che “Stanno bene le macchine”, altra cosa è dire “Ma per quanto tempo possono operare? Cioè qual è l'orizzonte temporale di sicurezza che io ho?”. Perché, se devo fare un investimento, devo capire da dove cominciare? E quindi io, pur... l'Ingegnere Donati diceva: “Guarda, non c'è un obbligo vero e proprio”. “Non importa”. L'ho fatto fare! E c'è l'ordine. L'ordine porta il “26 novembre 2011”. Il tornado: 28 novembre 2011. Questo è quello che io ho fatto. Poi in questi mesi - come dicevo - ho... Vi faccio vedere l'ultima slide: sono i costi che io ho sostenuto.

AVVOCATO T. MARRAZZA - Chiedo scusa, prima di far vedere la slide...

IMPUTATO A. COLUCCI - Ah. Il discorso degli...

AVVOCATO T. MARRAZZA - No, no. Mi faccia dire.

IMPUTATO A. COLUCCI - E i risultati anche.

AVVOCATO T. MARRAZZA - Mi faccia fare la domanda, Ingegnere!

IMPUTATO A. COLUCCI - Prego.

AVVOCATO T. MARRAZZA - Io vorrei sapere: quindi lei fa commissionare uno studio sulla vita residua di queste apparecchiature.

IMPUTATO A. COLUCCI - Tecnica.

AVVOCATO T. MARRAZZA - E poi fa anche fare delle verifiche dopo il tornado.

IMPUTATO A. COLUCCI - Sì.

AVVOCATO T. MARRAZZA - Prima di autorizzare gli operai a salire.

IMPUTATO A. COLUCCI - Giusto, giusto.

AVVOCATO T. MARRAZZA - Ecco. Lo studio della vita residua che esito dà?

IMPUTATO A. COLUCCI - Allora, premesso che...

AVVOCATO T. MARRAZZA - Così chiudiamo l'argomento tecnico.

IMPUTATO A. COLUCCI - Sì, sì. Allora, tutti gli studi di vita tecnica residua - Presidente - noi li stiamo depositando e sono dei fascicoli. Io qui mi sono permesso di fare una sintesi per evitare... Allora, sul DM1, lo studio di vita tecnica residua è datato 20.2.2013, a cura e firma dell'Ingegnere Iussich della società Phoenix Engineering. Dice sostanzialmente: per quanto riguarda la struttura, vita residua 1.154.778 cicli, pari a circa dieci anni; per quanto riguarda il braccio mobile, 3.108.000 cicli, pari a circa dieci anni.

AVVOCATO T. MARRAZZA - Questo è l'incarico che lei ha dato prima del tornado, giusto?

IMPUTATO A. COLUCCI - Questo è l'incarico dato prima del tornado. Ma, ovviamente, lo studio è stato successivo.

AVVOCATO T. MARRAZZA - È chiaro.

IMPUTATO A. COLUCCI - È chiaro: il tempo per realizzarlo. Per quanto riguarda poi il DM5... insomma tutti avevano una vita residua. Il DM5 è quello che aveva una vita residua di tre anni per quanto riguarda la struttura e di nove anni per quanto riguarda il braccio mobile. Tre anni perché, grossomodo, ogni anno sono poco più di 100.000 cicli. Era questo è il discorso.

AVVOCATO T. MARRAZZA - Quanto tempo si impiega...

IMPUTATO A. COLUCCI - A fare uno studio di vita residua?

AVVOCATO T. MARRAZZA - ...per fare lo studio della singola apparecchiatura?

IMPUTATO A. COLUCCI - Sono stati qui i tecnici più tecnici. Hanno impiegato complessivamente tre mesi, più o meno, per fare tutto il lavoro. Comunque c'è tutta una documentazione dettagliata. L'ingegnere esperto qui ha firmato, ci mette un timbro e una firma l'ingegnere esperto per dire: "Guarda, tranquillo che può lavorare". Si fanno controlli non distruttivi e tutto. Dopo questa...

AVVOCATO T. MARRAZZA - Ancora, Ingegnere... Io la interrompo sempre ma vorrei cercare di sintetizzare.

IMPUTATO A. COLUCCI - Prego.

AVVOCATO T. MARRAZZA - Questi scaricatori continuano ad operare o no?

IMPUTATO A. COLUCCI - Questi scaricatori - sono passati sette anni - continuano a lavorare, a supporto che quello studio di vita tecnica residua era effettivamente buono. Anzi ne sono passati non tre di anni ma ne sono passati sette di anni. Io immagino, penso che nel

frattempo abbiano fatto qualche ulteriore studio, visto che la raccomandazione era quella nei tre anni di fare comunque questo... Poi, prima di passare al discorso post tornado, volevo... Sul DM5 l'Ingegnere Orlando fa delle verifiche - anche lui - strutturali. Cosa conclude l'Ingegnere Orlando sulle verifiche strutturali del DM5? Dice praticamente: "Nessuna valutazione pertanto risulta in atti, sebbene richiesta, relativa alla valutazione di vita tecnica residua... come previsto dal Decreto Ministeriale 2011". L'Ingegnere Orlando scrive questo ben sapendo che noi non solo avevamo fatto la richiesta di vita tecnica residua ma che, già in data antecedente, noi avevamo già i primi risultati. Dopodiché dice: "Condizioni strutturali e manutentive di sicurezza della gru DM5", a pagina 111 della sua perizia. Dice: "Nel corso delle indagini peritali svolte, si è proceduto ad analizzare le condizioni strutturali e manutentive". Perché il corrimano e il paiolato che mancava... È successo un tornado lì! Adesso vi faccio vedere qualche foto magari del danno. È chiaro che può saltare un paiolato, un corrimano. Sono cadute giù delle gru! Ma vediamo la parte strutturale, quella che mi interessa. Manteneva questa gru oppure no?

AVVOCATO T. MARRAZZA - No, le chiedo prima una cosa, scusi. Quindi quegli accertamenti che fa l'Ingegnere Orlando sono tutti successivi al tornado: giusto, no?

IMPUTATO A. COLUCCI - Sì, sì, successivi. Sì, sì.

AVVOCATO T. MARRAZZA - Prima del tornado, lui non aveva avuto occasione di visitare o ispezionare quella apparecchiatura.

IMPUTATO A. COLUCCI - No, assolutamente no. Successivi.

AVVOCATO T. MARRAZZA - Benissimo. Quindi le condizioni che lui accerta sono quelle post-tornado.

IMPUTATO A. COLUCCI - Sì. Lui, post-tornado, sale e dice effettivamente in certi punti... sale sulla gru e dice: "C'è qualche pezzo di paiolato che manca, c'è qualche corrimano...". Nulla che ha un nesso di causalità ovviamente sulla cosa, però volevo ricordare che c'era stato un tornado insomma. Lui dice: "All'atto dell'evento... si è proceduto ad analizzare le condizioni strutturali e manutentive, nonché le condizioni di sicurezza delle gru al fine di verificare che le stesse esercitassero, all'atto dell'evento del 28.11.2012, le loro attività in condizione di sicurezza, così come disposto dalle normative vigenti. A tal fine... intenti, si è proceduto ad un'ispezione visiva per controllare lo stato generale della gru, avvalendosi della collaborazione di tecnici specializzati". Vado alle conclusioni. Dice: "Dai controlli strumentali effettuati...". Questo lo riporta come conclusione a pagina 121. "Dai controlli strumentali effettuati sulla gru DM5, nonché dalle analisi di laboratorio, si può affermare che per le parti strutturali non si è rilevata alcuna cricca o discontinuità di materiale e le saldature

controllate sono tutte risultate in buono stato”. Lo dice Orlando. “Il materiale di cui era costituito il fine corsa della gru DM5 era conforme a quanto previsto dal progetto”. Dopodiché che succede? Arriva il tornado, no? Io avevo una responsabilità enorme in quel periodo. Cioè, se noi avessimo bloccato completamente l’attività di scarica si sarebbe fermato lo stabilimento. Ma i gruisti avevano legittime preoccupazioni a salire su quelle gru e io, come datore di lavoro, avevo una responsabilità enorme, cioè quella di avere per primo io la certezza per poter dare certezza. Quindi cosa ho fatto? Ho chiamato due società. La prima società è la Fema Digipack. E’ una società che fa un controllo visivo e dice: “No, guarda, non mi sembra che non ci siano danni”. Dico: «No, guarda, a me “Non mi sembra” non mi basta. Voglio una società che mi faccia invece dei controlli non distruttivi, che mi controllino tutto». E abbiamo chiamato la società Crane Safety che è una società leader in Italia per questi controlli. Questa società cosa fa? Verifica tutti gli scaricatori. Gli dico: “Io voglio un ingegnere che mi metta un timbro e una firma, che si assuma la responsabilità dopo aver fatto tutti i controlli”. Io le faccio vedere solo le conclusioni, perché tutto l’elaborato è ampio. Allora, questo qui è sulla gru DM1. “Considerazioni conclusive. Riteniamo, a seguito di questo controllo, poter esprimere un parere positivo sull’integrità di carpenterie delle gru in oggetto, in quanto non si è evidenziato nessun riscontro negativo che possa mettere in dubbio un rischio concreto sulla stabilità strutturale della macchina. Pertanto la verifica sulla struttura, basata principalmente nel constatare in modo mirato eventuali anomalie causate dalla tromba d’aria e, di conseguenza, valutarne il suo stato di conservazione, non ha dato luogo a riscontri che possano mettere in dubbio l’efficienza ai fini strutturali al mantenimento in esercizio dell’apparecchio di sollevamento”. Timbro, firma “Dottor Ingegnere Zoran Sarac”. Questo ingegnere qui le fa su tutte le gru - meno la DM5 che era sotto sequestro, non potevamo fare niente - e si assume la responsabilità, con una documentazione. Io prendo questa documentazione e incontro le organizzazioni sindacali a cui era giusto dare un ritorno. Gradualmente i gruisti - prima, onestamente, i capi turno: sono andati i capi turno per prima - hanno ripreso gradualmente l’attività. Ripeto: in questo transitorio abbiamo spostato alcune navi al polo settoriale chiamando una ditta per poterla... si faceva poco con una sola gru, con i camion che dovevano trasportare questo materiale. Poi in quella fase con un radiocomando, cercando di scaricare un pochino col radiocomando ma con tutte le difficoltà del radiocomando.

AVVOCATO T. MARRAZZA - Ingegnere, le devo fare due domande.

IMPUTATO A. COLUCCI - Sì.

AVVOCATO T. MARRAZZA - Così poi andiamo al termine del suo esame. Sempre a proposito

degli scaricatori, io le chiedo di focalizzare innanzitutto il tema delle istruzioni operative, quindi chi aveva il dovere di verificare, controllare e dare queste istruzioni, da chi venivano impartiti gli ordini e se lei in qualche modo era coinvolto in questa pratica. Poi le voglio chiedere del perno antiuragano. Quindi quale preferisce affrontare come argomento?

IMPUTATO A. COLUCCI - Allora, "istruzioni operative": lei intende come si gestiva eventualmente... chi doveva intervenire in caso di allerta meteo. A questo si riferisce, Avvocato?

AVVOCATO T. MARRAZZA - È chiaro. Istruzioni operative in quella...

IMPUTATO A. COLUCCI - Sì, sì. Allora, su questo punto...

AVVOCATO T. MARRAZZA - Cioè no. Innanzitutto - partiamo - quel giorno quali erano gli allerta meteo?

IMPUTATO A. COLUCCI - Quel giorno... ma lo riporta anche l'Ingegnere Orlando nella sua...

AVVOCATO T. MARRAZZA - No, lasci stare l'Ingegnere Orlando.

IMPUTATO A. COLUCCI - Allora quel giorno, praticamente, le indicazioni erano di un vento stimato come vento forte. Nella Scala Beaufort - che è una scala internazionale che indica la velocità del vento - "vento forte" significa 61 chilometri orari, 61, quindi una criticità ordinaria. Si parla di criticità ordinaria.

AVVOCATO T. MARRAZZA - Chi dava queste...

IMPUTATO A. COLUCCI - Chi dava indicazioni eventualmente e a quale velocità del vento bisognava scendere dalla gru? Ripeto, in quei giorni mi capitò di andare a vedere il sinottico e vidi appunto che era tutto monitorato. Dico: "Bene. Ma che succede quindi quando arriva la velocità del vento, eventualmente, a 72 chilometri orari?". Dice: "C'è...". Adesso non mi ricordo se ha dato una disposizione o una procedura - ma qualcosa del genere - indirizzata ai capi turno e ai sinotticisti. Perché i sinotticisti erano quelli che avevano sempre... di mettere le gru a pacchetto - cioè avvicinarle e fare massa critica - e far scendere i gruisti dalla gru. Questo è quello che mi è stato detto. Tra l'altro, il mio ufficio era a sette chilometri da IMA1. Poi l'allerta meteo poteva arrivare di notte, in festivo. Quindi le uniche persone che dovevano avere immediata informazione e gestire in maniera puntuale e tempestiva non potevano che essere i sinotticisti e i capi turno. Poi, fosse stata giornata lavorativa di primo turno, ovviamente anche il capo reparto - che era lì - poteva essere a sconoscenza di questa cosa qui. Questo è quello che...

AVVOCATO T. MARRAZZA - Senta, ma poi quelle macchine erano dotate anche di un apparecchiatore, di un sensore che bloccava...

IMPUTATO A. COLUCCI - Sì, c'era un anemometro. Allora, l'anemometro serviva

sostanzialmente a bloccarla la... Come avevo detto prima, questo anemometro era stato tarato a un valore più basso - ma proprio per aspetti ecologici sostanzialmente - quindi, quando scattava, si bloccava. Poi - ripeto - se la velocità fosse arrivata a 72 chilometri orari, dovevano... Queste erano le indicazioni che io poi successivamente ho avuto modo di... Quando poi è successo, ho detto: "Mi fate vedere?". E mi ha fatto vedere il Dottor Giuseppe Dinoi quest'ordine di servizio che era indirizzato a capi turno e sinotticisti. Nient'altro posso aggiungere su questa cosa qui. Per quanto riguarda l'altra domanda del perno bloccaggio cabina... Perché una cosa era, appunto, questo discorso...

AVVOCATO T. MARRAZZA - Scusi, Ingegnere, ma quando lei è arrivato in quel reparto le hanno parlato di questo perno antiuragano?

IMPUTATO A. COLUCCI - Assolutamente! Allora, io del perno... Allora, di questo perno qui...

AVVOCATO T. MARRAZZA - Ecco. Ci spieghi.

IMPUTATO A. COLUCCI - Questo perno qui... Io ho cercato di capire di che cosa si trattava perché, subito dopo, è venuto fuori: di questo perno se n'è parlato perché l'Ingegnere Orlando... Dopodiché io chiamo l'Ingegnere De Gioia (l'ingegnere meccanico) e Giuseppe Dinoi. Dico: "Ma che cos'è questo perno antiuragano?". Perché uno sente "un perno antiuragano": "C'è stato un uragano". Prima di tutto, sul manuale d'uso e manutenzione sia del DM5 che del DM8 non si parla di perno antiuragano: si parla di perno bloccaggio cabina. Su un solo disegno Italimpianti, tra parentesi, sta scritto "perno antiuragano". Allora io chiedo al Dottor Dinoi: "Cos'è questo perno qui?". Il Dottor Dinoi dice: "Questo qui è un perno - parole del Dottor Dinoi, Giuseppe Dinoi, capo reparto d'esercizio - che serve alla Manutenzione quando deve fare manutenzione sulla cabina perché, se non la blocchi la cabina e devi sostituire le ruote, la cabina si muove". Chiedo all'Ingegnere De Gioia: "Ingegnere De Gioia, a cosa serve questo perno qui?". "Questo perno serve a noi per quando facciamo manutenzione". L'Ingegnere Raffaelli l'altro giorno dice: "Io ho verificato questo perno. Effettivamente non è un dispositivo di sicurezza ma è un dispositivo per la manutenzione". Lui dice - tra l'altro - che, se una persona è da sola per poterlo inserire, deve uscire dalla cabina. Siccome la tolleranza - adesso le farò vedere un disegno - per inserire questo perno qui è di cinque millimetri, magari ci vogliono più... per approssimazione. A meno che non ci siano due persone, un gruista e uno fuori che magari dà delle indicazioni. Altro non so su questa cosa qui. Una cosa è certa: anche il DM8 - il manuale d'uso del DM8 - non parla di perno antiuragano. E' una paginetta. Io le ho fatto vedere una paginetta in cui dice: "C'è il perno ferma cabina". Fosse stato un dispositivo di sicurezza, come quelli del ferroviario... Per me, un dispositivo di sicurezza è un qualcosa che io schiaccio un tasto e mi deve immediatamente bloccare. Non può essere un dispositivo di sicurezza un

qualcosa che mi fa impiegare sette e otto minuti, esco e... Se mi arriva una velocità del vento, o ho un qualcosa che subito schiaccio e vado via... ma non posso stare lì ad inserire, col rischio che mentre faccio questa operazione addirittura venga coinvolto! Io mi sono chiesto: ma se il signore Morrone - l'unico che si è salvato ai DM6 - che ha avuto subito... d'istinto è andato via, rischiando di essere anche travolto. Se lui fosse rimasto lì a tentare di bloccare, molto probabilmente avrebbe potuto anche rischiare: perché poi quella cabina del DM6 andò a finire sulla nave. Si ricorda, no? Quella del DM5, purtroppo, andò a finire a mare. Quindi il rischio... Questo posso dire e nient'altro. Che cosa posso aggiungere?

AVVOCATO T. MARRAZZA - Ingegnere, non so. Se lei ha qualcos'altro da aggiungere... o se vogliamo concludere qui.

IMPUTATO A. COLUCCI - Io due cose volevo aggiungere che danno - come dire? - riscontro, cioè che io non solo...

PRESIDENTE S. D'ERRICO - Ingegnere, ha detto che ha una foto, una immagine?

IMPUTATO A. COLUCCI - Sì, sì! Ha ragione! Sì, perfetto. Come no! Ha ragione. Allora "perno bloccaggio cabina". Sì, perché veramente questa foto dà proprio l'indicazione precisa. Ecco, la foto è questa.

(Si prende visione della slide in oggetto).

IMPUTATO A. COLUCCI - Praticamente vede questa parte qui metallica, questa qui? Si deve inserire in questo foro. Vede? C'è una molla sotto.

AVVOCATO T. MARRAZZA - Forse deve spiegare l'altezza dove si trova, così...

IMPUTATO A. COLUCCI - Questa è la parte e questo qui è il blocco. Ci sono cinque millimetri appena in cui si può inserire.

PRESIDENTE S. D'ERRICO - Qui è inserito?

IMPUTATO A. COLUCCI - Qui è inserito, sì. Ma, per inserirlo, ha visto che tolleranza c'è? Una tolleranza minima, praticamente. Dopodiché, poiché io - come dicevo prima - sulla sicurezza non mi sono mai permesso di fare economia... mai! Io ho ottenuto investimenti anche quando non erano richiesti dalla norma e mi sono stati sempre autorizzati. Penso che questa credibilità forse me la sono conquistata perché - voglio dire - forse sono stato anche in grado - come è giusto che fosse - di argomentare l'importanza di quegli investimenti. Io qui ho riportato dei grafici. Allora, nel periodo gennaio/agosto 2012, il volume medio mensile delle materie prime scaricate era di circa 1 milione e 500.000 tonnellate al mese. Nel periodo settembre/novembre 2012 questo volume si è ridotto perché i custodi ci dicevano loro quanto dovevamo scaricare perché

c'era l'obiettivo di abbattere i cumuli nei parchi minerari, quindi noi abbiamo ridotto i volumi. A fronte di un minor volume, uno si aspetta anche minore costi (pulizia e tutto, costi di terzi, manutenzione). Questi sono i costi che ho sostenuto. La media mese nel periodo gennaio/agosto 2012 è stata di 498.000 euro al mese. Io ho speso 722.000 euro al mese. Cioè se andiamo a rapportare tra l'incidenza euro spesa/tonnellate, io ho raddoppiato i costi perché, a fronte del 30% in meno di volumi, io ho fatto più il 45% di costi. E in questi costi non ci sono le 400.000 euro che ho impegnato - perché ancora non erano maturati - di vita tecnica residua.

PRESIDENTE S. D'ERRICO - In che cosa sono consistite queste spese? Ce lo vuole specificare?

IMPUTATO A. COLUCCI - Queste sono le spese che dovevo autorizzare io, nel senso che riguardavano i terzi, gli appalti (pulizie industriali, pulizie in banchina, manutenzione).

PRESIDENTE S. D'ERRICO - In che cosa consistevano: pulizie?

IMPUTATO A. COLUCCI - Sì, sì. Poi di questo abbiamo presentato anche le fatture.

AVVOCATO T. MARRAZZA - Ci sono le fatture dettagliate.

PRESIDENTE S. D'ERRICO - Ha depositato.

IMPUTATO A. COLUCCI - Allora, sono le pulizie industriali - come dicevo - che io ho raddoppiato. Addirittura, quando io chiamai la ditta Semat mi venne a trovare il titolare della ditta Castiglia. Dice: "Ma che, mi vuole fare fuori?". Dico: "No, guardi, lei continuerà a fare il suo lavoro. Solo che lei si fa il secondo sporgente, l'altra ditta si fa il quarto sporgente, così incrementiamo la pulizia. Voglio tutto pulito. "Ah, bene. Allora, se è così, non ci sono problemi". Poi ci sono attività che fa l'Ecotaras, cioè di prevenzione inquinamento. Cioè durante la discarica - specialmente si parlava di materiale fossile e tutto - ci poteva essere il rischio di dispersione, quindi la società Ecotaras metteva delle barriere galleggianti e tutto. Qui ci sono questi costi. Costi di manutenzione: io avevo chiesto all'Ingegnere De Gioia di... Io non potevo, tra l'altro, neanche filtrare se una richiesta era - come dire? - effettivamente necessaria oppure no. Ho detto: "Portatemi le richieste perché io, comunque, firmo tutto. Perché l'Ingegnere Buffo, da questo punto di vista, sa che con me non si scherza. Io porto le richieste e lui deve firmare. Punto". Poi, magari, di lì a qualche mese avrei potuto fare qualche osservazione in più su quel che richiama, quando avrei avuto magari cognizione di causa, avrei chiesto qualche... Per carità, chiedevo a cosa servissero, eh! Infatti, di quelle quattro ore al giorno che io mediamente trascorrevi lì, due ore se ne andavano perché io dovevo dare il benestare e rendermi conto delle bolle e dei lavori fatti, dovevo firmare l'ulteriore richiesta. Quindi avevo, sì e no, due ore per farmi un giro in banchina. Due ore per cinquantaquattro giorni... io sono stato cento ore! Cento ore sono stato sugli impianti! Io non so se potevo fare di meglio. Non so, non penso. Io non

potevo fare di meglio né a IMA1 e né al MOF.

PRESIDENTE S. D'ERRICO - Va bene, Ingegnere. Ci sono altre domande, Avvocato?

AVVOCATO T. MARRAZZA - No.

PRESIDENTE S. D'ERRICO - Ci sono domande? Pubblico Ministero, ha domande?

P.M. R. GRAZIANO - No.

PRESIDENTE S. D'ERRICO - Va bene. La ringraziamo. Può andare.

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

PRESIDENTE S. D'ERRICO - Avvocato, ha delle richieste? Il Pubblico Ministero, su questa produzione, si era già espresso.

P.M. R. GRAZIANO - Mi ero già espresso nel corso dell'esame dell'Ingegnere.

PRESIDENTE S. D'ERRICO - Non ha opposizioni. Le altre Parti hanno qualcosa di rilevare? Va bene. Allora disponiamo l'acquisizione di questa documentazione. Per oggi non abbiamo altro come attività. Per quanto riguarda la questione dei testi, c'è l'Ingegnere Garofoli che è l'unico teste della Regione Puglia come Responsabile Civile, che oggi è sostituito - il difensore - dall'Avvocato Zaccaria.... Quindi potete citarlo per l'11 marzo, Avvocato.

(L'Avvocato Zaccaria interviene fuori microfono).

PRESIDENTE S. D'ERRICO - È l'unico teste di cui avete chiesto l'ammissione. Va bene? Il teste deve venire l'11 marzo, alle nove e trenta. Poi, proseguendo, abbiamo la lista testi dell'Avvocato Rossetti per Conserva Michele. E poi?

(Interventi fuori microfono).

PRESIDENTE S. D'ERRICO - Allora Avvocato, anche lei cita per quella data.

AVVOCATO L. PALOMBA - Per quale data?

PRESIDENTE S. D'ERRICO - Sempre per l'11 Marzo.

AVVOCATO L. PALOMBA - Magari qualche giorno sarebbe stato... visto che comunque siamo adesso al 22.

PRESIDENTE S. D'ERRICO - Avvocato, c'è tempo.

AVVOCATO L. PALOMBA - Ma bisogna citarli tutti per l'11 marzo, sia quelli nostri che quelli di Florido?

PRESIDENTE S. D'ERRICO - Avvocato, un attimo...

AVVOCATO L. PALOMBA - Oppure ci possiamo...

PRESIDENTE S. D'ERRICO - Lei aveva già anticipato che ci sarebbe stata, forse, una rinuncia a qualche teste.

AVVOCATO L. PALOMBA - Sì.

PRESIDENTE S. D'ERRICO - Dobbiamo affrontare...

AVVOCATO L. PALOMBA - Perché io non ricordo. Adesso non ce l'ho sottomano. Mi sembra che siano... non ricordo se sono una ventina o una decina.

PRESIDENTE S. D'ERRICO - Quattordici, sono quattordici.

AVVOCATO L. PALOMBA - Quattordici.

PRESIDENTE S. D'ERRICO - Però di questi testi alcuni sono 210, quindi - voglio dire - non sappiamo se intenderanno rispondere o meno.

AVVOCATO L. PALOMBA - Sì.

PRESIDENTE S. D'ERRICO - Sono quindi anche coimputati alcuni. Alcuni di questi sono già stati sentiti, per esempio Francesco Di Michele, Romandini Luigi, l'Avvocato Semeraro. Per quanto riguarda questi, lei insiste?

AVVOCATO L. PALOMBA - Al momento sì. Al momento sì, non c'è rinuncia in questo momento. Eventualmente, se c'è rinuncia, lo facciamo poi presente successivamente. Però, per il momento, manteniamo questa lista testi. Io in questo momento penso che...

PRESIDENTE S. D'ERRICO - Avvocato, però ci riserviamo di valutare quei testi che sono già stati sentiti, soprattutto quelli che sono stati sentiti in maniera molto approfondita. Quindi sarà il caso di individuare anche dei temi...

AVVOCATO L. PALOMBA - Non c'è neanche l'Avvocato Petrone con cui...

PRESIDENTE S. D'ERRICO - ...cioè dei temi particolari, delle circostanze particolari sulle quali magari...

AVVOCATO L. PAULTIMBA - Presidente, in tutta onestà, è un'istanza che è partita - questa di sentire per prima i nostri testi - più dall'Avvocato Petrone che da noi. In questo momento l'Avvocato Petrone non c'è, quindi non posso neanche interloquire con lui su quelli che sono i testi - poi magari anche in comune - che possono essere necessari o comunque ai quali rinunciare.

PRESIDENTE S. D'ERRICO - Avvocato, facciamo così: magari lunedì prenderà posizione anche per l'Avvocato Petrone.

AVVOCATO L. PALOMBA - Sì. Eventualmente...

PRESIDENTE S. D'ERRICO - Cioè lei e l'Avvocato Petrone ci dovete comunicare come intendete procedere, se ci sono delle rinunce a qualche teste e anche per quelli - soprattutto - che sono già stati sentiti.

AVVOCATO L. PALOMBA - Va bene.

PRESIDENTE S. D'ERRICO - Ci riserviamo di valutare se sia veramente indispensabile.

AVVOCATO L. PALOMBA - Va bene, d'accordo.

AVVOCATO P. LISCO - Presidente, chiedo scusa... Sono l'Avvocato Lisco.

PRESIDENTE S. D'ERRICO - Prego.

AVVOCATO P. LISCO - L'orientamento della Corte - a me sembra, dopo posso pure sbagliare - in relazione ad alcuni testi che comparivano anche nella lista testi delle Difese, era quello... dopo che sarebbero stati sentiti successivamente. Adesso questa limitazione che state...

PRESIDENTE S. D'ERRICO - Alcuni dei testi sono stati sentiti in maniera molto ampia, per cui ci riserviamo di valutare un'eventuale superfluità di questi ulteriori esami.

AVVOCATO P. LISCO - Che io ricordi non era di questo... Posso pure sbagliare perché, ovviamente, non ho sottomano il verbale di udienza. Però io mi ricordo...

PRESIDENTE S. D'ERRICO - Avvocato, lo sa che sulle prove noi comunque possiamo prendere le nostre decisioni. Ci riserviamo di valutare, caso per caso, se veramente è necessario risentire tutti i testi

AVVOCATO P. LISCO - La necessità - mi premetto di far presente - va valutata... cioè è una prova a discarico, quindi la dovremmo valutare noi come Difesa.

PRESIDENTE S. D'ERRICO - Magari potremmo essere anche un po' più elastici. Non è che li possiamo richiamare questi testi tante volte quante volte voi li avete citati.

AVVOCATO P. LISCO - No, no, no, no.

PRESIDENTE S. D'ERRICO - Se verranno, se non prenderemo altre decisioni sul punto... Ci riserviamo di valutare caso per caso. In ogni caso, se dovessero essere risentiti, non potranno essere risentiti tutte le volte per tutti i difensori che li hanno...

AVVOCATO P. LISCO - No, no, no. Mi sembra anche logico non farli venire...

PRESIDENTE S. D'ERRICO - Questo ce lo dovete sicuramente riconoscere.

AVVOCATO P. LISCO - ...non farli venire tutte le volte per ogni difensore che li ha indicati nella lista.

PRESIDENTE S. D'ERRICO - Una volta che vengono, tutti i difensori che hanno quei testi li devono esaminare.

AVVOCATO P. LISCO - Sì, sì, sì.

PRESIDENTE S. D'ERRICO - Non mi sembra neanche corretto, sinceramente, nei confronti dei testi che devono venire quaranta volte.

AVVOCATO P. LISCO - No, no, no. Ma è un discorso che condivido e penso che tutta la Difesa lo condivida. Chiaramente ci impegneremo a verificare a questo punto...

PRESIDENTE S. D'ERRICO - Avvocato, noi non mortificheremo il diritto di difesa. Vogliamo semplicemente valutare...

AVVOCATO P. LISCO - Razionalizzare il...

PRESIDENTE S. D'ERRICO - Razionalizzare e valutare se, rispetto soprattutto a delle posizioni, le circostanze addotte non siano state ampiamente - magari - esaminate e trattate. Però, ripeto, non mortificheremo i diritti della difesa. Cerchiamo di venirci incontro.

AVVOCATO P. LISCO - Sì, sì, sì. Io l'ho detto perché ci sono... Su alcuni testi io - chiaramente - avendo contezza di quel tipo di orientamento della Corte, non mi sono impegnato a fare un controesame. Ecco perché, per alcuni casi.

PRESIDENTE S. D'ERRICO - Avvocato, quello che ho detto lo ribadisco.

AVVOCATO P. LISCO - Va bene.

PRESIDENTE S. D'ERRICO - Cercheremo, nella maniera più assoluta, di venirci incontro. Resta fermo che ci sono questi punti imprescindibili: che, se un teste è citato da più difensori, non lo facciamo tornare tante volte.

AVVOCATO P. LISCO - No, no, no. Lei ha fatto bene a sollecitare una organizzazione più razionale.

PRESIDENTE S. D'ERRICO - Magari controllate le liste testi anche degli altri colleghi.

AVVOCATO P. LISCO - Questo è imprescindibile!

PRESIDENTE S. D'ERRICO - Perché può capitare, può succedere che voi non siate a perfetta conoscenza di quali testi abbia citato il collega.

AVVOCATO P. LISCO - Infatti - io lo dicevo - capisce bene che, se io mi affido a un certo tipo di orientamento e non faccio un controesame...

PRESIDENTE S. D'ERRICO - Avvocato, ho compreso benissimo. Però visto che quantomeno questo si deve seguire - questo modus procedendi - informatevi sui... Poi li diremo noi i testi. Quindi, se ne avete in comune, li dovrete esaminare man mano che vengono sentiti.

AVVOCATO P. LISCO - Ha ragione.

PRESIDENTE S. D'ERRICO - Va bene?

AVVOCATO P. LISCO - Su questo sono completamente d'accordo.

PRESIDENTE S. D'ERRICO - Va bene.

AVVOCATO F. ZACCARIA - Presidente, chiedo scusa se le chiedo la parola.

PRESIDENTE S. D'ERRICO - Prego.

AVVOCATO F. ZACCARIA - Per la collega - che sostituisco - del Responsabile Civile. Mi diceva che c'è una seconda lista testimoniale - sono circa sette testi, non solo Garofoli - depositata l'8 luglio del 2016. Non so se ci sarà qualche rinuncia. Però mi dicono che i testi sono sette.

PRESIDENTE S. D'ERRICO - Per quell'altra lista, Avvocato, però ci sono dei problemi. Magari dica alla sua collega che li discuteremo lunedì. Perché noi non abbiamo nessuna lista e

non c'è la prova del depositato di quella lista.

AVVOCATO F. ZACCARIA - Va bene. Magari lunedì.

PRESIDENTE S. D'ERRICO - Comunque la discuteremo lunedì.

AVVOCATO F. ZACCARIA - Va bene.

PRESIDENTE S. D'ERRICO - La può avvisare. Su quella lista ci sono dei problemi perché noi non ce l'abbiamo. Lei non ha la prova di averla depositata, quindi...

AVVOCATO F. ZACCARIA - Va bene.

P.M. R. GRAZIANO - Chiedo scusa...

PRESIDENTE S. D'ERRICO - Prego.

P.M. R. GRAZIANO - La settimana prossima, Presidente...

PRESIDENTE S. D'ERRICO - La settimana prossima... Allora, riepiloghiamo. Lunedì 25: Dinoi Giuseppe. Il 26 febbraio: De Michele Cataldo, perché Liberti abbiamo detto... l'Avvocato ha detto che...

P.M. R. GRAZIANO - Ma una sola udienza per l'Imputato De Michele?

PRESIDENTE S. D'ERRICO - Sì, per il momento sì. Poi vedremo di scorrere comunque. Per il momento è fissata il 26. Il 27: Vendola Nicola e Antonicelli Antonio. Pubblico Ministero, se sarà necessario andiamo al giorno successivo e scaleranno...

P.M. R. GRAZIANO - No. Io dicevo: siccome l'Avvocato Raffo questa mattina, se ho capito bene, ha preannunciato che l'Imputato Liberti non si sottoporrà all'esame - come è suo diritto del resto - a questo punto l'udienza...

PRESIDENTE S. D'ERRICO - Il difensore di De Michele chi è?

(Interventi fuori microfono).

PRESIDENTE S. D'ERRICO - Sapia. Se la vogliamo fare lunedì. Tentiamo di farla anche lunedì? C'è l'Avvocato Lisco che eventualmente dovrebbe contattare... Anche nel pomeriggio Avvocato, se riusciamo. Se riesce a contattare l'Avvocato Sapia...

(Interventi fuori microfono).

PRESIDENTE S. D'ERRICO - Se vuole comparire compare, altrimenti la faremo martedì. Poi il 27: Vendola Nicola e Antonicelli Antonio. Il 4 marzo: Assennato e Blonda. Il 5 marzo: Fratoianni Nicola e Palmisano Pierfrancesco. Il 6 marzo: Romeo Caterina Vittoria e Pelaggi Luigi. Va bene?

P.M. R. GRAZIANO - Grazie, Presidente.

PRESIDENTE S. D'ERRICO - L'udienza è tolta.

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): 235.704

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

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