

DALLA LATITUDINE APPLICATIVA DELL'AGGRAVANTE
DELLA VIOLAZIONE DELLE NORME
ANTINFORTUNISTICHE (ART. 589, COMMA 2, C.P.) ALLA
POSIZIONE DI GARANZIA DELL'AMMINISTRATORE
DELEGATO DELLA HOLDING.
LUCI ED OMBRE DELLA SENTENZA SULLA STRAGE
FERROVIARIA DI VIAREGGIO

*Autore: Cecilia Valbonesi
Avvocato del Foro di Firenze*

La vicenda processuale – il primo grado

1. I fatti occorsi e i profili di responsabilità.

La vicenda processuale oggetto di queste riflessioni origina dai tragici fatti che il 29 giugno 2009 hanno avuto luogo presso la stazione ferroviaria di Viareggio.

Intorno alle ore 23,48, un treno merci composto dalla locomotiva e da 14 carri cisterna trasportanti GPL, mentre transitava a circa 100 Km/h sul quarto binario della stazione di Viareggio, sviava con il primo carro cisterna e successivamente con altri quattro carri. Lo svio aveva interessato un assile del primo carrello, sito nel primo carro, che aveva colpito il cordolo del marciapiede fra il terzo ed il quarto binario.

In coincidenza dell'attraversamento a raso aveva luogo lo svio anche dell'altro asse del primo carrello. Si verificava così il ribaltamento del primo carro e, di conseguenza, anche degli altri quattro, tutti sul fianco sinistro. Mentre strisciava sulla sede ferroviaria, il primo carro andava ad impattare con un elemento di acciaio, non ben identificato, che provocava uno squarcio nella cisterna dal quale fuoriusciva parte del gas trasportato poi diffusosi nella sede ferroviaria e nelle aree circostanti, investite da una potente deflagrazione occorsa dopo pochi minuti. L' incendio che ne derivava provocava il decesso di trentadue persone e le lesioni gravi di altrettante nonché la distruzione e di numerose abitazioni adiacenti la stazione ferroviaria e di innumerevoli veicoli.

L'eziologia dello svio è stata individuata dai giudici di merito nel cedimento dell'assile del primo carro causato dal suo stato di corrosione. L'assile n.98331 era stato montato sul carro, di proprietà della Gatx Rail Austria GmbH e da questa noleggiato a Cargo Chemical s.r.l., poi divenuta FS Logistica s.p.a., presso la Cima Riparazioni s.p.a., nella cui azienda era stato eseguito un intervento di manutenzione nel marzo 2009. L'assile fornito dalla Gatx Rail Austria, responsabile dello svio, era stato sottoposto a revisione il 28 novembre 2008 presso l'Officina Jungenthal Waggon GmbH, la cui proprietà faceva capo a Gatx Rail Germania GmbH. Il trasporto dei carri merci era stato eseguito per conto della Cargo Chemical s.r.l. (e poi di FS Logistica s.p.a.) da Trenitalia s.p.a. e la competenza sull'infrastruttura ferroviaria spettava a RFI s.p.a.

Degli eventi occorsi erano chiamati a rispondere numerosi imputati (trenta persone fisiche e sette società di capitali) ai quali erano riconosciuti diversi profili di responsabilità.

In particolare, alle persone fisiche era ascritto di aver cagionato "il disastro ferroviario, l'incendio e le morti e le lesioni che scaturirono dal deragliamento, avendo assolto ai rispettivi compiti con

negligenza, imprudenza, imperizia e con violazione di norme nazionali e comunitarie, dettagliatamente indicate nelle rispettive imputazioni”.

Ricostruendo in via necessariamente riassuntiva la posizione dei singoli imputati che hanno rivestito un maggiore rilievo nella vicenda processuale possiamo ricordare come:

Al Kri. che aveva eseguito il controllo ad ultrasuoni dell'assile presso l'Officina Jungenthal, veniva contestato di non aver rilevato la presenza della cricca di circa 11 mm presente sull'assile, all'origine del successivo cedimento. L'imputato avrebbe operato con colpa generica e in violazione delle prescrizioni UNI EN 583, la VPI 04 2 edizione, appendice 27, il d.lgs. n. 162 del 2007, art. 8 e gli artt. 2043 e 2050 c.c.

A Brö., Responsabile Officina sale della Jungenthal, si rimproverava di aver sostanzialmente omesso la gestione ed il controllo delle attività svolte e di aver consentito l'utilizzo di strumentazione priva di corretta taratura e di non aver sottoposto l'assile a controllo magnetoscopico nella sua interezza, facendo sì che l'assile superasse il controllo. Le condotte, oltre che frutto di una colpa generica, avrebbero violato le prescrizioni del d.lgs. n. 162 del 2007, art. 8, dell'art. 2087 c.c., dell'art. 18, comma 1, lett. q) e dell'art. 23, comma 1 in relazione all'allegato V parte I par. 3.2. del d.lgs. n. 81 del 2008, nonché le prescrizioni UNI EN 583 e la VPI 04 2 edizione, appendice 27.

Allo Sch., tecnico di secondo livello e sostituto supervisore dell'officina in parola, veniva contestato di non aver rilevato che la sala aveva restituito all'esame un rumore di fondo superiore al 10%, circostanza questa che avrebbe dato luogo alla necessaria sottoposizione ad un esame magnetoscopico, dal quale sarebbe emersa la presenza della cricca. La contestazione, oltre che su profili di colpa generica, si basava sull'inosservanza del d.lgs. n. 162 del 2007, art. 8, degli artt. 2043 e 2050 c.c., nonché dell'art. 23, comma 1 in relazione all'allegato V parte I Par. 3.2 del d.lgs. n. 81 del 2008.

Al Leh., supervisore delle operazioni di controllo nella stessa officina, era contestato di aver consentito che il controllo dell'assile avvenisse in un tempo troppo breve e comunque inidoneo (12 minuti). La circostanza era da ricondursi non solo a profili di colpa generica ma altresì alla violazione del d.lgs. n. 162 del 2007, art. 8, degli artt. 2043 e 2050 c.c., dell'art. 18, comma 1, lett. q) e art. 23, comma 1 in relazione all'allegato V Par. I Par. 3.2 del d.lgs. n. 81 del 2008.

Al Lin., responsabile del sistema di manutenzione della Gatx Rail Europe e responsabile dell'elaborazione delle regole per la manutenzione delle sale e dei carrelli, era rimproverato di aver

consentito all'officina di operare nonostante le carenze strutturali e organizzative e di aver consentito di fornire alla Cima Riparazioni un assile lacunosamente mantenuto e quindi non rispondente a disposizioni legislative e regolamentari. La violazione di cautele generiche e specifiche da ricondursi alle disposizioni del d.lgs. n. 162 del 2007, art. 8, dell'art. 2050 c.c., dell'art. 23, comma 1 in relazione all'allegato V Parte I Par. 3.2 del d.lgs. n. 81 del 2008, delle prescrizioni UNI EN 583 nonché della VPI 04 2 edizione, appendice 27.

Al Kog., amministratore delegato della Gatx Rail Germania, direttore generale dell'Officina Jungenthal e responsabile delle operazioni tecniche della Gatx Rail Europe, era ascritto di aver cagionato il sinistro per aver fornito alla Cima Riparazioni una sala la quale, pur non conforme alle previsioni normative e tecniche, aveva superato il controllo. Dalla violazione di regole di colpa generica e specifica, riconducibili alle disposizioni del d.lgs. n. 162 del 2007, art. 8, dell'art. 2043, 2050 e 2087 c.c., nonché dell'art. 23, comma 1 in relazione all'allegato V Parte I Par. 3.2 del d.lgs. n. 81 del 2008.

Al May., Responsabile manutenzione della flotta carri merci di Gatx Rail Austria si rimproverava la violazione del d.lgs. n. 162 del 2007, art. 8, artt. 2043 e 2050 c.c., art. 23, comma 1 in relazione all'allegato V Parte I Par. 3.2 del d.lgs. n. 81 del 2008. In particolare, questi avrebbe omesso qualsiasi controllo sull'officina Jungenthal, non si sarebbe adoperato affinché presso la Gatx Rail Austria fosse previsto un sistema di deleghe e controlli adeguati ed efficaci ed avrebbe fornito a Cima Riparazioni il carro non conforme.

Al Man., amministratore delegato di Gatx Rail Europe e di Gatx Rail Austria, similmente veniva contestata la violazione del d.lgs. n. 162 del 2007, art. 8, artt. 2043, 2050 e 2087 c.c., art. 23, comma 1 in relazione all'allegato V Parte I Par. 3.2 del d.lgs. n. 81 del 2008. Questi avrebbe omesso di adottare o far adottare alla società Gatx Rail Austria un sistema efficace ai fini dell'accertamento della regolarità delle operazioni eseguite presso le officine incaricate della manutenzione dei carri di proprietà della società Gatx. All'imputato era inoltre ascritto di aver noleggiato a Cargo Chemical s.r.l. – poi FS Logistica s.p.a. – un'attrezzatura difforme dalle prescrizioni in materia di sicurezza.

Al Piz. e al G.F., nelle rispettive qualità di capo commessa del settore carri e responsabile tecnico del reparto sale e di responsabile tecnico e responsabile commessa carri della Cima Riparazioni s.p.a. , veniva contestata la violazione degli artt. 2043, 2050 e 2087 c.c., d.lgs. n. 81 del 2008, art. 24 e delle disposizioni tecniche VPI in materia di controllo visivo delle sale. Questi, avrebbero permesso la circolazione del carro cisterna munito di assile non conforme alle prescrizioni di

sicurezza, ovvero nonostante avessero omesso il controllo visivo dell'assile ed il rilevamento dello stato di ossidazione nel colletto dello stesso.

Al Cas., amministratore delegato di Cargo Chemical s.r.l. e poi di B.U. Industria Chimica e Ambiente di FS Logistica s.p.a., veniva contestato di aver violato il D.P.R. n. 753 del 1980, artt. 8 e 10, gli artt. 2043, 2050, 2051 e 2087 c.c., il d.lgs. n. 162 del 2007, art. 8, il Decreto n. 1 del 2009, art. 1 dell'ANSF, l'art. 6, commi 1 e 2 e numerose altre disposizioni del d.lgs. n. 626 del 1994 e del d.lgs. n. 81 del 2008 nonché la "procedura di cabotaggio". In particolare, il Castaldo avrebbe utilizzato il carro nonostante fosse un'attrezzatura di lavoro dotata di una sala gravemente criccata; avrebbe omesso non soltanto di far verificare l'avvenuta esecuzione dei controlli necessari ad evitare la messa in esercizio di un prodotto gravemente difettoso ma altresì di far verificare l'adeguatezza o meno dei controlli effettivamente eseguiti sul medesimo ad opera dell'Officina Jungenthal e dell'azienda Cima. All'imputato era altresì ascritto di non aver previsto nel contratto di noleggio del carro l'adozione di standard di manutenzione equivalenti a quelli stabiliti per i carri immatricolati in Italia anche se non di proprietà di Trenitalia e, di conseguenza, per aver fornito, in qualità di datore di lavoro, il carro cisterna costituente attrezzatura pericolosa.

Al Sop. in qualità di presidente del consiglio di amministrazione e responsabile della BU Industria Chimica e Ambiente di FS Logistica s.p.a., noleggiatario, dunque, dalla società Gatx Rail Austria del carro cisterna, nonché in qualità di amministratore delegato di Trenitalia s.p.a., società utilizzatrice del carro cisterna erano ascritti numerosi profili di colpa fra i quali l'aver noleggiato ed utilizzato il carro omettendo di far verificare l'avvenuta esecuzione dei controlli necessari ad evitare la messa in esercizio di un assile difettoso; di aver omesso di far verificare l'adeguatezza dei controlli eseguiti sull'assile affidati all'officina Jungenthal e l'esecuzione dei controlli ad opera della Cima Riparazioni; di non aver previsto nel contratto di noleggio del carro l'adozione di standard di manutenzione equivalenti a quelli stabiliti per i carri immatricolati in Italia anche se non di proprietà di Trenitalia; di aver fornito al personale di Trenitalia s.p.a. un'attrezzatura di lavoro non sicura. Inoltre, gli era ascritto di aver omesso di richiedere l'esecuzione della procedura di cabotaggio e di aver omesso la valutazione dei rischi specifici inerenti alla sicurezza di esercizio in relazione al trasporto di merci pericolose.

Al Mae. responsabile dell'unità produttiva direzione ingegneria, sicurezza e qualità di sistema di Trenitalia s.p.a. e al Fa. responsabile dell'Istituto sperimentale facente parte della Direzione tecnica di Rete Ferroviaria Italiana s.p.a. veniva ascritto di non aver proposto e segnalato come necessaria l'installazione del detettore di svio. Al secondo veniva altresì rimproverato, fra le altre cose, di non

aver emanato o concorso ad emanare prescrizioni riduttive della velocità di attraversamento di stazioni come quella di Viareggio.

All'El., amministratore delegato di RFI s.p.a. dal 2006 e in precedenza responsabile della SO Armamento prima e della direzione tecnica di RFI s.p.a. poi, e a Mor., amministratore delegato di RFI s.p.a., veniva ascritto, fra le altre, di aver omesso di valutare e proporre e comunque di segnalare l'installazione del detettore di svio, e altresì di non aver emanato o concorso ad emanare prescrizioni riduttive della velocità di attraversamento di stazioni come quella di Viareggio; di non aver valutato il rischio di fuoriuscita incontrollata e di spargimento di merci infiammabili a seguito di svio e di non aver segnalato la necessità di tenere adeguatamente separata la sede ferroviaria dalle contigue abitazioni civili; di non aver proceduto, quale datore di lavoro, alla valutazione di tutti i rischi relativi alla salute e alla sicurezza dei lavoratori.

Tali condotte omissive venivano attribuite al Mor. anche nella qualità di amministratore delegato di Ferrovie dello Stato S.p.a., società capogruppo controllante Trenitalia s.p.a. e RFI s.p.a., dal momento che egli si sarebbe concretamente ingerito nella gestione delle predette società.

L'illecito di cui al d.lgs. n. 231 del 2001, art. 25 septies era invece ascritto alle società Trenitalia s.p.a., RFI s.p.a., Gatx Rail Austria GmbH, Gatx Rail Germania GmbH, Officina Jungenthal Waggon GmbH, Ferrovie dello Stato s.p.a., FS Logistica s.p.a. e Cima Riparazioni s.p.a.

2. Le statuizioni del processo di primo grado.

Il Tribunale di Lucca, con sentenza del 31 gennaio 2017, accogliendo la ricostruzione offerta dalla pubblica accusa, riconosceva come il gravissimo sinistro si fosse determinato in conseguenza della rottura dell'assile n. 98331, sostituito alcuni mesi prima dell'evento (il 2 marzo 2009) presso la Cima Riparazioni s.p.a.. Dopo la revisione e prima del disastro il carro aveva compiuto numerosi viaggi per un totale di 22.525 km.

Proprio l'assile n. 98331 era stato oggetto di revisione nel corso del 2008 presso l'Officina Jungenthal, dopo essere stato rimosso da un altro carro a causa della presenza di difetti. L'Officina, a fine novembre 2008, aveva comunicato alla società Gatx Rail Austria di avere completato la revisione delle due sale e che esse erano state sottoposte a verifica ad ultrasuoni e magnetoscopica

in conformità alle prescrizioni di legge. Così, le due sale, munite di targhetta identificativa W1, erano state spedite alla società Cima Riparazioni per essere montate su di un carro ferroviario, normalmente utilizzato per il trasporto di GPL, che era stato inviato alla società affinché effettuasse un intervento di revisione con sostituzione delle due sale originarie ritenute non regolari.

All'esito del montaggio, il carro era stato restituito a FS Logistica s.p.a. in virtù del contratto di noleggio stipulato tra la società Kesselwagen KVG, poi acquisita dalla società Gatx Rail Austria, e la società Cargo Chemical s.r.l. (poi trasformata in FS Logistica s.p.a.), e da questa consegnato a Trenitalia s.p.a. per essere nuovamente adibito al servizio di trasporto. Tale servizio si svolgeva in ossequio al contratto stipulato tra la Aversana Petroli s.r.l. e la Cargo Chemical s.r.l.

Il cedimento dell'assile è stato ricondotto ad una "rottura per fatica", determinatasi a causa di una cricca presente nel cd. collarino ritenuta da tempo presente e quindi sicuramente rilevabile al momento del controllo presso l'officina tedesca.

Secondo il Tribunale la circostanza era scientificamente supportata dalla c.d. legge di Paris, la quale descrive il processo di avanzamento della frattura in relazione all'intensificazione degli sforzi e stabilisce una correlazione di tipo matematico tra le due grandezze.

Dalle risultanze probatorie emergeva come la sezione dell'assile mostrasse impronte tipiche dello sviluppo di una frattura per fatica. In particolare, secondo il Tribunale, nel novembre 2008, ovvero al momento della revisione, la cricca avrebbe avuto una profondità di circa 11 mm e sarebbe stata pertanto assolutamente rilevabile attraverso la tecnica ultrasonora prescritta dalla regolamentazione VPI. La dimostrazione della sussistenza della cricca e della sua rilevabilità, fondata su assunti scientificamente comprovati, consentiva al Tribunale di respingere la tesi difensiva di uno sviluppo istantaneo della cricca e di un difetto del processo di fabbricazione dell'assile che l'avrebbe determinata.

Come ricostruito da consulenti tecnici e periti, la rottura dell'assile aveva dato luogo allo svio del carro, il quale si era ribaltato per la presenza di un passaggio a raso, era strisciato sul suo fianco sinistro lungo l'infrastruttura ferroviaria, un elemento della quale aveva determinato lo sfondamento del mantello del serbatoio e la fuoriuscita del GPL. L'evento, ritenuto non imprevedibile, era considerato immune da fattori causali sopravvenuti idonei ad interrompere la relazione eziologica con la condotta ascrivibile agli imputati.

Nella ricostruzione dei profili di responsabilità, il Tribunale di Lucca adotta una impostazione binaria la quale costituirà cifra caratterizzante anche delle motivazioni offerte dalla Corte d'Appello di Firenze e dalla Suprema Corte.

Il Tribunale distingue, infatti, le posizioni di coloro i quali hanno determinato gli eventi loro ascritti attraverso una condotta che insiste sul profilo della scorretta manutenzione dell'assile, da coloro i quali sono ritenuti responsabili di carenze sistemiche legate ad una scorretta gestione del risk assesment e management. Ad entrambe le categorie di imputati, secondo profili specifici determinati in relazione ai singoli casi, sono addebitati profili di carente gestione tanto del rischio lavorativo quanto del rischio da incidente ferroviario.

Per vero, anche nella prima fase, per così dire operativa, nella quale i difetti di manutenzione dell'assile avevano dato luogo all'immissione in operatività di una struttura difettosa, donde erano scaturiti i noti eventi, il Tribunale aveva distinto, soprattutto nell'Officina Jungenthal, fra le posizioni di coloro che avevano eseguito la manutenzione dell'assile, violando la normativa vigente, e il ruolo di quanti avevano omesso di esercitare correttamente i doveri di controllo e di direzione, confermando la responsabilità tanto degli imputati Kri. e Brö., quanto dello Sch.

Il Tribunale mandava invece assolto il Leh. in ragione della sua presenza occasionale nell'officina.

Il rimprovero veniva esteso anche a coloro i quali prestavano la loro opera per Gatx Rail Austria e Gatx Rail Germania. Con particolare riferimento alle posizioni del Kog., AD di Gatx Rail Germania e DG della Jungenthal, e del Lin., Responsabile del settore manutenzione avente il Tribunale riteneva che essi non avessero adottato adeguate istruzioni tecniche interne, le cd. TFA, nonostante dal 2007 vi fossero informazioni che imponevano di gestire la situazione di rischio segnalata dall'ordinanza EBA. Quanto al May., Responsabile della manutenzione flotta carri merci, e al Man., AD della Gatx Rail Austria, per il Tribunale essi non sarebbero intervenuti a neutralizzare il grave deficit organizzativo riscontrabile nei servizi di manutenzione effettuati dalla Gatx Rail Austria.

Il giudice di primo grado giudicava responsabile anche il Kön., giacché questi aveva omesso di verificare l'adeguatezza della revisione e della manutenzione dell'assile, assolvendo, invece, il Car. ed il Bar., i quali avevano comunque avuto ruoli dirigenziali all'interno del gruppo Gatx.

Il Tribunale riteneva che anche il Piz. e il G.F. fossero responsabili di condotte colpose eziologicamente rilevanti rispetto al sinistro verificatosi a Viareggio giacché presso la Cima Riparazioni non era stato eseguito il controllo visivo delle sale giunte in sostituzione, doveroso alla

luce delle disposizioni VPI, dell'ordinanza EBA e delle condizioni nelle quali si presentava l'assile, sul quale era apposta la targhetta W1. Il controllo avrebbe permesso di rinvenire i difetti dell'assile.

A Pac., A.D. della Cima Riparazioni, veniva attribuita la responsabilità per la carente organizzazione del sistema di gestione di manutenzione dei carri, mentre il Vig., capo squadra reparto carri, veniva assolto per non aver avuto conoscenza (né obbligo di sorveglianza) in ordine allo scorretto comportamento del Piz.. Il Cas., in relazione al ruolo apicale rivestito in Fs Logistica s.p.a., la quale, come in precedenza Cargo Chemical s.r.l., aveva noleggiato il carro da Gatx Rail Austria per adempiere al contratto di spedizione concluso con l'Aversana Petroli s.r.l., era stato riconosciuto responsabile, in quanto fornitore del carro, della mancata acquisizione di informazioni sulle regole e sulle procedure applicate dalla Gatx Rail Austria per la manutenzione. Ove tale obbligo fosse stato adempiuto avrebbe condotto ad escludere la fornitura del componente a Trenitalia.

Il Tribunale assolveva invece Sop. e Gal., rispettivamente presidente del C.d.A. e AD di FS Logistica s.p.a., ritenendo che entrambi, per ragioni diverse, non avessero avuto l'opportunità di controllare il rischio costituito dall'assile.

Quanto al fascio di responsabilità afferenti più in generale alle procedure di risk assessment e risk management, agli esponenti di Trenitalia s.p.a. veniva riconosciuta una pluralità di posizioni di garanzia relative tanto alla gestione del rischio ferroviario quanto al rischio lavorativo nella loro qualità di datori di lavoro.

In particolare, escluso che sull'impresa ferroviaria gravasse "il compito di eseguire la manutenzione di carri esteri circolanti sulla rete italiana marcati RIV (ovvero il Regolamento Internazionale Veicoli, emanato nel 1922 dall'U.I.C. - l'Unione Internazionale delle Ferrovie), il Tribunale riteneva tuttavia che in forza della Fiche 433 (punto 3.3.1.3), delle CUU (punto 7.2. e 7.3.), degli artt. 8 e 10 del d.lgs. n. 162 del 2007, del punto 2 dell'allegato a) e dell'allegato 1b) alla disposizione 13/2001 di RFI, gravasse sull'impresa utilizzatrice il controllo sull'adeguatezza dei processi manutentivi pur se gestiti dal detentore del carro [...]". Tale obbligo comportava acquisizione di un dossier di sicurezza comprendente il piano di manutenzione, analogamente a quanto era previsto per i rotabili di proprietà di Trenitalia dalla disposizione del gestore dell'infrastruttura n. 23/2004, al fine di assicurare la tracciabilità ed il pieno controllo da parte dell'impresa ferroviaria.

L'inadempimento di tale obbligo aveva dato luogo, inoltre, alla fornitura ai lavoratori di un'attrezzatura di lavoro non sicura, in violazione degli artt. 69, 70 e 71, comma 1, d.lgs. n. 81 del 2008. Il Tribunale faceva "riferimento anche alla procedura di cabotaggio, la quale prevede il rilascio di una

specifica autorizzazione alla circolazione da parte del gestore dell'infrastruttura nell'ipotesi di carri trasportanti merce pericolosa sulla rete ferroviaria nazionale”.

I giudici di prime cure ritenevano sostanzialmente che fosse stata omessa la valutazione del rischio generico e specifico del trasporto ferroviario, dalla quale sarebbero dovuta conseguire l'individuazione e predisposizione di idonee misure quali la riduzione della velocità di transito, la costruzione di barriere o di altri elementi di separazione tra la sede ferroviaria e l'ambiente circostante, la rimozione dei picchetti di riferimento e infine l'adozione di un dispositivo rilevatore di svio o deragliamento.

Con riferimento alle singole posizioni individuali, il Sop., amministratore delegato di Trenitalia, non avrebbe effettuato una adeguata valutazione del rischio riferito agli aspetti lavoristici e della circolazione ferroviaria, mentre il Mae., responsabile dell'unità produttiva Direzione ingegneria, sicurezza e qualità di sistema, avrebbe omesso di segnalare la necessità di adottare misure preventive idonee ad affrontare il rischio poi palesatosi.

Il Cas., responsabile della divisione Cargo, era ritenuto responsabile di aver violato tanto gli obblighi relativi alla sua qualità di datore di lavoro del personale di condotta del treno, quanto gli obblighi di controllo del rischio derivante dalla circolazione ferroviaria in ragione della posizione apicale riconosciuta nella BU Industrie Chimiche Ambiente di FS Logistica SPA.

Con riferimento agli imputati il cui ruolo era da ricondursi a Rete Ferroviaria Italiana s.p.a., il Tribunale riteneva che essi fossero responsabili di una omessa salvaguardia della sicurezza della circolazione ferroviaria e dell'esercizio ferroviario. In particolare, si contestava l'aver “consentito la circolazione sulla rete ferroviaria italiana di carri di proprietà estera adibiti al trasporto di merci pericolose benché mancasse qualsiasi evidenza in ordine ai processi manutentivi relativi a detti rotabili ed essi non fossero stati sottoposti alla procedura operativa di cabotaggio”.

Il Tribunale ha escluso invece che RFI fosse responsabile per non aver valutato il fattore di rischio rappresentato dalla presenza dei picchetti di tracciamento, dal momento che non era certo che fosse stato l'impatto con uno di essi a provocare la rottura della cisterna. Veniva esclusa altresì la responsabilità per non aver realizzato strutture di contenimento o di confinamento che separassero la sede ferroviaria dalle abitazioni in quanto misura la cui adozione non solo non era di competenza dell'autorità ferroviaria ma che non avrebbe escluso con sicurezza le conseguenze di un incidente di tal fatta.

In particolare, il Tribunale dichiarava il Mor. e l'El., succedutisi nella carica di amministratore delegato di RFI, responsabili per non aver valutato i potenziali rischi derivanti dal trasporto di merci pericolose a mezzo di carri esteri ed in particolare per non aver disposto il divieto di circolazione di quei carri di provenienza estera, utilizzati da Trenitalia, senza la tracciabilità dei processi manutentivi.

Al Cos., al Di Ma. e ancora all'El., in qualità di responsabili della Direzione tecnica o dell'Istituto sperimentale, era rimproverato di non aver elaborato un quadro regolamentare e normativo ai fini della sicurezza della circolazione ferroviaria e di non aver emanato la normativa tecnica e gli standard organizzativi per il trasporto di merci pericolose.

Al Mar., responsabile della struttura organizzativa Sistema di Gestione Sicurezza Circolazione Treni ed Esercizio Ferroviario, era rimproverato il mancato controllo sull'intero sistema integrato di gestione della sicurezza di RFI, compresa la circolazione dei treni mentre il Mar., responsabile della struttura organizzativa Direzione norme, standard, sviluppo e omologazione, veniva ritenuto responsabile dell'evento per non aver valutato i pericoli e dei rischi connessi ai trasporti di merci pericolose. Il Fa. e il Fu., alternatisi nel ruolo di responsabile della Cesifer, erano riconosciuti responsabili per non aver valutato gli specifici rischi connessi al trasporto di merci pericolose.

Il Tribunale assolveva invece il Ro., il Far. e il Te., responsabili della struttura organizzativa Armamento, ed anche il Pez. e il Di Ve., direttori del compartimento infrastruttura di Firenze.

L'assoluzione interveniva altresì a favore del Mor. nella sua qualità di AD di Ferrovie dello Stato Italiane s.p.a., società holding controllante Trenitalia s.p.a. e RFI s.p.a., giacché il Tribunale riteneva non accertato che questi avesse esercitato poteri di controllo e si fosse ingerito nella gestione di tali società, assumendone il ruolo di amministratore di fatto.

Alla condanna delle persone fisiche, determinata previo riconoscimento dell'aggravante della colpa con previsione (art. 61., n. 3, c.p.) si accompagnava la condanna degli enti responsabili civili (Gatx Rail Austria, Gatx Rail Germania, Officina Jungenthal, Cima Riparazioni s.p.a., FS Logistica s.p.a., Trenitalia s.p.a. e RFI s.p.a.) e il risarcimento dei danni in favore delle parti civili.

Inoltre, la sentenza di primo grado riconosceva gli enti Gatx Rail Austria, Gatx Rail Germania, Officina Jungenthal, Trenitalia e RFI responsabili dell'illecito di cui al Decreto n. 231 del 2001, art. 25 septies. In particolare, con riferimento alle persone giuridiche di diritto straniero prive di sede in Italia, il Tribunale riteneva l'applicabilità del d.lgs. n. 231 del 2001 in ragione sostanzialmente della

prevalenza del criterio del luogo di commissione del reato presupposto. Tali società erano ritenute prive di un modello di organizzazione coerente alle previsioni degli artt. 6 e 7 d.lgs. 231 del 2001.

Con riferimento invece a RFI e Trenitalia i giudici di prime cure le ritenevano prive di modelli di organizzazione e gestione idonei a prevenire reati della stessa specie di quelli commessi dai rispettivi esponenti.

Veniva invece esclusa sia la responsabilità di Ferrovie dello Stato s.p.a. in ragione della mancata commissione del reato presupposto da parte del Moretti sia quella di Cima Riparazioni s.p.a. attesa la carenza dei requisiti oggettivi dell'interesse o a vantaggio. Infine, la responsabilità di FS Logistica s.p.a. veniva esclusa in difetto di una regolare contestazione il cui mutamento era intervenuto nel corso del giudizio. La società aveva altresì adottato ed efficacemente attuato un valido modello di organizzazione e di gestione.

Copyright © 2022 RSPPITALIA