

**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 secondo grado e le motivazioni della Suprema Corte

### 3. La sentenza della Corte d'Appello di Firenze

Tutti gli imputati colpiti dalla sentenza di condanna, le società ritenute responsabili ai sensi del d. lgs. n. 231 del 2001 ed i responsabili civili proponevano appello.

Lo stesso facevano il pubblico ministero e le parti civili.

La Corte territoriale, in accoglimento degli appelli dell'accusa pubblica e privata, ha riformato la sentenza di primo grado, dichiarando responsabili dei reati loro ascritti il Leh. ed il Mor., quale A.D. di RFI s.p.a. ad esclusione dei reati degli artt. 590 c.p. e 423 e 449 c.p., estinti per prescrizione.

La Corte, inoltre, ha assolto da tutti i reati loro rispettivamente contestati il Kön., il Mar., il Pac., il Fu., il Co., il Di Ma. ed il Mar., per non aver commesso il fatto ed ha dichiarato estinti i reati ascritti all'And. e al Far. per morte dei medesimi.

Nei confronti del Brö., del Kog., del Kri., del Lin., del Mas., del Mayer, dello Schröter, del Pizzadini, del G. F., del Cas., dell'El., del Fa., del Mae. e del Sop. ha dichiarato estinti per prescrizione i reati di cui rispettivamente all'art. 590 c.p. e artt. 423-449 c.p. Per l'effetto, dopo aver altresì escluso l'aggravante di cui all'art. 61 c.p. n.3, ha ridotto la pena nei confronti dei suddetti imputati.

Quanto agli enti condannati, la Corte di appello ha revocato per tutti le sanzioni interdittive ed ha ridotto la sanzione pecuniaria irrogata alle società Gatx Rail Austria GmbH, Gatx Rail Germania GmbH, Officina Jungenthal Waggon GmbH.

Per il resto, ha confermato le restanti statuizioni del giudice di primo grado.

Giova dar qui conto di alcuni profili di interesse della sentenza pronunciata dalla Corte d'Appello di Firenze privilegiando i passaggi della motivazione destinati ad assumere rilievo nell'approfondita disamina della Suprema Corte.

In questo senso occorre sottolineare, in primo luogo, come la Corte rigetti le tesi difensive volte a contrastare l'applicazione dell'aggravante della violazione delle norme antinfortunistiche (art. 589, comma 2, c.p.) al caso in esame. La Corte sottolinea come il deragliamento e gli eventi conseguenti

abbiano avuto luogo nel contesto dello svolgimento dell'attività lavorativa del trasporto ferroviario del GPL ed abbiano rappresentato l'avveramento di un rischio tipico che l'imprenditore ferroviario è tenuto a fronteggiare. Tale obbligo si esplicherebbe non solo a tutela dei propri dipendenti ma anche di tutti coloro che si trovano legittimamente nei pressi del luogo del deragliamenti e che sono investiti dalle conseguenze dello stesso.

Di grande interesse anche le argomentazioni relative alla reformatio in peius pronunciata nei confronti del Lehman e del Moretti nella sua posizione dei A.D. di Ferrovie dello Stato s.p.a.

Quanto al primo, la Corte territoriale lo riteneva gravato degli obblighi di organizzare le attività di controllo sui fattori di rischio, obblighi peraltro disattesi in ragione della mancata messa a disposizione degli addetti di strumenti e di istruzioni tecniche specifiche per l'esame dell'assile.

Quanto al Moretti, si può ricordare, senza alcuna pretesa di esaustività, come la Corte abbia ritenuto sussistente la posizione di garanzia fondata su di una ingerenza manifestatasi nella gestione operativa delle società controllate. Tale profilo di "cogestione" era argomentato dalla Corte d'Appello sulla base di taluni indici fattuali.

In primo luogo, rileverebbero i motivi per i quali era stata costituita la holding, destinata a svolgere attività di gestione di società con asset interdipendenti ed a risanare il gruppo, facendosi anche carico di eventuali problemi finanziari delle altre società. Proprio il profilo economico rappresenterebbe elemento essenziale per riconoscere l'ingerenza giacché, secondo la Corte, alcune società avevano deciso di subordinare la richiesta di finanziamenti all'approvazione della capogruppo stessa.

In questo senso si è conferito rilievo alla presenza di una tesoreria centrale dotata di un unico conto corrente comune alle società, secondo il sistema del cash pooling, la cui unica finalità era, ad avviso della Corte, quella del controllo sulla gestione economico finanziaria delle controllate. Quest'ultima circostanza peraltro sarebbe stata confermata dalle modalità seguite in ordine agli investimenti sulla sicurezza, la cui diminuzione (dal 2006) era stata quanto meno tollerata dalla capogruppo.

L'intervento in ordine agli investimenti sulla sicurezza effettuati dalle controllate, unitamente ai poteri ispettivi assunti dalla holding, fonderebbe l'obbligo giuridico di gestire anche i rischi delle attività proprie delle società operative.

Ulteriore elemento ritenuto determinante dalla Corte sarebbe il contegno tenuto dal Moretti il quale si presentava quale amministratore delle controllate, in particolare di Trenitalia, come era accaduto in sede di contrattazione con le Regioni per il trasporto locale.

Non minore rilievo era attribuito alla circostanza che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti riconoscesse alla capogruppo Ferrovie dello Stato una diretta responsabilità sulle attività di trasporto ferroviario.

Se questo quadro fattuale era sufficiente per la Corte a configurare la posizione di garanzia del Moretti, non minore rilievo, assume il complesso delle argomentazioni volte a rafforzare la sussistenza di un obbligo di carattere informativo gravante in particolare su alcuni soggetti in ordine allo stato manutentivo dei carri adibiti al trasporto nazionale.

Come vedremo, la circostanza assume un'importanza centrale nelle statuizioni della Suprema Corte.

I giudici fiorentini, analizzando in particolare le posizioni degli esponenti di Trenitalia s.p.a., hanno radicato l'obbligo di controllare la vita del carro innanzitutto nelle norme che impongono al datore di lavoro di fornire ai lavoratori di attrezzature di lavoro sicure.

Il dovere di assicurare la tracciabilità deriverebbe inoltre da una pluralità di disposizioni normative fra le quali: la norma CEI-EN 50126 che stabilisce la formazione di un dossier di sicurezza senza distinguere tra rotabili di proprietà o noleggiati, immatricolati in Italia o all'estero, il d.lgs. n. 162 del 2007, art. 14 il quale, in rapporto all'art. 10, comma 2, lett. b) della direttiva CE 49/2004, stabilisce che il certificato di sicurezza contiene l'autorizzazione a mettere in servizio il materiale rotabile usato dall'impresa ferroviaria, indipendentemente dal suo utilizzo a titolo di proprietà o di noleggio, nonché il d.lgs. n. 162 del 2007, art. 9 con il quale si è data attuazione all'art. 14 della menzionata direttiva.

La Corte di appello ha poi richiamato la disposizione n. 13/2001 di RFI la quale, all'art. 4, stabiliva che le imprese ferroviarie dovessero presentare al gestore dell'infrastruttura un dossier di sicurezza dove vengono valutati i rischi derivanti dall'interfaccia tra le proprie attività e quella dei propri fornitori, nonché la disposizione di RFI n. 1/2003 la quale stabiliva, per il materiale rotabile che non ha mai circolato sulla rete ferroviaria italiana, la necessità di produrre una documentazione per la verifica, fra l'altro, della congruenza normativa agli standard di sicurezza.

Si è altresì menzionata la disposizione n. 23/2004 emessa da RFI l'8 giugno 2004 che imponeva alle imprese ferroviarie non solo di conservare la documentazione della registrazione scritta delle "operazioni di manutenzione effettuate su ogni rotabile utilizzato e mal altresì di garantire la

disponibilità della rintracciabilità delle operazioni di manutenzione effettuate, delle modalità di intervento, dell'indicazione degli operatori che avevano effettuato gli interventi, di copie originali dei piani di manutenzione”.

Tra le fonti la Corte distrettuale ha incluso anche la procedura operativa RFI TCCS PR PO 02002, risalente all'8 luglio 2003, la cosiddetta procedura di cabotaggio, la quale presupponeva l'esistenza di un dossier tecnico nella disponibilità dell'impresa ferroviaria.

La mancata osservanza di tali disposizioni e soprattutto della procedura di cabotaggio induce la Corte a concludere che Trenitalia avesse messo in circolazione il carro senza rispettare le prescrizioni che imponevano al gestore della rete di fornire la documentazione e le informazioni rilevanti per la sicurezza con riferimento a tutti i componenti del carro medesimo.

#### 4. Le motivazioni della Suprema Corte e i relativi profili di interesse.

La complessità delle questioni affrontate dalle Corti di merito approda alla Quarta Sezione della Cassazione la quale intende offrire soluzioni innovative a problemi ben radicati nell'attuale dibattito giuridico.

In questa sede è possibile trattare solo alcuni fra i temi affrontati, privilegiando quelli che appaiono connotati da un impatto di maggiore immediatezza.

Affronteremo dunque, in primo luogo la questione dei complessi rapporti fra il reato omissivo e il reato colposo, ponendo in luce i risvolti applicativi della figura del garante come di recente disegnata proprio dalla Suprema Corte. Ci soffermeremo poi su uno dei temi centrali affrontato dalla sentenza, ovvero la delimitazione della latitudine applicativa dell'aggravante prevista dal comma 2 dell'art. 589 c.p. e i suoi riflessi sulla prescrizione del reato e sulla costituzione di parte civile. Di vivo interesse, ancorché in concreto non applicabile al caso in esame, appare altresì la questione della giurisdizione, ex d.lgs. 231 del 2001, nei confronti di una Società straniera per il reato commesso in Italia nel suo interesse o vantaggio. Rinviando ad un'altra sede la trattazione non solo dei rapporti fra colpa specifica e colpa generica ma, altresì, del “carattere multilivello della disciplina del trasporto ferroviario” valuteremo le argomentazioni della Corte in ordine alla sussistenza di una posizione di garanzia in capo all'amministratore della capogruppo per i reati commessi nell'ambito delle attività

delle società controllate alla quale sarebbe correlata una colpa da mancata informazione sulle condizioni del carro messo in circolazione.

Giova sin da ora ricordare come il percorso argomentativo della Suprema Corte abbia condotto da un lato, a ritenere prescritto il delitto di omicidio colposo plurimo in capo agli imputati (con le precisazioni che si faranno per Mor.) in conseguenza dell'esclusione della circostanza aggravante della violazione delle norme per la prevenzione degli infortuni sul lavoro e, dall'altro, a confermare la sussistenza del delitto di disastro ferroviario colposo solo in capo a taluni imputati. Per gli altri, all'annullamento della sentenza di appello conseguirà la celebrazione di un nuovo giudizio di merito innanzi alla Corte d'appello di Firenze.

Copyright © 2022 RSPPITALIA