

orientata a risparmiare sui costi di impresa, che vi sia stata una violazione sistematica delle norme prevenzionistiche realizzando così una politica di impresa disattenta alla materia della sicurezza sul lavoro, che l'omissione delle cautele abbia comportato una riduzione dei costi o un contenimento della spesa, con conseguente profitto. Ciò vale in particolare per le omissioni nell'attività manutentiva, avendo la stessa Corte di Cassazione asserito che in presenza di attività correttamente programmata ed attuata, il fatto che essa non sia stata ben eseguita non comporta una responsabilità della persona giuridica se non emerga che vi è stata una *culpa in eligendo*, essendosi scelte ditte che fornivano prestazioni così economicamente vantaggiose da far dubitare della correttezza del loro lavoro. Si ribadisce quindi la richiesta di assoluzione di Trenitalia dall'illecito di cui all'art. 25 *septies* L. n. 231/2001, perché il fatto non sussiste o non è stato commesso.

Appello proposto da MERCITALIA RAIL srl nella qualità di società condannata ex D.Lgs. n. 231/2001

La spa Mercitalia Rail si è costituita in giudizio, nella fase di appello, in quanto beneficiaria, a seguito di atto di scissione parziale di Trenitalia spa intervenuto il 21.12.2016, del ramo di azienda denominato "Cargo", ed ha proposto un appello identico, nei motivi ed anche nella veste grafica, a quello proposto da Trenitalia quale persona giuridica condannata ai sensi del D.Lgs. n. 231/2001. L'unica differenza consiste nell'omissione della richiesta, che l'appello di Trenitalia spa formula nel motivo di impugnazione relativo al trattamento sanzionatorio (e che nell'appello di Mercitalia Rail srl è indicato come diciottesimo), di applicare le sanzioni alla Mercitalia srl e di limitare la sanzione interdittiva al trasporto delle merci pericolose. Identici sono anche i motivi nuovi, depositati anche da Mercitalia Rail srl nella medesima data, per cui si rimanda alla relazione che precede.

Appello proposto da Trenitalia spa nella qualità di società condannata quale responsabile civile

L'avv. Antonio Fiorella, difensore della società Trenitalia spa, ha proposto appello anche contro la condanna della stessa quale responsabile civile.

Quale primo motivo di appello viene proposta, come in altri appelli, l'eccezione preliminare di nullità della sentenza per essere nullo o inesistente il provvedimento di assegnazione del processo al Collegio giudicante che lo ha trattato presso il Tribunale di Lucca: si tratta della

questione già valutata e respinta da questa Corte con l'ordinanza emessa il 19.12.2018 che affronta tutti i motivi proposti dalle varie difese, e ad essa, più avanti riportata in modo completo, si rimanda anche per la descrizione di questi ultimi.

Quale secondo motivo di appello il difensore lamenta la nullità della sentenza per l'omesso esame della memoria depositata il 23.11.2016 con richiesta di estromissione di Trenitalia spa quale responsabile civile o di rigetto della domanda risarcitoria delle parti civili. La sentenza di primo grado, nonostante una lunga motivazione, non valuta l'*an* delle richieste ma solo il *quantum*, e omette del tutto l'esame delle questioni poste dal responsabile civile, senza motivare la sua decisione contraria ad esse neppure in modo implicito: sussiste allora una nullità generale che, ai sensi dell'art.178 cpp, impone la restituzione degli atti al giudice di primo grado, come ritenuto dalla migliore giurisprudenza di legittimità, che viene accuratamente esaminata insieme alle pronunce di senso contrario.

Anche nel terzo motivo di appello il difensore sostiene la nullità della sentenza di primo grado, affermando trattarsi di una nullità generale e tale da imporre quindi la restituzione degli atti al giudice di primo grado, per l'omessa motivazione circa la ragioni di fatto e di diritto che comportano la responsabilità civile di Trenitalia spa; anche in questo motivo di appello vi è un approfondito esame della giurisprudenza di legittimità relativa all'omissione della motivazione e alle sue conseguenze.

Nel quarto motivo di appello si contesta invece la legittimazione attiva riconosciuta ad enti e persone fisiche non direttamente offese dai reati, e che si sostiene essere prive dei requisiti che la giurisprudenza ha stabilito essere: a) la corrispondenza o forte prossimità tra interesse leso e scopo dell'ente; b) l'unicità di esso rispetto ad altri fini tutelati dall'ente; c) la concretezza e stabilità del vincolo tra gli associati; d) la rappresentatività dell'interesse leso; e) la stabile presenza dell'ente sul territorio ove si è verificato l'evento; f) la continuità dell'azione di tutela degli interessi statuari; g) la rilevanza del contributo dato all'ente alla tutela di tali interessi. In particolare per gli Enti territoriali (Regione, Provincia e Comune) il Tribunale ha riconosciuto la legittimazione attiva, per i danni non patrimoniali, come titolari di una propria posizione giuridica soggettiva, citando come requisito solo la territorialità e le competenze istituzionali. Ma alla Regione e alla Provincia, e in definitiva anche al Comune di Viareggio, manca il requisito della prevalenza dello scopo, essendo la tutela dei cittadini del tutto generale e generico, ed infatti i danni riconosciuti sono del tutto privi di un collegamento causale con l'evento. Anche i compiti di protezione civile appartengono in realtà allo Stato; inoltre il danno non patrimoniale che secondo la Cassazione

legittima la costituzione quale parte civile di un ente collettivo è il danno di immagine, come diminuzione della considerazione dell'ente da parte dei consociati, mentre tale danno non è stato provato né allegato dai due predetti enti e non è comunque quello riconosciuto loro dal Tribunale. L'appellante chiede quindi, in primo luogo, la estromissione di detti tre enti territoriali dalle parti civili.

Quanto alle associazioni sindacali, la legittimazione attiva va esclusa perché non vi è stata da parte di Trenitalia spa la violazione di norme di prevenzione dagli infortuni, che costituisce l'unica ragione che consenta loro la richiesta di risarcimento di danni. Infatti i decessi e le lesioni verificatisi non sono avvenuti in un luogo di lavoro, secondo la definizione che ne dà il D.Lgs. n. 81/2008, né in danno di lavoratori. Le motivazioni del Tribunale per qualificare l'evento come un infortunio sul lavoro, basate essenzialmente sul rilievo dell'esistenza di un danno subito anche da dei lavoratori, cioè i due macchinisti, sono contestate dall'appellante con i medesimi argomenti espressi anche nell'appello proposto in favore di Trenitalia spa condannata ai sensi del D.Lgs. n. 231/2001, per cui si rimanda a quella relazione, onde evitare inutili appesantimenti. L'insussistenza di violazioni antinfortunistiche esclude la legittimazione attiva dei sindacati a costituirsi parte civile contro Trenitalia spa; peraltro se anche si ritenesse sussistere in astratto tale legittimazione, i sindacati non hanno provato il loro legame concreto con il territorio. Sicuramente non giustificata è poi la ammissione dei sindacati in tutte le loro singole articolazioni territoriali, non avendo alcun rilievo la loro reciproca autonomia. Si chiede pertanto la estromissione di tutti i sindacati costituitisi contro Trenitalia spa.

Va poi esclusa la legittimazione attiva degli enti senza scopo di lucro Medicina Democratica, Codacons, Cittadinanza Attiva, Comitato Matteo Valenti, Dopolavoro Ferroviario Viareggio, che hanno agito iure proprio lamentando danni patrimoniali e non patrimoniali, che il Tribunale ha ammesso senza verificare la sussistenza dei requisiti sopra elencati. Invece per i primi tre enti manca il necessario collegamento territoriale, per il Comitato Matteo Valenti, similmente peraltro alle associazioni già citate, valgono le stesse obiezioni sollevate per i sindacati atteso che per statuto esso agisce prevalentemente per la tutela della salute e sicurezza sul lavoro, ed inoltre esso manca di rappresentatività, dal momento che risulta avere solo una decina di iscritti. Infine l'Associazione Dopolavoro Ferroviario non è legittimata a costituirsi per il risarcimento del danno non patrimoniale, dal momento che lamenta tale danno per i propri iscritti ma si è costituita *iure proprio*; inoltre per statuto esso si occupa di promuovere attività ricreative, per cui non si vede quale collegamento vi sia con gli interessi lesi dai fatti contestati. Peraltro sia il GUP sia il Tribunale lo hanno ammesso citando solo i suoi danni patrimoniali, per cui si deve ritenere che la sua legittimazione attiva per i danni non

patrimoniali sia stata già esclusa. Secondo l'appellante va infine esclusa la legittimazione attiva per i danni non patrimoniali affermati da alcune persone fisiche: per le parti civili Bonetti Ivana, Cataldo Stefania, Comelli Paolo, Bertozzi Rinaldo, Del Lupo Alessandro, Profili Antonio e Noon Word Linda Ellen mancano o il legame personale o di convivenza con soggetti lesi o il collegamento causale tra il danno lamentato e i fatti verificatisi, come l'appellante sostiene dettagliatamente per ciascuno di essi: se ne chiede quindi la esclusione.

Nel quinto motivo di appello il difensore sostiene la carenza di legittimazione passiva di Trenitalia spa per l'azione risarcitoria esercitata sulla base di titoli di natura contrattuale o di titoli costitutivi di forme di responsabilità per fatto proprio della Società", in applicazione dell'art. 185 c.2 cp. Il Tribunale non ha chiarito sulla base di quale titolo giuridico ha condannato Trenitalia spa al risarcimento dei danni causati da "fatto altrui", e in questo motivo di appello il difensore ribadisce che la giurisprudenza è chiara nell'escludere che la legittimazione passiva si possa fondare su un titolo contrattuale e non sulla legge civile, e che possa assumere la veste di responsabile civile chi ha una responsabilità diretta, per fatto proprio. Quindi: 1) sono inutilizzabili quali fonti di legittimazione passiva di Trenitalia spa le norme derivanti dal contratto uniforme di utilizzo (CUU) del COTIF, anche perché esse, anche se si volessero qualificare come norme di diritto internazionale pubblico, non prevedono casi di responsabilità dell'impresa ferroviaria per un fatto dei propri dipendenti. 2) La legittimazione passiva non può fondarsi sull'art. 2043 c.c., che si applica solo ai casi di responsabilità per fatto proprio, oppure qualora abbia agito con dolo e in concorso con l'autore materiale, o per *culpa in eligendo* ovvero per *culpa in vigilando*, ma sempre rispondendo per un fatto proprio. In ogni caso non vi sono motivi per ritenere sussistenti tali forme di responsabilità: non era una condotta errata la scelta di noleggiare carri-cisterna di proprietà di terzi e di non dotarsi di un parco-carri di proprietà per il trasporto di merci pericolose. Inoltre, atteso che l'incidente è avvenuto per la rottura dell'assile a causa di un difetto di manutenzione, non c'è responsabilità di Trenitalia spa per il difetto di manutenzione, che non era di sua competenza e che è avvenuto in officine non scelte da Trenitalia spa né da essa controllate, e peraltro officine certificate e quindi legittimamente incaricate da GATX Rail Austria GmbH. Ovviamente nessuna responsabilità può derivare dalla scelta di far viaggiare il carro sulla rete ferroviaria italiana, essendo la idoneità delle garanzie in termini di sicurezza offerte sia dalla rete che dal suo gestore RFI spa. Il PM, nelle contestazioni agli imputati SOPRANO e a CASTALDO, sembra voler configurare in capo a Trenitalia spa una sorta di *culpa in eligendo* sostenendo invece la inidoneità della rete ferroviaria o del suo gestore per la mancanza di barriere tra le rotaie e le civili abitazioni o per la presenza dei picchetti di tracciamento, ma si

tratterebbe comunque di una responsabilità per fatto proprio e quindi non fondante la legittimazione passiva quale responsabile civile in sede penale, per la preclusione opposta dall'art. 185 c.2 cp. Peraltro si tratta di addebiti infondati: la rete presenta le caratteristiche di tutte le reti ferroviarie europee e comunque la sicurezza della stessa non è di competenza di Trenitalia spa ma di RFI spa, e non essendovi manifeste mancanze di sicurezza Trenitalia spa non poteva avere dubbi su di essa, per cui vi si è legittimamente affidata. 3) La legittimazione passiva non può fondarsi neppure sull'art. 2050 c.c., che disciplina una tipica forma di responsabilità per fatto proprio; per affermare la responsabilità di Trenitalia spa a questo titolo, poi, occorrerebbe provare che essa non ha in concreto adottato tutte le misure idonee per evitare il danno, circostanza non dimostrata atteso che Trenitalia spa ha applicato tutte le cautele previste dalla normativa ferroviaria e comunque attivabili, contenendo il rischio entro i confini permessi dalle norme sovranazionali, come precisato nei successivi motivi di appello. 4) La legittimazione passiva non può fondarsi sull'art. 2051 c.c., anch'esso applicabile solo in caso di responsabilità per fatto proprio, al soggetto custode del bene al quale peraltro l'onere del risarcimento viene attribuito solo in virtù di tale rapporto di custodia e quindi senza l'accertamento di un fatto addebitabile al convenuto, mentre nel processo penale la chiamata in causa di un terzo presuppone appunto l'accertamento di un fatto illecito commesso dal soggetto del cui operato il terzo deve rispondere civilmente. Peraltro la responsabilità di Trenitalia spa dovrebbe essere esclusa anche per l'assenza di un rapporto di "custodia" verso i carri-cisterna, dal momento che per le norme civili i doveri di custodia dei beni che rimangono nella disponibilità del locatore, come avveniva per i carri noleggiati da GATX Rail Austria GmbH, rimangono a carico di questi e non sono a carico del conduttore, come più volte confermato dalla giurisprudenza civile. Anche qualora si volesse attribuire tale responsabilità a Trenitalia spa quale avente sui carri una disponibilità di mero fatto, essa sarebbe sussistente solo nel caso che l'incidente fosse stato causato da un vizio tecnico manifesto e cioè visibile al conduttore, mentre nella presente vicenda i vizi poi accertati, consistenti nella cricca dell'assile, non erano visibili alla mera visita tecnica che Trenitalia spa era tenuta a fare, né emergevano per altri motivi dubbi sull'affidabilità di quel materiale rotabile, ricordando sempre che per la normativa internazionale di settore l'obbligo di manutenzione del carro gravava esclusivamente sul suo proprietario-detentore. 5) Infine la legittimazione passiva non può fondarsi neppure sulle norme sovranazionali relative al trasporto ferroviario di merci pericolose: si è già esclusa la valenza della norme del CUU (Contratto Uniforme di Utilizzo) anche qualora ritenuto fonte non contrattuale, ed essa deve essere esclusa anche con riferimento alla *fiche* 433 dell'UIC nella parte in cui prevede la responsabilità dell'impresa ferroviaria per i danni derivanti a terzi derivanti da vizi evidenti del

materiale noleggiato. Oltre al fatto che essa si riferisce, appunto, a vizi "evidenti", deve considerarsi che essa delinea una responsabilità per fatto proprio, che quindi non può fondare la responsabilità per fatto altrui prevista dall'art. 185 c.2 cp; inoltre essa, in realtà, prevede la responsabilità dell'impresa ferroviaria solo qualora essa non abbia ispezionato il materiale noleggiato, elemento che dimostra una volta di più come tale normativa non pone in capo all'impresa ferroviaria un obbligo di sicurezza, bensì solo un obbligo di ispezione.

Nel sesto motivo di appello il difensore ribadisce poi la insussistenza dei presupposti per l'applicazione dell'art. 2049 c.c., più volte richiamato dalle parti civili come norma fondante la loro domanda risarcitoria senza che il Tribunale ne abbia esplicitamente affermato o escluso l'applicabilità. Perché tale norma sia operante occorre che esista un rapporto di preposizione tra soggetto obbligato e autore del fatto dannoso, che quest'ultimo abbia commesso un fatto illecito, e che il fatto illecito sia inerente alle sue incombenze, ma nessuno di questi presupposti si è realizzato nel presente caso. Non vi è un rapporto di preposizione tra Trenitalia spa e l'ing. SOPRANO, perché la società non ha verso il proprio amministratore un rapporto che comprenda poteri di direzione e di controllo, come ritenuto anche dalla giurisprudenza di legittimità che descrive tale rapporto come di "immedesimazione organica" o di autonomia. Quanto agli altri soggetti condannati quali dipendenti di Trenitalia spa (CASTALDO, MAESTRINI e ANDRONICO), il rapporto di preposizione può dirsi sussistente, ma mancano a loro carico obblighi di controllo o di intervento, manca il nesso causale tra le loro pretese omissioni e la rottura dell'assile, e quindi non è possibile formulare a loro carico un addebito di natura colposa, con conseguente esclusione di responsabilità a carico di Trenitalia spa. Peraltro anche l'affermazione di una loro responsabilità penale non porterebbe automaticamente a dichiarare Trenitalia spa civilmente responsabile per le loro azioni perché la Cassazione, in caso di responsabilità dell'ente per un fatto del dipendente ai sensi dell'art. 2049 c.c., ha riconosciuto efficacia "esimente" alla circostanza che, prima del fatto, fosse stato adottato da parte dell'ente un modello organizzativo idoneo per evitare tali illeciti e quindi la condotta del dipendente presenti i caratteri della imprevedibilità e inevitabilità quanto meno in concreto. La correttezza della organizzazione aziendale di Trenitalia spa è stata ampiamente dimostrata dall'accertata idoneità ed efficace attuazione dei modelli organizzativi e del Sistema di Gestione della Sicurezza di cui essa si è dotata, e ciò impedisce quindi di ricondurre alla società stessa il reato eventualmente commesso dagli imputati.

Con il settimo motivo di appello e con i motivi successivi l'appellante ripropone le critiche alla sentenza di primo grado contenute nell'atto di appello presentato da Trenitalia spa quale ente imputato ai sensi del

D.Lgs. n. 231/2001, atto al quale è quindi opportuno riportarsi per evitare inutili appesantimenti. Ricordato che il Tribunale ha fondato la declaratoria di responsabilità della società sull'omesso controllo della manutenzione eseguita dal proprietario-detentore del carro, l'omessa valutazione del rischio derivante dal trasporto di merci pericolose e dalla possibilità di un deragliament, e l'omessa adozione di cautele atte a prevenire tali rischi, in particolare l'installazione del detettore di svio, l'appellante ribadisce che si tratta di obblighi giuridici insussistenti alla luce della legislazione sovranazionale e quindi anche di quella nazionale, che ad essa deve conformarsi sino a soccombere in caso di contrasto con essa. L'appellante sostiene quindi che il Tribunale ha errato nell'interpretazione delle norme sovranazionali in tema di interoperabilità, quelle del RIV, della UIC, del RID elaborato in seno alla organizzazione intergovernativa COTIF, ed ha errato nella interpretazione delle direttive e decisioni comunitarie, come le Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI): si tratta delle medesime censure già espote, in termini praticamente identici, nel terzo motivo dell'atto di appello proposto da Trenitalia spa contro la sua condanna ai sensi del D.Lgs n. 231/2001, e a questo perciò si rimanda. Da tali norme, a cui si sono adeguati i rapporti contrattuali tra Trenitalia spa, FS Logistica spa e GATX Rail Austria GmbH, l'appellante ricava, come già espoto nell'appello sopra citato, che l'obbligo di manutenzione del carro gravava solo su quest'ultima società nella sua veste di proprietario-detentore, e che Trenitalia spa non aveva alcun obbligo di controllo e di verifica circa le sue condizioni, ulteriore rispetto a quello della mera verifica tecnica e della presenza dei cartigli previsti dalla normativa internazionale. A conferma di ciò vi è il fatto che l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria non ha emanato nei confronti di Trenitalia spa alcuna prescrizione in ordine agli assili che implicasse modifiche del processo organizzativo e delle misure adottate, rispetto a quelle in base alle quali essa ha ottenuto il certificato di sicurezza. L'appellante sostiene poi l'erronea interpretazione, da parte del Tribunale, delle norme penali ed extrapenali e del rapporto tra le norme sovranazionali e quelle nazionali: anche queste censure sono state già espote nel terzo motivo dell'atto di appello proposto da Trenitalia spa contro la sua condanna ai sensi del D.Lgs n. 231/2001, al quale anche per questa parte si rimanda.

Nell'ottavo motivo di appello l'appellante ripropone le censure in merito alla sussistenza di violazioni alle regole cautelari: si tratta di affermazioni già ampiamente espote nei motivi dal quarto all'ottavo dell'atto di appello presentato da Trenitalia spa quale ente imputato ai sensi del D.Lgs. n. 231/2001, in merito alla erronea valutazione del contenuto della procedura di "cabotaggio" e comunque al nesso causale e alla rottura dell'assile, alla pretesa omissione della installazione del detettore di svio e della valutazione del rischio di deragliament e di quello di

incendio ed esplosione. Ci si riporta pertanto, anche per questa parte, all'esposizione già svolta con riferimento a tale diverso atto di appello.

Similmente il nono motivo di appello contiene la richiesta subordinata, avanzata da Trenitalia spa anche nel nono motivo dell'atto di appello quale condannata per illecito amministrativo, di deferire alla Corte di Giustizia Europea la questione circa la possibilità o meno che le norme italiane introducano gli obblighi di garanzia affermati dal Tribunale.

Nel decimo e undicesimo motivo di appello si ripetono le censure, contenute nei corrispondenti motivi del diverso atto di appello più volte citato, e al quale si rimanda, in merito alla sussistenza del nesso causale tra le pretese omissioni attribuite dal Tribunale a Trenitalia spa, relative alla mancata acquisizione di documentazione e la rottura dell'assile, impugnando in particolare le pagg. da 492 a 500 della sentenza di primo grado.

Anche il dodicesimo motivo espone questioni contenute nell'analogo motivo del diverso atto di appello di Trenitalia spa, relativi alle singole posizioni soggettive degli imputati SOPRANO, CASTALDO, MAESTRINI e ANDRONICO dalle cui condanne discende la responsabilità civile della società: stante la loro identità si rinvia anche per questa parte alla esposizione già effettuata.

Con il tredicesimo e quattordicesimo motivo di appello si ripetono le affermazioni in merito all'adozione, da parte di Trenitalia spa, di idonei modelli organizzativi, ricordando che per la recente giurisprudenza la loro adozione ed efficace attuazione escludono non solo la responsabilità dell'ente ai sensi del D.Lgs. n. 231/2001 ma anche la responsabilità civile ascrivibile ai sensi dell'art. 2049 c.c.. Il contenuto di questi motivi di appello è analogo (anche se inferiore) a quello del diciassettesimo motivo dell'atto di appello presentato contro la condanna ai sensi del D.Lgs. n. 231/2001, anche quanto alla individuazione del dirigente dell'Unità Produttiva Area di Genova quale "datore di lavoro" e al tema della causalità e colpa dell'ente, e si rimanda perciò alla relativa esposizione.

Con il quindicesimo motivo la società appellante torna ad affrontare questioni relative esclusivamente alla sua condanna quale responsabile civile, lamentando la erronea determinazione della misura del danno e del risarcimento. In primo luogo lamenta che il Tribunale si è pronunciato anche in assenza di precise allegazioni delle parti, così violando i principi sempre ribaditi dalla Corte di Cassazione, ed ha anche omesso una specifica motivazione in merito all'entità dei risarcimenti concessi, specialmente laddove determinati solo in via equitativa. E' immotivata la liquidazione dei danni non patrimoniali operata in favore degli Enti Territoriali, dei quali l'appellante ha già contestato la legittimazione

attiva. Quanto alla Regione Toscana, la sentenza dà atto della transazione già raggiunta quanto ai danni patrimoniali ed aggiunge che nulla è stato provato in dibattimento quanto all'entità dei danni stessi, per cui il Tribunale avrebbe dovuto dichiarare la cessazione del contendere o respingere la domanda risarcitoria, non essendo stato provato alcun danno ulteriore rispetto al risarcimento già ottenuto, e non pronunciare condanna generica rimettendo le parti al giudice civile. Quanto alla Provincia di Lucca, è immotivata la liquidazione di una provvisionale pari a 150.000 euro per i danni non patrimoniali, avendo il Tribunale stesso affermato l'insufficienza e genericità delle prove fornite da questa parte civile: però anche in caso di valutazione equitativa di un danno non patrimoniale il giudice deve indicare i fatti su cui si fonda la sua valutazione, mentre il Tribunale ha fatto riferimento solo a elementi tipici del danno patrimoniale, come il mettere del proprio personale a disposizione degli inquirenti, il fornire assistenza tramite i vigili del fuoco, i sanitari e il personale dell'ARPAT, e la richiesta di finanziamenti per l'assistenza economica alle vittime e la ricostruzione, tutte voci sulle quali la Provincia avrebbe dovuto fornire prove precise. Quanto infine al Comune di Viareggio, agente *iure proprio* per il danno non patrimoniale subito, ugualmente tale danno non è stato provato perché il Tribunale richiama solo la deposizione di un consigliere comunale circa la sofferenza dei cittadini: il Comune avrebbe dovuto provare una perdita di credibilità conseguente all'evento, mentre la riconosciuta efficace attivazione dei poteri istituzionali per far fronte alla tragedia ha caso mai accresciuto la credibilità dell'istituzione. E' immotivata e sproporzionata la liquidazione dei danni non patrimoniali operata in favore delle associazioni sindacali, dei quali l'appellante ha già contestato la legittimazione attiva: anche in questo caso il Tribunale si è riportato genericamente alle circostanze del caso senza specificarle e alla gravità dei fatti senza precisare se si riferisca ad una gravità oggettiva o soggettiva, come il grado della colpa, mentre il danno costituito dalla perdita di credibilità e immagine dei sindacati, pur richiamato in sentenza, non è stato minimamente provato. Non motivata è la liquidazione di un danno non patrimoniale in favore dei Rappresentanti dei Lavoratori per la sicurezza di Trenitalia spa, errata anche perché nessun dipendente di Trenitalia spa è stato indicato come persona offesa dei reati contestati. Similmente ingiustificata è la liquidazione di un danno non patrimoniale in favore delle onlus Medicina Democratica, Codacons, Cittadinanza Attiva e Comitato Matteo Valenti, in quanto motivata dal Tribunale solo con un generico richiamo ai molteplici scopi istituzionali di tali associazioni: tali scopi escludono addirittura la loro legittimazione attiva, e comunque esse non hanno né provato e neppure allegato alcun danno non patrimoniale come quelli che la giurisprudenza della Cassazione ritiene liquidabili. Non motivata è la liquidazione di un danno non patrimoniale all'associazione Dopolavoro Ferroviario, danno che anche tale associazione non ha provato né

allegato. Si chiede pertanto di respingere le richieste di riconoscimento di un danno non patrimoniale alle predette parti civili e di revocare le liquidazioni effettuate in loro favore, o comunque di ridurne l'entità. Anche con riferimento a molte delle persone fisiche costitutesi parte civile Trenitalia spa lamenta la mancanza di motivazione dei provvedimenti che hanno liquidato loro un danno non patrimoniale, avendo il Tribunale dimenticato che anche per liquidare una provvisionale è necessaria la dimostrazione, oggettiva e certa, di un danno quanto meno pari all'importo liquidato a tale titolo, ovvero di elementi idonei, da indicare in modo specifico, per procedere ad una liquidazione in via equitativa: si tratta delle parti civili Pucci Mirella e Orlandini Vincenzo Massimo (figlia e genero del defunto Mario Pucci), Piagentini Raffaello e Piagentini Dalma, Maccioni Serena, Menichetti Giovanni, Antonelli Maria Grazia e Bonetti Ivana, Rombi Riccardo e Rossi Serena, Orsi Anna Maria, Del Lupo Alessandro, Comelli Paolo, Bertozzi Rinaldo, Mazzoni Gigliola, Mazzoni Maria Carla, Puzzello Caterina, Parrini Federico, Stefania Cataldo, Azouz Kharboua, Hamane Fatouma, Anegli Roberto e Forti Deborah, posizioni per le quali l'appellante sostiene che il Tribunale ha fornito una motivazione del tutto generica e insufficiente sul *quantum* dei danni lamentati e in taluni casi addirittura sull'*an*. La censura si estende alle parti civili Noon Ward Linda Ellen, Profili Antonio e Beretti Luciana, avendo il Tribunale negato la provvisionale solo per la sua mancata richiesta senza però valutare se ne sussistessero i presupposti, e alle parti civili Falorni Silvano, Menichetti Claudio, Rombi Daniela, Maccioni Andrea e Piagentini Marco (in proprio e quale padre del minore Leonardo), per le quali la liquidazione si fonda su danni provati ma il Tribunale non ha motivato la loro ascrivibilità alla responsabilità di Trenitalia spa, omessa motivazione che peraltro riguarda anche tutte le altre posizioni trattate.

Nel sedicesimo motivo di appello la società appellante contesta anche l'ingiustizia della condanna alle spese, decisa dal Tribunale solo applicando il criterio della soccombenza, in quanto sostiene che sussistono giusti motivi per compensarle, in particolare la novità e complessità delle questioni giuridiche trattate nel procedimento, l'accoglimento solo parziale delle domande risarcitorie formulate dalle parti civili e il conciliante contegno processuale di Trenitalia spa, che anche nel corso del procedimento ha cercato di raggiungere accordi transattivi interamente soddisfatti.

Infine, con il diciassettesimo e ultimo motivo di appello, si chiede la sospensione della esecutività delle condanne provvisoriale ritenendo evidenti i lamentati difetti di legittimazione attiva e passiva oltre a tutti i motivi di merito proposti, nonché evidente la sussistenza di un danno grave per l'elevatissima entità delle provvisoriale liquidate nel loro

man'

complesso, e di un pregiudizio irreparabile anche per la incertezza della loro ripetibilità in caso di riforma della sentenza.

Appello proposto dall'imputato ELIA MARIO MICHELE

Gli avv. Carla Manduchi e Alfonso Maria Stile, difensori dell'imputato ELIA MARIO MICHELE, hanno proposto appello contro la condanna del loro assistito; l'atto di appello contiene una premessa lunga ma riepilogativa dei successivi motivi, sul cui contenuto quindi non si relaziona perché meramente ripetitiva, e vari motivi, processuali e di merito, esposti anche negli atti di appello relativi alle condanne di RFI spa come imputata ai sensi del D.Lgs. n. 231/2001 e come responsabile civile, che quindi non verranno qui ripetuti per evitare inutili appesantimenti.

Quale primo motivo di appello vengono proposte varie questioni processuali:

- nullità della sentenza per essere nullo o inesistente il provvedimento di assegnazione del processo al Collegio giudicante che lo ha trattato presso il Tribunale di Lucca: si tratta della questione avanzata da molti altri difensori e già valutata dalla Corte con l'ordinanza emessa il 19.12.2018, più sotto riportata, alla quale si rimanda anche per la esplicazione dei motivi specificamente avanzati da questo imputato.
- nullità della sentenza per l'omessa notifica a lui stesso della modifica dell'imputazione nei confronti del coimputato ing. MORETTI accusandolo quale amministratore di fatto di RFI spa, mentre l'ing. ELIA era già accusato quale amministratore di diritto della medesima società: l'appellante sostiene che tale modifica doveva essere anche a lui notificata perché spiegava effetti anche sulla sua posizione, così da renderlo edotto della ritenuta coesistenza di tale amministratore di fatto e da consentirgli di richiedere eventuali prove o un termine a difesa per rielaborare le proprie tesi difensive alla luce di tale novità.
- nullità della sentenza per l'omessa correlazione tra l'accusa e la motivazione: ai dirigenti di RFI spa, compreso l'ing. ELIA, è stato contestato di non avere valutato il rischio di uno svio in conseguenza della cattiva manutenzione del carro-cisterna, mentre il Tribunale ha condannato gli imputati e la stessa RFI spa per la omessa verifica dei processi di manutenzione, l'omesso controllo di tutto il materiale rotabile circolante sulla rete ferroviaria italiana, l'omessa verifica della mancata attivazione della procedura di cabotaggio e la mancata revoca del certificato di sicurezza a Trenitalia spa. Si tratta non di una mera riqualificazione del fatto ma di fatti mai contestati, con la

conseguente violazione del diritto di difesa; la sentenza di primo grado deve perciò essere dichiarata nulla.

- nullità della sentenza per l'omessa valutazione e l'omessa assunzione di prove decisive richieste dalla difesa: la testimonianza del prof. Malavasi sugli studi effettuati in merito alla circolazione ferroviaria ed anche in tema di determinazione delle velocità, dapprima ammessa dal Tribunale, è stata revocata sul presupposto di una sua natura consulenziale mentre egli poteva essere ascoltato quale "testimone esperto", così come consentito per molti altri testimoni; si è così privata RFI spa di una prova fondamentale alla luce delle successive conclusioni raggiunte dal Tribunale in particolare in merito agli effetti della velocità del treno. Il Tribunale ha omesso di valutare l'estensione del certificato di sicurezza a Trenitalia emessa dall'ANSF il 12.12.2008 ed ha condannato RFI spa anche per non avere revocato tale certificato: il documento, però, dimostra che la competenza era passata all'ANSF, ed era caso mai responsabile l'Agenzia per non avere revocato tale certificato e per averlo anzi esteso pochi mesi prima dell'evento. Il Tribunale ha omesso anche di valutare le consulenze dei proff. Diana, Resta e De Rosa nelle parti in cui essi hanno dimostrato la unicità e non prevedibilità dell'incidente di Viareggio.

- nullità della sentenza anche nella parte relativa alle statuizioni civili per l'omessa esclusione di alcune di esse benché prive di legittimazione attiva. Si contesta in particolare l'ammissione di molti enti esponenziali benché il loro scopo non sia attinente in via esclusiva o prevalente alla materia del processo, con conseguente nesso causale ravvisabile almeno in astratto tra i reati contestati e l'interesse tutelato dall'ente che chiede il risarcimento. In primo luogo nessuno degli enti esponenziali costituiti è stato danneggiato in prima persona dalle condotte di omicidio e lesione contestate: ciò vale in particolare per il Codacons, che persegue scopi generici di tutela dei consumatori, non attinenti alla materia del processo; per Medicina Democratica, che persegue uno scopo generico di tutela della salute dei lavoratori; per l'Associazione Matteo Valenti, che è composta solo da undici soci ed è quindi priva di rappresentatività; per tutti i sindacati, ai quali l'art. 61 D.Lgs. n. 81/2008 consente al massimo l'intervento in favore della persona offesa ai sensi degli artt. 91 e 92 cpp; per la Provincia di Lucca e la Regione Toscana, costitutesi lamentando solo danni indiretti, come le spese sostenute per far fronte all'evento e per fornire un primo sostegno alle vittime, e alle quali il Tribunale ha riconosciuto invece dei danni patrimoniali per le attività emergenziali, diverse da quelle inizialmente indicate negli atti di costituzione, e un danno morale. Si chiede quindi l'esclusione di tutti gli enti esponenziali sopra citati.

Nel secondo motivo di appello, relativo a questioni di merito, i difensori in primo luogo lamentano la contraddittorietà della condanna dei dirigenti di RFI spa, e segnatamente dell'ing. ELIA, rispetto a quella dei dipendenti dell'officina Jungenthal. I dirigenti di RFI spa, e quindi l'ing.ELIA, sono stati ritenuti responsabili per avere omesso le corrette valutazioni del rischio quanto alla velocità del treno trasportante merci pericolose, alle difformi procedure di manutenzione nei diversi Stati Europei, alla mancata conservazione dei dossier di manutenzione dei carri esteri e alla mancata effettuazione della procedura di cabotaggio: i dipendenti dell'officina Jungenthal, però, sono stati condannati non per avere svolto la manutenzione secondo procedure diverse e meno affidabili rispetto a quelle italiane, bensì per non avere affatto svolto tale manutenzione o averla svolta senza rispettare la normativa di settore, cioè il manuale VPI, la norma UNI EN 583-1, la normativa DIN 27201-7, e quindi per avere commesso un errore umano nella esecuzione e non per avere adottato una procedura non affidabile. Il non avere RFI spa tenuto conto dell'esistenza di procedure manutentive diverse e meno affidabili non ha quindi avuto alcuna efficienza causale sull'evento, perché in realtà esso è avvenuto perché la manutenzione non è stata fatta, e non perché ha seguito procedure meno valide: se anche RFI spa avesse richiesto la documentazione attestante la procedura di manutenzione applicata, quindi, non avrebbe potuto evitare l'evento perché i documenti non avrebbero potuto indicare l'errore commesso nell'applicare la procedura stessa, che in astratto era corretta. Quanto agli altri profili di responsabilità su cui il Tribunale ha motivato la condanna, si tratta in realtà di profili mai contestati e per i quali quindi gli imputati e la stessa RFI spa non hanno potuto né produrre documenti né richiedere testimoni, ragione per cui si chiede esplicitamente la rinnovazione dibattimentale, pur richiamando quanto meno in punto di competenze la memoria del responsabile civile depositata il 5.12.2016 e le consulenze della prof. Torchia.

Peraltro anche sul punto delle competenze la sentenza è contraddittoria: riconosce che il controllo sulle Imprese Ferroviarie era passato all'ANSF il 6.6.2008, ma afferma che l'Agenzia aveva poca operatività essendo transitati ad essa solo 79 dei 103 dipendenti di RFI spa, senza considerare che a RFI spa erano rimasti solo 24 dipendenti; richiama la normativa che attribuisce la responsabilità dei provvedimenti in materia di sicurezza a RFI spa e alla Direzione Generale del Trasporto Ferroviario all'intero del Ministero dei Trasporti, ma poi tace sui doveri del Ministero; si retrocede la responsabilità di RFI spa fino al 2005, epoca dell'ingresso del carro in Italia, mentre l'assile difettoso fu montato solo il 2.3.2009 per cui controlli più approfonditi eseguiti prima di questa data sarebbero stati del tutto ininfluenti per evitare l'incidente. La sentenza fonda poi la responsabilità di RFI spa anche sul fatto che essa rilasciò e mantenne

il certificato di sicurezza di Trenitalia spa fino al 13.6.2008, data del rinnovo a firma del dirigente COSTA, pur in assenza di prove della corretta manutenzione del materiale rotabile: tale provvedimento, però, non è stato l'ultimo emesso, perché l'ultimo certificato di sicurezza, quello in base al quale Trenitalia spa operava al momento dell'incidente, fu rilasciato dall'ANSF il 12.12.2008 (dopo regolare istruttoria, anche in materia di manutenzione del materiale rotabile, condotta dall'Agenzia stessa), a dimostrazione del fatto che le competenze in materia erano passate all'Agenzia, e RFI spa non avrebbe potuto in nessun caso revocare il certificato da lei rilasciato, per difetto di competenza. In realtà molte competenze erano già passate all'ANSF sin dal 6.6.2008, e la lettura dell'allegato n. 1 al verbale n. 1 del 6.6.2008 evidenzia che si trattava proprio delle competenze sulla cui presunta omissione si basa la condanna di RFI spa; in effetti dopo l'incidente del 29.6.2009 sarà l'ANSF ad assumere i provvedimenti sulla tracciabilità degli assili, ad informarsi sulle manutenzioni effettuate, ad adottare misure mitigative del rischio, in base alle competenze che già le erano state attribuite. Il Tribunale ha escluso la responsabilità dell'ANSF affermando che essa non si occupa del trasporto di merci pericolose in quanto la materia è regolata dal RID, per la cui applicazione sono competenti RFI spa e il Ministero, ma il RID non si occupa della sottostruttura dei carri mentre è certo che l'Agenzia, dal momento del suo subentro, si occupava della loro manutenzione, al punto che l'ing. Chiovelli ha riferito che i piani di manutenzione venivano depositati presso di essa. RFI spa manteneva competenze in ordine al funzionamento e al controllo dei rischi della infrastruttura, e per gli altri controlli applicava necessariamente il principio dell'affidamento, fidandosi cioè del corretto svolgimento delle proprie attività da parte di tutti i soggetti competenti per i singoli aspetti del trasporto: la società GATX Rail Austria GmbH, proprietaria del carro, era responsabile della sua manutenzione, l'officina Jungenthal era responsabile di eseguire correttamente la manutenzione a lei affidata, secondo le prescrizioni dell'EBA presso la quale erano anche depositati i piani di manutenzione, l'officina Cima Riparazioni spa era responsabile per la verifica tecnica richiestale, FS Logistica spa assumeva la responsabilità quale noleggiatrice del carro e l'impresa ferroviaria Trenitalia spa quale sua utilizzatrice, e infine l'ANSF controllava la correttezza di queste ultime attività. Non si vede quindi quale ulteriore spazio di controllo rimanesse a RFI spa, quale gestore della infrastruttura, sicuramente non competente per il controllo della manutenzione del materiale rotabile circolante su di essa.

In merito poi alla condanna per il mancato controllo sulla omissione, da parte di Trenitalia spa, della procedura di "cabotaggio", l'appellante lamenta che il Tribunale non ha compiuto il giudizio controfattuale e non ha quindi valutato l'assenza del nesso di causalità.

In primo luogo il teste ing. Chiovelli ha chiarito che la procedura di cabotaggio è andata subito in desuetudine perché per i carri di provenienza europea entrarono in vigore le Specifiche Tecniche di Interoperabilità, che rendevano inattuabili controlli interni sui carri esteri marcati RIV. In secondo luogo non è fondata l'affermazione del Tribunale che RFI spa avrebbe dovuto rilevare e censurare la mancata adozione della procedura di cabotaggio al momento della assegnazione al treno della traccia oraria e all'atto della verifica tecnica effettuata il 19.2.2009 dal tecnico della struttura CESIFER ing. Bailoni. L'assegnazione della traccia oraria avveniva non per il singolo trasporto ma per una serie di trasporti omologhi da parte dell'impresa ferroviaria, per cui RFI spa ignorava quali treni utilizzassero le singole tracce e non poteva controllarli; peraltro in atti manca il documento di assegnazione della traccia oraria, che quindi non è stato verificato dal Tribunale. Quanto al controllo effettuato dal tecnico ing. Bailoni (mai imputato e neppure sentito come testimone) si trattò, come risulta dalla richiesta di intervento inviata alla CESIFER dalla Cima Riparazioni spa, di una prova di tenuta intermedia del serbatoio del carro, del tutto estranea quindi alla verifica della sottostruttura dello stesso; peraltro se anche il tecnico avesse dovuto verificare la sottostruttura, come sostenuto dal Tribunale, la sua verifica sarebbe stata irrilevante perché effettuata il 19.2.2009 e quindi quando sotto il carro non era montato l'assile incriminato, che fu sostituito da Cima Riparazioni spa solo il 2.3.2009 senza che tale sostituzione venisse comunicata né venisse richiesta alla CESIFER una nuova verifica. Altrettanto irrilevante, sotto il profilo causale, è quindi anche il mancato svolgimento della procedura di cabotaggio all'epoca dell'ingresso del carro in Italia, nel 2005, perché essa non avrebbe comunque permesso di scoprire l'assile difettoso, che sarebbe stato montato solo quattro anni dopo. Peraltro l'appellante sottolinea che la struttura CESIFER, già di RFI spa, era passata all'ANSF già il 6.6.2008, e contesta la diversa affermazione del Tribunale, già sopra ricordata, secondo cui il personale assegnato all'ANSF non era ancora completamente transitato a questa e poteva continuare ad essere utilizzato per i compiti di istituto di RFI spa previo accordo con l'Agenzia, atteso che non esistono accordi del genere e non possono sostituirli le notifiche all'OTIF degli esperti RID da parte del Ministero richiamati dalla sentenza, in quanto risalenti al 2005. Peraltro anche in questo caso il difensore, ribadendo di non avere potuto svolgere difese in merito alle competenze di RFI spa, chiede in via subordinata la parziale rinnovazione dell'istruttoria per ascoltare quali testi l'ing. Bailoni e gli altri tecnici nominati esperti RID ed acquisire varia documentazione.

Infine l'appellante lamenta la erroneità della sentenza laddove ritiene non correttamente eseguita da parte di RFI spa la valutazione del rischio nel trasporto ferroviario di merci pericolose, nonostante l'adozione

del Piano Operativo di Merci Pericolose integrante il Piano di Sicurezza del 2004 e i DVR emanati dai dirigenti delle singole Unità Produttive, perché essa era di fatto limitata ai rischi negli attraversamenti ferroviari e negli scali in cui avviene la movimentazione delle sostanze stesse. I consulenti proff. Resta, Diana e De Rosa hanno ben spiegato che il rischio di deragliamento deve essere affrontato cercando di eliminare la causa primaria che lo causa, essendo i suoi effetti imprevedibili e potenzialmente sempre gravi, e RFI spa ha operato in tal senso impiegando nel decennio 2000/2010 ben tredici miliardi di euro in investimenti sulla infrastruttura proprio per evitare i deragliamenti, riducendo di fatto tale incidentalità; quanto alla fase successiva ad uno svio, il rischio è stato affrontato disponendo dei piani di emergenza, che nel caso di Viareggio hanno ben funzionato atteso che gli altri convogli in arrivo a quella stazione sono stati tempestivamente bloccati e nessuna lesione si è verificata per il relativo personale. La motivazione è quindi contraddittoria perché il Tribunale avrebbe dovuto rilevare che il rischio-deragliamento è stato ben valutato ed affrontato, e caso mai la pretese carenze hanno riguardato la valutazione e la eliminazione delle sue conseguenze: il Tribunale le ritiene presenti perché l'ANSF ha ritardato il rilascio dell'autorizzazione di sicurezza a RFI spa censurando proprio i suoi processi di controllo dei rischi quanto alla identificazione delle situazioni pericolose e alla definizione delle corrispondenti misure di mitigazione, ma si basa su provvedimenti che l'ANSF ha emesso in realtà nel 2013, quattro anni dopo l'incidente, e che non sono relativi al trasporto di merci pericolose. Quanto al tema dell'omessa riduzione della velocità del treno l'appellante lamenta, anche in questo caso, la mancanza nella sentenza del giudizio controfattuale. Il Tribunale da un lato sembra ritenere che una velocità inferiore nell'attraversamento della stazione di Viareggio avrebbe evitato lo svio, dall'altro ammette che esso poteva avvenire anche a bassa velocità ma sostiene che avrebbe avuto conseguenze meno gravi, basandosi esclusivamente sulle conclusioni dei consulenti di parte civile prof. Boniardi e ing. Orsini ed affermando che i provvedimenti di riduzione delle velocità nell'attraversamento di zone densamente abitate o nel trasporto di certe merci pericolose sono adottati in altri Paesi, e furono temporaneamente adottati anche dall'ANSF dopo l'incidente di Viareggio, sia pure riferendosi ai treni che montavano assili non tracciati. In realtà già i consulenti del PM non hanno confermato le conclusioni dei predetti consulenti di parte civile: il prof. Toni ha ammesso che "non esistono modelli fisico-matematici capaci di simulare con la necessaria affidabilità il comportamento di un treno (o di una parte di esso) dopo che lo svio è avvenuto" e che "la velocità non è mai ... la causa dell'incidente", e diventa pericolosa solo quando si superano i limiti. I consulenti della difesa, poi, hanno fornito specifiche simulazioni che smentiscono quelle inserite dall'ing. Orsini nella sua relazione, ma il Tribunale le ha svalutate in modo ingiustificato,

dichiarando inattendibili i loro calcoli senza neppure rilevare che i dati su cui il consulente Orsini base le sue simulazioni non sono stati mai verificati in dibattimento. I consulenti della difesa hanno quindi sostenuto, in linea con gli assunti del prof. Toni, che lo svio non dipende dalla velocità di marcia, anzi spesso avviene a bassa velocità, quella tenuta dal treno al momento dell'incidente; che le conseguenze di uno svio sono inevitabili e difficilmente mitigabili, potendo il treno sviato ad esempio cadere in una scarpata e ribaltarsi, o collidere con i molti oggetti presenti inevitabilmente in prossimità dei binari; che nel caso di specie il ribaltamento e la foratura della cisterna sarebbero avvenuti anche alla velocità di 17 km/h; che peraltro una riduzione di velocità del treno in questione avrebbe comportato notevoli allungamenti del tempo di percorrenza, con incremento dell'interferenza con altri treni e quindi con un forte aggravio delle condizioni ergonomiche di guida, per cui la maggiore esposizione del trasporto della merce pericolosa, la irregolarità della marcia, la maggiore fatica di guida avrebbero determinato un rischio maggiore non solo per il treno in questione ma anche per tutti i treni che avrebbero avuto interferenza con esso. La sentenza respinge gli argomenti del consulente prof. Resta sostenendo che si tratta di opinioni non basate su studi specifici, mentre tali studi sono stati effettuati nel 2006 dall'OTIF, l'organismo internazionale che emette il RID, raggiungendo le medesime conclusioni al punto che l'OTIF ha ritenuto non opportuno imporre una riduzione generale della velocità perché essa comporterebbe in realtà un aumento del rischio per i motivi indicati dal predetto consulente, ed ha confermato tale opinione nel 2016. La sentenza erra, poi, anche nell'affermare che il provvedimento di riduzione della velocità di trasporto delle merci pericolose sarebbe stato di competenza di RFI spa, mentre secondo l'appellante la competenza appartiene al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a cui è assegnata dal RID, come dimostrato dai provvedimenti in materia che il Ministero stesso ha emanato negli anni e dal fatto che al suo interno vi è una Divisione apposita competente per la "circolazione delle merci pericolose, normativa RID"; l'ing. Chiovelli, direttore dell'ANSF, a dibattimento ha poi confermato che il Ministero è l'Autorità competente per le merci pericolose e l'unico che può adottare eventuali misure limitative rispetto al RID, misure che peraltro devono essere imposte per legge e notificate all'OTIF che deve valutarle. Il Gestore dell'Infrastruttura, quindi RFI spa, stabilisce la velocità massima con riferimento a tutti i treni sulla base della capacità della linea ferroviaria, ed ovviamente può e deve determinare una velocità inferiore su specifici tratti quando, per motivi contingenti, siano insorte criticità, ad esempio una frana; la decisione generale di imporre una velocità inferiore per il trasporto di certe merci pericolose ha invece natura politica e deve essere assunta dal Ministero. L'affermazione contenuta in sentenza, secondo cui RFI spa poteva e doveva avere imposto all'epoca una velocità

inferiore è palesemente smentita dalle scelte operate dalle Autorità dopo l'incidente: non solo l'OTIF ha continuato a ritenere non opportuna una modifica del RID in tal senso, valutando le basse velocità maggiormente rischiose, ma anche l'ANSF non ha adottato alcun provvedimento relativo all'infrastruttura né alle velocità da tenere e il Ministero non ha mai segnalato la riduzione della velocità come misura mitigativa da adottare per il trasporto delle merci pericolose. Non esiste neppure la competenza di RFI spa per imporre la riduzione di velocità nell'attraversamento di zone densamente abitate, diversamente da quanto sostenuto dal Tribunale: come ben spiegato dall'ing. Pavirani all'udienza del 30.9.2015 e dalla consulente prof. Torchia nella sua relazione, RFI spa determina la velocità massima della linea sotto l'aspetto tecnico e sulla base di essa assegna le tracce orarie, ma si tratta di prescrizioni a carattere temporaneo e localizzato perché RFI spa non ha il potere di emettere disposizioni di carattere generale. Tutti i provvedimenti adottati da RFI spa dopo l'incidente, citati anche dal Tribunale, hanno avuto in effetti tale carattere temporaneo e localizzato. Quindi la condanna di RFI spa per l'omessa valutazione del rischio derivante dalla velocità e l'omessa riduzione di questa è infondata: la velocità non è fonte di rischio di svio, una generale riduzione di essa, anche solo limitata al trasporto delle merci pericolose o all'attraversamento di zone densamente abitate, costituirebbe un ostacolo insormontabile al normale svolgimento del traffico ferroviario, e peraltro se dovesse essere adottata come misura generale sarebbe di competenza del Ministero e non di RFI spa.

Nel terzo motivo di appello i difensori, pur ritenendo assorbenti le considerazioni già svolte circa la non competenza di RFI spa e l'insussistenza degli addebiti a suo carico, valutano la specifica posizione dell'ing. ELIA e ne chiedono l'assoluzione per non avere commesso il fatto e per mancanza di colpa. Egli è stato condannato sia quale A.D. di RFI spa dal 2006 in poi, sia quale Responsabile della Direzione Tecnica di RFI per il periodo antecedente all'ottobre 2006 e per un breve periodo in cui ha assunto *ad interim* le relative funzioni fino al 28.5.2008. Valutando la posizione di A.D. di RFI spa il Tribunale attribuisce all'ing. ELIA la qualifica di "datore di lavoro", e pur riconoscendo la validità delle deleghe da lui rilasciate lo ritiene responsabile perché le attività a lui contestate non sarebbero del tutto delegabili, permanendo a suo carico il dovere di controllo sul corretto esercizio delle funzioni e dei rischi di impresa, e quindi la sua responsabilità se gli eventi lesivi sono ricollegabili a disfunzioni organizzative e difetti strutturali dell'azienda: in questo caso egli è ritenuto responsabile per non avere controllato che il materiale rotabile estero venisse sottoposto a verifica, pur essendo note le diverse procedure di manutenzione adottate in Germania (pur essendosi già stigmatizzato il fatto che i tecnici dell'officina Jungenthal sono stati condannati non per avere eseguito la manutenzione secondo una

procedura diversa, ma per avere male applicato la procedura stessa, che era in sé idonea). Quale Responsabile della Direzione Tecnica di RFI, invece, l'ing. ELIA manteneva la responsabilità in virtù della successione delle posizioni di garanzia, perché nel 2005 egli avrebbe dovuto sottoporre il carro ad un controllo accurato, che avrebbe comportato la sua esclusione dalla circolazione per mancanza della tracciabilità, controllo che avrebbe dovuto essere ripetuto nel 2009, dopo la riparazione presso l'officina Cima, con identica conseguenza.

In entrambi i casi, quindi, la responsabilità è attribuita all'ing. ELIA in virtù della sua qualifica di "datore di lavoro", che deve però essere esclusa stante la inapplicabilità del D.Lgs. n. 81/2008 al trasporto ferroviario, per i motivi espressi nell'atto di appello proposto da RFI spa contro la propria condanna ai sensi del D.Lgs. n. 231/2001, al quale gli stessi appellanti rinviavano. Inoltre RFI spa non svolge l'attività di trasporto delle merci pericolose, che è esercitata dalle imprese ferroviarie: essa gestisce solo la infrastruttura ferroviaria, e questa era in sicurezza tanto che nessun addebito è stato mosso sotto questo profilo. Caso mai essa opera come Autorità di Controllo circa l'utilizzo di tale infrastruttura e la sicurezza della circolazione, peraltro nelle more dell'assunzione delle complete competenze da parte dell'ANSF e sempre nel rispetto dei compiti del Ministero e quindi con un ruolo pari al loro, appunto di Autorità di Controllo e non di datore di lavoro. Analizzando poi nello specifico la posizione dell'ing. ELIA, i difensori lamentano che la sentenza non chiarisce che cosa egli avrebbe dovuto fare circa le questioni della manutenzione, del cabotaggio e della velocità, a chi avrebbe dovuto proporre di disporre la riduzione della velocità del treno, atteso che la questione era sin dal 2006 sotto l'esame dell'OTIF, con cui il Ministero era in continuo contatto, e neppure viene peraltro chiarito quale conoscenza avesse di quello specifico treno e delle caratteristiche della stazione ferroviaria di Viareggio, dell'esito della verifica tecnica dell'ing. Bailoni per conto della CESIFER; tanto meno viene detto se egli avrebbe dovuto anche curare personalmente l'esecuzione delle varie disposizioni emanate nel corso degli anni, se avrebbe dovuto controllare i piani di manutenzione, se avrebbe dovuto accorgersi personalmente che l'officina Jungenthal aveva eseguito in modo errato il controllo con gli ultrasuoni. La stessa sentenza, invece, omette di tenere conto delle positive attività svolte dall'ing. ELIA in tema di sicurezza: nella nota n. 624 dell'11.6.2007 egli stesso indicava alle imprese ferroviarie, tra gli obiettivi di sicurezza e le aree di criticità, proprio la manutenzione del materiale rotabile e la sua tracciabilità; il Tribunale sostiene che egli avrebbe dovuto anche adottare provvedimenti consequenziali, ma dimentica che l'ANSF ha ripetuto le considerazioni contenute in tale nota nella sua nota n. 660/2008, senza adottare neppure essa alcun provvedimento, neppure la revoca del certificato di sicurezza a Trenitalia spa. La sentenza menziona poi, come

interventi compiuti da RFI spa nel campo della sicurezza, solo la disposizione Giovine del 5.11.2004 definendola insufficiente, e dimentica che RFI spa ha speso ben tredici miliardi di euro in un decennio per il miglioramento della sicurezza, in particolare per ridurre il pericolo di svio, essendo questo l'unico modo per evitare eventi dannosi quali i deragliamenti, che sono impossibili da prevedere anche nelle loro conseguenze. Proprio l'ing. ELIA ha emanato la disposizione n. 13/2001 con cui ha reso obbligatoria l'adozione di un Sistema di Gestione della Sicurezza per le strutture operative di RFI e per le imprese ferroviarie, in anticipo sull'analogo decisione assunta all'Unione Europea nel 2004; l'atto di appello cita altresì moltissimi altri provvedimenti adottati da questo imputato nell'ambito della sicurezza, concludendo che essi dimostrano che egli non è stato un datore di lavoro negligente o imperito. Non può quindi ravvisarsi a suo carico alcuna colpa generica, e tanto meno una colpa specifica connessa all'attribuita qualità di "datore di lavoro".

Nel quarto motivo di appello i difensori dell'ing, ELIA lamentano la eccessività del trattamento sanzionatorio: il Tribunale non ha motivato la determinazione della pena-base, sebbene elevata, essendo insufficiente il richiamo alla gravità del fatto di fronte ad una condotta di reato che dalla stessa sentenza risulta non essere stata grave, e neppure la mancata concessione delle attenuanti generiche, motivata dal Tribunale sul "ruolo elevato" del medesimo, trascurando i documenti che dimostrano l'attività da lui svolta per ridurre i pericoli della circolazione ferroviaria. Si chiede quindi, in via subordinata, la loro concessione e la complessiva riduzione della pena.

Nel quinto motivo i difensori di questo imputato contestano le statuizioni civili con le stesse motivazioni espresse nell'atto di appello proposto da RFI spa contro la propria condanna quale responsabile civile. In particolare si sostiene che molte parti civili hanno ottenuto la liquidazione di un danno non patrimoniale benché abbiano del tutto omesso di provare sia l'*an* sia il *quantum* debeatur: Cittadinanza attiva onlus ha dimostrato solo due interventi in materia di sicurezza di trasporto ferroviario prima dell'incidente; Codacons solo sette interventi in totale di tal genere; Medicina Democratica onlus solo quattro testimonianze su convegni e congressi indetti però dopo l'incidente; il Comitato Matteo Valenti solo generici documenti relativi ad iniziative nel campo della sicurezza, compiuti in epoche ignote; la CGIL nelle sue varie articolazioni non ha prodotto neppure lo statuto ed ha solo provato con una testimonianza una battaglia sindacale contro una ipotesi di modifica di RFI spa estranea alla materia del processo; la Federazione Nazionale CUB Trasporti ha prodotto documenti e comunicati anche anteriori all'incidente ma relativi a materie estranee a quelle del processo; il sindacato ORSA nelle sue varie articolazioni ha prodotto atti relativi alla prevenzione di attentati terroristici o comunque su materie estranee al processo, e testimonianze

molto generiche sulle iniziative condotte in tema di sicurezza dei trasporti ferroviari; il sindacato UGL, costituitosi in due articolazioni, ha prodotto documenti antecedenti all'incidente ma sempre irrilevanti perché su argomenti estranei alla materia del processo; i Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza di Trenitalia hanno prodotto molti documenti attestanti la loro attività, ma nessuno di essi attinenti con la materia del processo. Inoltre nessuno, come detto, ha provato il danno patito, con la conseguenza che il Tribunale lo ha liquidato senza fornire una motivazione in punto di prova: nessuna ha provato il danno all'immagine asseritamente subito, e quanto agli Enti Territoriali è la sentenza stessa ad affermare che l'entità del danno anche patrimoniale di cui hanno chiesto il risarcimento non è stata da loro provata; per il Comune di Viareggio, poi, il Tribunale dà atto dell'accordo transattivo raggiunto ma lo ritiene limitato ai danni patrimoniali e rimette le parti al giudice civile per la liquidazione del danno non patrimoniale, mentre esso prevede anche un versamento a titolo di danni non patrimoniali. L'appellante chiede quindi la revoca delle statuizioni civili e la esclusione della condanna al risarcimento di qualunque danno in favore di tutte le parti civili sopra menzionate. Infine anche questo imputato chiede la sospensione della esecutività delle condanne provvisoriale ritenendo evidente la mancanza di responsabilità di RFI spa e dell'ing. ELIA in particolare, per i motivi di merito sopra esposti, nonché evidente la sussistenza di un danno grave per l'elevatissima entità delle provvisorie liquidate nel loro complesso.

Con motivi nuovi successivamente depositati, poi, l'ing. ELIA ribadisce ed approfondisce il motivo di appello in cui sostiene la estraneità dell'incidente di Viareggio all'ambito lavorativo, con conseguente inapplicabilità dell'aggravante di cui all'art. 589 c.2 cp: il motivo ha un contenuto analogo quello analogo al secondo motivo dell'atto di appello proposto da RFI spa contro la propria condanna ai sensi del D.Lgs. n. 231/2001, a cui quindi sostanzialmente si rinvia specialmente per quanto riguarda l'asserita inapplicabilità del D.Lgs. 81/2008 al trasporto ferroviario. L'imputato sostiene che la ricostruzione dell'incidente effettuata dal Tribunale ha escluso qualsiasi difetto dell'infrastruttura, anche sotto il profilo della presenza del picchetto e dell'omessa installazione di barriere di separazione tra i binari e le abitazioni, le vittime non avevano alcun rapporto con RFI spa, e gli eventi mortali non hanno coinvolto spazi di pertinenza della società o su cui essa potesse esercitare un qualunque controllo. Non siamo quindi in presenza di un omicidio colposo plurimo commesso con violazione delle norme sulla tutela della sicurezza del lavoro, perché le vittime non erano lavoratori e l'evento non è avvenuto in un luogo di lavoro bensì all'esterno della stazione: infatti la sentenza per qualificare la natura del decesso cita la figura del deceduto Farnocchia, risarcito dall'INAIL ma

come vittima di un infortunio *in itinere*, paragonabile ad un incidente stradale, che viene sempre qualificato come un omicidio colposo non aggravato e non addebitabile ad un datore di lavoro, anche se comporta l'intervento risarcitorio del predetto Istituto. Il Tribunale sostiene l'applicabilità della normativa antinfortunistica citando la giurisprudenza di legittimità che la ritiene estensibile anche nei confronti di persona estranee all'ambiente lavorativo ma che si trovino comunque ad operare "nel campo funzionale dell'imprenditore", ma tale richiamo nel presente caso è inconferente perché tra RFI spa e le vittime non c'era alcuna relazione datoriale o che coinvolgesse il campo funzionale dell'imprenditore: vi è una posizione di garanzia di RFI spa ma fondata non su un inesistente rapporto di lavoro, bensì sul dovere di garantire la sicurezza della circolazione per proteggere la pubblica incolumità. Anche il richiamo che la sentenza impugnata fa alle norme antinfortunistiche contestate e ritenute violate per sostenere che l'incidente debba essere qualificato come aggravato dalla loro violazione è inconferente per RFI spa: essa è stata condannata per la violazione di presunti obblighi di controllo in materia di cabotaggio e di manutenzione, per non avere revocato il certificato di sicurezza dell'impresa ferroviaria Trenitalia spa e per non avere ridotto la velocità del treno, e quindi per la violazione di doveri in tema di sicurezza ferroviaria e non di sicurezza sul lavoro. Peraltro si ribadisce che RFI spa non era competente ad assumere decisioni generali di riduzione della velocità dei treni che trasportano merci pericolose, trattandosi di decisioni di natura politica che spettano al Ministero e che, consistendo in una modifica delle norme sovranazionali contenute nel RID, impongono la notifica all'OTIF e la sua successiva valutazione.

Si contesta anche che il Tribunale qualifica l'incidente come un infortunio sul lavoro basandosi sul lungo elenco delle disposizioni antinfortunistiche contestate nelle imputazioni anche a carico dell'ing. ELIA senza valutare però che, all'esito del giudizio, nessuna delle violazioni di esse risulta avere avuto incidenza causale sull'incidente. Anche le norme del codice civile che il Tribunale sostiene essere state violate, cioè gli artt. 2034 c.c., 2050 e 2051 c.c. e 2087 c.c., sono palesemente inconferenti. Solo l'asserita violazione dell'art. 18 c.1 lett. q) D.Lgs. n. 81/2008 non sconta apparentemente tale inconferenza perché ha ad oggetto la protezione della collettività e dell'ambiente e non dei lavoratori: è però evidente che si tratta di una norma collocata in quel decreto solo per ragioni sistematiche, ma che svolge una funzione di tutela del tutto diversa dal resto di quel provvedimento normativo. Nessuna delle norme citate, dunque contiene riferimenti ai tre temi su cui si fonda la condanna dell'ing. ELIA (tracciabilità degli assili, cabotaggio, velocità), per cui manca qualunque corrispondenza tra le violazioni ritenute sussistenti e

man

l'evento e quindi manca la concretizzazione del rischio tutelato dalla norma cautelare.

Sempre nell'ambito dei motivi nuovi, infine, l'imputato ELIA approfondisce la contestazione circa l'eccessività del trattamento sanzionatorio, lamentando anche la mancata concessione dell'attenuante di cui all'art. 62 n. 6 cp benché sia stato dimostrato l'avvenuto risarcimento del danno in favore della maggior parte delle famiglie delle vittime, versando circa 65 milioni di euro a circa 500 danneggiati ed effettuando offerte reali agli altri venti soggetti che non hanno accettato il risarcimento offerto. Si chiede quindi la concessione di tale attenuante, previa valutazione della congruità e tempestività delle somme offerte a titolo di risarcimento, o quanto meno la concessione delle attenuanti generiche.

Appello proposto dall'imputato MORETTI MAURO

L'avv. Vincenzo Armando D'Apote, difensore dell'imputato MORETTI, ha proposto appello contro la sua condanna quale A.D. di RFI spa fino al 25.9.2006.

Nel primo motivo di appello il difensore espone una breve sintesi delle motivazioni della sentenza, nella quale richiama la ricostruzione della struttura organizzativa di RFI spa e la ripartizione interna delle numerose competenze ad essa attribuite, in particolare quelle della Direzione Tecnica in base alla "fondamentale disposizione n. 13/2001" emessa proprio da MORETTI, e sottolinea, asserendola erronea, l'affermazione del Tribunale secondo cui l'incidente si ricollegerebbe a carenze di carattere organico e permanente di tale impianto, predisposto principalmente dall'ing. MORETTI nelle sue qualità di A.D. e di "datore di lavoro", in primo luogo per carenze nelle scelte gestionali relative al controllo sulla manutenzione dei materiali rotabili stranieri circolanti sull'infrastruttura, e in secondo luogo per una carente od omessa valutazione dei rischi del trasporto ferroviario di merci pericolose. Erra quindi il Tribunale ad affermare che l'incidente si sarebbe verificato anche a causa delle predette carenze, per le quali sarebbero responsabili sia l'imputato che ricopriva il ruolo di A.D. di RFI spa il 29.6.2009, sia l'ing. MORETTI quale A.D. precedente, avendo durante la propria gestione "colposamente agito determinando l'insorgere del rischio stesso".

Nel secondo motivo di appello il difensore lamenta la scarsa attenzione della sentenza agli argomenti difensivi, soprattutto di natura normativa, con i quali ha in certi casi omesso di confrontarsi, come ad esempio sul tema della competenza a stabilire velocità dei treni, che il complesso delle leggi vigenti riserva all'autorità politica. Lamenta la erroneità della

sentenza laddove afferma che un esame approfondito della documentazione relativa alla ferrocisterna in questione ne avrebbe impedito la circolazione per le sue irregolarità, che peraltro non vengono individuate, senza valutare che essa non ha avuto alcun ruolo nell'incidente, verificatosi solo per la rottura di un unico componente che non faceva parte del carro entrato in servizio in Italia nel 2005 ma vi fu applicato solo nel marzo 2009, ed anche laddove essa valuta come anomala la presenza di standards manutentivi europei differenziati, svalutando il principio dell'affidamento da sempre vigente. Essa erra, poi, quando mette sullo stesso piano l'ing. MORETTI, A.D. solo fino al 25.9.2006, e l'A.D. successivo, senza tenere conto delle profonde modifiche normative verificatesi dopo la sua sostituzione e attribuendogli la conoscenza di quei campanelli d'allarme, costituiti da piccoli incidenti e segnalazioni, avvenuti in realtà tra il 2007 e il 2009 mentre in precedenza si era verificato un unico episodio di rottura di un assile, giudicato di scarsa gravità. Essa glissa poi anche sulla circostanza che, dopo l'incidente, nessun provvedimento è stato preso nei confronti di RFI spa da parte delle Autorità di controllo nazionali e internazionali, e neppure sono state introdotte quelle modifiche, ad esempio in tema di interoperabilità e di velocità dei treni, che i giudici hanno invece ritenuto essenziali e in grado di evitare il deragliamento o le sue gravissime conseguenze. Quanto poi all'asserita omessa adozione di un detettore di svio, la sentenza sorvola sul fatto che il suo uso sperimentale in Svizzera ne aveva, sino ad allora, dimostrato la scarsa affidabilità, e che anche dopo la sua modifica, intervenuta peraltro nel 2007, le Autorità Europee non ne hanno ancora ritenuta opportuna l'adozione. Infine l'appellante lamenta che la sentenza svaluti l'impegno dell'ing. MORETTI proprio in tema di sicurezza nel trasporto delle merci pericolose, culminato nel 2004 in un convegno e nella produzione di un voluminoso studio.

Nel terzo motivo di appello, quindi, il difensore ricorda in modo più dettagliato le attività svolte all'ing. MORETTI nel periodo 2001-2006 quale A.D. di RFI spa, apportando rilevanti migliorie ad una infrastruttura in effetti scadente in molti aspetti e al materiale rotabile circolante, all'epoca poco aggiornato tecnologicamente, tanto da ridurre fortemente l'incidentalità, che era all'epoca superiore rispetto ai migliori Paesi europei: le testimonianze ascoltate hanno tutte evidenziato il cambio di passo imposto dall'ing. MORETTI e l'aumento della credibilità dell'azienda sul piano europeo, grazie alle predette migliorie (che vengono singolarmente descritte), alla riorganizzazione della *governance* e della gestione delle risorse umane e all'adozione di un Sistema di Gestione della Sicurezza che è stato certificato ISO 9001 da un ente esterno, il TUV di Monaco di Baviera. Proprio l'ing. MORETTI, in accordo con il Ministero, creò nel 2001 la Divisione Infrastruttura, sfociata poco dopo in RFI spa, suddivisa nelle Direzioni Tecnica, Movimento e Manutenzione,

come struttura tecnica dotata di poteri autonomi e rilevanti nei tre settori sopra individuati: in particolare la Direzione Tecnica aveva i compiti di definire le norme per la circolazione dei treni e l'esercizio ferroviario, di rilasciare il certificato di sicurezza alle imprese ferroviarie e di svolgere le funzioni di ispettorato in campo di sicurezza. Da quel momento, quindi, le attività più prettamente tecniche divennero di competenza delle singole Direzioni, mentre l'A.D. di RFI spa manteneva l'attività di indirizzo e di ottimizzazione del sistema.

Con il quarto motivo di appello il difensore inizia la censura alle conclusioni della sentenza di primo grado in merito alle asserite violazioni consistite nell'omissione della procedura di cabotaggio e nell'omessa adozione del detettore di svio. Queste due pretese violazioni non sono in realtà attribuite all'ing. MORETTI, ma vengono esaminate perché il Tribunale le fa comunque risalire all'epoca in cui egli era l'A.D. di RFI spa. Il difensore ne sostiene però l'irrilevanza: quanto alla omessa attuazione della procedura di cabotaggio, anche a prescindere dai dubbi sulla perdurante validità di tale procedura e sulla inidoneità della documentazione che si sarebbe dovuta acquisire ad evidenziare criticità tali da indurre CESIFER a negare l'autorizzazione alla circolazione, è rilevante il fatto che RFI spa avesse previsto la sua attuazione attribuendone la competenza a CESIFER, con la conseguenza che l'omissione contestata dovrebbe essere attribuita alla responsabilità di quest'ultimo organismo, ma soprattutto il fatto che la mancata attuazione della procedura nel 2005 non avrebbe evitato l'incidente perché all'epoca la sottostruttura del carro non montava l'assile poi rotti, e quindi la contestata omissione non riveste alcuna efficacia eziologica sull'evento per cui è processo. Quanto all'omessa adozione del detettore di svio, il difensore ripete che nel periodo in cui l'ing. MORETTI ha ricoperto la carica di A.D. di RFI spa l'unico modello approvato era quello adottato in via sperimentale dalle Ferrovie svizzere, che aveva però dato luogo a forti problemi per l'eccesso di falsi allarmi, tanto da essere in seguito accantonato: non è però vero che i falsi allarmi creavano solo una difficoltà di carattere organizzativo ed economico connessa alla necessità di riorganizzare il traffico ferroviario a causa delle molte interruzioni di linea, perché l'interruzione di una linea, in particolare verificatasi in modo causale e senza motivo, può creare una situazione di pericolo per l'intera circolazione ferroviaria della zona.

Nel quinto motivo di appello il difensore contesta invece la sussistenza della responsabilità del suo assistito per l'omesso controllo delle procedure di manutenzione del materiale rotabile, contestato in modo globale ad RFI spa, che avrebbe consentito il rilascio del certificato di sicurezza a Trenitalia spa benché essa fosse priva della documentazione idonea a dimostrare la corretta manutenzione dei carri di proprietà estera che essa utilizzava e la tracciabilità di tutti i loro componenti, ritenendo il

Tribunale che l'acquisizione di notizie circa tale tracciabilità avrebbe comportato l'impossibilità per tali carri di circolare sulla rete ferroviaria italiana. Secondo il difensore, però, il Tribunale erra perché utilizza il termine "tracciabilità" non nel suo senso letterale, cioè di mera acquisizione di documentazione che attestasse l'avvenuta manutenzione dei singoli componenti, ma sostenendo che essa avrebbe dovuto consistere in un controllo, da parte di Trenitalia spa, sulla manutenzione concretamente compiuta dal proprietario del carro, che ne aveva la competenza. Le norme, però, quanto al materiale rotabile omologato all'estero presuppongono che il controllo sulla correttezza delle manutenzioni e la tracciabilità del materiale stesso venga svolto dal responsabile, così come per il materiale di proprietà di un'impresa italiana esso viene svolto direttamente dal suo proprietario, e non vi è alcun motivo per esigere, per il materiale di proprietà estera, un doppio controllo che non avviene per quello di proprietà italiana, anche perché tale doppio controllo è vietato dalle norme sovranazionali e comunitarie. Infatti per i carri immatricolati all'estero e conformi al regolamento RIV o CUU la responsabilità della manutenzione è del proprietario estero e i relativi piani di manutenzione sono detenuti dall'Autorità Nazionale che ha rilasciato l'ammissione tecnica, e vige il principio di mutuo riconoscimento delle operazioni di manutenzione svolte dall'operatore estero. La sentenza stessa cita le norme sovranazionali contenenti tali disposizioni, in particolare la *fiche* UIC-433, ma poi afferma che Trenitalia spa avrebbe dovuto comunque effettuare ogni controllo sulla manutenzione compiuta dal detentore del carro e formare e fornire a RFI spa i dossier di sicurezza per tutto il materiale rotabile da lei utilizzato, di sua proprietà o di proprietà di aziende estere, sostenendo che ciò sia previsto "dal quadro normativo internazionale (e pattizio)". La sentenza afferma altresì che ciò era doveroso anche a seguito della consapevolezza che i Paesi esteri applicano procedure manutentive diverse da quelle italiane: essa dimentica però che, per le norme sovranazionali, se i carri sono marcati RIV le differenze di standards richiesti dal Paese di provenienza non consentono di ritenere quelle procedure meno affidabili. Il difensore afferma in particolare essere errata l'interpretazione delle norme sovranazionali seguita dal Tribunale: è vero che la *fiche* UIC-433 e il CUU contengono norme che consentono all'impresa ferroviaria che noleggi carri esteri di richiedere ed effettuare ulteriori controlli e di ottenere tutta la documentazione che dimostri la regolarità delle procedure di manutenzione, ma è evidente che tali norme non comportano un obbligo permanente ma devono essere applicate in situazioni particolari mentre la regola di tali rapporti è, come detto, il mutuo riconoscimento delle operazioni compiute dal proprietario del carro. L'eccezionalità di tale potere, rispetto alla regola, è stata riferita anche dai testi ascoltati (ingg. Caposciutti, Cassino e Paoletti), secondo i quali Trenitalia spa avrebbe richiesto tali controlli solo qualora vi fossero

stati dubbi sulla correttezza della manutenzione svolta o sull'affidabilità dell'azienda proprietario del carro, mentre in questo caso tali dubbi non erano mai affiorati, né prima dell'applicazione dell'assile poi fratturatosi né durante i quattro mesi in cui esso rimase in uso. Quanto alla documentazione necessaria per accertare l'effettuazione delle doverose manutenzioni, l'istruttoria ha chiarito che le iscrizioni riportate direttamente sul carro, il c.d cartiglio, contengono tutte le informazioni necessarie e ritenute doverose dalla normativa sovranazionale: sul carro in questione il cartiglio era presente e completo, anche in ordine alla sala montata responsabile dell'incidente. Il concetto di sicurezza applicato dal Tribunale, secondo cui Trenitalia spa avrebbe dovuto verificare ogni singolo aspetto dell'attività di manutenzione per ogni carro utilizzato, contrasta con la concezione europea che, per assicurare il libero scambio dei beni, nelle varie norme e protocolli stilati (RIV, COTIF, CUU) impiega i concetti di "interconnessione" e di "interoperabilità", nonché con i principi di affidamento e di reciproco riconoscimento delle operazioni di manutenzione effettuate in uno dei Paesi aderenti ai protocolli stessi, fino a vietare di fatto la duplicazione dei controlli se non in casi particolari. Nel caso di specie, quindi, nessun accertamento avrebbe dovuto essere svolto dall'impresa utilizzatrice del carro, perché marcato RIV e sottoposto dal proprietario a manutenzione presso officine certificate: di conseguenza nessuna responsabilità può essere attribuita alla Direzione Tecnica di RFI spa per non avere preteso, in sede di rilascio del certificato di sicurezza a Trenitalia spa, la trasmissione di dossier informativi relativi ad esso. Nessun rimprovero può poi essere mosso a RFI spa per avere assegnato tracce orarie a detto materiale rotabile, anche perché tale assegnazione non presuppone la conoscenza, da parte di RFI spa, del treno che verrà in concreto adibito a quel servizio di trasporto, dal momento che i dati relativi al convoglio vengono comunicati solo al momento della sua formazione e non comprendono nel dettaglio la tipologia dei carri impiegati. Oltre a ciò, il difensore ribadisce che nessuna responsabilità può essere attribuita all'ing. MORETTI, perché le attività che il Tribunale sostiene essere state colpevolmente omesse erano di competenza di strutture autonome, come la Direzione Tecnica e il CESIFER, e perché egli ha comunque lasciato RFI spa il 25.9.2006, quando non era stato mai avanzato alcun dubbio sull'affidabilità dei carri usati per il trasporto in questione e, come detto, non si erano neppure verificati quei piccoli incidenti che secondo il Tribunale dovevano costituire dei segnali di allarme tali da indurre a disporre maggiori controlli. In particolare non vi era la consapevolezza dei rischi di utilizzo di assili prodotti in passato in alcun paese dell'Est: il Tribunale utilizza questa affermazione, pronunciata dall'ing. MORETTI in sede di audizione al Senato il 2.7.2009 e l'8.7.2009, per sostenere il contrario, ma è evidente che in quella occasione egli riferiva informazioni acquisite dopo l'incidente e certamente non in suo possesso tre anni prima.

Nel sesto motivo di appello il difensore contesta infine la sussistenza della responsabilità del suo assistito per l'omessa adozione del provvedimento di riduzione della velocità del treno quanto meno nell'attraversamento di zone densamente abitate. In primo luogo egli ripete che, come detto anche dai consulenti, l'unica misura precauzionale idonea contro un evento come quello avvenuto è evitare il deragliamento del treno, perché il suo verificarsi innesca sempre conseguenze imprevedibili e potenzialmente sempre molto gravi, per cui non è corretto ritenere che RFI spa fosse tenuta a valutare il rischio conseguente ad uno svio, perché le sue conseguenze sono appunto imprevedibili e non valutabili. Peraltro il difensore sottolinea che la valutazione del rischio di deragliamento non attiene alla sicurezza del lavoro bensì alla sicurezza della circolazione ferroviaria per ragioni di incolumità pubblica, e quindi non ricade nell'obbligo che il D.Lgs. n. 81/2008 prescrive a carico del datore di lavoro: è vero che l'imprenditore deve valutare anche i rischi per la salute della popolazione e l'ambiente esterno, come previsto dall'art. 18 lett. q) D.Lgs. n. 81/2008, ma tale dovere deriva dall'obbligo generale di *neminem laedere* e non dal rapporto lavorativo. Il rischio di deragliamento non attiene al lavoro svolto da RFI spa, cioè la gestione della rete ferroviaria e la predisposizione delle regole per il suo corretto utilizzo, ma è caso mai l'oggetto del suo lavoro, diretto ad evitare pericoli per l'incolumità pubblica: è quindi errata anche la decisione del Tribunale di applicare anche ai reati contestati a RFI spa e ai suoi dirigenti l'aggravante di cui all'art. 589 c.2 cp.

Il Tribunale ha dunque condannato l'ing. MORETTI anche per non avere, quale datore di lavoro, compiuto una valutazione dei rischi che comprendesse per il trasporto di merci pericolose le valutazioni di tutte le possibili conseguenze di uno svio, e per non avere imposto, quale misura cautelare, la riduzione della velocità dei relativi convogli. Questa conclusione è errata perché, a tacer d'altro, non è possibile determinare, con un giudizio *ex ante*, quale sia la velocità idonea a prevenire o mitigare le conseguenze di un deragliamento, per l'estrema varietà di queste ultime. Il Tribunale afferma che nel caso di specie una velocità inferiore avrebbe impedito alla cisterna di raggiungere l'elemento fisso che l'ha forata e ha determinato la fuoriuscita del GPL e il suo successivo incendio, ma non indica quale sarebbe stata tale velocità idonea, e ciò perché tale determinazione è impossibile: anche l'evento in questione è infatti avvenuto per il concomitante verificarsi di una serie di circostanze non prevedibili, come il rompersi dell'assile in quel preciso punto e in quel preciso momento, per cui ad esempio se esso si fosse rotto solo venti metri prima o venti metri dopo i calcoli effettuati dal consulente delle parti civili ing. Orsini avrebbero portato a individuare, come velocità idonea ad evitare l'evento, una velocità del tutto diversa. Ciò dimostra appunto l'impossibilità di individuare *ex ante* la misura cautelare da

adottare, sicuramente o probabilmente idonea ad evitare l'incidente così come in concreto verificatosi.

Le norme anche nazionali prevedono, in linea con le norme o le prassi europee, che la velocità debba essere stabilita in base alle potenzialità delle linee, del materiale rotabile, alla composizione dei convogli e alle condizioni di frenatura, ma tendendo al massimo possibile, e non prevedono che si tenga conto delle condizioni dell'ambiente esterno, cioè se la linea attraversi zone deserte od abitate e sia fiancheggiata o meno da edifici; di tali peculiarità il gestore dell'infrastruttura dovrà tenere conto solo in casi particolari, che impongono modifiche temporanee in relazione a situazioni contingenti. L'esercizio ferroviario è un'attività pericolosa ma permessa dall'ordinamento per la sua utilità sociale, e per tale motivo lo Stato fissa anche, attraverso le proprie norme, il perimetro del c.d. rischio consentito, che opera come scriminante secondo i principi stabiliti anche dalla giurisprudenza di legittimità. Ciò significa anche, secondo l'appellante, che ogni decisione generale in tema di velocità ha una natura politica e spetta al Ministero, e non può essere adottata direttamente dal gestore dell'infrastruttura: una decisione generale e permanente, anche relativa ad una singola tratta, ha tali ripercussioni sulla circolazione complessiva, ferroviaria e non solo, in termini economici e di redditività ma anche di tutela dell'ambiente e sicurezza (essendo il trasporto ferroviario più sicuro e meno inquinante di quello su gomma, che aumenterebbe se risultasse più conveniente), da richiedere necessariamente una valutazione da parte dell'autorità politica statale. Il gestore RFI spa ha il potere, come detto, di disporre modifiche alle disposizioni generali in tema di velocità solo temporanee e contingenti, per motivi tecnici o di sicurezza di breve durata e presentatisi improvvisamente, come dimostra proprio la decisione di ridurre temporaneamente la velocità di attraversamento della stazione di Viareggio dopo l'incidente: d'altronde la normativa internazionale relativa al trasporto di merci pericolose, in particolare il RID, prescrive che modifiche quali la riduzione della velocità possano essere adottate in circostanze particolari, ma sempre dell'Autorità competente che, per il dettato complessivo di tale normativa (e come confermato anche dagli ispettori introdotti dal PM e dalla consulente della difesa prof. Torchia), deve essere individuata nel Governo dello Stato aderente ovvero nel suo delegato Ministero dei Trasporti, e attraverso una procedura di previa informazione all'OTIF il quale informerà gli altri Stati aderenti e valuterà la misura stessa. Anche l'ANSF, dopo l'incidente in questione, dispose una limitazione generale della velocità a 60 km/h nell'attraversamento delle stazioni ma solo per i treni che montavano assili di uguale tipo e solo in attesa che essi venissero sottoposti ad un controllo straordinario, e quindi per motivi contingenti e con durata temporanea, mentre è

significativo della irrilevanza della velocità in termini di sicurezza della circolazione il fatto che, nonostante l'incidente stesso, non sia stata adottata, né a livello nazionale né a livello europeo, alcuna diminuzione generalizzata della velocità per il trasporto di merci pericolose. L'appellante conclude quindi questo motivo di appello dicendo che "non si comprende sulla base di quale potere e, comunque, per quale ragione il gestore italiano - e ancor più MAURO MORETTI negli anni 2001-2006 - avrebbe dovuto imporre sul territorio nazionale generali misure limitative della velocità nel traffico delle merci pericolose, non adottate in alcun altro Paese europeo e in assenza della benché minima indicazione proveniente dalle autorità politiche o dagli organismi tecnici sovranazionali e nazionali, sia prima sia - dato ancor più eclatante - dopo l'incidente di Viareggio" (pag. 79 dell'atto di appello).

Nel settimo motivo di appello, in via subordinata, l'appellante lamenta l'eccessività della pena inflitta al suo assistito anche per l'omessa concessione delle attenuanti generiche, di cui egli si dice meritevole per l'attività svolta, e di quella di cui all'art. 62 n.6 cp, nonostante l'intervenuto risarcimento di molte delle parti civili e dell'offerta reale comunque effettuata a quelle di esse che non hanno accettato l'importo offerto. Conclude quindi chiedendo l'assoluzione dell'imputato ing. MORETTI sul piano oggettivo per l'insussistenza e l'inefficacia concausale delle violazioni ritenute dal Tribunale, sul piano soggettivo perché egli, quale A.D. di RFI spa fino al 25.9.2006, non ricopriva la duplice posizione di garanzia di responsabile dell'operato della Direzione Tecnica e di datore di lavoro per la valutazione dei rischi nel settore del trasporto delle merci pericolose e perché comunque non versava in colpa, non potendosi esigere da lui ciò che non si pretende neppure dall'agente modello; chiede in via subordinata l'esclusione dell'aggravante della violazione di norme antinfortunistiche perché il pericolo di deragliamento non pertiene ai propri specifici processi lavorativi, e in via ulteriormente subordinata chiede la concessione delle attenuanti generiche e la riduzione della pena inflitta.

Appello proposto dall'imputato DI MARCO GIORGIO

L'avv. Ambra Giovene, difensore dell'imputato DI MARCO, ha proposto appello contro la sua condanna quale Responsabile dal 3.10.2006 al 31.12.2007 dell'Unità Produttiva di sede centrale "Direzione Tecnica" di RFI spa. Nella premessa dell'atto il difensore ricorda che ampia parte delle indagini e del dibattimento è stata rivolta a valutare le responsabilità di RFI spa per l'omessa rimozione di un picchetto ritenuto, dalla pubblica accusa, l'ostacolo che aveva squarciato la cisterna provocando la fuoriuscita del GPL e il suo incendio, con le note



conseguenze devastanti; questione del tutto superata dall'assoluzione pronunciata sul punto dalla sentenza di primo grado, non solo per l'incertezza sul ruolo svolto da detto picchetto ma anche per la rilevata assenza di una violazione di norme cautelari nella sua omessa rimozione.

Nel primo motivo di appello il difensore ricorda che l'ing. DI MARCO, già in quiescenza all'epoca dei fatti, è stato ritenuto responsabile per il ruolo ricoperto a capo della Direzione Tecnica di RFI spa nel breve periodo dal 3.10.2006 al 31.12.2007, e solo per non avere proposto l'adozione del detettore di svio e per non avere emanato o concorso ad emanare prescrizioni prudenziali quali la riduzione della velocità nell'attraversamento delle stazioni, pur essendo l'incidente e le sue gravissime conseguenze "eventi concretamente prevedibili ed evitabili, costituenti realizzazione del rischio che le sopra indicate norme cautelari erano idonee ad evitare"; peraltro il Tribunale, rispetto alla formulazione di tali condotte contenute nelle imputazioni, le ha in parte accresciute, precisando che la contestazione della mancata installazione di un detettore di svio consisterebbe nell'omessa valutazione del pericolo derivante dalla mancata adozione di tale presidio da parte di Trenitalia spa, e l'omessa adozione di prescrizioni cautelari e omessa valutazione della inidoneità delle procedure di manutenzione dei carri consisterebbe anche nel rilascio o nel mancato ritiro del certificato di sicurezza in favore di Trenitalia spa: si è trattato di un'operazione "creativa" di norme a contenuto cautelare, selezionate al fine di imbrigliare in esse le condotte dell'ing. DI MARCO.

Nel secondo motivo di appello il difensore sostiene invece la insussistenza degli obblighi giuridici descritti nelle imputazioni a suo carico (i capi 16, 17 e 18). La sentenza ricostruisce l'organigramma e i compiti della Direzione Tecnica di RFI spa attribuendo ad essa le attività di rilascio dei certificati di sicurezza alle imprese ferroviarie, di emanazione delle norme regolamentari interne e di formulazione al Ministero, competente ad emanare le relative disposizioni di carattere generale, le proposte per le norme e gli standards di sicurezza. Secondo il difensore, invece, RFI spa non è competente ad emettere provvedimenti relativi alla circolazione delle merci pericolose, che il DPR n. 753/1980 riservava al Ministero e che sono compresi nel RID (Regolamento concernente il Trasporto Internazionale per ferrovia di merci pericolose), recepito con il D.Lgs. n. 41/1999: la competenza per i provvedimenti di carattere generale è rimasta al Ministero, che infatti l'8.7.2005 ha comunicato all'OTIF di essere l'Autorità competente per l'Italia. Il Tribunale invece, senza effettuare alcun richiamo al RID, ha affermato che i responsabili della Direzione Tecnica, quindi sia l'ing. DI MARCO sia l'ing. ELIA, avevano quale "primario compito" quello di valutare i rischi derivanti dal trasporto di merci pericolose e predisporre tutte le più idonee misure di eliminazione e mitigazione, ritenendo quindi che sussista una competenza



esclusiva di RFI spa per l'emanazione di disposizioni per regolamentare la circolazione ferroviaria anche per il trasporto di merci pericolose, come se il Ministero avesse demandato ad essa la propria competenza. Questo errore interpretativo si ripercuote sulla valutazione dell'unica disposizione emessa dall'ing. DI MARCO esaminata nella sentenza, la n. 15/2007 in cui egli prende atto dell'abrogazione della normativa precedente, ribadisce che l'unica norma che regola il trasporto di merci pericolose è il RID ed elenca le norme residue che rimangono in vigore, evidenziando così che alla Direzione Tecnica di RFI spa residuano solo competenze specifiche per sottrazione: il Tribunale, invece, ricava da tale disposizione che la materia delle merci pericolose "è specificamente demandata alla Direzione Tecnica", con la conseguente responsabilità dell'ing. DI MARCO per le omesse valutazioni sopra indicate. La sentenza descrive poi il Sistema Integrato di Gestione della Sicurezza adottato da RFI spa per dimostrare la consapevolezza dei rischi prevedibili da parte dei dirigenti di RFI spa qui imputati, perché prevedendosi l'invio alla Direzione Tecnica dei Sistemi di Gestione e dei Dossier di sicurezza elaborati dalle imprese ferroviarie ed anche quelli elaborati dalla Direzione Movimento della stessa RFI spa, la Direzione Tecnica era in grado ed aveva quindi il compito di controllare e gestire tutti i rischi anche interferenziali, di effettuare l'analisi dei rischi del trasporto di merci pericolose, di predisporre il relativo documento di valutazione degli stessi, di analizzare le criticità delle imprese ferroviarie, programmare le necessarie azioni correttive e controllarne l'attuazione: in realtà la disposizione n. 13/2001, che ha introdotto il predetto Sistema di Gestione della Sicurezza, non attribuisce alla Direzione Tecnica le responsabilità asserite dal Tribunale, benché tale SIGS sia stato ritenuto valido al punto da ottenere la certificazione internazionale ISO 9001 da un ente esterno. Le attività e finalità del predetto SIGS sono state ben spiegate da vari testi e consulenti, che la sentenza neppure cita: l'adozione di sistemi di gestione della sicurezza assicura che il sistema ferroviario sia conforme, in materia di sicurezza, con quanto stabilito a livello comunitario in termini di obiettivi da raggiungere, di norme e requisiti da rispettare, di metodi da applicare e di indicatori da utilizzare per misurare i risultati delle prestazioni effettuate. Nel 2008, poi, dopo quindi la dismissione dal ruolo dell'ing. DI MARCO, viene istituita l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria, che assume anche la competenza del rilascio dei certificati di sicurezza, disciplinato dal D.Lgs. n. 146/1999. In ordine a questo aspetto il difensore sostiene la mancanza di competenza di RFI spa per il controllo dei processi manutentivi del materiale rotabile di proprietà estera. Il decreto citato, all'art. 7 c.7, attribuisce al gestore dell'infrastruttura il potere/dovere di controllare periodicamente la conformità agli standard di sicurezza delle imprese ferroviarie che operano sulla sua rete e di revocare il certificato di sicurezza in caso di perdita dei requisiti previsti dalla norma stessa: sulla base di tale norma

il Tribunale ha ritenuto la responsabilità di tutti i dirigenti della Direzione Tecnica per avere rilasciato o non revocato il certificato di sicurezza a Trenitalia spa, benché il carro in questione non fosse conforme a tali requisiti per la mancanza di tracciabilità dei suoi componenti. L'affermazione del Tribunale è errata perché il carro in questione era marcato RIV (Regolamento Internazionale Veicoli) e quindi, come ricordato dalla sentenza stessa, la responsabilità dell'immatricolazione e della manutenzione è del suo proprietario e i relativi piani di manutenzione sono in possesso dell'Autorità Nazionale che ha rilasciato l'ammissione tecnica, e le imprese ferroviarie che impiegano mezzi conformi al RIV non compiono manutenzioni su di essi perché vi è il "mutuo riconoscimento" delle operazioni di manutenzione effettuate dal proprietario. Trenitalia spa, quindi, non doveva effettuare alcun controllo oltre alla verifica dell'essere il carro marcato RIV, ed erra il Tribunale quando afferma che "l'impresa ferroviaria rimane tuttavia responsabile dei rischi che da detta attività manutentiva dei terzi possa sorgere, dovendo ... assicurare il funzionamento sicuro della propria parte di sistema". Non esiste quindi alcuna norma cautelare che imponesse a Trenitalia spa di controllare la correttezza delle operazioni di manutenzione svolte dal proprietario di quel carro, e neppure alcuna norma cautelare che imponesse a RFI spa di verificare che tale controllo fosse stato eseguito e di revocare il certificato di sicurezza a Trenitalia spa a causa della sua omissione: ciò è confermato dal fatto che il 12.12.2008 l'ANSF, in virtù della sua acquisita competenza, non solo non revocò tale certificato ma ne estese l'efficacia, non ritenendo quindi sussistente la mancanza di alcun requisito. Peraltro in merito a questa presunta responsabilità, che coinvolge anche l'ing. DI MARCO, consistente nel non avere verificato, esaminando i dossier di sicurezza inviati da Trenitalia spa, che per tutti i rotabili di proprietà estera mancava qualsiasi documentazione relativa ai processi manutentivi effettuati dal proprietario, impedendo così di valutare eventuali rischi connessi ad una manutenzione inadeguata o inesistente, il difensore eccepisce anche la mancanza di contestazione: si tratta di una condotta non descritta nelle imputazioni, per cui vi è il difetto di correlazione tra queste e la sentenza, che ha condannato l'ing. DI MARCO anche per tale pretesa omissione, costituente però palesemente un fatto "nuovo e diverso" rispetto a quelli contestati.

Nel terzo motivo di appello il difensore sostiene in particolare l'insussistenza della condotta omissiva colposa consistente nella mancata prescrizione di una riduzione della velocità del treno. Secondo il Tribunale alla Direzione Tecnica di RFI spa spettava il compito di predisporre il Piano di sicurezza dell'intero sistema ferroviario, analizzandone le criticità e programmando le azioni correttive, e in tale ambito essa avrebbe dovuto effettuare la valutazione del rischio di



deragliamento che, se adeguatamente svolta, avrebbe necessariamente condotto ad adottare misure di riduzione o mitigazione di esso, tra cui "prima fra tutte" la riduzione della velocità. Il presupposto di tale affermazione è che, secondo quanto ritenuto dalla sentenza, la riduzione della velocità del treno avrebbe sicuramente impedito l'evento: le varie consulenze dimostrano però il contrario, anche se la sentenza svaluta le conclusioni dei consulenti della difesa secondo cui, ad esempio, anche alla velocità di 17 km/h la cisterna avrebbe raggiunto la zampa di lepre che potrebbe averla squarciata (come deposto dagli ingg. Giglio e Resta). L'altro presupposto, esaminato e risolto in modo errato dal Tribunale, è che RFI spa fosse competente ad adottare provvedimenti di riduzione della velocità, mentre le norme escludono la pretesa (dal Tribunale) autonomia decisionale in tale materia del Responsabile della Direzione Tecnica. E' infatti previsto sin dal Decreto Ministeriale del 22.5.2000 che il Gestore dell'infrastruttura emetta provvedimenti attuativi coerenti con i regolamenti e gli standard di sicurezza internazionali e che li comunichi al Ministero, stabilendo in particolare la velocità dei treni in relazione al tracciato delle linee, al materiale rotabile, alla composizione dei convogli e alle condizioni di frenatura: è il Ministero, in armonizzazione con le norme sovranazionali, che definisce le norme e gli standards di sicurezza, mentre RFI spa può intervenire solo per possibili deroghe momentanee dettate da ragioni tecniche. La definizione della velocità di marcia, in particolare per il trasporto delle merci pericolose, non può né deve essere un'iniziativa interna del Gestore della Infrastruttura, ed anche il RID individua nello "Stato membro" il soggetto che può applicare disposizioni supplementari non contenute nel RID, anch'esse limitate a situazioni particolari elencate nel RID stesso; il richiamo fatto in sentenza a decisioni assunte dall'Olanda e della Svizzera per il trasporto di certi materiali (il cloro, classificato come maggiormente pericoloso rispetto al GPL) conferma che la competenza per esse è dello Stato nazionale e non di un suo organo, essendo state adottate appunto a livello statale. Anche l'ANSF, dopo l'incidente in questione, ha disposto una limitazione generale della velocità a 60 km/h nell'attraversamento delle stazioni ma solo per i treni che montavano assili di uguale tipo e solo in attesa che essi venissero sottoposti ad un controllo straordinario, e quindi per motivi contingenti e con durata temporanea, mentre è significativo della irrilevanza della velocità in termini di sicurezza della circolazione il fatto che, nonostante l'incidente stesso, non sia stata adottata, né a livello nazionale né a livello europeo, alcuna diminuzione generalizzata della velocità per il trasporto di merci pericolose.

Infine al quarto motivo di appello il difensore contesta la responsabilità dell'ing. DI MARCO per la mancata adozione del detettore di svio, sostenendo che manca una disposizione a carattere cautelare che ne imponesse l'installazione. L'imputazione di cui al capo 16) attribuisce al



predetto una responsabilità per non avere proposto come necessaria l'installazione di tale dispositivo sui carri-cisterna trasportanti merci pericolose, ma l'analisi delle norme citate nell'imputazione esclude la sussistenza di un obbligo di adottare una simile disposizione. Infatti il provvedimento dell'OTIF del 22.3.2005, ivi citato, dava atto dell'omologazione del dispositivo denominato EDT 100 ma ne sottolineava anche le criticità ed esplicitamente stabiliva che il suo utilizzo non era obbligatorio, ed anche in merito al successivo modello, l'EDT 101, si è confermato, come già asserito dall'UIC per il modello precedente, che esso non previene i deragliamenti. Si è infatti acquisito, all'udienza del 17.6.2015, un video relativo alla simulazione compiuta a Berlino il 12.10.2007 di svio di un treno dotato del detettore EDT 101, a cui l'ing. DI MARCO era presente, in cui avvenne che il treno a pieno carico deragliò ugualmente, dimostrando così la sostanziale inutilità del dispositivo: ed infatti l'11.5.2009 l'ERA raccomandò che esso non venisse affatto adottato. E' quindi ingiustificata la conclusione del Tribunale secondo cui la sua mancata adozione, per quanto non obbligatoria, avrebbe dovuto essere valutata dal Responsabile della Direzione Tecnica come un ulteriore fattore di pericolo, e l'accusa all'ing. DI MARCO di non avere comunque effettuato una valutazione circa l'utilità della sua installazione. L'adozione di quel dispositivo è ancora oggi oggetto di esame a livello sovranazionale, e neppure dopo l'incidente di Viareggio ne è stata disposta l'installazione, la quale rimane anzi sconsigliata. Il Tribunale non considera poi che, come sottolineato dal teste ing. Genovesi, il principio di interoperabilità impedisce l'adozione generalizzata di qualunque attrezzatura da montare sul rotabile da parte di un singolo Stato, in assenza di una decisione sovranazionale, e sicuramente tale decisione generale non può essere adottata da un singolo gestore di infrastruttura.

Con il quinto motivo di appello il difensore inizia la seconda parte del suo appello, nella quale critica la sentenza con riferimento ai profili di diritto applicati per attribuire all'ing. DI MARCO la responsabilità colposa per le condotte sopra già prese in esame sotto il profilo oggettivo. In primo luogo lamenta che la sentenza è contraddittoria laddove assolve l'ing. DI MARCO dalla condotta consistita nell'omessa rimozione dei picchetti di tracciamento e nell'omessa installazione di barriere ma poi, nonostante l'analoga situazione di fatto, lo ritiene responsabile per le altre condotte. Il Tribunale motiva detta assoluzione sul fatto che gli imputati non potevano rappresentarsi la rischiosità dell'omessa rimozione del picchetto perché esso non era stato mai ritenuto un pericolo per la circolazione ferroviaria, e perché manca una norma cautelare che imponesse tale rimozione. Quanto all'omessa adozione di barriere di separazione, il Tribunale aggiunge che manca un obbligo di erigere barriere al fine di preservare la collettività, essendo la loro costruzione prevista solo per

proteggere l'infrastruttura da pericoli provenienti dall'esterno, e manca anche, nel giudizio controfattuale, la connessione causale con l'evento, perché esso si sarebbe verificato ugualmente. Anche per la condotta consistente nell'omessa riduzione della velocità del treno, però, manca una norma cautelare che imponga l'adozione di un simile provvedimento al fine di impedire l'incidente o ridurne gli effetti, non è stato neppure formulato un corretto giudizio controfattuale, e non si è neppure valutata la possibilità che l'ing. DI MARCO avesse *ex ante* la possibilità di rappresentarsi che la riduzione della velocità dei treni incidesse sulla evitabilità dell'evento. Il Tribunale ricostruisce la norma cautelare che assume essere stata in questo caso violata non basandosi su norme cogenti, che come si è visto non esistono, bensì su un generico dovere di prudenza, e soprattutto costruisce tale norma *ex post* e sulla base delle caratteristiche dell'incidente verificatosi, con un procedimento che la Cassazione stigmatizza come errato: la rimproverabilità per la violazione di una regola cautelare richiede che essa sia individuabile *ex ante* e sia astratta rispetto all'evento, in quanto deve trattarsi di una regola generale, efficace in relazione ad ogni situazione ricompresa nel medesimo genere di eventi. Nel caso di specie, però, la riduzione della velocità dei treni non è una regola cautelare astratta e preesistente all'evento perché, come evidenziato dal consulente del PM prof. Toni, il deragliamento di un treno comporta conseguenze del tutto imprevedibili: tale imprevedibilità impedisce di formulare una regola cautelare efficace e valevole in via generale ed astratta in ogni caso di deragliamento. Se anche fosse possibile stabilire che una determinata velocità avrebbe impedito l'incidente del 29.6.2009 o mitigato le sue conseguenze, non è possibile asserire che una identica riduzione produca lo stesso effetto in situazioni identiche, cioè di deragliamenti provocati dalla rottura di un componente del treno; addirittura i dati introdotti dai consulenti della difesa ed anche da alcuni *report* prodotti dal PM escludono che un treno più lento sia un treno più sicuro, essendo risultati gravi anche molti deragliamenti avvenuti a velocità inferiore a quella tenuta nel caso di specie. Al contrario, secondo il consulente della difesa prof. Resta, una velocità minore aumenta i rischi complessivi della circolazione ferroviaria, per la maggiore interferenza con gli altri treni di un convoglio che trasporta merce pericolosa, come si è dimostrato ricostruendo quale sarebbe stato il viaggio del treno in questione se avesse tenuto una velocità inferiore nell'attraversamento delle stazioni e delle zone abitate. In effetti, secondo il difensore, il Tribunale non ha fondato le sue affermazioni su basi scientifiche sicure ed acquisite nel dibattimento. Esso afferma che la minore velocità avrebbe influito sul ribaltamento del carro-cisterna ma il calcolo del prof. Toni, consulente del PM, secondo cui il carro non si sarebbe ribaltato se avesse raggiunto il passaggio a raso ad una velocità tra 43 e 54 km/h è stato contestato dal consulente prof. Bruni che ha tenuto conto di altre componenti intervenute dopo il

deragliamento, e le contro-critiche del prof. Toni sono contenute solo in una memoria depositata dal PM molto tempo dopo e mai esaminata nel contraddittorio delle parti: il Tribunale ha preferito la tesi del prof. Toni senza però spiegare validamente i motivi di tale scelta. Il Tribunale applica poi le valutazioni del consulente della parte civile prof. Orsini che, partendo dai dati del prof. Toni, ha calcolato che ad una velocità di 66 km/h all'ingresso in stazione il carro non si sarebbe deragliato: questa consulenza è però inutile perché valuta la condotta doverosa solo *ex post*, cioè tenendo conto dell'evento concretamente verificatosi, mentre la valutazione corretta è solo quella effettuata *ex ante*, che è però impossibile, come detto, nel caso di un deragliamento.

Nel sesto motivo di appello il difensore contesta anche l'applicazione dell'aggravante dell'aver agito con violazione delle norme antinfortunistiche, con la precisazione che al suo assistito deve caso mai applicarsi il D.Lgs. n. 626/1994, essendogli contestata solo una condotta tenuta sino al 31.12.2007, antecedente quindi all'entrata in vigore del D.Lgs. n. 81/2008. Non si contesta l'applicabilità di tali norme ai lavoratori delle ferrovie e ai luoghi in cui essi lavorano, dato che le imprese ferroviarie e la stessa RFI spa, nella sue articolazioni locali, redigono ad esempio i DVR, ma si contesta che esse si applichino all'intero ambito della circolazione ferroviaria: infatti questa è regolata da una propria normativa che ha come obiettivo non la sicurezza dei lavoratori ma la marcia sicura dei treni in un'ottica di salvaguardia della pubblica incolumità. Le due normative si affiancano senza sovrapporsi, rispondendo ad esigenze e finalità diverse: e per questo motivo, e non per una colpevole omissione, i DVR delle imprese ferroviarie e di RFI spa non contengono la valutazione dei rischi derivanti dalla circolazione dei treni. Esse possono coincidere per singoli profili e solo in quel caso, cioè quando la omissione colposa fosse connessa alle cautele antinfortunistiche, potrebbe essere contestata l'aggravante in questione: le condotte colpose contestate all'ing. DI MARCO, però, attengono tutte non alla sicurezza dei lavoratori ma alla circolazione dei treni, e non sono quindi in violazione delle norme cautelari previste dal D.Lgs. n. 626/94. Anche tra le sentenze della Suprema Corte citate dal Tribunale la n. 10857 del 2008 riconosce la responsabilità verso i terzi dell'esercente del servizio ferroviario ma in base al DPR n. 753/1980, cioè una norma in materia di circolazione ferroviaria. Lo stesso Tribunale, poi, estende la sua valutazione individuando responsabilità anche ai sensi dell'art. 2087 c.c., ma si tratta di una violazione mai contestata all'ing. DI MARCO, anche perché egli non ha mai assunto la qualità di imprenditore, non esercitando attività di impresa.

Sempre in questo motivo di appello il difensore afferma che è altresì erroneo attribuire all'ing. DI MARCO la qualità di "datore di lavoro" al fine di applicare le aggravanti sopra citate, qualità che il Tribunale fa

conseguire al suo ruolo di Responsabile della Direzione Tecnica di RFI spa. In realtà la sua qualifica di datore di lavoro si scinde in una prima qualifica conseguente all'inquadramento quale Responsabile della Direzione Tecnica, ed in una seconda qualifica di datore di lavoro delegato derivante dalla procura conferitagli il 25.10.2006 dall'A.D. di RFI spa: secondo la prima qualifica egli assumeva i doveri del datore di lavoro limitatamente ai luoghi in cui si svolgono le attività della stessa Direzione Tecnica, e quindi non a qualunque luogo in cui un qualunque dipendente di RFI spa si trovasse ad operare o in cui si svolgessero attività ricollegabili alla circolazione ferroviaria; a seguito della seconda qualifica i suoi poteri e doveri erano solo quelli conferiti con la procura, e quindi finalizzati a "porre in atto ... qualsivoglia impegno verso chicchessia ai fini di garantire la sicurezza nell'esercizio ferroviario ... nonché la sicurezza e l'igiene del lavoro, l'incolumità di terzi e la tutela dell'ambiente". Questa procura, che contempla entrambi i profili della sicurezza nell'esercizio ferroviario e sui luoghi di lavoro, se esaminata secondo le norme antinfortunistiche è generica, e comunque non poteva delegare all'ing. DI MARCO la valutazione del rischio, che è onere indelegabile del datore di lavoro. Questo imputato, quindi, non ha violato gli obblighi antinfortunistici gravanti su di lui in virtù della prima qualifica perché l'incidente non si è verificato nell'ambiente di lavoro di sua competenza, né ha violato quelli conseguenti alla seconda qualifica, non avendo egli alcuna competenza in materia di valutazione del rischio. Deve quindi essere escluso che egli abbia violato le norme antinfortunistiche, e deve quindi essere in ogni caso esclusa l'applicabilità delle aggravanti in questione.

Nel settimo motivo il difensore solleva delle questioni processuali eccependo la nullità, per violazione del diritto di difesa e del principio del contraddittorio, dell'ordinanza dell'8.6.2016 con cui il Tribunale ha acquisito la memoria tecnica redatta dal consulente del PM prof. Toni e dell'ordinanza dell'1.7.2016 con cui ha acquisito ulteriori memorie tecniche redatte dai consulenti del PM proff. Toni, Bertini e Valentini (limitatamente alle condotte per quali l'ing. Di Marco è stato condannato). Infatti, diversamente da quanto sostenuto dal Tribunale, tali memorie non costituiscono mere integrazioni di argomenti già trattati durante l'esame dei singoli consulenti ma delle repliche agli argomenti trattati dai consulenti delle difese, che i PM non hanno voluto controesaminare o hanno controesaminato in modo parziale. Attraverso di esse si sono introdotti nel dibattimento ulteriori conoscenze tecnico-scientifiche, che tra l'altro il Tribunale ha ampiamente utilizzato nella sua sentenza, in violazione del codice che prescrive che esse vengano introdotte in modo orale, attraverso l'audizione del perito e del consulente; il Tribunale ha solo concesso alle difese di depositare controdeduzioni a tali memorie entro un termine però molto breve, e

peraltro con esse gli imputati hanno potuto replicare solo alle memorie stesse e non all'esposizione orale dei consulenti del PM. Questo motivo di appello si conclude chiedendo quindi dichiararsi la nullità della sentenza derivante dalla nullità delle ordinanze sopra citate.

Infine nell'ottavo motivo, e in via subordinata, il difensore lamenta anche l'eccessività della pena inflitta al suo assistito, sia quanto alla pena-base sia quanto agli aumenti per continuazione, avendo il Tribunale ommesso di valutare l'assenza di precedenti penali e giudiziari, la condotta successiva al reato, la breve durata del suo incarico e la scarsa intensità della colpa, nonché l'erroneità della mancata concessione dell'attenuante di cui all'art. 62 n.6 cp, nonostante l'intervenuto pagamento di risarcimenti a quasi 500 soggetti per oltre 65 milioni di euro e alla presentazione di offerte reali per i venti danneggiati che non le hanno accettate. Infine si lamenta l'erroneità della mancata concessione delle attenuanti generiche, negate a tutti gli imputati in modo indiscriminato per il ruolo ricoperto, la loro qualificata esperienza, la loro posizione di garanzia, la gravità dei danni causati: il Tribunale non ha però tenuto realmente conto del singolo ruolo di ciascun imputato, del periodo in cui ciascuno ha ricoperto una posizione di garanzia, dell'intensità della colpa di ciascuno, e neppure dei risarcimenti già pagati se essi dovessero essere ritenuti insufficienti per l'applicazione dell'attenuante di cui all'art. 62 n. 6 cp sopra richiesta, tutti elementi favorevole all'ing. DI MARCO, al quale quindi dette attenuanti dovrebbero essere concesse.

Appello proposto dall'imputato MARZILLI ENZO

L'avv. Giulia Bongiorno, già difensore dell'imputato MARZILLI (poi sostituita dall'avv. Ambra Giovene), ha proposto appello contro la sua condanna quale Responsabile della Struttura Organizzativa "Direzione Norme, Standard, Omologazione" di RFI spa dal 3.10.2006 al 29.6.2009. Nella premessa dell'atto il difensore sostiene che la condanna si poggia erroneamente su una presunta posizione di garanzia dell'imputato, da cui sarebbero derivate omissioni penalmente rilevanti, dimenticando che l'evento è stato causato dalla rottura di un assile mentre l'ing. MARZILLI non aveva alcun potere di controllo sulla manutenzione dei singoli componenti del treno, e che la condotta principalmente contestata all'imputato stesso, cioè la mancata rimozione dei picchetti di tracciamento, è stata ritenuta insussistente.

Nel primo motivo di appello il difensore eccepisce la nullità della sentenza per la sua omessa correlazione con l'accusa, essendo stato l'ing. MARZILLI accusato di avere cagionato l'evento per avere violato numerose norme cautelari omettendo di rimuovere o suggerire la rimozione dei picchetti di tracciamento, questione effettivamente trattata

per un'ampia parte delle fasi di indagine e dibattimentale, ed invece è stato condannato per la violazione di norme cautelari diverse e che imponevano una condotta mai contestata: si tratta quindi di una vera e propria condanna per un fatto diverso, non preceduta dalla necessaria contestazione.

Nel secondo motivo di appello il difensore sostiene invece la insussistenza degli obblighi giuridici che il Tribunale ha ritenuto che gravassero sull'ing. MARZILLI. Il Tribunale, individuata la causa dell'evento nella rottura dell'assile 98331 per un deficit di manutenzione ed esclusa la rilevanza causale dei picchetti di tracciamento e della mancanza di barriere di separazione, avrebbe dovuto assolvere tutti gli imputati appartenenti a RFI spa, gestore dell'infrastruttura, per la mancanza di un nesso causale tra le condotte contestate a questi ultimi e l'evento stesso. Infatti nessuna colpa può essere ascritta ai dirigenti di RFI spa per la non corretta manutenzione del carro e le omissioni addebitabili al proprietario di esso, agli esecutori della manutenzione e a chi aveva la competenza di certificarne la correttezza non possono essere estese al gestore dell'infrastruttura, in ordine alla quale non è stato riscontrato alcun difetto che fosse in rapporto di causalità con l'incidente. La non corretta manutenzione dell'assile è infatti, con evidenza, una causa da sola sufficiente a provocare l'evento, mentre le cause ulteriori contestate al gestore dell'infrastruttura sono state giudicate insussistenti dal Tribunale stesso: si tratta, in pratica, di una causa idonea ad escludere il rapporto di causalità con eventuali carenze del gestore dell'infrastruttura, essendo irrilevante per l'operatività dell'art 41 c.2 cp il fatto che si tratti di una causa preesistente o simultanea.

Con il terzo motivo di appello il difensore sostiene in particolare la non colpevolezza del suo assistito per non essere stata individuata la norma cautelare alla base della condotta a lui ascritta. La sentenza condanna l'ing. MARZILLI perché egli non avrebbe effettuato nessuna valutazione in concreto dei rischi specifici connessi al trasporto di merci pericolose sulla rete ferroviaria nazionale e non avrebbe quindi dato indicazioni per la adozione, da parte della Direzione Tecnica condotta dal coimputato COSTA, di misure idonee a risolvere le criticità: tale conclusione, però, è disancorata dalle risultanze processuali e soprattutto è priva della indicazione della norma cautelare asseritamente violata. Il Tribunale, di fatto, ha cercato di rinvenire *ex post* le regole cautelari che sarebbero state violate, sostenendo in primo luogo che anche il gestore della infrastruttura aveva il compito di controllare tutto il materiale rotabile che vi circolava ed in particolare doveva farlo l'ing. MARZILLI nella sua qualità di Responsabile della Struttura Organizzativa "Norme, Standard Sicurezza", essendo anche RFI spa a conoscenza dell'esistenza di diversi standard qualitativi e di diverse prassi manutentive, anche meno affidabili, in uso negli altri Paesi. Questa affermazione sarebbe rilevante

se l'assile si fosse rotto perché la sua manutenzione era avvenuta in base a standard qualitativi o prassi manutentive diverse e inferiori a quelle italiane, ma l'officina Jungenthal non è stata condannata per avere applicato una modalità manutentiva di qualità inferiore bensì per non avere rispettato la procedura prevista nel manuale VPI, che prevede modalità manutentive affidabili, e quindi per avere commesso un errore nell'eseguire una procedura in sé corretta e adeguata: quindi non vi era in questo caso, per l'ing. MARZILLI, la necessità di controllare la procedura manutentiva applicata perché essa era affidabile, e che fosse stata eseguita era indicato sul carro stesso tramite la marcatura RIV, la cui presenza venne in effetti controllata. Tale marcatura, poi, esclude una competenza di RFI spa per il controllo dei processi manutentivi del carro perché la normativa RIV stabilisce che per i carri immatricolati all'estero e conformi ad essa l'ammissione tecnica e l'immatricolazione sono a cura dell'Autorità estera, che verifica anche la tracciabilità del rotabile e dei suoi componenti, e la manutenzione è a cura del proprietario: il carro in questione era stato omologato dall'Autorità tedesca (EBA) ed essendo marcato RIV circolava liberamente, senza ulteriori controlli da parte dello Stato in cui esso circolava, ed era anche stato revisionato presso officine certificate.

Quanto poi all'omessa predisposizione o all'omesso suggerimento di una misura precauzionale quale la riduzione di velocità, non è individuabile *ex ante* una norma cautelare che la imponesse: non è stato infatti possibile individuare, sulla base di un attendibile giudizio logico-scientifico, la velocità entro cui l'evento sicuramente non si sarebbe verificato o avrebbe avuto conseguenze meno gravi. La sentenza afferma che tale velocità era quella di 66 km/h, ma si è basata acriticamente sui calcoli dei consulenti del PM e delle parti civili mentre secondo i consulenti delle difese l'evento avrebbe potuto verificarsi anche alla velocità di soli 10-20 km/h: la scelta del Tribunale non è stata motivata ed i giudici non hanno spiegato perché sia errata la diversa valutazione dei consulenti delle difese, in particolare la loro affermazione di doversi calcolare diversamente gli effetti della frenata, tenendo conto della dinamica e della cinematica e non considerando il treno come un corpo unico uniformemente decelerato. La velocità prudenziale, poi, anche se individuabile, dovrebbe essere calcolata diversamente a seconda dei luoghi attraversati da ciascuna tratta, essendo impossibile conoscere in anticipo dove possa verificarsi un deragliamento, ed è evidente la inesigibilità di una simile condotta. Infine la competenza per stabilire la velocità dei treni spetta al Ministero, trattandosi di una decisione di ordine politico che deve bilanciare interessi anche in contrasto tra loro: RFI spa mantiene una competenza solo residuale, potendo prescrivere riduzioni solo per necessità contingenti, nonché eccezionali e temporanee, legate all'infrastruttura.

La sentenza contesta poi ai dirigenti di RFI spa una responsabilità per non avere imposto o almeno suggerito a Trenitalia spa l'installazione sui treni del detettore di svio, sostenendo che tale dispositivo avrebbe ridotto lo spazio di frenata ed evitato il ribaltamento del carro. Questa affermazione è errata perché è emerso con chiarezza che il dispositivo in questione non previene né evita il deragliamento ma solo frena automaticamente il treno in caso di svio, e che esso, all'epoca dell'incidente ed ancora oggi, è in uso solo in via sperimentale in Svizzera e su alcune linee spagnole ma non è obbligatorio in nessun Paese, in quanto i vari modelli omologati risultano non del tutto sicuri: la frenatura automatica che essi provocano può avvenire per un falso allarme e in luoghi pericolosi, ad esempio una galleria o un centro abitato, e blocca la motrice ma non il carro sviato, che mantenendo il moto può rompere gli agganci provocando l'accavallamento dei respingenti, con conseguenze ancora peggiori. Infatti l'ERA ancora nel 2012, dopo ulteriori studi, ha in realtà invitato i Paesi membri a non adottare il rilevatore di svio, sottolineando che il pericolo che crea è superiore al possibile beneficio.

Nel quarto motivo di appello il difensore sostiene la incompetenza di RFI spa ad emanare norme e standard di sicurezza della circolazione ferroviaria. Infatti il D.Lgs. n. 162/2007 ha disposto il trasferimento all'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria di varie competenze appartenenti a RFI spa, trasferimento avvenuto con la ratifica del verbale del 6.6.2008, ed in particolare il trasferimento della competenza ad emanare Norme e standards di sicurezza, a rilasciare, rinnovare e revocare il certificato di sicurezza alle imprese ferroviarie, a vigilare ed a compiere ispezioni su di esse. La sentenza afferma non essere avvenuto alcun passaggio di competenze in merito al trasporto delle merci pericolose perché non vi era stato il trasferimento del personale, ma anche questo assunto è errato, essendo prevista nell'atto di ratifica del predetto verbale (intervenuto il 10.6.2008) "la dipendenza funzionale in maniera esclusiva dal Direttore dell'Agenzia del personale indicato", distaccando in effetti all'Agenzia di nuova costituzione quasi tutto il personale di RFI spa (99 personale, secondo il teste Pozzi). Quanto poi alla specifica posizione dell'ing. MARZILLI, il Tribunale gli ha attribuito una generica responsabilità derivante dalla sua subordinazione alla Direzione Tecnica di RFI spa ma egli, come detto, si occupava solo di elaborare e definire norme in materia di sicurezza della circolazione dei treni che venivano poi adottate da altre sottostrutture di RFI spa. La sentenza afferma che questa competenza non era stata trasferita all'ANSF, ma la lettura del verbale sopra richiamato rende evidente l'erroneità di questa affermazione. Infine all'ing. MARZILLI era stato attribuito, con procura notarile, il potere di trattare con le amministrazioni degli enti preposti ai controlli anche in materia di merci pericolose, ma con il compito esplicito di dare "esecuzione a quanto



convenuto o comunque a quanto disposto dalla legge”: egli era quindi solo un esecutore di accordi assunti da altri, senza l'autonomia necessaria per assumere autonome iniziative. Egli deve quindi essere assolto anche per tale motivo.

Con il quinto motivo di appello il difensore sostiene invece la inapplicabilità dell'aggravante dell'aver violato le norme antinfortunistiche, non essendo il D.Lgs. n. 81/2008 applicabile, almeno all'epoca, al trasporto ferroviario in virtù del suo art. 3 c.2 che subordina l'applicazione dei titoli dal II al XII ad interventi di armonizzazione; il testo del successivo D.L. n. 57/2012, emanato proprio per evitare il vuoto normativo derivante dall'abrogazione della normativa speciale alla luce della dichiarata inapplicabilità del D.Lgs. n. 81/2008, conferma la correttezza di tale interpretazione.

Con il sesto motivo di appello si contesta invece il trattamento sanzionatorio perché palesemente sproporzionato: il Tribunale ha del tutto omesso la valutazione delle singole posizioni degli imputati, omettendo di valutare le loro differenze in particolare relative al ruolo e alle qualifiche ricoperte e alle violazioni loro ascritte; identico errore è stato commesso quanto alla concessione delle attenuanti generiche, negate a tutti con una motivazione unica e generica. Infine anche questo imputato chiede la sospensione della esecutività delle condanne provvisoriali ritenendo evidente la mancanza della propria responsabilità e quindi la probabilità di una riforma della sentenza, e la conseguente sussistenza di un danno grave e irreparabile per l'elevatissima entità delle provvisoriali liquidate nel loro complesso.

Appello proposto dall'imputato FAVO FRANCESCO

Gli avv. Gabriele Casartelli e Ennio Amodio, difensori dell'imputato FAVO, hanno proposto appello contro la sua condanna quale Responsabile dell'“Istituto Sperimentale” facente parte della “Direzione Tecnica” di RFI spa dal 10.3.2008 al 3.6.2008 e responsabile della Struttura Operativa “Certificazione Sicurezza Imprese Ferroviarie” (CESIFER) della stessa Direzione Tecnica dal 8.7.2004 al 9.3.2008.

Nella premessa dell'atto il difensore ricorda che la condanna dell'ing. FAVO è stata pronunciata esclusivamente per una delle violazioni in origine contestate, cioè l'omessa sollecitazione ad adottare il dispositivo antisvizio, e per altre tre omissioni colpose in realtà non presenti nelle imputazioni, cioè la mancata adozione della procedura c.d. di cabotaggio, l'omesso rilievo della non tracciabilità del carro estero e l'omessa vigilanza sulla effettività dei controlli sulla sua manutenzione. Peraltro la colpa viene ravvisata sia nella violazione di norme di legge e

disposizioni anche interne in materia di circolazione ferroviaria sia nei generali doveri di diligenza, prudenza e perizia stabiliti dagli artt. 2043, 2050 e 2087 c.c., anche nella forma della violazione del dovere di impedire l'evento in virtù della posizione di garanzia ricoperta, previsto dall'art. 40 c.2 cp. Il Tribunale ha però del tutto ignorato le norme sovranazionali che garantiscono la interoperabilità dei treni legati a Paesi tra i quali vige l'obbligo di reciprocità ed ha attribuito ad RFI spa doveri in materia di sicurezza mai codificati, come quello di rilevare ogni omissione nel presunto obbligo di Trenitalia spa di comunicare al gestore tutti i carri esteri circolanti e quello di conoscere il loro stato manutentivo anche se già sottoposti a controllo nello Stato estero di provenienza. Inoltre ha ommesso di valutare la sussistenza in concreto del nesso di causalità tra le omissioni attribuite agli imputati e l'evento, dimenticando che esso è stato causato dalla rottura di un assile montato su quel carro solo nel marzo 2009, per cui tutti i controlli eseguiti in precedenza non avrebbero potuto rilevare quella situazione di pericolo, perché ancora non esisteva.

Il primo motivo di appello è però dedicato all'eccezione di nullità della sentenza per essere nullo o inesistente il provvedimento di assegnazione del processo al Collegio giudicante che lo ha trattato presso il Tribunale di Lucca: si tratta di una questione già respinta dalla Corte in via preliminare, con l'ordinanza emessa il 19.12.2018 che affronta tutti i motivi proposti dalle varie difese, per cui appare superfluo riportare anche in questa relazione il contenuto dei motivi specificamente avanzati sul punto, che sono esposti nel testo dell'ordinanza stessa, sotto riportata.

Nel secondo motivo di appello si contesta la contraddittorietà dei molteplici profili di colpa attribuiti all'ing. FAVO e all'intera RFI spa. La sentenza da un lato attribuisce responsabilità alla società, accusandola di violazione di norme cautelari generiche ma costruendo un dovere di controllo di tutto il materiale rotabile circolante in realtà mai previsto, per non avere svolto adeguati controlli sul processo di manutenzione dei carri per il trasporto di merci pericolose e per non avere valutato gli specifici rischi connessi alla circolazione di carri di proprietà straniera anche per l'assenza di tracciabilità dei loro processi manutentivi; successivamente attribuisce una specifica responsabilità dell'ing. FAVO individuando a suo carico una posizione di garanzia e quindi accusandolo di avere agito con colpa specifica, ma senza indicare le norme violate, per non avere sollecitato l'adozione del dispositivo antisvizio e per non avere impedito la circolazione del carro in questione pur in assenza di documentazione relativa ad esso. Secondo i difensori vi è però incompatibilità tra colpa generica e posizione di garanzia perché, come ritenuto dalla migliore dottrina, se la contestazione di un reato colposo si fonda sulla pretesa posizione di garanzia dell'imputato, allora l'obbligo di impedire l'evento coincide con il dovere di diligenza, né questo può superare l'obbligo

derivante dalla posizione di garanzia. Peraltro la ricostruzione della colpa nei reati omissivi impropri richiede non solo di ritagliare la misura della colpa secondo i contorni dei doveri di agire del garante, ma anche che tali doveri siano specifici e determinati, mentre ciò non è nella sentenza impugnata, in cui si ricorre ad un genericissimo ed evanescente dovere di vigilanza per superare i limiti derivanti dalla posizione di garanzia attribuita ai singoli imputati.

Nel terzo motivo di appello i difensori ribadiscono che la sentenza elabora norme cautelari non previste dalla legislazione vigente e fondate solo sul predetto generico dovere di prudenza e diligenza, come l'asserito dovere di sollecitare l'adozione del dispositivo antisvio, adozione mai prevista da alcuna autorità, e quello di vigilare circa la tracciabilità del carro estero e dei suoi processi manutentivi: norme cautelari che il Tribunale ha elaborato dopo che le difese hanno provato che non sussisteva per RFI spa alcun obbligo di immatricolare i carri marcati RIV, dimenticando però le norme sovranazionali secondo le quali tale marcatura abilita di per sé il carro a circolare anche in Italia, in base al principio di interoperabilità. In particolare le pretese violazioni conseguenti alla non tracciabilità del carro di proprietà estera si trasformano di fatto in una attribuzione oggettiva di responsabilità: si postula un dovere di RFI spa, e di CESIFER essendo l'ing. FAVO anche imputato quale responsabile di tale Struttura Operativa, di rilevare un fatto negativo, cioè la non tracciabilità del carro e dei suoi processi manutentivi, e si ritiene responsabile non chi ha eventualmente reso impossibile la conoscenza di tali processi ma chi non ne ha rilevato tale impossibilità e non ha bloccato il bene o il servizio fornito tramite esso, secondo lo schema della responsabilità dell'imputato perché "non poteva non sapere" che la società proprietaria del carro non controllava le dovute manutenzioni e che Trenitalia spa non controllava che tali controlli venissero svolti. Di fatto si attribuisce quindi all'ing. FAVO una responsabilità per fatto altrui, presumendo che egli non potesse ignorare che quel carro circolava in Italia e che nessuno verificava se esistesse o meno della documentazione circa i suoi processi manutentivi.

Con il quarto motivo di appello i difensori contestano l'attribuzione di responsabilità all'ing. FAVO per il suo ruolo di capo dell'"Istituto Sperimentale" della "Direzione Tecnica" di RFI per soli tre mesi, dal 10.3.2008 al 3.6.2008, individuata dal Tribunale non nel non avere impedito l'evento ma solo nel non avere sollecitato l'adozione di provvedimenti o dispositivi, come il detettore di svio, diretti a ridurre i rischi connessi al trasporto di merci pericolose: gli viene quindi attribuita una posizione di garanzia "vicaria", riconoscendo che i suoi poteri erano limitati al fornire indicazioni e pareri tecnici. Secondo gli appellanti, in primo luogo non esisteva alcuna posizione di garanzia dell'ing. FAVO in relazione all'evento: il Tribunale ha pretermesso il dato temporale, che è

però rilevante perché molto breve in quanto la sua destinazione a quell'Istituto era solo provvisoria, e non ha indicato neppure quali condotte da lui omesse avrebbero potuto concretamente impedire l'incidente ferroviario e le sue conseguenze, omettendo quindi di accertare il comportamento doveroso alternativo che egli non avrebbe tenuto (a parte l'indicazione relativa al detettore di svio, dispositivo però ancora oggi non adottato a livello internazionale). Inoltre l'Istituto Sperimentale non aveva alcuna competenza specifica né un ruolo di garante in materia di trasporto di merci pericolose, per il quale funge solo da "supporto tecnico-scientifico alle strutture del Gruppo" così come svolge una funzione consultiva per il Ministero dei Trasporti, atteso che la materia è interamente disciplinata dal RID (Regolamento concernente il trasporto internazionale ferroviario di merci pericolose) redatto dall'OTIF, a cui partecipa appunto il Ministero. Infatti la sentenza cade in errore quando afferma che l'Istituto aveva compiti di controllo e verifica nel settore del trasporto merci pericolose "sulla base dei provvedimenti ministeriali del 2005", perché non esistono provvedimenti che gli attribuiscono un simile compito: la nota 88/2005 conferma la competenza del Ministero, che infatti ha notificato all'OTIF di essere l'Autorità Competente per lo Stato Italiano, e così anche i provvedimenti successivi, compresa la nota RFI spa del 3.8.2009 che conferma i compiti meramente consultivi dell'Istituto. Anche in merito al detettore di svio due tecnici dell'Istituto hanno partecipato alle riunioni dell'OTIF in cui se ne discuteva, ma solo su richiesta del Ministero, e comunque non è previsto l'intervento dell'Istituto Sperimentale in alcuna fase della lunga procedura attraverso la quale l'adozione di quel dispositivo potrebbe essere decisa in campo internazionale. In merito a detto dispositivo, peraltro, anche i difensori dell'ing. FAVO sostengono che non sussisteva alcun obbligo per Trenitalia spa di installarlo sui carri che utilizzava, per cui non può sussistere alcuna responsabilità per non averne suggerito o imposto l'uso: il Tribunale, pur riconoscendo che il suo impiego non era obbligatorio, sottolinea il fatto che esso non era neppure vietato e ritiene che lo stesso costituisse "una cautela doverosa" perché, pur non prevenendo lo svio, ne poteva ridurre le conseguenze, e che quindi dovesse essere adottato in applicazione delle norme cautelari speciali del D.Lgs. n. 81 /2008 e del D.Lgs. n. 626/1994 nonché del dovere generale di prudenza e diligenza di cui agli artt. 2050 e 2087 c.c..

L'affermazione che tale dispositivo fosse "una cautela doverosa" è però errata alla luce delle risultanze probatorie, dalle quali è emerso che la sua sperimentazione era stata ed è quasi fallimentare perché i problemi tecnici che esso crea superano i possibili benefici, al punto che ancora oggi l'ERA non ha adottato alcuna decisione definitiva riguardo ad esso e il suo impiego è limitato alla Svizzera e ad alcune linee ferroviarie spagnole: sul punto è illuminante la deposizione del teste Cassino, che ha

ricostruito nel dettaglio l'assenza di normative che ne prevedano l'utilizzo. Inoltre esso non avrebbe potuto essere imposto unilateralmente dal gestore dell'infrastruttura italiana, ma avrebbe dovuto essere imposto dall'ERA, che nel 2009 ha addirittura sconfessato una proposta dell'OTIF di installarlo sui carri merci a partire dal 2011 (e quindi dopo l'incidente), affermando che tale strumento non deve essere adottato appunto per la mancanza di evidenza che sia capace di ridurre il rischio conseguente al deragliamento di convogli trasportanti merci pericolose, alla luce anche dei problemi che esso crea proprio in termini di sicurezza della circolazione. E' quindi assurdo incolpare l'ing. FAVO per non avere suggerito l'uso di questo dispositivo, la cui utilità è ancora oggetto di studio e fonte di discussione a livello sovranazionale; oltre tutto non è chiaro a chi egli avrebbe dovuto suggerire il suo impiego, atteso che ogni decisione sul punto deve essere assunta dagli organismi internazionali sopra citati, e che in particolare non sarebbe stato possibile installarlo su un carro di proprietà estera marcato RIV, circolante liberamente e legittimamente in Italia, senza bisogno di alcuna autorizzazione, in virtù del principio di interoperabilità. Infine questa attribuzione di responsabilità è infondata anche perché non è provato, diversamente da quanto sostiene la sentenza, che con il detettore di svio l'evento non si sarebbe verificato perché la cisterna sviata non avrebbe raggiunto nessuno degli ostacoli che si ritiene l'abbiano squarciata: il Tribunale lo afferma basandosi sui calcoli del consulente del PM prof. Toni e svalutando erroneamente le diverse conclusioni dei consulenti della difesa (tra l'altro affermando, contro il vero, che i risultati del prof. Toni non sarebbero stati contestati dagli imputati, i quali hanno invece proposto una ricostruzione del tutto diversa), ma non tiene conto del fatto che lo stesso prof. Toni ha più volte dichiarato che la dinamica di un treno sviato è incerta e imprevedibile, tanto da rendere "impossibile qualunque simulazione capace di fornire risultati dotati di un minimo di attendibilità". Al contrario, sono le conclusioni e i calcoli del consulente della difesa prof. Resta che non sono stati smentiti con dati oggettivi. Peraltro uno degli errori compiuti dal Tribunale è nella modalità di accertamento del nesso causale, effettuato con una valutazione *ex post* e non *ex ante*: nella sentenza stessa si scrive che "in questo processo ... non si pone neppure una questione di prova del nesso eziologico che lega la condotta contestata agli imputati agli eventi, dal momento che basta partire dall'azione principale per costruire la catena degli anelli causali intermedi che si sono verificati e che hanno portato al disastro", così in pratica confessando l'impiego di un ragionamento a ritroso. Invece, parlando di questo specifico addebito di responsabilità, si deve tenere conto del fatto, riferito dall'ing. Chiovelli nella sua audizione in Senato del 3.3.2010, che anche imponendo l'uso del detettore di svio ai treni circolanti in Italia non si potrebbe impedire la circolazione di quelli immatricolati all'estero, stante il principio di interoperabilità, e comunque

a livello internazionale non si è mai prevista la sua installazione sul materiale esistente bensì sul nuovo: quindi anche se l'ing. FAVO avesse suggerito il suo impiego sui carri circolanti in Italia esso non avrebbe mai riguardato il carro in questione. Manca quindi la causalità della colpa, cioè la prova dell'effettiva utilità del comportamento alternativo ipotizzato come lecito ad impedire l'evento, ed anche per tale motivo l'ing. FAVO deve essere assolto da questo addebito.

Nel quinto motivo di appello si sostiene la erroneità della attribuzione di responsabilità all'ing. FAVO per la mancata adozione della procedura di cabotaggio, in realtà non contestata nell'imputazione e introdotta dal PM solo in sede di conclusioni. Secondo la sentenza egli, quale responsabile di CESIFER, avrebbe dovuto eseguire tale procedura, che RFI spa prevedeva anche per i carri esteri marcati RIV, ed avrebbe così impedito, sin dal 2005, la circolazione di quel carro accertando che Trenitalia spa non era in grado di fornire alcuna documentazione relativa alle manutenzioni eseguite su di esso; la procedura, che a detta della sentenza prevede anche il controllo della sottostruttura, avrebbe dovuto essere ripetuta nel marzo 2009, dopo l'ultima riparazione, quando invece RFI spa si limitò ad effettuare una prova di tenuta del serbatoio. In realtà, secondo gli appellanti, la procedura di cabotaggio prevede soprattutto il controllo del contenitore della merce pericolosa e non della sottostruttura; inoltre per i carri marcati RIV non è previsto un controllo sul materiale ma solo una acquisizione documentale, e al massimo un controllo visivo sul serbatoio e sullo stato manutentivo del carro nel suo complesso: quindi, se anche la procedura fosse stata attuata dopo il marzo 2009 (quando peraltro l'ing. FAVO non era più in CESIFER), non avrebbe portato al blocco del carro dal momento che sarebbe stata documentata la revisione appena eseguita, in modo apparentemente corretto, anche della sottostruttura. Inoltre il controllo previsto è solo visivo per cui, se anche fosse stato eseguito, non avrebbe permesso di rilevare il vizio dell'assile. E' poi infondato sostenere che la procedura di cabotaggio avrebbe portato sin dal 2005 al fermo del carro per la mancanza di documentazione relativa ai processi manutentivi da esso subiti: tale assunto presuppone, erroneamente, che Trenitalia spa o CESIFER potessero sindacare la liceità della circolazione in Italia di un carro estero marcato RIV e quindi già sottoposto a controllo da parte dell'Autorità estera competente, sindacato escluso dalla normativa sovranazionale, e presuppone anche che dalla mancata disponibilità della documentazione sarebbe derivato certamente il fermo del carro o una revisione della sua manutenzione. In realtà nessun documento avrebbe potuto far rilevare l'esistenza di un vizio dell'assile in quanto qualunque documento acquisito avrebbe attestato che le manutenzioni e le revisioni del carro e dei suoi componenti erano state eseguite regolarmente e nei tempi previsti, imponendo così di confermare la liceità del suo utilizzo in

Italia. Anche in questo caso manca la causalità della colpa, perché l'evento è stato provocato dalla rottura dell'assile e non da una carenza documentale. Peraltro all'epoca dell'incidente la procedura di cabotaggio non era più in uso da alcuni anni, per cui non avrebbe comunque dovuto essere eseguita dopo il montaggio dell'assile incriminato. Infatti essa confligge con il sistema delle STI (Specifiche tecniche di interoperabilità) e deve essere ritenuta superata dall'introduzione di queste e del principio della libera circolazione dei carri che rispettino i requisiti di queste e del RID, in attuazione del concetto di "mutuo riconoscimento" imposto a livello europeo. In ogni caso, come già accennato, i difensori ribadiscono la irrilevanza causale della mancata attivazione della procedura di cabotaggio. In primo luogo lo è con riferimento all'ing. FAVO, perché l'unico controllo che avrebbe potuto evitare l'evento è caso mai quello che avrebbe dovuto essere eseguito dopo il marzo 2009, e che egli quindi non avrebbe potuto eseguire perché non era più responsabile di CESIFER. In secondo luogo anche se la procedura fosse stata eseguita nel 2009 non avrebbe portato al fermo del carro, perché il tecnico avrebbe verificato che era stata montata una sala diversa ma revisionata dall'officina Jungenthal e né l'esame documentale né l'esame visivo esterno di un assile ormai montato avrebbero evidenziato la presenza della cricca.

Con il sesto motivo di appello si contesta anche l'attribuzione di responsabilità dell'ing. FAVO, quale responsabile del CESIFER, per non avere rilevato la mancanza di tracciabilità del carro e dei suoi processi manutentivi. In primo luogo il Tribunale non ha individuato le fonti normative dell'attribuita posizione di garanzia e quindi del suo dovere di rilevare la non tracciabilità del carro: si parla genericamente di una violazione "sostanziale" del DPR n. 753/1980, del D.Lgs. n. 188/2003 e del D.Lgs. n. 162/2007, ma nessuna di queste norme indica in modo specifico e determinato un simile dovere ed anzi caso mai l'ultima, all'art. 8 c.1, stabilisce che "ciascun gestore dell'infrastruttura e ciascuna impresa ferroviaria è responsabile della propria parte di sistema e del relativo funzionamento sicuro", confermando quindi che la responsabilità del controllo per i carri stranieri è della sua Autorità Nazionale, e il D.Lgs. n. 188/1003 all'art. 16 c.3 stabilisce che "le imprese ferroviarie con sede nel territorio dell'Unione Europea hanno il diritto di accesso all'intera rete ferroviaria nazionale per l'espletamento dei servizi di trasporto internazionale", dimostrando così che non vi sono limiti alla circolabilità sulla rete italiana di treni esteri se conformi agli standard di sicurezza applicati nei Paesi di appartenenza. Nessuna rilevanza hanno invece le norme interne di RFI spa, anch'esse citate nella sentenza, laddove prevedono che per ottenere il certificato di sicurezza l'impresa ferroviaria deve esibire un dossier di sicurezza: non essendovi alcuna norma che prescriva l'esibizione di tale dossier da parte di un'impresa ferroviaria

estera o in relazione a carri marcati RIV, si deve interpretare tale normativa come diretta solo alle imprese e ai carri nazionali, in conformità con le norme molte interne che ribadiscono che i carri marcati RIV sono automaticamente ammessi a circolare sulla rete nazionale italiana.

La sentenza basa il dovere di conoscenza del carro da parte di CESIFER anche perché esso veniva ammesso alla circolazione sulla base delle tracce orarie assegnate dal RFI spa: si tratta di un argomento infondato perché le tracce vengono assegnate ai treni e non ai singoli carri, e comunque, non essendo stato mai depositato il provvedimento di assegnazione della traccia oraria al convoglio deragliato, si ignora chi abbia effettuato tale assegnazione. Infine è priva di senso logico l'accusa di avere consentito la circolazione dei carri di proprietà della GATX Rail Austria GmbH benché non contemplati nel certificato di sicurezza rilasciato a Trenitalia spa come previsto dal PIR al punto 2.2.3: il PIR fa obbligo all'impresa ferroviaria di utilizzare solo carri conformi alle caratteristiche comprese nel certificato di sicurezza, e secondo il Tribunale poiché Trenitalia non aveva informato RFI o CESIFER circa il noleggio di tali carri RFI spa avrebbe dovuto impedirne la circolazione dovendo e potendo ricavare, dalla documentazione che essa non possedeva ma che avrebbe dovuto possedere e controllare, che essi avessero caratteristiche di sicurezza non conformi a quelle del predetto certificato. Ancora una volta dall'omissione di un adempimento del controllato si fa derivare la responsabilità del controllante per non avere verificato non i documenti che possedeva bensì quelli che avrebbe dovuto detenere, ma che non gli sono stati mai consegnati da chi doveva farlo. Manca comunque del tutto il nesso di causalità tra tali asserite violazioni e l'evento: se anche fosse stata acquisita da RFI spa e da CESIFER tutta la documentazione inerente le manutenzioni effettuate sul carro si sarebbe potuto solo verificare che esso era stato sottoposto a revisione presso un'officina certificata, la Cima Riparazioni spa, e che era stata sostituita una sala applicando un assile a sua volta revisionato. I documenti avrebbero cioè dimostrato la apparente regolarità manutentiva del carro, ed avrebbero reso impossibile, perché ingiustificato, impedirne la circolazione.

Nel settimo motivo di appello i difensori ribadiscono la insussistenza del nesso di causalità con l'evento per tutte le omissioni colpose attribuite all'ing. FAVO, per la decisiva circostanza che la situazione di pericolo che ha poi cagionato l'evento si è verificata dopo l'uscita dell'ing. FAVO da CESIFER, cioè con il montaggio dell'assile incriminato avvenuto solo nel marzo 2009, mentre in precedenza quel carro aveva circolato in Italia per quattro anni senza mai manifestare problemi o anomalie di alcun genere. Ciò significa che qualunque azione di controllo posta in essere tra il 2005 e il febbraio 2009 non avrebbe dato luogo a provvedimenti idonei ad

impedire l'evento del 29.6.2009, non sussistendo allora alcun rischio derivante dalla circolazione di quel carro: l'ing. FAVO, quindi, era privo di poteri impeditivi dell'evento stesso, avendo dismesso la carica di responsabile di CESIFER il 9.3.2008. La sentenza gli attribuisce la citata responsabilità, trattando la sua posizione assieme a quella dell'ing. FUMI a lui succeduto a capo dell'Istituto Sperimentale, citando la giurisprudenza secondo cui "la successione nelle posizioni di garanzia non fa venir meno le responsabilità inerenti a situazioni di pericolo colposamente createsi nel periodo in cui il dante causa ne era titolare: la responsabilità invero continua a gravare sul predetto, pur essendosi l'evento di danno concretizzato in un secondo momento a posizione per così dire cessata": essa non valuta però la specificità del caso, nel quale la situazione di rischio non è insorta nel periodo in cui egli era titolare della presunta posizione di garanzia ma solo dopo. Egli, perciò, dovrebbe rispondere per una colpa non correlata ad un pericolo effettivo. Ciò vale anche con riferimento al rilascio a Trenitalia spa del certificato di sicurezza, dal momento che nel periodo compreso tra il 2005 e il 2008 il suo rilascio non è causalmente connesso con l'evento, e dopo il 6.6.2008 fu l'ANSF a rilasciare un nuovo certificato di sicurezza.

Infine con l'ottavo motivo di appello i difensori contestano il trattamento sanzionatorio perché eccessivo, avendo il Tribunale del tutto omesso la valutazione delle singole posizioni degli imputati ed anche omesso la motivazione circa il rispetto dei parametri di cui all'art. 133 cp, e lamentano anche la mancata concessione delle attenuanti generiche, negate a tutti con una motivazione unica e solo appellandosi all'entità del disastro, senza valutare la storia personale di ciascuno, la partecipazione o meno al processo ed anche la complessità tecnica e giuridica di tutte le situazioni di fatto oggetto di accertamento, circostanze che avrebbero dovuto invece indurre a mitigare le sanzioni in quanto idonee a ridurre il grado di colpa degli imputati.

Appello proposto dagli imputati COSTA GIOVANNI, FUMI ALVARO e MARGARITA GIULIO

L'avv. Luigi Stortoni, difensore degli imputati COSTA, FUMI e MARGARITA, ha proposto appello contro la loro condanna quali investiti dei ruoli specificamente contestati.

Nel primo motivo di appello, che comprende molte diverse questioni, il difensore premette di chiedere l'assoluzione dei suoi assistiti per l'insussistenza della asserita responsabilità per la presunta indebita circolazione del carro-cisterna. In primo luogo il difensore individua il fatto alla base di questa condanna, lamentando di farlo con difficoltà perché il Tribunale lo esprime in modo generico, asserendo solo che le

omissioni ritenute sussistenti, in contrasto con "regole cautelari positivizzate, codificate, certificate in leggi o atti equiparati" avrebbero comportato l'indebita circolazione del carro-cisterna. Si domanda però se la condanna si basi sul mero fatto della circolazione del carro, ritenuta *in toto* illegittima, o sulla circolazione avvenuta in condizioni rimproverabili, cioè in cattivo stato di manutenzione e a velocità eccessiva: infatti se la condanna si basasse solo sul primo fatto la sentenza sarebbe nulla per difetto di correlazione con l'accusa, che contemplava solo, quali addebiti, la mancata riduzione della velocità, la mancata installazione del detettore di svio, la mancata rimozione dei picchetti di tracciamento e la mancata installazione di barriere; la relativa eccezione viene quindi formulata con carattere condizionato. Peraltro la condotta contestata a questi tre imputati è priva di causalità: l'evento si è verificato esclusivamente per la rottura di un assile, e nulla di ciò che si è verificato antecedentemente è causalmente significativo. In particolare è irrilevante l'affermazione che quel carro non avrebbe dovuto circolare perché non sottoposto alla procedura di cabotaggio o per irregolarità formali: sarebbe come ritenere responsabile di omicidio colui che consegna ad un terzo un'auto priva del bollo, su cui il conducente monta una gomma difettosa o manomessa i freni cagionando così, per tale sola ragione, un incidente mortale. L'evento, come noto, deve rispecchiare la causa, e in questo caso la mera circolazione di un treno in modo illegittimo non può di per sé provocare danni alle persone; ragionando diversamente si dovrebbe anche rilevare che se pure vi fosse una causa antecedente, rappresentata dall'illegittima circolazione del convoglio, il montaggio di un assile fratturato costituisce una causa sopravvenuta da sola sufficiente a determinare l'evento, ovvero una causa che introduce un rischio eccentrico rispetto alla irregolarità formale del carro. Peraltro la circolazione di quel treno non presentava alcuna illegittimità: trattandosi di un carro straniero marcato RIV esso poteva circolare liberamente in Italia, senza necessità di ulteriori autorizzazioni o controlli in applicazione delle norme sovranazionali, come dichiarato anche, a dibattimento, dal teste Chiovelli Responsabile dell'ANSF. La sentenza riferisce l'esistenza di queste normative, che applicano il principio del mutuo riconoscimento delle operazioni di manutenzione effettuate dal proprietario straniero del carro e controllate dall'Autorità del Paese presso cui esso è immatricolato, ma poi ritiene responsabili Trenitalia spa e la sua controllante RFI spa per la loro mancata verifica, sostenendo che comunque le procedure di controllo previste dai Sistemi di Gestione della Sicurezza delle due società dovevano essere applicate anche ai carri esteri perché le norme, e in particolare la disposizione 13/2001, prevederebbero la predisposizione di un dossier sicurezza da parte dell'impresa ferroviaria e la sua messa a disposizione di RFI spa per tutti i rotabili utilizzati, anche di proprietà estera. La sentenza, però, trae questo convincimento da un'errata interpretazione della predetta disposizione asserendo che essa non parla

dei carri esteri marcati RIV ma che, stante la sua finalità di sicurezza, si deve intendere che quei carri vi sono compresi: tale disposizione, invece, deve coordinarsi con le norme sovranazionali, per cui la mancata citazione dei carri esteri non è una lacuna, dal momento che la loro circolazione è regolata da queste ultime che applicano, come detto, il principio del mutuo riconoscimento delle procedure svolte nei Paesi stranieri. Quindi non doveva essere predisposto né esibito alcun dossier di sicurezza per i carri esteri marcati RIV. Ne consegue che non è illegittimo il rilascio a Trenitalia spa del certificato di sicurezza benché per quel carro non fosse stato esibito alcun dossier di sicurezza ed esso non fosse neppure menzionato nel certificato stesso: il certificato attesta la conformità alle procedure del Sistema di Gestione della Sicurezza dei carri di proprietà dell'impresa ferroviaria, quindi quelli esteri legittimamente non vi erano contemplati. Una prova indiretta della correttezza di questa interpretazione è il fatto che il certificato di sicurezza a suo tempo rilasciato a Trenitalia spa non è mai stato revocato, neppure dopo l'incidente in questione e neppure dopo che la competenza per tale procedura è passata all'ANSF. Il Tribunale deduce l'esistenza di un obbligo di controllo sulla manutenzione dei carri esteri dal fatto che le norme prevedono la possibilità per le imprese ferroviarie che li utilizzano di chiedere informazioni al proprietario sui processi manutentivi applicati ed anche di far sottoporre gli stessi ad ulteriori manutenzioni: questa possibilità, che peraltro coinvolge RFI spa solo indirettamente, cioè solo perché essa non avrebbe invitato Trenitalia spa a sfruttarla, non equivale ovviamente ad un obbligo, e comunque nel caso di specie non vi erano anomalie o segnali che potessero indurre a sospettare una scarsa manutenzione del materiale rotabile o una inaffidabilità delle procedure manutentive applicate. Quanto infine alla mancata attuazione della procedura di cabotaggio, è in primo luogo dubbia la sua compatibilità con le norme internazionali vigenti già all'epoca dell'evento, e comunque essa riguarda solo la cisterna e non la sottostruttura del carro, per la quale il controllo è meramente documentale: quindi se anche tale procedura, che peraltro nel 2009 era di competenza dell'ANSF e non di CESIFER, fosse stata applicata al carro in questione non sarebbe stato possibile scoprire il vizio dell'assile, perché il tecnico avrebbe solo richiesto la documentazione relativa all'ultima revisione effettuata e alle caratteristiche delle sale montate, ottenendo informazioni rassicuranti o comunque non idonee a far rilevare il difetto in questione. A maggior ragione tale procedura sarebbe risultata inutile se eseguita nel 2005, quando il carro montava assili diversi da quello che ha causato l'incidente, perché non avrebbe permesso di scoprire alcuna anomalia: la sua omissione non ha quindi alcun rilievo causale.



Deve in effetti essere valutata con attenzione la rilevanza delle pretese carenze dei controlli da parte di RFI spa e degli imputati. Il Tribunale fonda le accuse sulla mancanza di tracciabilità dei materiali rotabili e della loro manutenzione, cioè sulla mancanza di conoscenza della storia di quel componente, ma tale tracciabilità di per sé non dà garanzia di sicurezza bensì è uno strumento ad essa indirettamente funzionale, mentre direttamente funzionale alla sicurezza è la manutenzione; infatti se la manutenzione non è stata fatta in modo corretto si crea una situazione di pericolo, anche se vi è la tracciabilità, mentre l'assenza di tracciabilità quando la manutenzione è stata eseguita correttamente esclude ogni pericolosità. Nel caso di specie la sala il cui assile ha provocato, rompendosi, l'incidente era stata sottoposta alle procedure manutentive prescritte e presso officine certificate, e di ciò se ne dava anche notizia mediante l'iscrizione dei relativi dati nel cartiglio: la pericolosità è derivata dal fatto che tale manutenzione non è stata fatta a regola d'arte, non eliminando un vizio rimasto però occulto e non percepibile ad un controllo esterno, l'unico che poteva essere svolto da RFI spa. Il Tribunale, per respingere questa considerazione, attribuisce al controllore la responsabilità per non avere verificato le stesse procedure manutentive, controllando addirittura il macchinario utilizzato e i certificati di taratura dello stesso: sarebbe come pretendere che il medico che esamina un referto di analisi del sangue eseguito da un laboratorio autorizzato controllasse la procedura usata dall'analista, i recipienti utilizzati e così via. Quindi, pur negandosi che gli imputati e tutti i dirigenti di Trenitalia spa e RFI spa abbiano tenuto condotte omissive, si sottolinea che anche qualora esse vi fossero state non potrebbe comunque ritenersi accertata una loro responsabilità penale, risultando sicuramente negativa ogni verifica controfattuale. Infatti, essendo certamente escluso che il difetto dell'assile fosse percepibile dall'esterno, ci si deve chiedere quale condotta alternativa lecita avrebbero dovuto tenere gli imputati secondo il Tribunale: certamente non quella di sottoporre ogni treno proveniente dall'estero ad un controllo approfondito, smontando persino le sale e verificando le condizioni di ciascun componente. Del tutto irrilevante è poi la asserita consapevolezza della diversità e non affidabilità delle procedure manutentive svolte in alcuni Paesi stranieri: a parte il fatto che tale affermazione di inaffidabilità appare poco credibile con riferimento alla Germania, dove il carro in questione era stato immatricolato e veniva sottoposto alla manutenzione e al controllo, ciò che rileva è che tutte le procedure applicate dai Paesi europei sono ritenute valide e sono accettate dalle competenti autorità. Nessun rilievo ha anche la affermazione della diversa tracciabilità dei carri italiani rispetto a quelli stranieri: il controllo di questi ultimi viene effettuato nei Paesi di immatricolazione ed ha la stessa efficacia di quello svolto in Italia per i carri italiani, e comunque si ribadisce che la mera conoscenza della storia di quel carro e dei suoi componenti non avrebbe

consentito di scoprire il vizio dell'assile. Il Tribunale erra, quindi, quando afferma che era prevedibile l'esistenza di carri esteri con parti non sottoposte ai controlli di sicurezza, in quanto la documentata sottoposizione di esso al controllo da parte dell'Autorità straniera competente escludeva tale prevedibilità ed il fatto che, in concreto, esso fosse stato revisionato da pochissimi mesi ne aumentava caso mai l'apparente affidabilità.

Irrilevanti sono anche le accuse mosse in sentenza agli imputati in ordine alla omessa valutazione dei rischi derivanti in particolare dal trasporto di merci pericolose attraverso stazioni o luoghi densamente abitati: anche qualora tale omissione fosse stata provata, essa sarebbe ininfluyente e non comporterebbe alcuna responsabilità nel sinistro, in quanto esso non si è verificato a causa di una carente o mancata valutazione di rischi specifici. Il Tribunale avrebbe dovuto indicare quali cautele sarebbero state adottate se la valutazione del rischio fosse stata effettuata correttamente, e in che modo la omissione di tali cautele ha causato o non impedito l'evento, mancando altrimenti la causalità della colpa: ma il Tribunale si è limitato ad individuare, quali cautele colpevolmente omesse, la mancata riduzione della velocità e l'omessa installazione del detettore di svio.

Nel secondo motivo di appello il difensore esamina appunto l'accusa di omessa adozione dei due predetti presidi cautelari, sostenendone l'insussistenza e l'irrilevanza causale. In primo luogo egli sostiene essere erronea la qualifica del fatto come "infortunio sul lavoro": questo consiste nella realizzazione del rischio professionale del lavoratore a causa della sua attività e la normativa antinfortunistica è diretta a proteggerlo da detto rischio, e tutela anche i terzi purché si trovino nei luoghi di lavoro o comunque ne entrino in contatto. Il Tribunale basa la sua applicazione nel presente caso citando norme e giurisprudenza che vengono però interpretate in modo non corretto: l'art. 18 lett. q) D.Lgs. n. 81/2008 impone al datore di lavoro di vigilare affinché le misure che adotta non comportino rischi per la popolazione o l'ambiente esterno, ma non gli impone di adottare precauzioni a tutela di essa, l'art. 2087 c.c. prevede anch'esso una tutela per i lavoratori e non per i soggetti estranei all'ambiente lavorativo, ed anche nei casi in cui si è estesa la tutela a soggetti esterni la giurisprudenza ha sempre richiesto che vi fosse un legame causale tra la violazione di una precisa norma antinfortunistica e l'evento dannoso, come nei casi di decesso delle mogli di lavoratori esposti all'amianto, rimaste esposte all'agente cancerogeno a causa della violazione delle norme contro la diffusione delle polveri (ad esempio la sentenza nel caso Fibronit", o quella della gru caduta non nel luogo di lavoro ma su un edificio vicino). Peraltro è erronea anche l'indicazione dell'art. 15 D.Lgs. n. 81/2008, relativo all'obbligo di valutazione dei rischi, come norma cautelare la cui violazione dà luogo a responsabilità,

essendo evidente che la valutazione deve condurre alla individuazione di cautele, e solo la loro omissione o violazione darà luogo alla responsabilità del datore di lavoro.

Esaminando la prima cautela omessa ascritta dal Tribunale, la mancata riduzione della velocità del treno, il difensore ricorda che la sentenza afferma che la sua limitazione a 66 km/h avrebbe "con certezza" evitato il ribaltamento della cisterna basandosi sulle consulenze del prof. Toni e dell'ing. Orsini e superando in modo sbrigativo e poco convincente le ben diverse conclusioni raggiunte dai consulenti della difesa, che contestano in particolare i calcoli del primo che considerano il treno sviato come un corpo unico e non formato da più corpi slegati e soggetti ciascuno a forze anomale, ed attribuendo anche alle conclusioni del prof. Toni una certezza che questi, invece, non ha dichiarato dicendo anzi essere impossibile ottenere "risultati dotati di un minimo di attendibilità": secondo l'appellante, quindi, il Tribunale avrebbe dovuto invece rilevare la mancanza della prova di un nesso di causalità tra la velocità del treno e l'evento, mancando una "affidabile legge scientifica di copertura". Ma il Tribunale erra altresì perché ricostruisce la colpa per tale presunta violazione secondo criteri *ex post* e non *ex ante*, enucleando cioè la regola cautelare dall'evento e non individuando una regola preesistente ad esso e confondendo la colpa con la causalità: infatti la sentenza afferma che poiché al momento della rottura dell'assile il treno viaggiava a 92 km/h ed ha raggiunto gli ostacoli che hanno squarciato la cisterna, mentre se avesse viaggiato a 60 km/h non li avrebbe raggiunti ed essa non si sarebbe squarciata e probabilmente neppure ribaltata, è dimostrato che una più attenta valutazione del rischio avrebbe individuato nella velocità una fonte di pericolo e ne avrebbe fatto disporre la limitazione. E' però ovvio che se l'assile si fosse rotto in un punto diverso, più vicino ai predetti ostacoli, una riduzione di velocità sarebbe stata ininfluente, e che non è possibile prevedere in quale punto un assile potrà rompersi e far deragliare un convoglio: non esiste quindi una regola cautelare generale che stabilisca *ex ante* un nesso causale tra la velocità del treno e il verificarsi dell'evento dannoso, nesso causale presente in questo particolare caso ma probabilmente non sussistente in altre situazioni di deragliamento, stante anche la presenza sulle linee ferroviarie di un grande numero di ostacoli ineliminabili contro cui un carro potrebbe urtare una volta sviato, qualunque sia la sua velocità. Una norma cautelare, però, dovrebbe avere un contenuto generale e quindi individuare la condotta da tenere, sicuramente o molto probabilmente idonea ad evitare l'incidente; la norma cautelare costituisce infatti il limite di accettabilità del rischio consentito, quello connaturato ad un'attività pericolosa ma socialmente utile: in questo caso, in realtà, l'unica norma efficace, come asserito dallo stesso consulente del PM prof. Toni, è evitare il deragliamento del treno



attraverso una manutenzione a regola d'arte delle linee e dei materiali rotabili, perché non è possibile prevedere in concreto *ex ante* il danno che può verificarsi in caso di svio di un carro contenente merce pericolosa che attraversa una stazione, e "la velocità è un pericolo quando si superano i limiti previsti". Infatti mentre nella guida dell'auto la possibilità di compiere manovre di emergenza rende la velocità quasi sempre concausale al sinistro, in quanto se elevata impedisce tali manovre, nella guida di un treno il macchinista non ha alcuna possibilità di compiere simili manovre ed in particolare di scansare un ostacolo. La sentenza, poi, non individua neppure la norma cautelare che sarebbe stata violata in questo caso, sia rispetto ad una colpa specifica sia anche rispetto ad una più semplice colpa generica: nessuna norma nazionale o sovranazionale obbliga a stabilire una riduzione di velocità, che viene indicata come misura solo "possibile" idonea a prevenire situazioni di rischio, e da adottare comunque non a livello locale ma nazionale e da notificare all'OTIF, ed anzi si sottolinea che tale misura potrebbe portare a rischi più elevati, quelli dell'aumento del trasporto su strada. Le limitazioni citate dal Tribunale, poi, sono palesemente delle eccezioni, come quelle stabilite in Olanda e Svizzera ma solo per il trasporto di alcune tipologie di merci pericolose, e quelle occasionalmente adottate prima e dopo l'incidente anche dall'ANSF, solo per eventi eccezionali e in modo temporaneo, mentre il Ministero non ha mai disposto riduzioni della velocità dei treni neppure per singole tipologie di trasporto, neppure dopo l'incidente stesso. Anche la limitazione stabilita dall'ANSF dopo il disastro ha avuto tale carattere di eccezionalità, perché ha riguardato solo i carri montanti assili di cui non erano acquisiti i dati relativi alla tracciabilità, e l'attraversamento della Stazione di Viareggio per una sorta di omaggio alle vittime, come richiesto dal Sindaco.

Esaminando la seconda cautela omessa ascritta dal Tribunale, la mancata adozione del detettore di svio, il difensore ricorda che si tratta di un dispositivo non solo non prescritto, ancora oggi, da alcuna autorità nazionale o sovranazionale come presidio di sicurezza, nonostante sia da anni sottoposto al loro esame, ma da alcune di tali autorità addirittura sconsigliato. Contesta poi i calcoli e le conclusioni del consulente del PM prof. Toni, sui quali il Tribunale fonda la sua decisione, secondo cui se il carro avesse avuto il rilevatore di svio non si sarebbe verificato il ribaltamento o quanto meno il carro ribaltato si sarebbe arrestato prima di raggiungere il picchetto che probabilmente squarciò la cisterna, rinviando peraltro alle confutazioni fornite in udienza, con dati tecnico-scientifici, dai consulenti delle difese proff. Resta e Bruni, e soprattutto nega la sussistenza della colpa ritenuta invece dal Tribunale. Infatti non vi era alcuna norma cautelare positiva che contenesse un obbligo di adozione, e neppure operavano le norme cautelari generiche, richiamate dal Tribunale, del *neminem laedere* e del dovere del datore di lavoro di

adottare tutti i sistemi di prevenzione che garantiscono il massimo livello di sicurezza possibile, perché la sicurezza di tale dispositivo non era riconosciuta da nessuna delle Autorità sovranazionali preposte alla sicurezza della circolazione ferroviaria e si limitavano e ancora oggi si limitano a lasciare libertà di scelta alle singole imprese ferroviarie: scegliendo di non adottarlo, quindi, Trenitalia si è in realtà conformata a tali autorevoli pareri, condotta che impone di escludere la rimproverabilità della sua condotta. Infatti lo "stato dell'arte", all'epoca dell'incidente e ancora oggi, non indicava quel dispositivo come "ciò che la migliore scienza ed esperienza poteva offrire ... sotto lo specifico profilo di sicurezza", come si afferma in sentenza, perché i numerosi studi già effettuati e quelli che sono stati effettuati in seguito hanno dimostrato i limiti delle apparecchiature ad oggi sul mercato e i possibili rischi ulteriori conseguenti al loro utilizzo, al punto che l'Agenzia Europea per la sicurezza ferroviaria, l'ERA, l'11.5.2009 emanò un provvedimento nel quale affermava che tale utilizzo non doveva essere raccomandato, e non tanto per ragioni economiche, come sostiene il Tribunale, ma perché la sua utilità era molto inferiore ai rischi ulteriori che provocava. La condotta che il Tribunale ritiene doverosa, appunto l'adozione unilaterale del dispositivo da parte delle imprese ferroviarie italiane, era quindi inesigibile.

Nel terzo motivo il difensore sostiene inoltre che gli imputati COSTA, FUMI e MARGARITA non erano comunque destinatari degli obblighi indicati dal Tribunale, in primo luogo perché RFI spa non era più competente per adottare i provvedimenti ritenuti necessari, essendo tale competenza passata all'Agenzia ANSF, insieme al relativo personale tecnico, già a partire dal giugno 2008, in particolare quanto al controllo sulle imprese ferroviarie, all'impiego della struttura CESIFER e al rilascio del certificato di sicurezza (come risulta dai documenti e dalle testimonianze che vengono citati nell'atto di appello, smentendo punto per punto le diverse affermazioni del Tribunale), ed in secondo luogo perché è il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti l'Autorità competente in materia di trasporto di merci pericolose. In particolare il Ministero è competente ad assumere le decisioni generali, di natura politica, anche in ordine alla determinazione della velocità dei treni, emettendo provvedimenti che ovviamente si avvalgono delle competenze tecniche degli organismi che gestiscono l'infrastruttura o ne controllano l'utilizzo, ma che vengono adottati valutando e comparando anche altri interessi ed esigenze, non attinenti alla sicurezza dei trasporti (ad esempio la rumorosità o i rapporti con gli altri mezzi di trasporto). Il Tribunale, al fine di attribuire a RFI spa la competenza per la determinazione della velocità, afferma che essa non doveva predisporre una misura cautelare generale bensì determinare la velocità adeguata per il transito delle merci pericolose in una stazione con le caratteristiche di

quella di Viareggio, mediante una adeguata valutazione del rischio: secondo l'appellante questa affermazione è giuridicamente scorretta perché pretende di creare una regola cautelare non generale, bensì diversa per le singole situazioni. Invece la competenza di RFI spa poteva essere solo quella di natura tecnica, consistente nel determinare quale fosse la velocità sicura con riferimento alle caratteristiche dell'infrastruttura e del materiale rotabile in esercizio, la composizione dei convogli e le condizioni di frenatura, come previsto dall'art. 96 DPR 753/1980 citato anche nella sentenza: tale valutazione tecnica non può prendere in esame le caratteristiche esterne all'infrastruttura, cioè ad esempio l'attraversamento di zone abitate piuttosto che deserte, come preteso dal Tribunale, perché tali caratteristiche non incidono sulla sicurezza della circolazione dei convogli, che mira ad evitare i deragliamenti, ma caso mai incidono sulle conseguenze in caso di svio oltre che sulle scelte politiche. Anche le norme sovranazionali individuano negli Stati le Autorità competenti ad adottare misure prudenziali quali la riduzione della velocità dei treni nei centri abitati, e precisano che tali misure devono essere adottate dall'Autorità competente (nel caso dell'Italia il Ministero dei Trasporti), previste nella legislazione nazionale e notificate all'OTIF. Addirittura anche l'ANSF aveva acquisito la competenza per emanare norme standard di sicurezza: il Tribunale lo riconosce ma ribadisce la responsabilità di RFI spa sostenendo che essa aveva il potere di adottare specifiche "prescrizioni di esercizio": si confonde ancora una volta tra il potere di assumere decisioni generali, spettante all'ANSF, e la loro mera attuazione tecnica, di competenza di RFI spa, che era competente anche per proporre simili disposizioni che poi l'ANSF validava o meno in base alle sue autonome valutazioni (come dichiarato dal teste Genovesi). Infatti dopo l'incidente la Direzione Tecnica di RFI spa adottò dei provvedimenti di riduzione della velocità ma solo in attuazione di due provvedimenti dell'ANSF, quello limitato ai carri montanti assili non tracciabili e quello per il transito attraverso la stazione di Viareggio (nonché un terzo, limitato ai treni non attrezzati con sistemi di protezione della marcia).

Con il quarto, quinto e sesto motivo di appello il difensore esamina poi le singole posizioni dei suoi assistiti.

- GIOVANNI COSTA è stato condannato perché, quale Responsabile dal 21.5.2008 della "Direzione Tecnica" di RFI spa, tenuta a garantire la sicurezza nella circolazione dei treni, aveva pieni poteri in ordine al rilascio del certificato di sicurezza alle imprese ferroviarie, all'emanazione della normativa tecnica per il trasporto delle merci pericolose e alla valutazione di tutti i rischi inerenti alla circolazione ferroviaria, in qualità di datore di lavoro, ed avrebbe dovuto esercitarli per vietare la circolazione dei carri privi di tracciabilità ed individuare la velocità prudenziale per il treno in questione, inferiore a quella tenuta. Secondo

il difensore tutte queste attribuzioni di competenza sono errate. In primo luogo la competenza circa il controllo delle imprese ferroviarie era passata all'ANSF dal 16.6.2008, tanto che il rinnovo del certificato di sicurezza di Trenitalia spa, firmato dall'ing. COSTA il 13.6.2008, fu validato dall'ANSF e da questa esteso il 12.12.2008; inoltre la stessa ANSF non lo ha mai revocato benché Trenitalia spa, come rilevato dal Tribunale, non avesse esibito alcuna documentazione relativa alla manutenzione dei carri esteri di sua proprietà: tali decisioni, peraltro, sono corrette perché la normativa internazionale non prevede di dover valutare il rischio legato alla circolazione dei carri esteri. Non esiste poi sua responsabilità dell'ing. COSTA per la mancata valutazione della necessità di dotare i carri del rilevatore di svio e di ridurre la velocità: tali misure, oltre a non essere né obbligatorie né idonee ad evitare danni, come già esposto, non erano neppure di competenza di questo imputato. Infatti l'ing. COSTA non aveva il potere di disporre in modo generalizzato la riduzione della velocità per tutti i treni trasportanti merci pericolose nell'attraversamento di luoghi antropizzati come la Stazione di Viareggio, perché ciò era di competenza del Ministero, e non rilevano i provvedimenti di limitazione della velocità che egli ha assunto, pure citati nel dibattimento, perché sono tutti provvedimenti legati a situazioni contingenti ed emessi in attuazione di specifiche richieste dall'ANSF.

- la posizione di ALVARO FUMI, nella sentenza, è accomunata a quella dell'ing. FAVO per essersi i due avvicinati nel ruolo di responsabile della struttura CESIFER e dell'Istituto Sperimentale: peraltro l'ing. FUMI è stato imputato solo quale Responsabile dell'Istituto Sperimentale, per cui se lo si volesse ritenere colpevole per il suo ruolo in CESIFER la sentenza dovrebbe essere dichiarata nulla per violazione della correlazione con l'accusa. Quale responsabile dell'Istituto Sperimentale, il Tribunale lo ritiene responsabile attribuendo a tale Istituto la competenza in materia di merci pericolose in virtù di deleghe conferite dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nel 2005: ciò non è vero perché, come già sottolineato, il MIT ha solo delegato gli adempimenti di natura tecnica. I successivi provvedimenti emessi dal MIT il 6.4.2010 e dall'ANSF il 22.2.2010, che il Tribunale cita quale conferma dell'asserita competenza dell'Istituto Sperimentale, in realtà ribadiscono solo tale competenza tecnica indicando che RFI spa si limita a fornire pareri al Ministero stesso, il quale rimane l'Autorità competente a promuovere azioni normative presso gli organismi internazionali, attribuendo quindi all'Istituto Sperimentale un compito meramente consultivo, che inoltre deve essere svolto sulla base della circolare che il Ministero ha emesso in quella stessa occasione e che contiene gli adempimenti a cui i vari operatori nazionali dovranno attenersi nel trasporto di merci pericolose: quindi non vi era alcun potere autonomo conferito all'Istituto. Il Tribunale lo ritiene inoltre responsabile per non avere, svolgendo il compito a lui attribuito di

"presidiare ... le procedure e gli standards per il trasporto di merci pericolose", valutato i rischi connessi a tale attività, alla luce del dibattito sull'adozione del rilevatore di svio e all'adozione di misure precauzionali quali la riduzione della velocità, e quindi sollecitato la messa in atto di tali misure. "Presidiare" significava solo seguire l'evoluzione della normativa internazionale in tema di merci pericolose, cosa che è stata fatta: poiché non vi erano disposizioni che rendessero obbligatorio l'uso del rilevatore di svio, ed anzi vi erano pareri che ne escludevano l'utilità e la sicurezza, e neppure vi erano normative che imponevano la riduzione di velocità o anche solo che la consigliavano, l'ing. FUMI non poteva suggerirne l'impiego.

- GIULIO MARGARITA è stato condannato perché, secondo il Tribunale, quale responsabile della Struttura "Sistema di Gestione Sicurezza Circolazione Treni ed Esercizio Ferroviario" doveva valutare i rischi derivanti dal trasporto ferroviario con merci pericolose svolto con carri esteri, rendersi conto che Trenitalia spa non aveva fornito alcun documento circa i processi manutentivi e non aveva elaborato alcun piano di controllo di questi ultimi, segnalare al Direttore Tecnico di RFI spa le opportune misure correttive, ed in più avrebbe dovuto rilevare la mancanza di dotazione di sistemi di sicurezza quali il rilevatore di svio. Il difensore ribadisce però che: non vi è stata alcuna violazione nel consentire la libera circolazione dei carri esteri marcati RIV, per i quali opera il principio di mutuo riconoscimento dei controlli eseguiti all'estero; non vi era comunque alcun obbligo di controllare i controlli che risultavano eseguiti all'estero, per cui l'imputato non doveva segnalare alcuna carenza nel sistema di sicurezza di Trenitalia spa per il fatto di non prevederli; non doveva quindi impedire la circolazione di detti carri, che era legittima; l'asserita omessa valutazione del rischio inerente il trasporto di merci pericolose non è di per sé sufficiente quale fonte di responsabilità perché essa deve causare l'omessa adozione di precauzioni doverose, e comunque tale compito non era ricompreso tra quelli della Struttura diretta dall'ing. MARGARITA; quanto all'inadempimento del dovere di segnalare al Direttore Tecnico le misure correttive opportune deve ribadirsi che tali misure non potevano consistere nella riduzione di velocità o nell'impiego del rilevatore di svio, non imposte da nessuna norma scritta e neppure da massime d'esperienza e le cui valutazioni di idoneità non spettavano a questo imputato. Inoltre, circostanza fondamentale, l'ing. MARGARITA da oltre un anno prima dell'incidente non era più il responsabile della S.O. "Sistema di Gestione Sicurezza Circolazione Treni ed Esercizio Ferroviario" e addirittura neppure apparteneva più a RFI spa, essendo transitato dal giugno 2008 nell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria: egli quindi non faceva più parte dei gestori dell'infrastruttura bensì di coloro che controllavano il gestore. Il Tribunale supera questa circostanza affermando che il

passaggio di competenza tra i due Enti non era ancora avvenuto, che l'ing. MARGARITA aveva assunto il ruolo di interfaccia tra RFI spa e l'ANSF, e che documenti del 2009 e del 2010 menzionano ancora quella struttura come facente parte di RFI spa e indicano l'ing. MARGARITA come suo dirigente: il difensore risponde che i documenti indicano chiaramente che l'imputato era stato trasferito all'ANSF, il ruolo di interfaccia con RFI spa veniva da lui svolto per conto dell'ANSF e quindi non dimostra una continuità del rapporto lavorativo con RFI spa, ma quest'ultima continuava a pagare gli stipendi del personale trasferito in attesa che l'ANSF completasse la propria organizzazione amministrativa, e solo per questo motivo il personale e le strutture trasferite venivano ancora nominalmente mantenute nell'organigramma di RFI spa, tanto che una volta esaurito il periodo transitorio l'Agenzia ha rimborsato a RFI spa le somme erogate al predetto personale che già dipendeva dall'Agenzia stessa. Errata è anche la conclusione del Tribunale, che in ogni caso l'ing. MARGARITA rimarrebbe responsabile, anche se trasferito all'ANSF, perché manteneva la stessa posizione di garanzia, le stesse funzioni e gli analoghi poteri: infatti nell'ANSF egli non era dirigente di alcuna struttura e quindi era un mero subordinato rispetto al Direttore dell'Agenzia, al quale caso mai spettavano i poteri e doveri sopra indicati. Altrettanto errata è l'affermazione che egli rimane responsabile per la violazione delle norme cautelari commessa negli anni precedenti: è assurdo un regresso all'infinito che tra l'altro non tiene conto del totale mutamento del contesto e dei compiti, e comunque non si comprende perché non sia chiamato a rispondere di quelle omissioni il soggetto che dal 2008 avrebbe, secondo l'impostazione del Tribunale, assunto la diretta gestione del rischio.

Con il settimo motivo di appello il difensore impugna le statuizioni civili, in particolare contestando l'ordinanza del 9.12.2013 con cui il Tribunale ha ammesso la costituzione quali parti civili delle Organizzazioni Sindacali, dei Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza e degli enti esponenziali Codacons, Medicina Democratica, Cittadinanza Attiva, Comitato Matteo Valenti, nonché le successive liquidazioni in loro favore del danno in via equitativa. Tali soggetti non hanno legittimazione attiva perché non sono persone offese e neppure danneggiati dal reato, non potendo comunque esercitare i diritti di questi ultimi ma solo i diritti delle persone offese; essi, poi, non potevano costituirsi lamentando un danno *iure proprio*, perché prive dei requisiti che la giurisprudenza richiede, primo tra tutti la specificità degli interessi tutelati, che invece nelle predette associazioni manca, come addirittura riconosciuto dallo stesso Tribunale. Per le Organizzazioni Sindacali, invece, la legittimazione attiva manca perché, come sopra esposto, l'incidente non è derivato da violazioni delle norme antinfortunistiche.

Infine con l'ottavo motivo di appello il difensore contesta il trattamento sanzionatorio perché eccessivo, avendo il Tribunale del tutto omesso la valutazione delle singole posizioni degli imputati, e lamenta anche la mancata concessione delle attenuanti generiche, negate a tutti con una motivazione generica ed appellandosi a criteri infondati, come il ruolo ricoperto, che non può di per sé impedire il beneficio a prescindere dal modo in cui l'attività è stata svolta, la pluralità di omissioni, in taluni casi limitata a due, o la gravità del disastro. Del tutto errato è poi il riferimento al grado di colpa degli imputati, che secondo il Tribunale è per tutti elevato stanti la pluralità delle violazioni commesse, il lungo periodo di copertura della carica e le posizioni di garanzia rivestite, dal momento che per i suoi assistiti le violazioni ritenute sussistenti sono soli due, per le quali tra l'altro non si tiene conto di quale fosse la situazione normativa e di prassi al riguardo; deve poi essere esclusa, per i motivi già esposti, l'aggravante di cui all'art. 589 c.2 cp, non essendosi trattato di un infortunio sul lavoro. In particolare per l'ing. COSTA si doveva tenere conto del fatto che egli ha preso servizio come Direttore Tecnico di RFI spa il 21.5.2008, e il 6.6.2008 le competenze sono passate all'ANSF: egli, quindi, ha ricoperto il ruolo contestato per pochi giorni nei quali avrebbe dovuto, secondo il Tribunale, rivoluzionare il trasporto delle merci pericolose emettendo provvedimenti che richiedono studi, ricerche e finanziamenti; inoltre doveva essere valorizzata la sua figura di tecnico dalla vita professionale e personale irreprensibile. Anche per l'ing. FUMI si doveva tenere conto della irreprensibilità della vita personale e professionale, nonché del fatto che egli è stato condannato solo quale Responsabile dell'Istituto Sperimentale e quindi per un ruolo di modesta rilevanza in relazione alle violazioni contestate. Per l'ing. MARGARITA si doveva tenere conto del fatto che egli dal 16.6.2008 non era più in servizio presso RFI spa, e da quel momento aveva quindi operato in un ruolo di subordinazione rispetto al Direttore dell'Agenzia, l'ing. Chiovelli, mai indagato, per cui anche la sua responsabilità doveva essere fortemente ridimensionata.

Appello proposto da RFI spa nella qualità di società condannata ex D.Lgs. n. 231/2001

L'avv. Alfonso Maria Stile, difensore della società RFI spa, ha proposto appello contro la condanna della stessa quale responsabile ai sensi del D.Lgs. n. 231/2001.

Quale primo motivo di appello il difensore ha proposto tre questioni processuali.

La prima consiste nell'eccezione di nullità della sentenza per essere nullo o inesistente il provvedimento di assegnazione del processo

al Collegio giudicante che lo ha trattato presso il Tribunale di Lucca, questione già decisa dalla Corte in via preliminare con l'ordinanza emessa il 19.12.2018 che affronta anche i motivi proposti da questo difensore, che pertanto appare superfluo ripetere.

Sempre nell'ambito del primo motivo di appello il difensore propone l'ulteriore questione processuale della nullità dell'imputazione di cui al capo 89), per la sua genericità: esso è un mero richiamo ai numeri dei capi di imputazione elevati a carico delle persone fisiche mentre non c'è alcun accenno alla condotta rimproverata all'ente, ai suoi modelli organizzativi idonei o meno a prevenire i reati, al comportamento alternativo lecito esigibile e alle regole cautelari che lo prevedono, e ciò nonostante che RFI spa abbia già all'udienza preliminare prodotto i documenti dimostrativi di quale fosse il proprio modello organizzativo, di gestione e di controllo vigente all'epoca. E' perciò violato l'art. 61 D.Lgs. n. 231/2001 che, similmente al codice di procedura penale, stabilisce che la contestazione dell'illecito deve contenere, a pena di nullità, l'enunciazione in forma chiara e precisa del fatto che può comportare l'applicazione delle sanzioni e l'indicazione del reato da cui l'illecito dipende.

Infine viene avanzata la questione processuale della nullità della sentenza per l'omessa correlazione tra l'interesse o vantaggio contestato, consistente solo nel risparmio dei costi, e quello ritenuto in sentenza. Infatti mentre nell'imputazione esso viene indicato nella volontà di evitare l'impegno economico necessario per predisporre le misure tecniche relative all'armamento e al materiale rotabile atte a minimizzare i rischi del trasporto di merci pericolose, la sentenza, alla pag. 997, individua il vantaggio nella volontà di non perdere del guadagno imponendo una riduzione della velocità dei treni-merci, con conseguente riduzione delle tracce orarie assegnabili alle imprese ferroviarie, oltre che nel risparmio del personale da adibire ai controlli documentali sulle manutenzioni effettuate da terzi, escludendo invece che l'ente abbia agito per evitare le spese necessarie per la predisposizione delle misure tecniche sopra indicate.

Quale secondo motivo di appello il difensore lamenta l'erronea applicazione dell'art. 25 *septies* D.Lgs. n. 231/2001 per l'insussistenza dei suoi presupposti applicativi. In primo luogo non siamo in presenza di un omicidio colposo plurimo commesso con violazione delle norme sulla tutela della sicurezza del lavoro, perché le vittime non erano lavoratori e l'evento non è avvenuto in un luogo di lavoro bensì all'esterno della stazione: infatti la sentenza, per qualificare la natura del decesso, cita la figura del deceduto Farnocchia, risarcito dall'INAIL ma come vittima di un infortunio *in itinere*, paragonabile ad un incidente stradale, che viene sempre qualificato come un omicidio colposo non aggravato e non

addebitabile ad un datore di lavoro, anche se comporta l'intervento risarcitorio del predetto Istituto. Il Tribunale sostiene l'applicabilità della normativa antinfortunistica citando la giurisprudenza di legittimità che la ritiene estensibile anche nei confronti di persone estranee all'ambiente lavorativo ma che si trovino comunque ad operare "nel campo funzionale dell'imprenditore", ma tale richiamo nel presente caso è inconferente perché tra RFI spa e le vittime non c'era alcuna relazione datoriale o che coinvolgesse il campo funzionale dell'imprenditore: la posizione di garanzia di RFI spa non è fondata su un inesistente rapporto di lavoro, bensì sul dovere di garantire la sicurezza della circolazione ferroviaria per proteggere la pubblica incolumità. Anche il richiamo che la sentenza impugnata fa alle norme antinfortunistiche contestate e ritenute violate per sostenere che l'incidente debba essere qualificato come aggravato dalla loro violazione è inconferente per RFI spa: essa è stata condannata per la violazione di presunti obblighi di controllo in materia di cabotaggio e di manutenzione e per non avere ridotto la velocità del treno, e quindi per la violazione di doveri in tema di sicurezza ferroviaria e non di sicurezza sul lavoro.

Quale secondo aspetto si afferma poi, riportandosi ad una memoria difensiva depositata il 5.12.2016, l'inapplicabilità dei titoli II-XII del D.Lgs. n. 81/2008 al trasporto ferroviario in virtù della norma di cui all'art. 3 c.2 che ne riservava l'applicazione alla emanazione di disposizioni armonizzatrici: scaduto il termine di dodici mesi ivi previsto il D.Lgs. n. 81/2008 non è divenuto totalmente applicabile, come sostenuto dal PM, perché tale termine è stato prorogato e definitivamente eliminato dalla L. n. 102/2012 che fa salve le disposizioni alternative indicate fino all'emanazione dei decreti di armonizzazione, ed è sicuramente errata, perché contraria alla lettera (come riportata ad esempio nel D.L. 12.5.2012 n. 57 citato nella memoria del 5.12.2016), l'interpretazione del Tribunale secondo cui il termine "armonizzazione" non significa esclusione dell'applicabilità del decreto ma solamente l'adozione di soluzioni tecniche che tengano conto delle peculiarità del trasporto ferroviario in caso di discipline parzialmente divergenti. Peraltro la sentenza nulla dice in merito all'applicabilità o meno del Titolo XII L. cit. che introduce la responsabilità degli enti: anch'esso, però, è inapplicabile perché in attesa di armonizzazione.

Nel terzo motivo di appello il difensore contesta il merito della sentenza laddove essa sostiene che RFI spa ha ritenuto non idoneo a prevenire reati quali quelli verificatisi il Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo adottato, non avendo la società valutato i rischi connessi al deragliamenti conseguente alla rottura di un componente e al trasporto di merci pericolose altamente infiammabili. Al contrario il difensore appellante sostiene che al capitolo 9 del Modello aggiornato al 24.2.2009 vi era un specifico punto, il 2.1, relativo alla gestione delle emergenze e

del primo soccorso in cui si prevedeva la redazione di appositi piani anche con riferimento ad incidenti di esercizio connessi al trasporto di merci pericolose, il cui rischio è stato quindi valutato. Il Tribunale ha poi commesso un errore di diritto consistente nello stravolgimento del significato del dovere organizzativo incombente sull'ente, equiparandolo di fatto alla redazione del DVR, dal momento che imputa a RFI spa di non avere personalmente compiuto la valutazione dei rischi sopra indicati e l'adozione delle misure atte a prevenirli: l'onere dell'ente, invece, è quello di predisporre un modello organizzativo che promuova la corretta valutazione di tutti i rischi, la quale deve però essere effettuata dal singolo datore di lavoro-persona fisica, anche perché un DVR elaborato dall'ente collettivo per tutti i rischi inerenti le sue molteplici attività consisterebbe in un macro-documento di migliaia di pagine. Attribuendo all'ente la diretta responsabilità della redazione del DVR significa anche impedirne la difesa in caso di negligenza del reale datore di lavoro-persona fisica: l'omissione di quest'ultimo diventerebbe automaticamente una violazione commessa dall'ente, senza possibilità di difesa. Il DVR, di competenza indelegabile del datore di lavoro, non costituisce parte costituiva del Modello Organizzativo la cui corretta predisposizione esime l'ente da responsabilità, essendo quest'ultimo un presidio di controllo di secondo livello, distinto dal sistema di prevenzione materiale dagli infortuni di cui è gravato il datore di lavoro-persona fisica in quanto mira a prevenire che costui, e in generale i soggetti apicali dell'ente, commettano i reati di omicidio e lesioni colpose. Quindi mentre il datore di lavoro deve valutare tutti i rischi del processo produttivo ed attuare le misure idonee per prevenirli (adottando cioè le regole cautelari "modali"), l'ente deve contenere il rischio di condotte del datore di lavoro inosservanti dei suoi predetti doveri, adottando protocolli preventivi del rischio-reato e le relative procedure attuative, come prescritto dall'art. 6 D.Lgs. n. 231/2001, regolamentando i processi decisionali a rischio-reato mediante l'adozione di un'adeguata modellistica preventiva, e poi vigilare sul loro rispetto. Se questo è l'onere dell'ente, RFI spa lo ha soddisfatto: ha adottato ed aggiornato tempestivamente i Modelli Organizzativi e Gestionali, possiede certificazioni di conformità agli standards internazionali rilasciate nel luglio 2006 e sempre confermate, ha predisposto un Sistema Integrato di Gestione della Sicurezza per la gestione controllata e coordinata dei processi e delle attività relative alla sicurezza del trasporto ferroviario. "Nessuna colpa organizzativa può dunque essere imputata a RFI" per l'evento del 29.6.2009.

Sempre nell'ambito di questo motivo di appello il difensore sostiene anche che manca la prova che i reati attribuiti ai suoi esponenti siano stati commessi nell'interesse o a vantaggio di RFI spa. La sentenza, alla pag. 997, non individua alcuna interesse dell'ente ma solo un suo vantaggio, consistente nel non imporre una riduzione di velocità ai carri-

merci, così da non dover ridurre le tracce orarie da assegnare alle imprese ferroviarie e non ridurre i propri introiti. Questa affermazione è errata in primo luogo perché non tiene conto del fatto che una disposizione generale di riduzione della velocità per i trasporti di merci pericolose non esiste in alcuna parte del mondo e non è prevista dal RID, per cui non potrebbe essere adottata unilateralmente da RFI spa, non tiene conto del fatto che in concreto la riduzione della velocità di quel treno nell'attraversamento della stazione di Viareggio non avrebbe comportato alcuna riduzione di capacità della linea, dato che esso transitava in ora notturna e in assenza di treni-passeggeri, e non tiene conto del fatto che gli investimenti per la manutenzione straordinaria e la sicurezza della rete e degli impianti in concessione a RFI spa sono interamente finanziati dallo Stato, e in parte dall'UE e dagli enti locali, e quindi per RFI spa il risparmio su di essi non costituisce né un interesse né un vantaggio, perché tale risparmio andrebbe a beneficio solo dello Stato e quindi di un terzo rispetto ad essa. Non vi è neppure la prova che l'offrire tracce a velocità più elevata consentisse a RFI spa un maggiore guadagno: i criteri per determinare i canoni delle tracce sono fissati con Decreto Ministeriale e non è certo che la riduzione della velocità commerciale praticata per la traccia Trecate-Gricignano avrebbe comportato un suo minore costo, perché al contrario le simulazioni effettuate dall'appellante stesso, e riportate nell'atto di appello, dimostrano che il costo del pedaggio aumentava con il ridursi della velocità commerciale stabilita, aumentando quindi i ricavi per RFI spa.

Con il quarto motivo di appello si lamenta infine l'eccessività delle sanzioni applicate e si chiede la riduzione sia di quella pecuniaria, determinata in modo discrezionale e senza tenere conto dell'effettiva responsabilità dell'ente e del modesto vantaggio ipotizzato nonché del fatto che l'ente si è adoperato per risarcire i danni, sia di quella interdittiva, consistente nel divieto di pubblicizzare beni e servizi, in quanto priva di un senso concreto ed ingiustificata a fronte di un'assenza di vantaggio o di un vantaggio minimo per l'ente condannato.

APPELLO di RFI spa nella qualità di società condannata quale responsabile civile

L'avv. Alfonso Maria Stile, difensore della società RFI spa, ha proposto appello anche contro la condanna della stessa quale responsabile civile, peraltro con motivi analoghi a quelli contenuti negli atti di appello proposti dall'imputato ELIA o dalla medesima società RFI spa quale condannata ai sensi del D.Lgs. n. 231/2001, appelli ai quali si può quindi in molti casi rinviare.

Nel primo motivo di appello il difensore ha proposto varie questioni processuali.

La prima consiste nell'eccezione di nullità della sentenza per essere nullo o inesistente il provvedimento di assegnazione del processo al Collegio giudicante che lo ha trattato presso il Tribunale di Lucca, contenuta anche negli atti di appello proposti dall'imputato ELIA e da RFI spa quale condannata ai sensi del D.Lgs. n. 231/2001, ai quali si rinvia.

La seconda consiste nella nullità della sentenza per l'omessa correlazione tra accusa e sentenza per i motivi espressi anche nell'atto di appello proposto dall'imputato ELIA, cioè perché ai dirigenti di RFI spa era contestato di non avere valutato il rischio di uno svio per la cattiva manutenzione del carro-cisterna, mentre il Tribunale ha condannato costoro e la stessa RFI spa per la omessa verifica dei processi di manutenzione, l'omesso controllo di tutto il materiale rotabile circolante sulla rete ferroviaria italiana, l'omessa verifica della mancata attivazione della procedura di cabotaggio e la mancata revoca del certificato di sicurezza a Trenitalia spa.

La terza ripete l'eccezione di nullità, proposta anche all'appellante ELIA per l'omessa valutazione o assunzione di prove decisive richieste dalla difesa, come l'omessa assunzione testimonianza del prof. Malavasi, l'omessa valutazione della estensione del certificato di sicurezza a Trenitalia emessa dall'ANSF il 12.12.2008, l'omessa valutazione delle consulenze dei proff. Diana, Resta e De Rosa nelle parti in cui essi hanno dimostrato la unicità e non prevedibilità dell'incidente di Viareggio: anche per questa parte del primo motivo si rinvia all'atto di appello già sopra ricordato.

La quarta eccezione di nullità ha ad oggetto le contestazioni relative alla omessa esclusione di alcune parti civili benché privi di legittimazione attiva. Anche questa eccezione ripete quanto sostenuto nel primo motivo dell'atto di appello dell'imputato ELIA, per cui si rinvia integralmente ad esso.

Anche il secondo motivo di appello ha un contenuto identico al secondo motivo dell'appello proposto dall'imputato ELIA (contraddittorietà della sentenza, condanna basata su profili di responsabilità mai contestati, errata o contraddittoria individuazione delle competenze in ordine alla condotte valutate come reato, ad esempio in ordine al rilascio o alla mancata revoca del certificato di sicurezza e all'esecuzione della procura di cabotaggio, omesso giudizio controfattuale in ordine a quest'ultima presunta omissione, erronea valutazione circa le omissioni nella redazione dei DVR, errato giudizio circa la efficienza causale di una riduzione della velocità del treno e circa la competenza per il relativo



provvedimento): anche in questo caso si rimanda alla relazione già svolta su di esso.

Nel terzo motivo di appello il difensore sostiene l'impossibilità di ricostruire la responsabilità civile di RFI spa per la mancanza dei presupposti di legge. In primo luogo manca una sua posizione di garanzia, stante la sua incompetenza sia per le verifiche del materiale rotabile, passate alla competenza dell'ANSF o, per i carri esteri, di competenza dell'autorità dello Stato di immatricolazione, sia per la riduzione della velocità, di competenza del Ministero. La valutazione del rischio è stata effettuata correttamente, avendo per oggetto lo svio ed avendo RFI spa investito risorse per prevenire tale evento dannoso; peraltro l'evento in concreto verificatosi, cioè lo svio a causa della rottura di un assile, non era in concreto evitabile da RFI spa e manca quindi la concretizzazione del rischio. Manca la violazione di norme specifiche, per cui non sussiste una colpa specifica dei dirigenti di RFI spa; è in particolare non applicabile il D.Lgs. n. 81/2008, per i motivi già esposti nell'atto di appello proposto contro la condanna della società RFI spa ai sensi del D.Lgs. n. 231/2001, e ai quali lo stesso appellante rinvia. Qui il difensore sottolinea soltanto che RFI spa non esercita l'attività di trasporto delle merci pericolose, che è svolta dalle imprese ferroviarie: essa gestisce solo la infrastruttura ferroviaria, e questa era in sicurezza tanto che nessun addebito è stato mosso sotto questo profilo. Caso mai essa opera come Autorità di Controllo circa l'utilizzo di tale infrastruttura e la sicurezza della circolazione, peraltro nelle more dell'assunzione delle complete competenze da parte dell'ANSF e sempre nel rispetto dei compiti del Ministero e quindi con un ruolo pari al loro, appunto di Autorità di Controllo e non di datore di lavoro.

Nel quarto motivo di appello il difensore contesta le statuizioni civili della sentenza ripetendo il contenuto dell'atto di appello proposto dall'imputato ELIA, in merito alla errata liquidazione del danno non patrimoniale agli enti esponenziali e ad altre parti civili, che hanno omesso di provare sia *l'an* sia il *quantum* debeatur; si rinvia perciò al quinto motivo dell'atto di appello proposto da detto imputato, anche quanto alla richiesta di sospensione della esecutività delle condanne provvisoriale.

SVOLGIMENTO DEL PROCESSO

Il procedimento è stato fissato per l'udienza del 13.11.2018, alla quale gli imputati non sono comparsi senza addurre alcun legittimo impedimento, venendo perciò dichiarati assenti o contumaci; si è inoltre preso atto del sopravvenuto decesso degli imputati ANDRONICO e