

10.7.2008, ribadendo di non avere avuto notizia di tale provvedimento. Questo argomento è infondato per i motivi già illustrati a proposito delle analoghe affermazioni contenute nell'appello degli imputati SOPRANO e CASTALDO, laddove si è spiegato che non era necessario conoscere l'effettivo verificarsi di incidenti per eliminare un'omissione consistente nella disapplicazione di prescrizioni normative in materia di sicurezza, omissione che era conosciuta perché più volte segnalata come "criticità" nel settore delle manutenzioni da RFI spa e dall'ANSF. MAESTRINI aveva il compito di "definire, nell'ambito delle disposizioni di legge, criteri generali e standard in materia di sicurezza nella gestione del materiale rotabile" e quindi aveva conoscenza, o avrebbe dovuto averne esercitando la normale diligenza, dei non rari incidenti causati dalla rottura di assili e di altri componenti dei carri, verificatisi in Italia ma anche all'estero, e la cui notizia era stata sicuramente divulgata al di là della loro citazione nell'ordinanza dell'EBA. Era quindi per lui prevedibile il rischio di un deragliamenti per rottura di un componente ed era quindi suo compito, esigibile perché ricompreso nelle sue competenze, definire gli standard di sicurezza per tutti i carri circolanti in Italia a partire dalla loro tracciabilità, senza poter escludere i carri esteri per i quali, invece, mancava ogni forma di controllo e ogni documentazione della storia manutentiva, come egli ben sapeva stanti i rilievi di RFI spa e dell'ANSF sopra più volte menzionati. Oltre a ciò deve sottolinearsi che questo imputato era a conoscenza del fatto che Trenitalia spa non possedeva cisterne idonee al trasporto commerciale di merci pericolose avendo seguito nel 2005, come riferito dal teste Guidi all'udienza del 24.2.2016 (e come peraltro ricordato dallo stesso imputato nel suo atto di appello), un progetto per la realizzazione di un parco-carri di tale tipologia, progetto che fu abbandonato a seguito di una diversa scelta aziendale: egli era dunque consapevole che proprio il trasporto di merci pericolose veniva effettuato da Trenitalia spa solo con carri esteri, dei quali però non era assicurata e neppure conosciuta la storia e il processo manutentivo, e quindi la complessiva sicurezza, per lo meno non con il livello di attenzione e di controlli che era riservato ai carri di proprietà della società stessa.

Anche per l'imputato MAESTRINI deve quindi essere confermata la condanna pronunciata dai giudici di primo grado.

La responsabilità di RFI spa e dei suoi amministratori e dirigenti ELIA, COSTA, DI MARCO, DI VENUTA, FAVO, FUMI, MARGARITA, MARZILLI, MORETTI, PEZZATI e TESTA

La sentenza di primo grado ha valutato nel capitolo IX le responsabilità degli amministratori e dirigenti della società RFI spa sopra

indicati (nonché quella di Farneti Giuseppe, assolto e poi deceduto, e di Rossi Stefano, assolto senza che il Pubblico Ministero abbia impugnato tale decisione, secondo quanto lo stesso PM ha precisato all'udienza dell'11.2.2019), ed ha assolto i direttori compartimentali di Firenze DI VENUTA e PEZZATI nonché i responsabili della Struttura Operativa Armamento TESTA, Rossi e Farneti, e condannato invece tutti gli altri per avere omesso, nelle rispettive qualità e a causa di una non completa valutazione del rischio specifico relativo al trasporto incriminato, di richiedere e verificare la "tracciabilità" dei carri-cisterna esteri contenenti merci pericolose trasportati da Trenitalia srl sulla rete gestita da RFI spa, anche mediante la procedura di cabotaggio, di imporre l'adozione su tali carri del dispositivo denominato "detettore di deragliament" e di ridurre la velocità di attraversamento di stazioni in località densamente popolate come quella di Viareggio. Essa ha invece escluso, come già detto, la sussistenza di una responsabilità penale per l'omessa rimozione dei picchetti di tracciamento e l'omessa costruzione di barriere di contenimento tra i binari e le abitazioni.

La sussistenza o meno delle predette omissioni è stata già valutata nei capitoli precedenti, esaminando i motivi di appello delle varie parti processuali con i quali si contestano le decisioni dei giudici di primo grado su tali punti; si rimanda perciò ad essi, ricordando che si è esclusa la rilevanza penale dell'omessa adozione del "detettore di deragliament", per la non esigibilità della condotta alternativa, si è confermata l'esclusione della rilevanza penale dell'omessa rimozione dei picchetti e dell'omessa realizzazione di barriere di contenimento, e si è invece confermata la sussistenza di una condotta di reato nell'aver omesso la "tracciabilità" del carro-cisterna e dell'assile incriminato e nell'aver omesso, all'esito di una più ampia valutazione del rischio specifico, di disporre la riduzione della velocità dei treni stranieri privi di tracciabilità e trasportanti merci pericolose durante l'attraversamento di stazioni dalla struttura complessa e perciò con molti ostacoli potenzialmente pericolosi, nonché situate in centri densamente abitati.

Si è quindi confermato che le condotte alternative avrebbero evitato l'evento ed erano doverose ed esigibili per il gestore dell'infrastruttura RFI spa il quale, quindi, avrebbe dovuto: verificare la mancata consegna, da parte dell'impresa ferroviaria Trenitalia spa, di qualunque documentazione relativa ai carri che essa trainava dal gennaio 2005 con il treno merci n. 50325 ed in particolare del "dossier di sicurezza" il cui deposito era dovuto anche ai sensi della disposizione n. 13/2001 di Ferrovie dello Stato; verificare la mancata richiesta, sia nel 2005 sia nel 2009 dopo la revisione G4.8 effettuata dall'officina Cima Riparazioni spa, di effettuare il cosiddetto "cabotaggio" sul carro n. 33807818210-6 che peraltro sarebbe consistito, oltre alla visita esterna, anche nella richiesta ed esame della medesima documentazione; richiedere quest'ultima ed

esaminarla rilevando così la mancanza di notizie circa la vita pregressa e la storia manutentiva di molti componenti, tra cui sicuramente della sala montata n. 98331 installata nel febbraio/marzo 2009; fermare quindi i carri privi di documentazione, sia nel 2005 sia, quanto al carro causa dell'incidente, sicuramente nel marzo 2009 (essendo certo che a proposito di quella sala montata e del relativo assile il proprietario GATX Austria Rail GmbH non avrebbe fornito informazioni antecedenti al 2002 pur essendo il componente in uso dal 1974, dal momento che non è stato in grado di fornirle neppure dopo l'incidente), o quanto meno prescrivere, per carri trasportanti merci pericolose e da ritenere non sicuri perché privi di documentazione e quindi non controllabili, la riduzione della velocità di attraversamento di stazioni come quella di Viareggio, in cui il transito era più rischioso in caso di deragliamento, per la maggiore presenza di elementi fissi idonei a squarciare i carri stessi e per la prevedibilità di più gravi danni in caso di incidente, stante la presenza di molte abitazioni in prossimità dei binari.

Devono quindi essere qui esaminati soltanto i motivi di appello relativi alla personale responsabilità degli amministratori e dei dirigenti di RFI spa che sono stati condannati o contro la cui assoluzione il Pubblico Ministero ha proposto appello.

L'imputato ELIA, condannato sia quale Amministratore Delegato di RFI spa dal 25.9.2006 in poi, sia quale Responsabile della Direzione Tecnica di RFI spa per il periodo antecedente all'ottobre 2006 e per un breve periodo, fino al 20.5.2008, in cui aveva assunto *ad interim* le relative funzioni, ha presentato un atto di appello che, come si è già sottolineato nella relazione iniziale, riprende in termini praticamente identici molti dei motivi proposti da RFI spa condannata ai sensi del D.Lgs. n. 231/01 o come responsabile civile, con i quali contesta la sussistenza o la rilevanza penale delle varie condotte omissive ascritte globalmente alla società, per carenza del nesso causale, della prevedibilità ed evitabilità dell'evento e della esigibilità della condotta alternativa (motivi già ampiamente valutati nei capitoli precedenti).

In ordine alla sua personale responsabilità egli, oltre ad eccepire la nullità della sentenza per l'omessa correlazione tra accusa e decisione, nel secondo motivo del suo appello ha sostenuto che il Tribunale non ha ben individuato le competenze del gestore dell'infrastruttura e per conseguenza le sue quale Amministratore Delegato. Secondo i giudici di primo grado l'ANSF, benché subentrata dal 16.6.2008 nelle competenze in materia di sicurezza ferroviaria, non poteva operare perché aveva poco personale, ma non ha considerato che a RFI spa erano rimaste solo 24 persone, essendone transitate all'ANSF ben 79, ed anzi ha trascurato del tutto il fatto che molte competenze erano passate ad ANSF, anche sulle

mar

merci pericolose; inoltre il Tribunale ha attribuito a RFI spa la responsabilità per il rilascio o il mancato ritiro del certificato di sicurezza a Trenitalia spa, ma non ha tratto conseguenze dal fatto che sia stata l'ANSF, dopo il 16.6.2008, a decidere di non ritirarlo, emettendo anzi un provvedimento di estensione in data 12.12.2008. Nel terzo motivo dell'atto di appello egli ha negato poi la qualifica di "datore di lavoro" attribuitagli dal Tribunale: in primo luogo il D.Lgs. n.81/2008 non è applicabile al trasporto ferroviario e in secondo luogo egli, nella sua qualità di Amministratore Delegato, aveva comunque emesso numerose deleghe trasferendo a vari dirigenti i propri poteri e conseguenti doveri, con atti che lo stesso Tribunale ha ritenuto validi ed efficaci. Inoltre i giudici di primo grado lo hanno condannato quale Responsabile della Direzione Tecnica di RFI spa nei periodi sopra indicati sostenendo che egli ha mantenuto una responsabilità penale in virtù del principio di successione delle posizioni di garanzia, in quanto nel 2005 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 spa, con identica conseguenza. Anche in questo diverso ruolo gli è stata quindi attribuita la qualità di "datore di lavoro", insussistente stante la già indicata inapplicabilità del D.Lgs. n. 81/2008 al trasporto ferroviario. Sempre in questo terzo motivo di appello egli ha poi lamentato che la sentenza non ha chiarito quali specifiche condotte alternative egli avrebbe dovuto tenere, cioè che cosa avrebbe dovuto fare circa il controllo della manutenzione dei rotabili e l'esecuzione della procedura di cabotaggio, a chi avrebbe dovuto proporre una riduzione della velocità del treno stante la accertata competenza in materia del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, e tanto meno ha accertato quale conoscenza egli avesse di quello specifico treno e delle caratteristiche della stazione ferroviaria di Viareggio. Non è stato indicato se egli avrebbe dovuto anche curare personalmente l'esecuzione delle varie disposizioni emanate nel corso degli anni o controllare i piani di manutenzione, e non si è tenuto conto del fatto che egli aveva compiuto gli interventi in tema di sicurezza che lo stesso Tribunale ha ritenuto corretti e necessari, come la segnalazione alle imprese ferroviarie delle aree di criticità effettuata ad esempio nella nota n. 624 dell'11.6.2007 con riferimento proprio alla manutenzione del materiale rotabile e alla sua tracciabilità. Il Tribunale ha sostenuto che dopo quella nota egli avrebbe dovuto anche adottare provvedimenti consequenziali tra cui la revoca del certificato di sicurezza di Trenitalia spa, ma non ha considerato che anche l'ANSF, dopo avere emesso una nota di analogo contenuto, la n. 660/2008, non aveva adottato un simile provvedimento ed in particolare non aveva mai revocato detto certificato. Invece gli interventi di RFI spa per migliorare la sicurezza erano stati numerosi e dispendiosi, indirizzati soprattutto a ridurre il pericolo di svio

proprio per evitarne le conseguenze, sempre imprevedibili e potenzialmente catastrofiche, e specificamente l'imputato ELIA, nella qualità di Responsabile della Direzione Tecnica all'interno della Divisione Infrastruttura di RFI spa, aveva nel giugno 2001 emanato la disposizione n. 13/2001 con cui aveva reso obbligatoria l'adozione di un Sistema di Gestione della Sicurezza per le strutture operative di RFI spa e per le imprese ferroviarie, e in seguito moltissimi altri provvedimenti che dimostravano come la sua condotta fosse sempre stata diligente, prudente e caratterizzata da particolare perizia.

Questi motivi non sono fondati.

In primo luogo deve ribadirsi l'insussistenza di una violazione del principio di correlazione tra accusa e sentenza: come si è già affermato nel capitolo relativo alle questioni preliminari, la giurisprudenza della Suprema Corte esclude qualsiasi difetto di correlazione nel caso di sostituzione o aggiunta, nei reati colposi, di un nuovo profilo di colpa mai prima contestato, e peraltro nel presente caso i profili di colpa asseritamente aggiunti dal Tribunale (la mancata esecuzione della procedura di cabotaggio, la mancata revoca del certificato di sicurezza di Trenitalia spa, la mancata verifica dei processi manutentivi) sono semplici specificazioni o conseguenze dell'omesso controllo documentale circa la storia manutentiva dell'assile fratturatosi, che è un profilo sufficientemente contestato con la frase riportata nell'atto di appello stesso (*"non valutando ... quanto il rischio di uno svio ... potesse risultare maggiore in conseguenza della conosciuta - o comunque conoscibile - mancata adozione, per l'indicato tipo di carri, di standard di manutenzione simili a quelli stabiliti per i carri dello stesso tipo immatricolati in Italia"*). A questo imputato, peraltro, è stato esplicitamente contestato l'ulteriore profilo di colpa consistente nella omessa riduzione della velocità dei treni trasportanti merci pericolose, che anche questa Corte ritiene sussistente, per cui l'eccezione sopra ricordata risulta in concreto irrilevante.

Sempre preliminarmente deve ribadirsi che, come si è già illustrato valutando sia in generale i motivi di appello relativi all'applicabilità della normativa antinfortunistica sia, più nello specifico, i motivi di appello dell'imputato SOPRANO quale amministratore delegato di Trenitalia spa, è corretta la qualificazione come "datore di lavoro" dell'Amministratore delegato anche di RFI spa : il D.Lgs. n. 81/2008 è sicuramente applicabile al trasporto ferroviario, quanto meno nel Titolo I che contiene la definizione di "datore di lavoro", all'art. 2 c.1 lett. b), e ne specifica i doveri. Nonostante la complessa organizzazione di RFI spa, articolata in strutture di "Sede Centrale" e "Territoriali", le prime facenti capo direttamente all'Amministratore Delegato ed aventi il compito di emanare gli indirizzi alle seconde, come ben spiegato nel paragrafo 1 del capitolo

IX della sentenza di primo grado sulla base dei documenti predisposti dalla società stessa (in particolare il prospetto della "articolazione organizzativa e missioni/responsabilità" al 29.6.2009), l'Amministratore Delegato mantiene pieni poteri di organizzazione e di gestione della intera società. E' quindi compito dell'Amministratore Delegato dettare la politica aziendale, anche in tema di sicurezza, e per ciò che qui rileva egli avrebbe dovuto impartire le linee-guida sia per la valutazione dei rischi sia per l'implementazione della sicurezza, fornendo la corretta interpretazione delle norme nazionali, sovranazionali e interne, a partire dalla disposizione n. 13/2001 da lui stesso emanata, e quindi imponendo un controllo documentale su tutti i rotabili circolanti sulla propria infrastruttura, in particolare i carri esteri su cui era notorio non fossero possibili interventi manutentivi diretti. Poiché la "criticità" consistente nella difficoltà di "rintracciabilità e validità del materiale rotabile in servizio" era nota, tanto da essere stata segnalata a Trenitalia spa dalla stessa RFI spa con la nota n. 624/2007 dell'11.8.2007, egli avrebbe dovuto intervenire, anche solo dettando istruzioni e linee-guida alle Direzioni competenti ed in particolare alla Direzione Tecnica, affinché venisse controllata in modo accurato la "rintracciabilità" di tutti i rotabili circolanti e venisse sollecitato il superamento di quella criticità pretendendo da Trenitalia spa il deposito del "dossier di sicurezza" o una documentazione equipollente, e in difetto adottando i provvedimenti opportuni, dalla già indicata riduzione di velocità dei carri privi di tracciabilità al divieto di circolazione degli stessi.

Quanto alle ampie deleghe rilasciate alle Direzioni a lui sottordinate non si può che ribadire, come già motivato nel valutare un analogo motivo di appello dell'imputato SOPRANO, che l'esercizio del potere di delega lascia comunque all'Amministratore Delegato i compiti di organizzazione e soprattutto un dovere di vigilanza alta, come stabilito dall'art. 16 c.3 D.Lgs. n. 81/2008. Peraltro anche nel caso di RFI spa la responsabilità penale non deriva dall'omissione di condotte materiali ascrivibili a soggetti gerarchicamente subordinati, ma dalla decisione di omettere qualunque controllo, anche documentale, sui carri esteri, persino se trasportanti merci pericolose, sulla base di quella interpretazione non corretta delle norme nazionali, sovranazionali e interne già stigmatizzata nei capitoli precedenti, che venne adottata da tutte le società appartenenti al "Gruppo Ferrovie dello Stato" e la cui erroneità è stata già esaminata nel valutare le concause dell'incidente consistite nella mancanza di tracciabilità di detti carri e nella omessa adozione di una misura prudenziale conseguente, quale la riduzione di velocità quanto meno per tali carri. Si tratta con evidenza, come già sottolineato, di una scelta aziendale di "alta amministrazione", che poteva essere adottata solo dai vertici societari e che in questo caso è consistita nel consentire che l'impresa ferroviaria Trenitalia spa, formalmente indipendente da RFI

spa ma appartenente al medesimo gruppo societario, potesse accedere al settore del trasporto delle merci pericolose pur essendo del tutto priva di una propria flotta di carri idonei, impiegando materiali rotabili di proprietà di terzi senza dover assicurare per questi il medesimo livello di sicurezza di quelli di proprietà della società stessa. Di tale scelta è quindi responsabile l'Amministratore Delegato ELIA, nominato il 25.9.2006, per averla avallata e mantenuta, essendo stata palesemente adottata già in precedenza, quanto meno dal gennaio 2005 atteso che già allora, all'inizio dell'utilizzo da parte di Trenitalia spa dei carri-cisterna di proprietà della società Gatx Rail Austria GmbH, nessun documento era stato mai depositato né richiesto.

Peraltro la responsabilità dell'ing. ELIA è ancora più risalente nel tempo perché gli deve essere attribuita anche quale Responsabile della Direzione Tecnica di RFI spa, ruolo da lui ricoperto prima della nomina ad Amministratore Delegato nonché dopo, quando ne assunse l'*interim* per un breve periodo. Infatti la Direzione Tecnica, una delle cinque strutture centrali operative, aveva la "missione" di "Garantire la definizione del quadro regolamentare e normativo per la circolazione dei Treni e l'Esercizio ferroviario (standard e specifiche per l'infrastruttura ferroviaria e per i rotabili e relativi sottosistemi e componenti) ed il rilascio del Certificato di Sicurezza alle imprese ferroviarie e svolgere, in merito, le funzioni di Ispettorato in campo di sicurezza", nonché aveva numerose "Aree di responsabilità" relative alla sicurezza dell'esercizio e al controllo delle imprese ferroviarie. Questo ambito di competenze è confermato dal fatto che proprio in qualità di Responsabile di tale Direzione, allora articolazione di Ferrovie dello Stato, l'imputato ELIA emise, nel giugno 2001, la disposizione n. 13/2001 che prescriveva, tra l'altro, che le imprese ferroviarie "Per rendere evidenza del possesso dei requisiti, in termini di ... sicurezza" devono presentare al gestore dell'infrastruttura un "dossier di sicurezza" il cui contenuto, secondo il punto 4.3.1 capo c), deve comprendere una dichiarazione di conformità del materiale rotabile relativamente ad attestazioni di omologazione ed immatricolazione dei rotabili trasmesse all'atto della richiesta del certificato di sicurezza, in cui devono essere compresi anche i rotabili omologati all'estero, come si è meglio spiegato parlando della concausa dell'incidente consistente nella mancanza di tracciabilità.

Nella qualità di Responsabile della Direzione Tecnica, poi, egli era il responsabile della emissione dei certificati di sicurezza ed aveva anche la competenza ad emettere i provvedimenti di riduzione di velocità limitati a singoli rotabili, singole tratte o periodi temporali: egli, quindi, è responsabile anche per non avere, nel 2005, disposto che il treno in questione, trasportante i carri-cisterna non controllati perché privi di documentazione e di tracciabilità, riducesse la velocità nell'attraversamento di zone che anch'egli avrebbe dovuto valutare come

maggiormente pericolose per i motivi più volte esposti, come la Stazione di Viareggio. Tutte le obiezioni in tema di competenza per emettere provvedimenti di riduzione della velocità sono state già valutate e respinte nell'apposito capitolo in cui tale misura prevenzionale è stata esaminata, e a quella motivazione si rinvia per le questioni del medesimo tenore proposte dall'imputato ELIA nel suo atto di appello.

Le questioni sollevate dall'appellante ELIA in merito alle competenze dell'ANSF sono irrilevanti: è vero che l'Agenzia in data 16.6.2008 ha acquisito le competenze per i controlli sulle imprese ferroviarie in tema di sicurezza, come provato documentalmente e riconosciuto dal teste Chiovelli, ed è altrettanto dimostrato che vi era stato un passaggio di personale da RFI spa alle dipendenze dell'ANSF, anche se non dal punto di vista burocratico, ma i provvedimenti di cui è contestata l'omissione a RFI spa e al suo Amministratore Delegato avrebbero dovuto essere stati già assunti in precedenza, oppure erano rimasti di competenza di RFI spa. Il controllo sul mancato deposito del "dossier di sicurezza" avrebbe dovuto essere compiuto nel 2005, quando è stata consentita l'effettuazione del trasporto del GPL, merce pericolosa, con i carri esteri del tutto privi di tracciabilità, ed avrebbe dovuto essere di nuovo compiuto nel 2006, quando sono stati rilasciati a Trenitalia spa due nuovi certificati di sicurezza, uno dei quali sicuramente per una tratta interessata da quel trasporto (il n. 74/2006 rilasciato il 20.1.2006 per la tratta "Salone-Gricignano"). Similmente la procedura di "cabotaggio" avrebbe dovuto essere effettuata nel 2005 oltre che ripetuta nel 2009, dopo la revisione G4.8 e la sostituzione dell'assile. Infine è sempre rimasta di competenza di RFI spa, anche dopo il passaggio di competenze all'ANSF, l'emissione di provvedimenti di riduzione della velocità limitati a singoli treni o singole tratte che, essendo provvedimenti direttamente operativi, devono essere necessariamente assunti dal soggetto che gestisce l'intera rete e può riorganizzare il servizio alla luce di dette modifiche (come si è più ampiamente motivato nel capitolo relativo all'omessa adozione di tale misura).

Non si ritiene invece contestabile una responsabilità penale di questo come degli altri imputati appartenenti a RFI spa per l'omessa revoca del certificato di sicurezza di Trenitalia spa, dal momento che non è stato accertato se, da chi e con quali modalità si provvedesse al riesame dei certificati di sicurezza rilasciati in epoche pregresse, al fine di verificare l'avvenuto deposito della documentazione per tutti i treni ammessi alla circolazione (si ricordi che non è stato mai rilasciato uno specifico certificato di sicurezza limitato alla tratta o al treno in questione e neppure un certificato limitato al trasporto di merci pericolose, per cui Trenitalia spa operava sulla base del certificato n. 2/2000 rilasciato il 30.5.2000, in modo apparentemente legittimo, per tutti i servizi e le linee contenuti nell'Orario di Servizio delle Ferrovie dello Stato e "per il

materiale riconosciuto conforme dal gestore dell'infrastruttura"). L'opportunità della revoca, almeno parziale, del certificato avrebbe dovuto essere valutata nel 2005, alla luce dell'omessa produzione del "dossier di sicurezza" per il treno che iniziava a svolgere il nuovo servizio di trasporto di GPL, e non lo si è fatto per la errata applicazione delle normative sopra spiegata: la responsabilità penale deriva però non dalla mancata revoca del certificato di sicurezza ma dall'omessa richiesta della necessaria documentazione, che avrebbe portato, una volta rilevata la non tracciabilità del rotabile, al divieto di circolazione di quello specifico convoglio, senza la necessità di revocare il certificato di sicurezza, neppure in relazione alla tratta ferroviaria che esso avrebbe dovuto percorrere (e su cui Trenitalia spa poteva continuare a circolare con altri rotabili rispondenti ai requisiti prescritti).

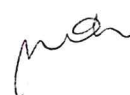
E' infine infondata l'obiezione secondo cui la sentenza non avrebbe individuato in modo chiaro le condotte alternative che l'ing. ELIA avrebbe dovuto tenere. Per quanto sopra detto appare evidente che egli, quale Responsabile della Direzione Tecnica, avrebbe dovuto impartire al proprio personale dipendente specifiche istruzioni di pretendere la tracciabilità di tutti i treni che venivano ammessi a circolare sulla rete gestita da RFI spa e di richiedere quindi il deposito del "dossier di sicurezza" anche per i treni non omologati presso di lei, per cui nel 2005 avrebbe dovuto rilevare la non ammissibilità del treno composto dai carri-cisterna di proprietà della GATX Rail Austria GmbH perché non era possibile effettuare alcun controllo sulla sua sicurezza, e avrebbe dovuto vietarne la circolazione; in subordine avrebbe dovuto, in attesa della produzione della necessaria documentazione, adottare il provvedimento di riduzione della velocità che dopo l'incidente di Viareggio è stato adottato su richiesta dell'ANSF (il n. 3816 dell'11.12.2009, richiesto da ANSF con la nota n. 6846/09 del 26.11.2009), provvedimento che era di competenza di RFI spa e non del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, come si è ampiamente motivato nel capitolo relativo a detta misura precauzionale. Quale Amministratore Delegato, poi, avrebbe dovuto imporre la modifica della prassi interpretativa che escludeva la necessità di ogni controllo documentale sui carri esteri utilizzati continuativamente da Trenitalia spa sulla sua rete e verificare, sempre nell'ambito dei doveri di "vigilanza alta" che rimangono attribuiti al datore di lavoro sovraordinato nelle organizzazioni aziendali complesse, l'attuazione delle proprie direttive sul punto. Ciò egli avrebbe dovuto sicuramente fare dopo che le verifiche sulle imprese ferroviarie, compresa Trenitalia spa, continuavano ad evidenziare "criticità" nella manutenzione e nella "rintracciabilità e validità del materiale rotabile in servizio", come segnalato da RFI spa stessa con la nota n. 624/2007 dell'11.6.2007, a firma di questo stesso imputato.



Non c'è infatti alcun dubbio circa l'esigibilità di tali condotte da parte dell'imputato ELIA, e non c'è dubbio neppure che questi fosse consapevole dell'importanza della tracciabilità dei rotabili, avendo egli stesso emanato, nel giugno 2001, la disposizione n. 13/2001 che aveva reso obbligatoria l'adozione di un Sistema di Gestione della Sicurezza per le imprese ferroviarie e prescritto la formazione del "dossier di sicurezza" o di analoga documentazione per ogni rotabile, e l'8.6.2004 la disposizione n. 23/2004 (firmata quale Responsabile della Direzione Tecnica) con la quale stabiliva requisiti standard per la "manutenzione del materiale rotabile impiegato dalle imprese ferroviarie sull'infrastruttura ferroviaria nazionale" e imponeva ad esse, all'art. 3, di garantire la rintracciabilità delle operazioni di manutenzione effettuate. Peraltro la stessa emissione di segnalazioni come quella contenuta nella nota n. 624/2007 sopra citata dimostra che egli era anche a conoscenza delle "criticità" sotto tale profilo, ma non risulta che le abbia affrontate in alcun modo atteso che l'anno successivo l'ANSF continuò a rilevare analoghe "criticità" con la nota n. 660 dell'11.8.2008, come si è ricordato parlando delle segnalazioni notificate a Trenitalia spa. Deve quindi confermarsi la sussistenza di una responsabilità penale di questo imputato, per le sole condotte colpose sopra indicate e quindi escludendosi, come già detto, una responsabilità per l'omessa adozione di un dispositivo quale il detettore di svio.

L'imputato MORETTI è stato condannato quale Amministratore Delegato di RFI spa dal 2.7.2001 al 25.9.2006 attribuendogli la responsabilità per le omissioni legate alla valutazione dei rischi e alla tracciabilità dei carri, compreso il non dovuto rilascio del certificato di sicurezza a Trenitalia spa e l'omesso svolgimento della procedura di "cabotaggio" e, a seguito di una valutazione dei rischi non corretta o non completa, anche l'omessa adozione di un provvedimento di riduzione della velocità, condotte tutte conseguenti a "difetti strutturali e permanenti della complessa e articolata organizzazione predisposta da MORETTI ed ELIA" (cfr. p. 813 della sentenza).

Il suo atto di appello contiene molti motivi attinenti alla insussistenza o irrilevanza causale delle omissioni contestate, che sono stati già esaminati nei capitoli relativi alle singole concause dell'incidente. Nei motivi attinenti alla sua responsabilità personale egli ha sostenuto che nel periodo in cui aveva operato quale Amministratore Delegato di RFI spa, cioè sino al 25.9.2006, non si erano verificati i campanelli di allarme rappresentati dagli incidenti e dalle segnalazioni pervenuti tra il 2007 e il 2009, per cui le varie omissioni descritte dai giudici di primo grado non potevano riferirsi a lui, data l'epoca della sua cessazione dall'incarico, ed erano comunque ascrivibili solo a strutture di RFI spa dotate di una loro



autonomia rispetto all'Amministratore Delegato, come la Direzione Tecnica e il CESIFER; in linea generale, poi, l'omessa valutazione dei rischi non poteva essere valutata come penalmente rilevante applicando il D.Lgs. n. 81/2008, perché il rischio deragliamenti non attiene al lavoro e quindi alla normativa antinfortunistica, ma alla circolazione ferroviaria.

Anche questi motivi non sono fondati.

In merito alla applicabilità del D.Lgs. n. 81/2008 (o, prima, del D.Lgs. n. 626/1994) si è già più volte valutato che esso si applica anche al trasporto ferroviario, almeno quanto al Titolo I, e che non ha alcun senso distinguere tra la "sicurezza del lavoro" e la "sicurezza della circolazione ferroviaria", dal momento che la circolazione costituisce l'attività lavorativa dei dipendenti del gestore dell'infrastruttura e delle imprese ferroviarie, e quindi la posizione di garanzia dei rispettivi datori di lavoro copre tale unica attività, né è possibile non applicare alla circolazione le tutele previste per il lavoratore. Nessun dubbio quindi circa la correttezza dell'attribuzione anche a MORETTI, come ad ELIA, della qualità di "datore di lavoro" ai sensi dell'art. 2 c.1 lett. b) D.Lgs. 626/1994 all'epoca applicabile: attribuzione che l'imputato MORETTI peraltro non ha contestato nel suo atto di appello. In tale qualità egli aveva anche gli obblighi di "vigilanza alta" sulle Direzioni facenti capo alla sua figura, e quindi non è fondata la sua affermazione circa l'autonomia decisionale di queste ultime, sia perché egli era tenuto a vigilare sul loro operato sia soprattutto perché, come già detto, la colpa attribuita agli Amministratori delle due società del "Gruppo Ferrovie dello Stato" che esercitano concretamente il servizio ferroviario, cioè Trenitalia spa e RFI spa, è quella di avere instaurato e mantenuto negli anni una prassi interpretativa delle norme che sosteneva la non necessità di alcun controllo anche solo documentale sui carri di proprietà estera e che li ammetteva alla circolazione pur ignorando del tutto la loro storia e il loro livello manutentivo, senza poterne quindi assicurare e certificare la sicurezza.

La responsabilità penale attribuita agli Amministratori delle due predette società non è quindi una conseguenza della condotta omissiva tenuta dai loro subordinati né consiste solo in un difetto di vigilanza su costoro, bensì consiste in una condotta da loro personalmente tenuta, deliberatamente violando le norme nazionali, sovranazionali e interne in tema di "tracciabilità" dei rotabili e forzandone la interpretazione in senso contrario alla sicurezza dell'esercizio, del personale, dei terzi e dell'ambiente. Si è trattato, come già accennato, di una precisa politica aziendale probabilmente diretta a limitare gli impegni di spesa relativi al trasporto delle merci, settore minoritario anche per Trenitalia spa nonché fonte di minori guadagni, per investire piuttosto, anche in termini di sicurezza, nel trasporto passeggeri: si è deciso di non investire nella

realizzazione di una flotta di carri-merci di proprietà ma di utilizzare carri di proprietà di terzi, e di non impegnare personale e denaro per sottoporli a controlli particolarmente attenti, applicando appunto i criteri di interoperabilità ed i regimi internazionali RIV e CUU come un'autorizzazione ad omettere qualunque controllo e a non pretendere dai fornitori dei carri stessi di assicurare, dimostrandola, la medesima qualità manutentiva a cui erano sottoposti i carri di proprietà di Trenitalia spa.

Questa politica aziendale era sicuramente in vigore negli anni in cui MORETTI ha operato quale Amministratore Delegato di RFI spa, dal momento che i carri di proprietà di GATX Rail Austria GmbH hanno iniziato a circolare in Italia, nel 2005, appunto in assenza di tali controlli, senza che Trenitalia spa fornisse alcuna documentazione circa la loro vita e la loro storia manutentiva e senza effettuare neppure la procedura di cabotaggio: perciò egli deve essere ritenuto responsabile dell'evento che, come si è motivato nei capitoli precedenti, è in nesso causale con la indicata omissione dei controlli documentali e della richiesta di "tracciabilità". Si ricordi poi, anche se non è stato formulato uno specifico motivo di appello sul punto, che la responsabilità non è esclusa nel caso di una successione nelle posizioni di garanzia: la Suprema Corte ha più volte affermato che *"in tema di reati omissivi colposi, quando l'obbligo giuridico di impedire l'evento ... ricade su più persone obbligate ad intervenire in tempi diversi, il nesso di causalità tra la condotta omissiva del titolare di una posizione di garanzia, tenuto per primo ad intervenire, non viene meno per effetto del mancato intervento di altro garante, chiamato ad impedire l'evento in epoca successiva"* (Cass. n. 1194 del 15.11.2013, imp Braidotti ed altro; si vedano anche Cass. n. 692 del 14.11.2013 sulla non invocabilità di un affidamento del primo garante sull'intervento del successore nella posizione di garanzia, e Cass. n. 37992 dell'11.7.2012 sulla configurabilità, in queste ipotesi, di un concorso di cause ai sensi dell'art. 41 c.1 cp). Questa responsabilità è in particolar modo attribuibile nel presente caso, in cui l'ing. MORETTI dopo il 25.9.2006 non ha abbandonato il mondo ferroviario ma anzi è stato nominato Amministratore Delegato della FS Holding avente, come meglio spiegato nel relativo capitolo, forti poteri di controllo e di indirizzo sulle società collegate, tra cui la stessa RFI spa.

Non è infine fondata neppure l'obiezione che fino al 25.9.2006 non si erano verificati "campanelli di allarme", come gli incidenti e le segnalazioni pervenuti dopo il 2007. In primo luogo, come si è sottolineato a proposito dell'appello dell'imputato SOPRANO che ha avanzato un'analoga obiezione, la "criticità" consisteva proprio nell'assenza di informazioni e di documentazione circa le vicende pregresse di tali rotabili e circa il livello e la storia della loro manutenzione, pur essendo nota la probabilità di incidenti causati da

rotture di singoli componenti se non correttamente mantenuti. In secondo luogo erano noti i non pochi deragliamenti che si erano già verificati, in tutto il mondo ed anche in Europa, per rottura di componenti dei carri attribuibili a difetti di manutenzione od omessi controlli (come i sette casi di deragliamento di treni merci avvenuti in Paesi Europei tra il 2005 e il 2006, citati dall'E.B.A. nell'ordinanza del 10.7.2007, o l'incidente avvenuto ad Albate-Camerlata, in Italia, il 26.3.2004, citati nel capitolo relativo alla omessa valutazione del rischio). Peraltro se già RFI aveva emanato il 10.4.2006 la nota n. 283/2006 con la quale segnalava alle imprese ferroviarie di avere rilevato delle criticità in materia di manutenzione del materiale rotabile e di "rintracciabilità ... dell'omologazione del materiale rotabile in servizio, omologato al di fuori delle procedure di certificazione di sicurezza affidate a questo gestore" significa che il problema della carenza di informazioni e di documentazione per i carri non omologati da RFI spa, anche in tema di manutenzione, si era già manifestato prima del 2006 e che se ne comprendeva la pericolosità. Lo stesso MORETTI, poi, partecipando all'audizione al Senato della Repubblica il giorno 2.7.2009, ebbe ad ammettere che prima della liberalizzazione nel settore ferroviario *"quando esistevano solamente le vecchie ferrovie nazionali, c'era un accreditamento reciproco tra le varie ferrovie. In altri termini, per semplificare: tu passi a me quello che io accetto in quanto ti conosco e so come funzionano i tuoi sistemi. Dunque, un accreditamento in termini di qualità. Adesso, giustamente, questa relazione diretta non c'è più"* e non si erano emanate delle regole comuni, con la conseguenza che si interpretava *"la direttiva europea in Italia in un modo, in Germania in un altro e in Francia in un altro ancora, a seconda delle convenienze di chi deve applicarne il dettato normativo"*. Infatti in quella stessa audizione il direttore dell'ANSF Chiovelli aveva ammesso che: *"Vi sono ... settori normativi, come quello della manutenzione dei carri, che non sono omogenei. In base alle direttive del 2001, il trasporto di una merce pericolosa su rotaia viene disciplinato allo stesso modo in Italia, in Germania e in Austria. Viceversa, sulle modalità di manutenzione del materiale rotabile vi sono dei disallineamenti, perché il piano di manutenzione di un carro immatricolato in Italia è realizzato in un certo modo, mentre il piano di manutenzione dello stesso carro in Germania è articolato in maniera diversa ... Ciò non significa che in Germania sia peggiore che in Italia, significa semplicemente che è diverso."* Era dunque noto che le modalità manutentive in Germania erano diverse da quelle italiane, e che quindi non era neppure possibile applicare il principio dell'affidamento, non potendosi avere la certezza che le manutenzioni eseguite fossero conformi ai criteri che il gestore della rete aveva imposto alle imprese ferroviarie italiane, e che i carri provenienti dall'estero fossero conformi ai requisiti richiesti da RFI spa.

Deve quindi essere confermata la responsabilità anche di questo imputato, per avere instaurato o non eliminato la prassi aziendale di omettere qualunque controllo sui carri stranieri e di ammettere alla circolazione carri del tutto privi di tracciabilità, anche non svolgendo e non facendo svolgere i controlli previsti al momento dell'ingresso di tali carri sulla rete e al momento del rilascio dei certificati di sicurezza.

L'imputato COSTA è stato condannato, quale Responsabile della Direzione Tecnica di RFI spa nominato nel maggio 2008 (la procura notarile rep. 73214 riporta nell'instestazione la data dattiloscritta 21 maggio 2008 e in calce la data manoscritta del 26 maggio 2008), per non avere effettuato i controlli sui dossier di sicurezza prima di rinnovare in data 13.6.2008 un certificato di sicurezza a Trenitalia spa, controlli che avrebbero evidenziato la mancanza di documentazione per i carri-cisterna di proprietà estera già in servizio ed anche la mancata effettuazione della procedura di cabotaggio ed avrebbero quindi impedito il rinnovo, e per non avere valutato il maggior rischio derivante dalla circolazione di carri privi di tracciabilità e di dispositivi che ne mitigassero la pericolosità, valutazione che avrebbe dovuto portare al divieto di circolazione degli stessi o quanto meno ad imporre loro una velocità ridotta nell'attraversamento delle stazioni.

Nel suo atto di appello egli, per quanto riguarda la sua personale responsabilità (essendosi già esaminati i molti motivi afferenti la sussistenza e la rilevanza causale delle omissioni anche a lui ascritte, compresa la mancata pretesa di installazione del dispositivo antisvio), ha sostenuto che: la procedura di cabotaggio, che peraltro prevedeva un controllo solo documentale ed era quindi inefficace per scoprire il vizio dell'assile, nel 2009 era divenuta di competenza dell'ANSF e non più di CESIFER; egli non era più il destinatario degli obblighi indicati dal Tribunale, essendo stata ogni competenza in materia di sicurezza trasferita all'ANSF a partire dal 16.6.2008, compreso il rilascio o la revoca del certificato di sicurezza; egli non era competente per disporre riduzioni di velocità, essendo competente il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Uno di questi motivi appare fondato, ed il suo esame può assorbire le altre questioni inerenti la responsabilità personale di questo imputato perché è sufficiente per dichiararne l'assoluzione: è il motivo relativo al passaggio all'ANSF delle competenze in materia di controlli di sicurezza sulle imprese ferroviarie, originariamente spettanti al gestore RFI spa ed in particolare alla Direzione Tecnica di cui l'ing. COSTA era responsabile.

E' infatti corretto affermare che l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie, costituita in attuazione del D.Lgs. n. 162/2007, con atto del



6.6.2008 divenuto efficace il 16.6.2008 ha assunto tutte le competenze in materia di sicurezza con riferimento alla vigilanza sulle imprese ferroviarie (mentre ha assunto solo nel dicembre 2009 le analoghe competenze con riferimento ai gestori delle infrastrutture). Ciò risulta chiaramente dai documenti acquisiti e lo ha riferito anche il direttore dell'epoca, Chiovelli, che all'udienza del 24.6.2015 ha confermato detta tempistica ed anche il passaggio del personale da RFI spa, che *"in prima battuta fu un automatismo, perché era il personale che si occupava già delle stesse funzioni in ambito RFI"*. A partire dal 16.6.2008, quindi, dei molti poteri e compiti assegnati alla Direzione Tecnica, sopra brevemente riferiti a proposito dell'imputato ELIA ed esposti in modo più ampio nel paragrafo 9.3 del capitolo IX della sentenza di primo grado, quelli inerenti il controllo sulle imprese ferroviarie erano divenuti di competenza dell'ANSF: non erano quindi più nei poteri dell'ing. COSTA né il rilascio o la revoca del certificato di sicurezza di Trenitalia spa né la effettuazione, o la verifica della mancata effettuazione, della procedura di cabotaggio. Egli non può quindi essere ritenuto responsabile per non avere verificato la mancata effettuazione della procedura di cabotaggio nel marzo 2009, prima della riammissione alla circolazione del carro n. 33807818210-6 appena revisionato: tale procedura avrebbe dovuto essere richiesta all'ANSF, e solo essa poteva quindi verificare la sua mancata effettuazione. Egli non può neppure essere ritenuto responsabile per non avere revocato il certificato di sicurezza di Trenitalia spa, dato il brevissimo tempo in cui ha detenuto il relativo potere, cioè dalla fine di maggio 2008 al 16.6.2008, essendo evidente che per assumere una simile decisione egli avrebbe dovuto verificare le modalità con cui tale certificato era stato rilasciato, nell'anno 2000 (si ricordi infatti che non risultano altri certificati rilasciati per quella tratta e per quel treno, ad eccezione del n. 74/2006 rilasciato il 20.1.2006 per la sola tratta "Salone-Gricignano", per cui deve ritenersi che il convoglio viaggiasse sulla base di quel primo certificato), e controllare tutta la documentazione ad esso allegata per poter scoprire che c'erano treni, tra cui il merci n. 50325, del tutto privi di tracciabilità. Non vi sono infatti elementi da cui poter dedurre che egli avesse già tale consapevolezza, e soprattutto non è emerso che si fossero verificati dei fatti che imponessero una revisione dei certificati di sicurezza già rilasciati. E' fortemente probabile, ovviamente, che anche questo imputato fosse a conoscenza della interpretazione delle norme, divenuta ormai una prassi aziendale, secondo cui i carri esteri circolanti in regime RIV o CUU venivano ammessi sulla rete senza necessità di ulteriori controlli e senza neppure il deposito di un dossier di sicurezza, ma ciò non equivale ad affermare che egli avesse la certezza che i carri non di proprietà di Trenitalia spa ma da questa trasportati già da anni versassero in tale situazione di mancanza di controlli. In ogni caso, poi, la radicale modifica della predetta interpretazione, che egli avrebbe dovuto suggerire, avrebbe richiesto

delle analisi approfondite, da svolgere nel corso del tempo: infatti l'ANSF, secondo la dichiarazione del suo direttore Chiovelli, per il rilascio del certificato di sicurezza a Trenitalia spa, dopo la scadenza del precedente, svolse una lunga serie di *audit* e di interlocuzioni con l'azienda (soprattutto sollecitando la risoluzione del problema della chiusura delle porte), e rilasciò l'atto solo il 30.3.2011 e quindi oltre 2 anni dopo il suo primo intervento, risalente all'estensione del certificato rilasciata il 12.12.2008. Non è corretta l'affermazione dei giudici di primo grado secondo cui il COSTA aveva sicuramente compiuto una simile verifica dato che in data 13.6.2008 aveva rilasciato a Trenitalia spa il certificato di sicurezza n. 129/2008: si tratta di un certificato rilasciato solo per la tratta Milano Rogoredo-Milano Porta Vittoria, e ignorandosi se esso doveva essere coperto con rotabili di proprietà di Trenitalia spa o di terzi non può neppure escludersi che esso sia stato rilasciato perché l'impresa ferroviaria aveva depositato i dossier di sicurezza di tutti i convogli che intendeva utilizzarvi; peraltro la richiesta di rilascio di un certificato dalla portata così limitata non imponeva certamente il riesame e la rivalutazione di tutte le autorizzazioni precedentemente concesse. Deve poi sottolinearsi che anche l'ANSF, ricevute nel 2008 ulteriori richieste di estensione dei certificati di sicurezza già posseduti da Trenitalia spa, pur segnalando diverse criticità dell'impresa ferroviaria (tra cui, in verità, non è compresa la mancanza di tracciabilità dei carri stranieri da essa utilizzati in modo continuativo), ha rilasciato numerose estensioni senza mai revocare il certificato stesso: in data 12.12.2008 ha esteso ad altre tratte proprio il certificato n. 129/2008 emesso dall'ing. COSTA, pur sollecitando la risoluzione di varie criticità anche molto rilevanti, come il completamento del processo di attrezzaggio del STB, l'emanazione di una procedura per la valutazione dei rischi e l'applicazione del blocco porte temporizzato su tutti i treni passeggeri, e benché tale estensione fosse solo provvisoria, ma con validità di oltre un anno cioè fino al 31.12.2009, essa è stata ulteriormente rilasciata dapprima sino al 30.6.2010, poi sino al 31.10.2010, al 12.12.2010 e infine sino al 31.3.2011 (in realtà anche quest'ultima data intesa come provvisoria, atteso che il relativo atto contiene un'ulteriore proroga sino al 30.11.2010 della validità del certificato di sicurezza n. 129/2008). Anche l'ANSF, quindi, ha ritenuto di non dover revocare il certificato di sicurezza di Trenitalia spa ed in particolare il n. 129/2008 emanato dall'ing. COSTA e ne ha anzi prorogato ed esteso più volte la validità, anche dopo che le indagini successive all'incidente di Viareggio avevano evidenziato, oltre alle criticità sempre ribadite nei relativi provvedimenti dell'ANSF, la totale mancanza di tracciabilità dei carri esteri utilizzati continuativamente e l'esistenza di quella errata interpretazione che sosteneva la non doverosità di acquisizione di informazioni e documenti circa la loro vita e la loro storia manutentiva. Non era quindi esigibile dall'ing. COSTA una condotta diversa, ed in particolare la non emissione del certificato di

sicurezza n. 129/2008 o addirittura la revoca di certificati rilasciati in precedenza a Trenitalia spa, nelle poche settimane in cui ha esercitato il relativo potere.

Non era concretamente esigibile neppure l'ulteriore condotta che il Tribunale ha ritenuto necessaria e la cui omissione ha addebitato all'imputato COSTA come colpa, cioè l'emissione di un provvedimento di riduzione della velocità. Come si è già sopra valutato, questa misura costituiva effettivamente un provvedimento idoneo per evitare le gravi conseguenze del deragliamento del carro, cioè il suo ribaltamento o almeno la rottura della cisterna con conseguente dispersione ed incendio del GPL, era di competenza di RFI spa ed in particolare della sua Direzione Tecnica (trattandosi di una misura limitata e dovuta a fattori tecnici), e tale competenza era rimasta in vigore anche dopo il passaggio di alcune competenze all'ANSF, perché relativa alle merci pericolose sulle quali era competente il M.I.T. che aveva delegato le funzioni operative in tale settore alla sola RFI spa e non aveva modificato tale delega dopo il 16.6.2008 (come affermato dal teste Chiovelli e come dimostrato anche dal fatto che fu proprio l'ing. COSTA ad emettere il provvedimento n. 2685 del 3.9.2009 che riduceva la velocità dei treni merci nella stazione di Viareggio, per motivi di rispetto, per ottemperare ad una richiesta in tal senso del sindaco di Viareggio, come dichiarato anche dal teste Genovesi all'udienza del 10.2.2016). Secondo questa Corte, però, detta misura poteva essere adottata da RFI spa solo se effettivamente limitata a treni e a tratte aventi certe caratteristiche, come si è precisato nel capitolo relativo alla sua omissione come concausa dell'incidente, e quindi avrebbe dovuto riguardare solamente i treni trasportanti merci pericolose del tutto privi di tracciabilità circa i propri componenti e di attestazione della regolarità dei processi manutentivi subiti, e riguardare solamente l'attraversamento delle stazioni ferroviarie, specialmente quelle munite di elementi infrastrutturali che potevano favorire deragliamenti e danneggiamenti e poste in centri densamente abitati e con abitazioni in prossimità dei binari stessi. Essa presupponeva quindi, come si è già sottolineato, una attenta valutazione dei rischi e la conoscenza della mancanza di tracciabilità per i carri esteri sebbene adibiti al trasporto di merci pericolose e, come già detto, entrambe queste condotte, cioè una piena valutazione della maggiore pericolosità di simili treni e una verifica di tutta la documentazione depositata nel tempo da Trenitalia spa, pur se rientranti nella competenza del Responsabile della Direzione Tecnica, non appaiono concretamente esigibili nel periodo di poco più di un anno in cui l'ing. COSTA ha ricoperto tale ruolo, stante la pluralità di attività da esso imposte, la mancanza di segnali di criticità e l'esistenza della più volte descritta interpretazione delle norme, instaurata già negli anni precedenti dai vertici aziendali, che escludeva la doverosità di tracciabilità per i carri esteri anche se utilizzati continuativamente dalle imprese ferroviarie.

Quanto alla mancanza di segnali di criticità deve infatti prendersi atto che, diversamente da quanto affermato dai giudici di primo grado, il *report* relativo all'*audit* svolto dall'ANSF sul SIGS di RFI spa nel settembre 2008, comunicato anche all'ing. COSTA con la nota n. 2026/08 del 18.11.2008, non segnalava come elemento da correggere la mancanza di tracciabilità di alcune classi di rotabili ma solo, in modo generico, delle carenze nei processi di revisione e monitoraggio nel sistema di gestione della sicurezza e la mancanza di una "sintesi finale per la definizione di chiare priorità, definite attraverso un'analisi e valutazione dei rischi complessiva", per la quale è dubbio che fosse competente la sola Direzione Tecnica, a cui non era stata formalmente delegata la redazione del documento di valutazione dei rischi.

Si è infine già valutata in termini generali la inesigibilità dell'ulteriore condotta la cui omissione è stata addebitata anche a questo imputato, consistente nella prescrizione o nel suggerimento della necessità di adozione del dispositivo "detettore di deragliamento". L'imputato COSTA deve quindi essere mandato assolto dai reati ascrittigli, sia pure ai sensi dell'art. 530 c.2 cpp, per non avere commesso il fatto, non essendo a lui rimproverabile la condotta penalmente rilevante ritenuta invece sussistente a carico di altri coimputati.

L'imputato DI MARCO, condannato quale Responsabile della Direzione Tecnica dal 3.10.2006 al 31.12.2007, ha una posizione simile a quella dell'ing. COSTA appena esaminata, e deve essere mandato assolto per il medesimo motivo. Egli, nel primo e secondo motivo di appello, gli unici nei quali formula obiezioni attinenti alla propria responsabilità personale (sostenendo altrimenti in termini generali la insussistenza delle condotte omissive ritenute dal Tribunale e comunque il loro nesso causale con l'evento), sottolinea di non avere ricevuto una specifica contestazione relativa all'omessa richiesta di tracciabilità del carro che ha causato l'incidente e che, quanto alle altre, di non avere avuto comunque la competenza per revocare il certificato di sicurezza di Trenitalia spa, peraltro mai revocato neppure dall'ANSF, o per disporre la riduzione di velocità del treno, e di avere inoltre cessato l'incarico di Responsabile della Direzione Tecnica il 31.12.2007.

La competenza del Responsabile della Direzione Tecnica di RFI spa per tenere le due indicate condotte, nei limiti sopra precisati, deve essere ribadita per le ragioni già ampiamente esposte: era dunque nei poteri e doveri anche dell'ing. DI MARCO verificare la mancanza di tracciabilità delle ferrocisterne che Trenitalia spa utilizzava in modo continuativo e in generale di tutti i carri non di sua proprietà ma omologati all'estero, richiedere a Trenitalia spa di documentare la vita e la storia manutentiva

anche di detti carri, analizzare e segnalare i particolari rischi derivanti dalla mancanza di tracciabilità specialmente con riferimento ai carri trasportanti merci pericolose, e a seguito di tale analisi disporre, come misura mitigativa del rischio, la riduzione della velocità di attraversamento di stazioni come quella di Viareggio, complesse e inserite entro centri densamente abitati.

Ciò che invece non è provato in modo sufficiente per la condanna è la esigibilità di tali condotte, per il breve periodo in cui anche questo imputato ha ricoperto il ruolo in questione: egli è stato nominato il 3.10.2006 ed ha cessato l'incarico il 31.12.2007, e quindi ha operato per poco più di un anno, come l'imputato COSTA prima del verificarsi dell'incidente. In tale periodo, poi, non risulta che egli abbia adottato provvedimenti direttamente incidenti sulle problematiche sopra sottolineate né che si siano verificati episodi che potessero sollecitare un suo intervento su di esse o che fungessero da campanelli di allarme tali da indurre a compiere verifiche ed analisi approfondite. Infatti in quel periodo non risulta che Trenitalia spa abbia richiesto né ottenuto certificati di sicurezza, non vi era motivo di effettuare la procedura di cabotaggio non essendo stato il carro sottoposto a revisione, non si sono verificati incidenti a carico di carri privi di tracciabilità né tali da evidenziare il particolare rischio di danni catastrofici in caso di deragliamento di un treno trasportante GPL all'interno della stazione di una città densamente popolata. Anche per l'ing. DI MARCO, poi, deve sottolinearsi che la correttezza dell'interpretazione normativa che escludeva la doverosità della "tracciabilità" per i carri esteri, anche se utilizzati in modo continuativo da un'impresa ferroviaria sulla rete nazionale, era attestata dai vertici dell'azienda ed in particolare dall'ELIA, divenuto Amministratore Delegato dopo avere ricoperto per anni il ruolo di Responsabile della Direzione Tecnica e che aveva sia emesso la disposizione n. 13/2001 che introduceva il SIGS, sia il certificato di sicurezza in base al quale Trenitalia spa svolgeva anche il trasporto in questione. Anche l'imputato DI MARCO deve quindi essere mandato assolto dai reati ascrittigli, ai sensi dell'art. 530 c.2 cpp, per non avere commesso il fatto, essendo imputabile ad altri e non a lui la condotta penalmente rilevante ritenuta sussistente, in relazione alle omissioni sopra esaminate e a quelle, già esaminate ed escluse in via generale, circa l'omessa adozione del detettore di deragliamento e di costruzione di barriere di contenimento.

E' invece diversa la posizione dell'imputato FAVO, che è stato condannato dal Tribunale 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

Ferrovie (CESIFER) dall'8.7.2004 al 9.3.2008, nel primo ruolo per non avere valutato i rischi specifici del trasporto di merci pericolose proponendo quindi di adottare il detettore di svio e provvedimenti limitativi della velocità, e come responsabile del CESIFER per non avere attivato la procedura di cabotaggio né analizzato i dossier di sicurezza di Trenitalia spa, non rilevando così la mancanza di tracciabilità dei carri esteri e non adottando i provvedimenti doverosi che avrebbero portato ad impedirne la circolazione.

Anche questo imputato, nel suo atto di appello, propone molti motivi generali circa la sussistenza delle omissioni contestate e comunque il loro nesso di causalità con l'evento, motivi che sono stati già esaminati e giudicati infondati nei capitoli che precedono. Con riferimento alla sua personale responsabilità egli ha sostenuto in primo luogo, nel quarto motivo di appello, la mancanza di colpa come responsabile dell'Istituto Sperimentale, carica detenuta per soli tre mesi e che comportava solo l'emissione di pareri tecnici, e non si estendeva alle merci pericolose. Come responsabile di CESIFER, invece, ha sostenuto nel terzo, quinto, sesto e settimo motivo che il Tribunale lo aveva condannato per non avere accertato un fatto negativo, cioè la mancanza di tracciabilità del carro, ma non esisteva un suo dovere di rilevare la non tracciabilità del carro, trattandosi di un carro circolante in ambito RIV; non vi era inoltre la prova che egli fosse a conoscenza della sua presenza sulla rete nazionale, dal momento che esso non era menzionato nei certificati di sicurezza, e mancava comunque il nesso di causalità tra tali asserite violazioni e l'evento, in particolare per questo imputato perché i controlli sarebbero divenuti causalmente rilevanti solo dopo la installazione dell'assile non correttamente mantenuto e quindi dopo il marzo 2009.

L'appello è fondato quanto alla condanna di questo imputato come responsabile dell'Istituto Sperimentale, articolazione interna alla Direzione Tecnica. La estrema brevità temporale dell'incarico ricoperto rende non esigibili nei suoi confronti le condotte contestategli, che peraltro consistono, come detto, nel non avere, dopo un'adeguata valutazione dei rischi, suggerito e sollecitato l'adozione di misure di prevenzione quali l'adozione del detettore di svio e la riduzione della velocità per i carri privi di tracciabilità. In ordine al loro contenuto deve altresì ribadirsi la non esigibilità dell'adozione del detettore di svio e, per entrambe le condotte, la inesistenza di un nesso causale per la mera omissione di un parere tecnico circa l'efficacia del dispositivo e di una misura limitativa della velocità. Infatti in base al prospetto di "Articolazione organizzativa e missioni/responsabilità di RFI spa" aggiornato al 29.6.2009 i compiti dell'Istituto Sperimentale erano quelli di svolgere servizi di ricerca e sperimentazione, fornire supporto tecnico-scientifico alle altre strutture della società, "curare i rapporti di interfaccia con L'ANSF per la gestione della sicurezza della circolazione del materiale

rotabile", ma non vi erano competenze in tema di valutazione dei rischi né in tema di controllo della tracciabilità, la cui mancanza per i carri esteri poteva anche non essere conosciuta dal personale dell'Istituto. Non è poi ipotizzabile che se l'Istituto avesse fornito un parere tecnico sulla opportunità di adottare il dispositivo e la misura sopra indicate tale parere avrebbe potuto indurre i vertici della società, che già conoscevano le problematiche legate ad entrambe le misure ed avevano già raggiunto delle precise decisioni contrarie alla loro adozione, avrebbero cambiato atteggiamento. Quindi senza dubbio, per questi vari motivi deve escludersi una responsabilità penale dell'ing. FAVO quale responsabile dell'Istituto Sperimentale.

Diversa è invece la valutazione quanto alla sua condanna come responsabile di CESIFER, ruolo da lui ricoperto per circa quattro anni e soprattutto ricoperto nel 2005, quando la procedura di cabotaggio, per la quale la competenza spettava a detta struttura, avrebbe dovuto essere eseguita sui carri di proprietà della GATX Rail Austria GmbH con i quali Trenitalia spa intendeva svolgere il servizio di trasporto di GPL commissionatogli dalla Cargo Chemical srl. In primo luogo tale procedura era in vigore, e non era caduta in desuetudine perché ritenuta confliggente con le norme di interoperabilità: questa obiezione è stata valutata in modo approfondito nel capitolo relativo alla omessa "tracciabilità" come concausa dell'incidente e a tale parte si rimanda, ricordando che il direttore dell'ANSF, Chiovelli, in dibattimento ha infine riconosciuto che l'unico elemento da ritenere non più compatibile era la richiesta di un parere tecnico, mentre era sicuramente compatibile con le norme internazionali la richiesta di fornire un dossier tecnico del rotabile e la prova della sua conformità ai requisiti di sicurezza dettati anche dagli organismi sovranazionali. Sempre a tale parte della motivazione si rimanda anche per la valutazione dell'incidenza causale sull'evento della sua mancata esecuzione: quella procedura, se effettuata nel 2005, avrebbe evidenziato la mancanza di tracciabilità del carro, costruito nel 2004 ma con molti componenti di cui non si è mai ricostruita la storia, ed esso non sarebbe stato ammesso a circolare sulla rete nazionale; qualora invece fosse stata fornita documentazione sufficiente per i componenti presenti nel 2005, l'instaurazione di una prassi corretta, consistente nel deposito presso RFI spa dei documenti attestanti la tracciabilità di detti componenti, avrebbe reso naturale la richiesta della loro integrazione, nel 2009, con i documenti attestanti la tracciabilità della sala montata n. 98331 appena installata, richiesta che avrebbe evidenziato la non tracciabilità dell'assile ed avrebbe indotto l'ANSF (all'epoca divenuta competente per la procedura di cabotaggio) a vietarne la circolazione. Sussiste quindi la responsabilità di questo imputato per non avere verificato l'omessa esecuzione della procedura di cabotaggio nel gennaio 2005, al fine di autorizzare la circolazione in Italia del carro in questione,



condotta omissiva che è in nesso causale con l'incidente, anche se verificatosi nel 2009 per la rottura di un assile non presente nel 2005, per i motivi sopra spiegati.

Quanto all'obiezione circa la conoscenza o conoscibilità della mancata effettuazione della procedura di cabotaggio, che doveva essere richiesta a CESIFER dalla stessa impresa ferroviaria o dalla società noleggiatrice dei carri che intendeva impiegarli sulla rete italiana, deve sottolinearsi che proprio la struttura denominata CESIFER aveva il compito di "detenere i rapporti con le imprese ferroviarie ai fini del rilascio, rinnovo, modifica e revoca del Certificato di Sicurezza" e di "verificare la persistenza della conformità agli standard di sicurezza definiti da parte delle imprese ferroviarie certificate mediante attività ispettiva, *audit* e monitoraggio nonché mediante l'analisi dei manuali, delle procedure, dei dossier e dei piani di sicurezza elaborati dalle imprese ferroviarie stesse". Essa, quindi, aveva una interlocuzione continua con le imprese ferroviarie e soprattutto una continua attività di controllo su di esse proprio con riferimento al controllo del rispetto degli standard di sicurezza attestati attraverso i certificati di sicurezza rilasciati: avrebbe perciò dovuto verificare periodicamente se tutti i carri utilizzati erano conformi agli standard di sicurezza richiesti dal gestore della rete e quindi se erano accompagnati dal dossier di sicurezza o dal dossier tecnico, o comunque dalla documentazione che le stesse norme interne del Gruppo Ferrovie dello Stato prescrivevano, come si è ampiamente motivato nel capitolo relativo alla "tracciabilità". Non è quindi credibile che il responsabile di CESIFER abbia per oltre tre anni (dal gennaio 2005 al 9.3.2008) ignorato che Trenitalia spa stava effettuando frequenti trasporti di GPL, merce pericolosa, con carri non omologati in Italia e privi di ogni documentazione, che potevano addirittura essere ritenuti non compresi nel certificato di sicurezza e dei quali peraltro, proprio per la mancanza di documentazione, non veniva attestata la conformità agli standard richiesti da RFI spa. Peraltro, se lo avesse ignorato, ciò sarebbe palesemente avvenuto per una grave negligenza, avendo sicuramente omesso i controlli costituenti un suo esplicito compito. Va inoltre sottolineato che a Trenitalia spa nell'anno 2006 furono rilasciati due nuovi certificati di sicurezza, il n. 74/2006 per la tratta "Salone-Gricignano" (sicuramente utilizzata anche per i treni merci trasportanti GPL, in quanto diretta alla medesima stazione di loro arrivo) e il n. 76/2006 per la tratta "Bivio Stura-Bivio Novara Ovest", ed essendo la struttura, come detto, incaricata di "detenere i rapporti con le imprese ferroviarie ai fini del rilascio, rinnovo, modifica e revoca del Certificato di Sicurezza" è evidente che la relativa richiesta di rilascio da parte di Trenitalia spa sia pervenuta all'imputato FAVO, che aveva quindi il dovere di verificare il deposito del dossier di sicurezza per tutto il materiale rotabile impiegato su quelle tratte. Era poi facile rilevare la mancanza di dossier per i carri-cisterna

adibiti al trasporto di merci pericolose, perché essendo Trenitalia spa priva di quella tipologia di carri, come dichiarato dallo stesso imputato CASTALDO, essa di fatto non presentava alcun dossier che descrivesse le caratteristiche dei rotabili con cui veniva effettuato il trasporto di dette merci. La condanna dell'ing. FAVO come responsabile del CESIFER nel periodo indicato deve quindi essere confermata, ed il suo appello può essere accolto solo nella parte relativa alla condanna quale responsabile dell'Istituto Sperimentale.

L'imputato FUMI è stato condannato quale responsabile della Struttura Operativa "Istituto Sperimentale" facente parte della Direzione Tecnica di RFI spa dal 13.2.2006 al 10.3.2008, quando venne sostituito dall'ing. FAVO del quale prese il posto quale responsabile del CESIFER, e nuovamente, *ad interim*, dal giugno 2008 al giorno dell'incidente (essendo responsabile *ad interim* anche dei "Laboratori di prove e misure per l'ambiente, il territorio e le merci pericolose"). La sentenza menziona anche il ruolo dell'imputato FUMI quale responsabile del CESIFER ma correttamente non ne pronuncia la condanna in questa veste, perché non gli è stata mai contestata formalmente una responsabilità in tale diverso ruolo: il relativo motivo di appello, con cui si sottolinea l'eventuale nullità della condanna, se pronunciata, proprio perché non correlata ad una contestazione, è dunque infondato.

La sentenza di primo grado, trattando insieme le posizioni di questi due imputati, motiva la condanna contro l'ing. FUMI con gli stessi argomenti sopra già ricordati, e quindi ha affermato anche per quest'ultimo che era compito dell'Istituto Sperimentale compiere un'accurata valutazione dei rischi specifici del trasporto di merci pericolose e sollecitare l'adozione di misure precauzionali quali, in particolare, il detettore di svio e la riduzione della velocità. Anche i motivi di appello sono perciò simili a quelli dell'imputato FAVO, sostenendo anche questo imputato che l'Istituto Sperimentale si limitava a fornire pareri tecnici, e il compito di "presidiare ... le procedure e gli standards per il trasporto di merci pericolose", sottolineato dal Tribunale, non comportava la valutazione dei rischi connessi a tale attività ma solo l'onere di monitorare gli sviluppi della normativa sovranazionale, che in tema di detettore di svio, ad esempio, è sempre rimasta contraria all'adozione.

Questo appello deve quindi essere ritenuto fondato, come si è già valutato a proposito dell'imputato FAVO. Infatti è vero che, in base al prospetto di "Articolazione organizzativa e missioni/responsabilità di RFI spa" aggiornato al 29.6.2009, i compiti dell'Istituto Sperimentale erano quelli di fornire i servizi di ricerca e sperimentazione, fornire supporto tecnico-scientifico alle altre strutture della società per la "fissazione e

verifica degli standard tecnici e di interoperatività", "curare i rapporti di interfaccia con L'ANSF per la gestione della sicurezza della circolazione del materiale rotabile", ma non vi erano competenze in tema di valutazione dei rischi né in tema di controllo della tracciabilità. Simili compiti non possono neppure essere ricavati, come fa la sentenza di primo grado, dalla dizione "presidiare, a livello nazionale e internazionale, le norme, le procedure e gli standard per il trasporto di merci pericolose": essa significa sorvegliarne l'applicazione ed anche lo sviluppo al fine di aggiornare sia le norme sia gli standard in base ai progressi tecnologici e alle nuove conoscenze scientifiche, ma non significa valutarne l'efficacia sulla base di situazioni locali o contingenti. In particolare non era compito dell'Istituto Sperimentale elaborare la valutazione del rischio complessiva per l'intera rete ferroviaria gestita da RFI spa che tenesse conto del maggior rischio conseguente alla mancanza di tracciabilità dei rotabili, alla mancanza di dispositivi di blocco immediato in caso di svio e di provvedimenti di riduzione della velocità, e alle caratteristiche delle stazioni e località attraversate, dal momento che la sua competenza era limitata a sperimentazioni e verifiche di natura tecnico/scientifica. Peraltro è certo che, se anche la struttura avesse effettuato una ampia valutazione dei rischi, essa avrebbe avuto solo la finalità di elaborare il parere tecnico da fornire alle altre Direzioni di RFI spa per garantire loro il prescritto "supporto-tecnico-scientifico ... nei settori specialistici di competenza", e non sarebbe stata utilizzata per emettere provvedimenti immediatamente operativi.

La sentenza stessa riconosce che l'Istituto Sperimentale non aveva poteri diretti di intervento ma doveva solo fornire pareri tecnici e supporto di natura scientifica per l'emanazione della normativa anche in tema di merci pericolose, per la quale era competente la Direzione Norme, Standard, Sviluppo e Omologazione, ma sostiene che dagli imputati FUMI e FAVO *"era esigibile ... la predetta doverosa condotta di sollecitazione, proposta, segnalazione"* la quale avrebbe a suo parere influenzato gli eventi. In verità in merito al nesso causale, ovvero all'efficacia della condotta alternativa, consistente nella emanazione dei citati pareri tecnici e nelle indicate *"sollecitazione, proposta, segnalazione"*, il Tribunale si è limitato, alle pagg. 870 e 871, a citare la giurisprudenza della Suprema Corte secondo cui la posizione di garanzia può sussistere anche in capo a soggetti aventi non un vero e proprio potere impeditivo dell'evento ma obblighi meno efficaci, ma non ha indicato quale sarebbe stata l'efficacia della condotta alternativa sopra citata, dimenticando quindi di valutare, come richiede la stessa sentenza citata, se l'imputato aveva *"la possibilità, con la sua condotta attiva, di influenzare il decorso degli eventi indirizzandoli verso uno sviluppo atto ad impedire la lesione del bene giuridico da lui preso in carico"* (Cass. n. 38991 del 4.11.2010) ovvero se possedeva i *"mezzi idonei a sollecitare gli interventi necessari"*

man

ad impedire l'evento dannoso" (Cass. n. 14550 del 16.2.2018 e n. 47794 del 5.10.2018, relative peraltro alla violazione di precisi doveri di segnalazione alle Autorità di situazioni pericolose altrimenti da esse ignorate). Invece non appare ipotizzabile che se l'Istituto avesse fornito un parere tecnico sulla opportunità di adottare il detettore di deragliamento e di ridurre la velocità dei treni merci privi di tracciabilità avrebbe potuto modificare le già effettuate scelte dei vertici della società: questi, come già più volte sottolineato, conoscevano bene le problematiche legate ad entrambe le misure ed avevano già applicato delle precise decisioni contrarie alla loro adozione, e non ci sono ragioni per ipotizzare che a seguito di un simile parere avrebbero cambiato atteggiamento. La sollecitazione ad imporre l'adozione del detettore di deragliamento avrebbe dovuto riferire i dubbi ancora non sciolti in merito alla efficacia del dispositivo nonché la decisione negativa assunta dall'Agenzia Europea per la Sicurezza ferroviaria, risultando quindi molto poco efficace per indurre i vertici di RFI spa ad accoglierla immediatamente. La sollecitazione a ridurre la velocità si sarebbe scontrata con i pareri contrari in merito alla sua efficacia, esposti da vari esperti anche nel corso di questo procedimento, e comunque avrebbe dovuto essere limitata a situazioni contingenti che non era compito dell'Istituto Sperimentale individuare, mancando altrimenti la competenza della società ad intervenire, e quindi sarebbe anch'essa risultata non immediatamente efficace. Infine una sollecitazione a richiedere la piena tracciabilità dei carri esteri si sarebbe scontrata con la diversa interpretazione normativa da sempre seguita e imposta proprio dai vertici societari, e non vi sono ragioni per ipotizzare che avrebbe avuto l'effetto di farla modificare. Deve quindi concludersi che è quanto meno dubbio che l'imputato FUMI, nella qualità di responsabile dell'Istituto Sperimentale, avesse il dovere di rilevare e segnalare i maggiori rischi connessi alla circolazione di carri adibiti al trasporto di merci pericolose privi di tracciabilità e di dispositivi precauzionali come il detettore di svio. Inoltre è quanto meno dubbio che l'omesso rispetto di tali doveri, se esistenti, sia in nesso causale con l'evento, non essendo provato con la certezza necessaria per la condanna che la sua segnalazione di tale maggiore pericolosità e la sollecitazione ad adottare misure precauzionali quali l'impiego del detettore di svio e la riduzione di velocità sarebbero state in grado di "influenzare gli eventi" e sarebbero risultate idonee ad impedire l'evento dannoso. Egli deve quindi essere assolto, sia pure ai sensi dell'art. 530 c.2 cpp, per non avere commesso il fatto, addebitato invece alla responsabilità di altri coimputati

L'imputato MARGARITA è stato condannato quale direttore, dal 2005, della Struttura Operativa "Sistema di Gestione Sicurezza Circolazione Treni ed Esercizio Ferroviario" facente parte della Direzione Tecnica di RFI

spa, affermando che, essendo detta Struttura competente per elaborare il Piano annuale di Sicurezza, egli avrebbe dovuto valutare i rischi, o meglio accorgersi che nessuna struttura o direzione di RFI spa effettuava una valutazione completa, essendo la formazione dei vari documenti delegata ai singoli direttori compartimentali che avevano però una competenza territoriale ben delimitata. Inoltre, avendo il compito di controllare il SIGS di RFI spa e i sistemi di gestione delle Imprese Ferroviarie, egli avrebbe dovuto accorgersi della mancanza di tracciabilità dei rotabili esteri utilizzati da Trenitalia spa e della mancata previsione nel suo SGS di controlli su tale materiale e sui suoi processi manutentivi; infine avrebbe dovuto individuare e segnalare le "opportune misure tecniche e organizzative finalizzate ad eliminare o ridurre i rischi".

Nel suo atto di appello egli, oltre ai tutti i motivi di ordine generale già valutati separatamente, in riferimento alla sua personale responsabilità ha sostenuto l'assenza di responsabilità essendo egli privo di poteri impeditivi dell'evento, per cui anche effettuando una corretta valutazione dei rischi non avrebbe potuto comunque disporre l'adozione di misure prevenzionali quale quelle più volte indicate, non appartenendo ciò alla competenza della Struttura Operativa che dirigeva. Inoltre dal 6.6.2008 egli era stato trasferito all'ANSF e cioè all'ente che controllava il gestore dell'infrastruttura per cui, non lavorando più sotto la direzione di RFI spa e con i compiti da questa assegnati, nonché avendo perso il ruolo dirigenziale, non gestiva più alcuna posizione di garanzia per conto del gestore stesso.

Anche questo appello appare fondato. Il Tribunale ricava gli obblighi di questo imputato da una interpretazione forzata dei compiti della Struttura Operativa da lui diretta: in base al prospetto di "Articolazione organizzativa e missioni/responsabilità di RFI spa" aggiornato al 29.6.2009 essa aveva, tra gli altri, i compiti di "contribuire, fornendo elementi di valutazione, alle scelte politiche e strategiche in termini di Sicurezza del gestore Infrastruttura", "assicurare le attività di ispezione e controllo" sul SIGS di RFI spa e sulle imprese ferroviarie "ai fini della vigilanza sulla sicurezza della circolazione treni e dell'esercizio ferroviario", "verificare la corretta e tempestiva attuazione dei piani di adeguamento in ambito RFI spa, nonché di quelli delle imprese ferroviarie analizzati da CESIFER", "analizzare i report trasmessi dalla Direzione Strategia, Qualità e Sistemi e da CESIFER ed elaborare i report sulle prestazioni in termini di sicurezza...", "assicurare l'elaborazione del Piano annuale della Sicurezza ... dell'intero Sistema Ferroviario, fornendo elementi di indirizzo ed obiettivi alla Direzione Strategia, Qualità e Sistemi e, tramite CESIFER, alle imprese ferroviarie", "ricevere dalla Direzione Strategia, Qualità e Sistemi per RFI spa nonché da CESIFER per le imprese ferroviarie, la documentazione e i piani di sicurezza ... quali elementi essenziali per l'attività di ispezione e controllo". Come si

vede chiaramente, i suoi compiti erano di natura consultiva e di supporto ad altre strutture aventi doveri di intervento diretto, ed in molte attività operava non acquisendo direttamente dati e documenti ma valutando ciò che veniva acquisito da altre strutture; inoltre il MARGARITA, nella spontanea dichiarazione resa all'udienza del 15.4.2019, ha sottolineato di non avere mai avuto competenze in merito di merci pericolose, e se ciò può non avere un particolare rilievo deve però prendersi atto che quel settore non è menzionato nel prospetto delle aree di responsabilità sopra citato, diversamente ad esempio da quanto previsto per la struttura operativa "Istituto Sperimentale". Non sembrano quindi del tutto corrette le affermazioni dei giudici di primo grado circa i poteri ed obblighi di questo imputato. Infatti la Struttura da lui diretta non elaborava il Piano annuale di Sicurezza, come scritto nella sentenza, ma forniva elementi di indirizzo e gli obiettivi alla Direzione competente e alle imprese ferroviarie: quindi non aveva un obbligo di "valutazione dei rischi" ai sensi della normativa antinfortunistica, né aveva modo di rilevare che nessuna struttura o direzione di RFI spa effettuava quella valutazione completa che avrebbe permesso di rilevare le criticità più significative in relazione all'evento verificatosi il 29.6.2009; similmente non elaborava le scelte politiche e strategiche in materia di sicurezza, ma solo forniva "elementi di valutazione" che non consistevano in una specifica "valutazione dei rischi". Il controllo del SIGS di RFI spa e del SGS di Trenitalia spa non consentiva di accertare la mancanza di tracciabilità dei rotabili esteri utilizzati da quest'ultima, perché la mancata previsione, nel suo SGS, di controlli su tale materiale e sui suoi processi manutentivi non dimostrava la loro assenza: il controllo documentale, e quindi la formazione di "dossier di sicurezza" o di "dossier tecnici" anche per tali rotabili era prevista a livello normativo, come si è detto nel capitolo relativo alla "tracciabilità", e poiché tutti i Sistemi di Gestione della Sicurezza assicuravano il rispetto delle prescrizioni di legge essi potevano ritenere superfluo prevedere una procedura apposita per i carri esteri ed eseguirne la "tracciabilità" in modo analogo a quella dei carri di proprietà. Questa struttura, poi, assicurava il controllo sulle imprese ferroviarie ma lo svolgeva non direttamente bensì attraverso una sottostruttura che aveva sede in altra città, il cui direttore non è mai stato neppure indagato (non essendo stata peraltro contestata una omissione in attività di controllo su Trenitalia spa); verificava l'attuazione dei piani di adeguamento delle imprese ferroviarie che erano stati però già analizzati da CESIFER, e sempre da CESIFER doveva ricevere i report da elaborare in termini di sicurezza e la documentazione e i piani di sicurezza delle imprese ferroviarie, mentre i report e i piani di sicurezza per RFI spa dovevano esserle trasmessi dalla Direzione Strategia, Qualità e Sistemi (poi denominata Direzione Norme, Standard, Sviluppo e omologazione). Non era quindi suo compito verificare la mancata produzione da parte di Trenitalia spa di documentazione relativa ai carri



esteri, essendo un compito della struttura CESIFER che riceveva la richiesta di certificato di sicurezza e la valutava rilasciando o meno il certificato, mentre la Struttura diretta dal MARGARITA poteva ignorare se quell'impresa ferroviaria asseriva o meno di utilizzare carri esteri.

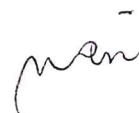
Non può quindi affermarsi che questo imputato avesse compiti di intervento diretto, e in realtà neppure il compito di individuare e segnalare le "opportune misure tecniche e organizzative finalizzate ad eliminare o ridurre i rischi", come si afferma nella sentenza di primo grado, ma al massimo quello di segnalare le criticità che rilevava dai documenti esaminati, ma che venivano eventualmente trasfuse in provvedimenti da altre strutture o Direzioni: infatti non è stato prodotto alcuna disposizione o provvedimento emesso da questo imputato, il quale non aveva quindi poteri impeditivi diretti. Si deve quindi estendere all'ing. MARGARITA la valutazione sopra operata, a proposito dell'imputato FUMI, in merito alla sussistenza del nesso di causalità tra l'omissione da lui commessa e l'evento: anche in questo caso il Tribunale non ha valutato quale sarebbe stata l'efficacia della condotta alternativa sopra citata, che appare invece dubbia e non dimostrata. Infatti, come si è già valutato, non appare ipotizzabile che la segnalazione di una mancanza di tracciabilità dei carri esteri e del maggior rischio che ne derivava per il trasporto di merci pericolose, ovvero la sollecitazione ad adottare misure quali l'installazione del detettore di svio, la rimozione dei picchetti, la costruzione di barriere, la riduzione della velocità (cioè le condotte alternative elencate nelle imputazioni) avrebbero potuto far modificare le scelte politiche dei vertici della società in tema di sicurezza: questi, come si è già detto, conoscevano bene le problematiche legate alle misure che il MARGARITA avrebbe dovuto suggerire secondo la contestazione, e non le avevano adottate non perché ignoravano la loro esistenza o ignoravano i rischi di un deragliamento, ma perché avevano operato altre valutazioni, ritenendo ad esempio non imposto dalle norme il controllo anche solo documentale sui carri esteri circolanti in regime RIV, non utile ed anzi potenzialmente più rischiosa la riduzione di velocità per i treni trasportanti merci pericolose, dubbia l'efficacia del detettore di svio. Deve quindi concludersi che è quanto meno dubbio che l'imputato MARGARITA, nella qualità direttore della Struttura Operativa "Sistema di Gestione Sicurezza Circolazione Treni ed Esercizio Ferroviario", avesse gli obblighi indicati nella sentenza di primo grado e soprattutto che l'omesso rispetto di tali obblighi sia in nesso causale con l'evento, non essendo provato con la certezza necessaria per la condanna che la condotta alternativa richiesta avrebbe avuto la capacità di "influenzare gli eventi" e sarebbe risultata idonea ad impedire l'evento dannoso. Egli deve quindi essere assolto, sia pure ai sensi dell'art. 530 c.2 cpp, per non avere commesso il fatto, addebitato invece alla responsabilità di altri coimputati.

mer

Simile valutazione deve essere compiuta per l'imputato MARZILLI, condannato quale Responsabile dal 3.10.2006 al 29.6.2009 della Struttura Operativa Direzione Norme, Standard, Sviluppo e Omologazione, anch'essa ricompresa nella Direzione Tecnica, avente la qualifica di "datore di lavoro", e quale Responsabile della Struttura Operativa Armamento dal 31.12.2007 al 23.7.2008. La sentenza di primo grado lo ha ritenuto responsabile, in entrambi i ruoli, per avere omesso di effettuare, come prescritto per le due strutture da lui dirette, la definizione della normativa per le merci pericolose, omesso di "assicurare la definizione di politiche ed indirizzi in materia di sicurezza", omesso di effettuare la valutazione dei rischi necessaria per emanare il Piano annuale della Sicurezza di RFI spa e per individuare le opportune azioni preventive e correttive.

Nel suo atto di appello questo imputato, oltre a lamentare la violazione del principio di correlazione tra accusa e sentenza per essere stato condannato per profili di responsabilità mai contestati e non per l'unico riportato nelle imputazioni, cioè il non essersi attivato per sollecitare o disporre la rimozione dei picchetti, ed oltre a proporre i motivi generali in tema di sussistenza delle omissioni a lui ascritte e del nesso di causalità tra queste e l'evento, motivi che sono stati già sopra valutati, in merito alla propria posizione ha sostenuto di non avere avuto compiti di controllo né poteri di intervento dal momento che la sua struttura era subordinata ad altre strutture di RFI spa e mera esecutrice di ordini altrui, e che comunque le competenze su sicurezza, anche in tema di merci pericolose, erano state trasferite all'ANSF dal 6.6.2008, sotto le cui dipendenze era anche passato quasi tutto il personale.

Anche la responsabilità di questo imputato non è provata oltre ogni ragionevole dubbio. In merito alla sua qualità di responsabile della Struttura Operativa Armamento dal 31.12.2007 al 23.7.2008 (periodo peraltro molto breve, che neppure l'imputato ha ricordato nella sua dichiarazione spontanea del 10.11.2016) deve essere esclusa ogni colpa: le competenze di questa struttura operativa sono limitate alla funzionalità dell'armamento, in ordine al quale non sono stati rilevati difetti causalmente connessi all'incidente. Infatti l'unico aspetto contestato dal Pubblico Ministero è stato la presenza dei picchetti di tracciamento, che anche il MARZILLI avrebbe dovuto far eliminare attivandosi per segnalarne la pericolosità e sollecitando l'adozione di sistemi diversi; la conferma della valutazione dei giudici di primo grado, della insussistenza di un reato in questa omissione, esclude ogni possibile responsabilità penale. Peraltro la sentenza di primo grado, pur non assolvendo esplicitamente il MARZILLI da questa parte delle imputazioni, non afferma



la sussistenza della relativa condotta, quindi palesemente non condannando l'imputato per essa.

La valutazione della fondatezza della condanna quale Responsabile dal 3.10.2006 al 29.6.2009 della Struttura Operativa Direzione Norme, Standard, Sviluppo e Omologazione, anch'essa ricompresa nella Direzione Tecnica è invece analoga a quella effettuata per gli imputati FUMI e MARGARITA: i giudici di primo grado danno una interpretazione forzata delle competenze assegnate a questi soggetti secondo il prospetto della "Articolazione organizzativa e missioni/responsabilità" di RFI spa, finendo con il non distinguere più le aree di responsabilità delle varie strutture ed i rapporti gerarchici tra queste, attribuendo a tutti delle posizioni di garanzia analoghe e soprattutto competenze molto ampie e praticamente identiche, fuorviati peraltro dalla formulazione molto generica di dette "aree di responsabilità" e delle relative "Missioni". Non c'è dubbio che, nel prospetto citato, alla Direzione Norme, Standard, Omologazione erano assegnati i compiti di "curare la definizione delle norme e degli standard di sicurezza ... dell'esercizio ferroviario" e "curare l'elaborazione delle prescrizioni in materia di sicurezza", ma le sue competenze, come risulta chiaro dalle definizioni successive, erano relative solo alla sicurezza dell'infrastruttura ai fini della circolazione dei treni, e non alla sicurezza dei rotabili e al controllo delle imprese ferroviarie. I compiti descritti come "collaborare alla emanazione della normativa tecnica e degli standard organizzativi per il trasporto di merci pericolose" e "garantire, nelle attività di competenza, il rispetto della normativa ed egli standard vigenti per assicurare la sicurezza della circolazione e dell'esercizio ferroviario" non attribuiscono in realtà delle funzioni realmente idonee ad influire sulle decisioni della società: la normativa tecnica per il trasporto di merci pericolose è contenuta nel RID al quale RFI spa non poteva certamente derogare, e quindi la competenza di questa Direzione era presumibilmente limitata a valutare gli interventi necessari per conformare le normative interne a quelle internazionali; il dovere di assicurare la sicurezza della circolazione è relativo sempre alle attività di competenza, e quindi essenzialmente al controllo e alla gestione dell'infrastruttura, e non obbliga ad interventi particolari, come la valutazione dei rischi specifici concernenti la circolazione di un treno merci formato con carri privi di tracciabilità, anche perché non sembra possibile che il MARZILLI fosse a conoscenza della circolazione di tali rotabili, non avendo la sua Direzione rapporti con le Imprese ferroviarie né competenza per i controlli su di esse. Va anche sottolineato che, diversamente da quanto affermato nella sentenza di primo grado, la sua Direzione non era competente ad emanare il Piano Annuale della Sicurezza bensì, attraverso la struttura operativa Qualità e Sicurezza, doveva "garantire, sulla base dei Piani elaborati dalla Direzione Manutenzione e dalla Direzione Movimento ... la produzione del Piano

par.

Integrato annuale di Sicurezza della Società” e “assicurare il supporto metodologico alla Direzione Manutenzione ed alla Direzione Movimento per la definizione della politica, lo sviluppo dei Piani Integrati della Sicurezza ...”: essa, cioè, doveva collaborare con le altre strutture della società per la redazione di detto Piano, che raccoglieva gli elementi di valutazione forniti da tutte, e che per la Direzione di cui il MARZILLI era responsabile avevano ad oggetto, principalmente se non esclusivamente, l'infrastruttura. A dimostrazione della genericità di certe attribuzioni di compiti, alle quali non può corrispondere il sorgere di uno specifico obbligo o addirittura di una posizione di garanzia, si può citare il compito di “contribuire, fornendo elementi di valutazione, alle scelte politiche e strategiche di RFI in termini di sicurezza” assegnato alla Struttura Operativa Qualità e Sicurezza, che è del tutto identico al compito attribuito alla Struttura Operativa diretta dall'imputato MARGARITA con la sola esclusione del richiamo alle imprese ferroviarie: è evidente che ogni struttura era tenuta ad operare nei limiti del proprio settore di competenza, non essendo sicuramente ammissibile una sovrapposizione di soggetti tutti dediti allo svolgimento di un medesimo compito e tutti ugualmente responsabili del risultato.

Non vi è quindi la certezza che i compiti attribuiti all'ing. MARZILLI consistessero anche in una valutazione dei rischi così ampia da ricomprendere i rischi derivanti dalla circolazione di un treno trasportante merci pericolose e formato da carri privi di tracciabilità, o i rischi connessi all'attraversamento ad una velocità elevata di una stazione complessa come quella di Viareggio. Vi è poi l'ulteriore aspetto della sussistenza del nesso di causalità tra le omissioni per le quali il MARZILLI è stato condannato e l'evento verificatosi: anche in questo caso non può non rilevarsi che la condotta alternativa richiesta dal Tribunale consiste non in interventi diretti ma in un'attività di sollecitazione o segnalazione, anche attraverso l'ipotizzata valutazione dei rischi complessivi, circa l'opportunità di adottare le misure prudenziali sopra più volte indicate, come la tracciabilità dei carri esteri e la riduzione della velocità dei carri merci. Non vi è però alcun elemento che possa far ritenere sufficientemente certo che tali suggerimenti e sollecitazioni sarebbero stati accolti e avrebbero quindi influito sulle scelte aziendali in tema di sicurezza: come si è già sottolineato, il tema della tracciabilità dei carri esteri era noto ai vertici aziendali anche perché previsto dalle norme già esistenti, che i vertici però interpretavano nel senso della non applicabilità ai carri circolanti in regime RIV, ed anche in tema di riduzione di velocità questi ultimi sostenevano la competenza del solo Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per le merci pericolose, ovvero la maggiore rischiosità di una sua riduzione anche solo in tratti limitati. Anche l'imputato MARZILLI deve quindi essere assolto, sia pure ai sensi dell'art. 530 c.2 cpp, per non avere commesso il fatto, essendo quanto meno

dubbia la sua competenza a svolgere i compiti indicati dal Tribunale per lo meno con l'ampiezza ritenuta dai giudici di primo grado, e comunque non provato con la certezza necessaria per la condanna che la condotta alternativa richiesta sarebbe risultata idonea ad impedire l'evento dannoso.

Rimangono da valutare le posizioni degli imputati già assolti dal Tribunale, ma le cui assoluzioni sono state impugnate dal Pubblico Ministero.

In merito al responsabile della Struttura Operativa Armamento TESTA (essendo il Farneti, come detto, deceduto prima dell'inizio del procedimento di secondo grado) e dei due direttori compartimentali di Firenze, DI VENUTA e PEZZATI, l'appello del Pubblico Ministero non spende molte parole, peraltro non spese neppure dai giudici di primo grado per motivare la pronuncia assolutoria: per il primo si chiede affermarsi la responsabilità per non essersi egli attivato per "l'avvio della definizione dei parametri di sistema dell'armamento" affinché venisse decisa la rimozione dei picchetti di tracciamento; per gli altri due la si chiede per non avere essi denunciato e sanzionato l'omessa valutazione dei rischi della stazione di Viareggio da parte di RFI spa, benché questa struttura fosse particolarmente pericolosa a causa dell'assenza di barriere di contenimento e della presenza dei picchetti, per non avere valutato né segnalato a RFI spa "l'opportunità" di sostituire i picchetti e, quanto al solo DI VENUTA, anche per non avere, quale datore lavoro, valutato ed eliminato il rischio costituito dai picchetti sia per i dipendenti sia per i terzi.

L'appello del PM contro le assoluzioni di questi imputati deve essere respinto perché palesemente infondato. Anche prescindendo dall'ovvia osservazione che, ritenendo questa Corte non sussistere un reato nella omessa rimozione dei picchetti di tracciamento, le omissioni contestate a questi imputati, incentrate essenzialmente sul non avere tenuto condotte finalizzate a promuovere tale rimozione, non possono avere una rilevanza penale, la loro assoluzione deve essere pronunciata per gli stessi motivi enunciati dai giudici di primo grado, e cioè per la non doverosità o non esigibilità delle condotte alternative, ovvero per l'assenza di un nesso causale tra le omissioni contestate e l'evento.

Quanto all'imputato TESTA, appare impossibile individuare una qualunque efficacia alla condotta alternativa richiesta dal Pubblico Ministero, cioè l'attivarsi per "l'avvio della definizione dei parametri di sistema dell'armamento": erano note ai vertici dell'azienda la natura di "ostacolo" dei picchetti, la loro astratta pericolosità per i dipendenti che potevano inciamparvi, ed anche la loro minore affidabilità rispetto ai

sistemi più innovativi già in uso su parte della rete ferroviaria italiana (in particolare per le linee dell'Alta Velocità), ed anzi era persino già prevista, nei programmi dei futuri interventi, la loro progressiva sostituzione con detti sistemi, e quindi un'iniziativa di mero sollecito da parte dei responsabili della Struttura Operativa Armamento, l'unica che essi e in particolare il TESTA potevano attuare, non avrebbe prevedibilmente prodotto alcun effetto neppure acceleratorio di tale programma di sostituzione. Va poi estesa anche al singolo imputato la valutazione già espressa circa la mancanza di una doverosità della eliminazione di detti ostacoli, essendosi già escluso che essi potessero essere considerati pericolosi per la circolazione dei treni e che vi fosse un obbligo di rimozione dettato da norme specifiche o anche solo dalle ordinarie diligenza, prudenza o perizia.

Quanto ai due Direttori Compartimentali, va in primo luogo ribadito che essi non avevano il dovere di valutare il rischio complessivo della circolazione dei treni sull'intera rete nazionale, avendo una competenza meramente territoriale e quindi il dovere (peraltro contestato al solo DI VENUTA) di formare il DVR con esclusivo riferimento alla situazione del territorio di propria competenza: la presenza dei picchetti era una questione di rilievo nazionale, non certo limitata all'area di rischio governata da detti soggetti, ed era perciò inutile o comunque irrilevante che essi segnalassero la presenza di detti ostacoli; peraltro si è già escluso, come detto, che questi potessero essere ritenuti un pericolo per la circolazione ferroviaria e che vi fosse quindi un obbligo giuridico di rilevarli come un "rischio" e di eliminarli. Simile osservazione deve essere formulata per la mancata valutazione di un rischio conseguente all'assenza, intorno alla Stazione di Viareggio, di barriere di contenimento: si è già spiegato come le norme, peraltro interne, che le prevedono sono dirette solo a ridurre l'inquinamento acustico e non hanno alcuna finalità di protezione da incendi o da incidenti di altro genere, per cui mancherebbe la cosiddetta concretizzazione del rischio, ma soprattutto si è già rilevato, alla luce della consulenza svolta dalla pubblica accusa, che la omessa installazione delle barriere non è in nesso causale con l'evento perché anche in loro presenza esso si sarebbe verificato ugualmente, e potenzialmente con effetti simili o persino più gravi. L'omessa valutazione della mancanza di barriere come un "rischio" o un aumento di pericolosità della Stazione di Viareggio non costituisce quindi una condotta negligente, imprudente o imperita e non può avere alcuna rilevanza penale.

E' poi di tutta evidenza che i direttori compartimentali non avevano alcuna competenza per disporre o effettuare la eliminazione dei picchetti: trattandosi di un sistema di tracciamento adottato a livello nazionale e a seguito di una prescrizione del gestore dell'infrastruttura, ogni intervento di modifica doveva essere deciso dai vertici dell'azienda, essendo tra

l'altro impossibile la mera eliminazione dei picchetti senza sostituirli con sistemi diversi, che dovevano anch'essi essere decisi a livello generale e non da un singolo compartimento. Quanto alla rilevanza penale dell'omessa segnalazione della opportunità di sostituire detti ostacoli, si deve ripetere quanto appena detto a proposito dell'appello contro l'imputato TESTA: la problematica relativa ai picchetti era nota ai vertici di RFI spa, sia pure per questioni diverse da una loro pericolosità per la circolazione dei treni, e non è seriamente sostenibile che una sollecitazione alla rimozione che provenisse da soggetti gerarchicamente subordinati, e neppure competenti per l'allestimento e la manutenzione complessiva dell'armamento, avrebbe avuto un qualche effetto anche solo acceleratorio verso la loro sostituzione. L'assoluzione di questi tre imputati, pronunciata dai giudici di primo grado, deve quindi essere confermata per gli stessi motivi già esposti nella sentenza impugnata dal pubblico ministero.

LA RESPONSABILITÀ DELL'IMPUTATO MORETTI QUALE AMMINISTRATORE DELEGATO DI FERROVIE DELLO STATO SPA

La sentenza di primo grado ha valutato nel capitolo X l'imputazione con la quale la pubblica accusa ha attribuito all'imputato MORETTI una ulteriore responsabilità penale quale Amministratore Delegato della holding del "Gruppo Ferrovie dello Stato", la società Ferrovie dello Stato spa (in seguito rinominata Ferrovie dello Stato Italiane spa), ruolo da lui ricoperto a partire dal 21.9.2006 (data della nomina secondo la visura storica prodotta dal consulente dr. Rivella), per avere tenuto tutte le condotte omissive contestate alle società controllate Trenitalia spa e RFI spa, ingerendosi nella loro gestione e quindi agendo come un loro amministratore di fatto ovvero affiancandosi nell'amministrazione delle stesse.

Il Tribunale ha assolto l'imputato da questa accusa ritenendo che i pur numerosi documenti e testimonianze portati dal Pubblico Ministero e analizzati dal consulente di alcune parti civili, il dr. Rivella, non dimostrino una "sistematica interferenza" ovvero un'amministrazione di fatto, ma solo delle ingerenze fisiologiche della capogruppo nella gestione delle controllate, essendo fisiologico nelle holding il controllo da parte della capogruppo di tutti gli investimenti ed il rapporto con le istituzioni e con i concorrenti anche al posto delle controllate e in loro vece, ed essendo poco significative altre condotte come i rapporti con il personale delle controllate, la stipula di contratti di servizio delle controllate, la istituzione di una tesoreria centralizzata. Inoltre, ad avviso del Tribunale,