

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,

non sarebbe in ogni caso possibile attribuire una posizione di garanzia all'Amministratore Delegato della holding, che non è un'impresa ferroviaria né un gestore dell'infrastruttura, solo a seguito di una sua più o meno rilevante interferenza con l'amministrazione delle controllate, le quali restano soggetti giuridicamente distinti e autonomi: egli, quindi, non avrebbe assunto "una posizione di garanzia rilevante ex art. 40 cpv. cp per il solo fatto di esercitare i poteri di indirizzo e coordinamento con modalità particolarmente stringenti" (p. 909 della sentenza), né l'avrebbe assunta quale amministratore di fatto delle controllate, mancando del tutto questo secondo ruolo addebitatogli.

Il Pubblico Ministero, nel suo atto di appello, ha lamentato una incompleta e troppo parcellizzata valutazione delle prove da parte del Tribunale ed ha ribadito che l'imputato MORETTI ha sistematicamente "affiancato" gli amministratori delle controllate realizzando una forma di coamministrazione e privando dette società di una reale autonomia tanto che esse sono tutte "un'unica impresa dal punto di vista economico e organizzativo", e che inoltre sia la Corte di Giustizia Europea e sia l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato hanno emanato condanne per l'assenza di autonomia tra i vari settori del trasporto ferroviario italiano. Anche molte parti civili, rappresentate dagli avv. Marzaduri, Carloni, Dalle Luche, Antonini e Menzione, hanno impugnato la decisione, con riferimento alle statuizioni civili a carico di Ferrovie dello Stato Italiane spa, lamentandone l'erroneità per la mancata valutazione unitaria di tutti gli elementi evidenziati dal consulente o emersi nel corso del dibattimento, valutazione che invece è particolarmente necessaria in un caso, come il presente, di contestazione di responsabilità omissive.

Tutti questi appelli appaiono fondati, soprattutto nella parte in cui lamentano la non completa valutazione di tutte le prove raccolte nel corso del dibattimento. Il Tribunale, infatti, ha esaminato solo una parte dei documenti citati dal consulente dr. Rivella ed anche dal teste Landozzi, funzionario della USL di Siena sentito all'udienza del 29.10.2014, cioè quelli relativi ai rapporti economici tra la holding e le controllate, ed ha separatamente valutato altre prove, come le testimonianze in merito ai rapporti con i dipendenti e con i concorrenti delle controllate e la stipula dei contratti e dei protocolli d'intesa, svalutandoli quali circostanze di "mero colore" e sostenendo la scarsa rilevanza di ciascuno di questi elementi e la non decisività di alcuno. E' in effetti evidente che nessuna delle prove e degli elementi addotti dalla pubblica accusa abbia singolarmente una propria decisività, non essendovi documenti nei quali l'ing. MORETTI dichiara esplicitamente di amministrare anche una o entrambe le predette controllate, ma la giurisprudenza ha sempre stigmatizzato come un errore la valutazione parcellizzata delle prove e degli indizi, perché *"In tema di valutazione della prova indiziaria, il giudice di merito non può limitarsi ad una*

valutazione atomistica e parcellizzata degli indizi, né procedere ad una mera sommatoria di questi ultimi, ma deve, preliminarmente, valutare i singoli elementi indiziari per verificarne la certezza (nel senso che deve trattarsi di fatti realmente esistenti e non solo verosimili o supposti) e l'intrinseca valenza dimostrativa (di norma solo possibilistica), e, successivamente, procedere ad un esame globale degli elementi certi, per accertare se la relativa ambiguità di ciascuno di essi, isolatamente considerato, possa in una visione unitaria risolversi, consentendo di attribuire il reato all'imputato "al di là di ogni ragionevole dubbio" e, cioè, con un alto grado di credibilità razionale" (Cass. n. 20461 del 12.4.2016).

Nel presente caso, poi, il Tribunale ha omissso di prendere in esame un aspetto invece fondamentale, cioè la struttura stessa della capogruppo. Essa è dichiaratamente nata come una holding operativa, dal momento che nel suo statuto del 27.4.2007 prevede come proprio oggetto sociale "la realizzazione e la gestione di reti di infrastruttura per il trasporto ferroviario", "lo svolgimento dell'attività di trasporto ... di merci e di persone", addirittura "lo svolgimento di ogni altra attività strumentale, complementare e connessa a quelle suddette", e prevede di realizzare tale oggetto sociale "principalmente – ma non esclusivamente – attraverso società controllate e collegate delle quali la società può promuovere la costituzione o nelle quali può assumere partecipazioni", precisando subito che "l'attività di trasporto e quella di realizzazione e gestione della rete fanno capo a distinte società controllate" (risultando quindi errata l'affermazione, contenuta nella sentenza di primo grado, che essa "non si occupa di rotaie, né di far circolare i treni, né di trasporto merci pericolose", come riportato alla pag. 902, visti oltre tutto i numerosi contratti firmati con le Regioni da MORETTI, apparentemente nel suo ruolo di A.D. della predetta holding, relativi proprio alla circolazione dei treni e alla gestione delle rotaie).

Essa ha, però, anche le caratteristiche della holding cosiddetta "gestoria", cioè che gestisce più società aventi business strategicamente interdipendenti, cosicché lo svolgimento di un'attività di gestione deve ritenersi non una indebita interferenza nell'amministrazione delle singole società affidata ai loro amministratori, ma un intervento legittimo di imposizione di obiettivi e strategie, di controllo finanziario e sulle operazioni svolte dalle singole società, ed eventualmente persino di sostituzione ad esse per perseguire gli obiettivi funzionali al gruppo, peraltro dettati dalla capogruppo stessa. Infatti lo statuto attribuisce alla società pieni poteri per "compiere tutte le operazioni reputate utili o necessarie per il raggiungimento dell'oggetto sociale", e non è quindi una indebita ingerenza, ma un normale esercizio dei propri poteri, il fatto che essa possa compiere direttamente operazioni rilevanti per la realizzazione e la gestione della rete ferroviaria o per il trasporto di persone e merci, che costituiscono appunto, come sopra detto, il suo oggetto sociale.

Questi poteri appaiono già formalmente più ampi di quelli di mera "direzione e controllo" previsti dall'art. 2497 c.c., che la holding afferma di esercitare e ai quali le due controllate affermano di essere soggette. Si veda infatti come la Corte dei Conti, nella propria determinazione n. 40/2008 (contenente la relazione sulla capogruppo per gli esercizi 2005-2006), ha descritto la tenuta della tesoreria centralizzata da parte della capogruppo: "In materia di Finanza, Controllo, Amministrazione, Fiscale, Legale e Partecipazione la Capogruppo: gestisce in via esclusiva i rapporti con il Ministero del Tesoro; ... autorizza preventivamente ogni operazione sui capitali sociali, sui patti parasociali o gli statuti, la designazione alla carica di Amministratori e di sindaci di controllate e collegate e gestisce direttamente, salvo espressa delega della Capogruppo alle società controllate interessate, ogni operazione societaria straordinaria e di valorizzazione; ha la gestione delle risorse finanziarie del Gruppo e provvede alla valutazione e al soddisfacimento dei fabbisogni evidenziati dalle Società operative ...". Peraltro nella stessa relazione la Corte dei Conti riconosce che "FS spa, che è la società capogruppo, oltre alle funzioni di direzione strategica, di indirizzo gestionale, di *governance* per le società operative, cura istituzionalmente la gestione accentrata di alcune aree di maggiore interesse (finanza, relazioni istituzionali, *management*)".

L'esistenza di uno stretto collegamento tra la controllante e le controllate, tale da limitare le scelte economiche e gestorie di queste ultime, emerge sin dall'inizio della costituzione della holding: come riportato nella consulenza del dr. Rivella, in una riunione del Consiglio di Amministrazione di RFI spa del 2.7.2001, nella quale tra l'altro l'ing. MORETTI venne nominato Amministratore Delegato di quella società, il CdA "ribadisce la decisione di coinvolgere l'Azionista (cioè la capogruppo, proprietaria del 100% delle azioni, n.d.r.) in scelte fondamentali per il raggiungimento dell'obiettivo di risanamento del Gruppo, secondo logiche di pianificazione preventiva e concertate degli interventi. In questo contesto si impegna a sottoporre all'approvazione dell'assemblea ... ogni futura deliberazione in merito al Contratto di Programma, che sarà sottoposto al Consiglio dall'Amministratore Delegato, previo lo svolgimento della necessaria propedeutica attività di analisi tra le competenti strutture delle società e della capogruppo". Sin dalla sua nascita, quindi, RFI spa, gestore dell'infrastruttura, decideva formalmente di perseguire come obiettivo il risanamento dell'intero Gruppo, accettando di farsi carico anche degli eventuali problemi finanziari delle altre società dalle quali avrebbe dovuto rimanere indipendente (in particolare dall'impresa ferroviaria Trenitalia spa), di sottoporre le proprie "scelte fondamentali" e i propri "interventi" alla capogruppo, ed anche di subordinare la richiesta di finanziamenti allo Stato, compendiate nel termine "Contratto di programma", all'analisi e quindi all'approvazione da

parte della capogruppo stessa, alla quale l'A.D. doveva sottoporre tale programma prima ancora di averlo presentato al CdA della propria società (anche se secondo la teste Fiorani, sentita all'udienza del 6.4.2016, l'intervento della capogruppo è un "coordinamento forte" con il Ministero dell'Economia e Finanze ma relativo solo al momento dell'incasso del contributo che esso eroga a RFI spa).

Non è questa la sede per valutare la legittimità di questo rapporto né la compatibilità tra questo impegno societario e i principi della liberalizzazione in corso, che avrebbe richiesto una totale separazione tra gestore della rete e singola impresa ferroviaria (mentre il porsi come obiettivo il risanamento di un Gruppo di cui fa parte anche quest'ultima fa ovviamente ritenere prevedibile che il gestore favorirà i profitti di quella impresa ferroviaria a scapito delle concorrenti che non fanno parte del Gruppo stesso): ciò che si intende qui evidenziare è che di fatto le scelte gestionali fondamentali di questa controllata, addirittura persino il finanziamento da parte dello Stato (che poteva essere concesso solo al gestore della rete ma mai all'impresa ferroviaria, in base alla direttiva europea 91/440) dovevano essere valutate e approvate dalla capogruppo prima ancora di essere conosciute dal CdA, che quindi poteva poi deciderle solo sotto un profilo formale. Si dimostra quindi non solo un limite all'autonomia della controllata nella gestione anche di operazioni che non dovrebbero coinvolgere il gruppo (come la richiesta di finanziamenti statali), ma soprattutto una co-gestione di tali operazioni, addirittura analizzate e quindi approvate o meno dalla capogruppo prima ancora che su di esse si esprima il CdA, il quale non viene neppure messo al corrente del loro contenuto prima che la capogruppo le abbia eventualmente modificate.

Questa forma di co-gestione è stata poi esplicitata con le disposizioni di gruppo n. 29/AD del 23.11.2004 e soprattutto con la n.100/AD del 17.5.2007, il cui contenuto è stato ampiamente esaminato dalla consulenza del dr. Rivella e dalla sentenza di primo grado, testi ai quali quindi si rimanda. Si ricorda soltanto, sommariamente, che le disposizioni in tema di investimenti delle controllate stabiliscono che la controllata invii i propri progetti preliminari, inseriti in un piano denominato "proposta", alla controllante che fa esaminare detto piano da un organismo interno denominato Direzione Centrale Strategie e Pianificazione Sistemi, che ne valuta la rilevanza di gruppo, e poi dal Comitato Investimenti, creato con la disposizione n. 100/AD del 2007 emessa dall'ing. MORETTI come "organo consultivo dell'amministratore delegato" e quindi alle dipendenze dirette di quest'ultimo, il quale esprime, per i progetti che la controllante ha ritenuto "rilevanti di gruppo", un parere di conformità e una validazione senza i quali il progetto non può proseguire. E' poi lo stesso Amministratore Delegato della capogruppo che, ricevuto il parere del Comitato Investimenti,



nuovamente valuta e valida i vari piani e li propone quindi al proprio Cda; solo dopo l'approvazione e quindi con le modifiche eventualmente decise dalla capogruppo i piani tornano alla controllata e solo allora vengono sottoposti al suo CdA, come peraltro già previsto nella riunione del CdA di RFI spa del 2.7.2001 sopra citata. Questo processo risponde alle esigenze di una struttura societaria formata da una controllante e più controllate, costituendo un esempio dei poteri di "direzione e controllo" nonché di organizzazione il fatto che gli investimenti rilevanti per il gruppo siano valutati e decisi dalla controllante; non è però rispettoso dell'autonomia gestionale della controllata il fatto che il suo CdA non possa neppure conoscere le proposte che la controllante ha eventualmente bocciato. Un vincolo così stretto, operato tra l'altro nei confronti di due controllate che, per rispettare i principi della liberalizzazione, potrebbero trovarsi in conflitto tra loro (si pensi ad un investimento proposto da RFI spa per realizzare, a fini di profitto, una maggiore apertura verso il mercato e verso i concorrenti dell'impresa ferroviaria Trenitalia spa, il quale potrebbe essere fermato dalla capogruppo per non danneggiare quest'ultima, contrastando però gli interessi economici dell'altra controllata), non può essere qualificato, come nella sentenza di primo grado, come il normale esercizio *"di quei poteri di direzione e coordinamento che la società capogruppo ben può esercitare ... sugli investimenti delle società del gruppo stesso"*, e come un *"fisiologico sistema di controlli"* (cfr. pag. 883 della sentenza), stante soprattutto la indefinibilità della "rilevanza per il Gruppo" dei progetti elaborati dalle controllate, la cui sussistenza è valutata dalla capogruppo in via esclusiva e con una predeterminazione solo generica (così, in particolare, nella disposizione n. 100/AD, che alla pag. 5 indica dei criteri molto generali, mentre nella precedente n. 29/AD del 23.11.2004 era perlomeno previsto che l'elenco dei progetti rilevanti per il gruppo venisse individuato "su proposta delle società"), e che peraltro comprende sicuramente, come vedremo dopo, la manutenzione straordinaria della rete e degli impianti. E' infatti evidente che l'unica possibilità di scelta autonoma della controllata, quando finalmente riceve la "proposta" approvata e validata dalla controllante, rimane quella di non realizzare il progetto stesso (anche perché la disposizione n. 100/AD prevede che essa agisca "acquisito il parere della Capogruppo e recepite le eventuali indicazioni", che quindi non possono non essere accolte), esponendosi però a rilievi da parte della capogruppo atteso che quel progetto è stato ritenuto avere "rilevanza di Gruppo". Infatti anche quando il CdA della controllata decida di dare corso al progetto questo non solo non può essere modificato, ma persino la redazione della proposta definita nel dettaglio deve rispondere ai criteri già stabiliti dal Comitato Investimenti, ed essere nuovamente sottoposta alla valutazione della Direzione Centrale Strategie. Inoltre anche gli investimenti non rilevanti per il gruppo, pur non essendo sottoposti alla preventiva

man

valutazione ed approvazione della controllante, sono da questa monitorati perché devono essere inseriti nel suo sistema informativo, ed essa può fermare qualunque investimento se si raggiungono costi che superano di oltre il 10% la previsione di spesa. Tra l'altro, grazie al sistema del *cash pooling* in vigore tra la controllante e le controllate, la prima può immediatamente e a suo piacere fermare ogni progetto di queste ultime, dal momento che gestisce l'unica cassa in cui confluiscono anche i finanziamenti che lo Stato può rilasciare solo a RFI spa, quale gestore della rete, ma che vengono anch'essi gestiti dalla capogruppo, come già detto.

Anche l'impiego di una tesoreria centralizzata con un unico conto corrente intersocietario, secondo il sistema del *cash pooling*, comporta uno stretto e continuo controllo sull'andamento delle controllate e sulle quotidiane modalità di gestione delle stesse, potendo ogni loro incasso e spesa, anche modesti, essere monitorati dalla controllante. E' vero che questo sistema è ampiamente utilizzato nelle holding, come sottolinea la sentenza di primo grado, ma le sue finalità più comuni, quella di annullare o ridurre le diseconomie derivanti dalla coesistenza di saldi attivi e passivi in capo alle varie società del gruppo e quella di poter realizzare così, di fatto, dei microfinanziamenti alle società del gruppo in passivo, dovrebbero essere estranee al "Gruppo ferrovie", non potendo la società che gestisce la rete essere finanziariamente collegata all'impresa ferroviaria né potendo gli introiti del gestore, costituiti per lo più dal finanziamento statale, andare a beneficio di quell'impresa ferroviaria, a scapito delle concorrenti: per questo motivo l'unica reale finalità di questo sistema appare essere il controllo sulla gestione economico-finanziaria delle controllate. Si ripete che non si deve qui valutare la correttezza o meno di queste scelte, probabilmente ritenute necessarie per raggiungere l'obiettivo, dichiarato sin dal 2001, di risanamento del Gruppo Ferrovie dello Stato: si intende solo evidenziare che una rilevante attività delle società controllate, cioè la parte relativa ad investimenti, disinvestimenti e per il gestore della rete RFI spa anche la richiesta dei finanziamenti statali, e quindi tutta la parte finanziaria delle controllate, è in realtà gestita direttamente dalla controllante, che con la valutazione preventiva di ogni operazione di fatto ne decide l'attuazione ed anche la tempistica, lasciando alla controllata solo la formale assunzione della decisione stessa, ma scavalcandola anche nella gestione dell'operazione. La controllante infatti, nell'assetto voluto dai soci (cioè il Ministero dell'Economia e Finanze) circa i suoi rapporti con le controllate, non si limita a svolgere attività di direzione e controllo, impartendo cioè direttive o elaborando programmi finanziari e produttivi di gruppo e verificando poi, dopo che ogni controllata ha formalizzato le proprie scelte gestionali, se quelle direttive e quei programmi sono stati rispettati, bensì interviene prima che tali scelte vengano assunte, valutandole, analizzandole alla

luce dell'interesse del gruppo, e modificandole prima ancora che la controllata, con il suo CdA, le abbia anche solo conosciute, e tanto meno valutate o decise: appare dunque evidente la presenza di quella "ingerenza sostanziale nelle scelte operate dagli organi delle controllate, tali da implicarne un completo annullamento", che i giudici di primo grado hanno invece ritenuto insussistente (cfr. pp. 905-906 della sentenza).

La pesante ingerenza nelle scelte in tema di investimenti da parte delle controllate coinvolge inevitabilmente l'ambito della sicurezza, che è il settore in cui esse devono sempre concentrare buona parte dei loro investimenti. Infatti nella sua deliberazione n. 40/2008 sopra citata la Corte dei Conti, nel parlare del "Piano Investimenti del Gruppo" per l'anno 2006, afferma che *"Nella formulazione dei nuovi programmi, il management sottolinea di aver prestato particolare attenzione ai criteri di selettività e di priorità degli interventi individuando le seguenti linee di azione: garantire gli interventi di manutenzione straordinaria della rete e degli impianti; garantire il proseguimento degli interventi di sicurezza e in particolare delle tecnologie connesse alla sicurezza di terra e di bordo"*, e quindi attesta che gli interventi di manutenzione straordinaria della rete e gli interventi di sicurezza costituiscono investimenti del "Gruppo Ferrovie dello Stato", e sono quindi sottoposti alla procedura di approvazione sopra descritta. Il teste Guidi, all'epoca dell'incidente dipendente della DISQS di Trenitalia spa diretta dall'imputato MAESTRINI, all'udienza del 24.2.2016 ha riferito che il progetto di creazione di una flotta di ferrocisterne per il trasporto commerciale di merci pericolose, che la sua Direzione di appartenenza stava sviluppando da anni e di cui egli venne a conoscenza nel 2005, non andò avanti. Egli ha precisato di non conoscerne i motivi, ma ha ammesso che le varie operazioni che esso prevedeva *"richiedevano anche delle decisioni da prendere a livello di azionisti e anche a livello di Stato"*, dimostrandosi quindi consapevole della subordinazione di Trenitalia spa al suo azionista (cioè la capogruppo, che possiede anche Trenitalia al 100%) per le scelte di investimenti importanti che avevano un forte riflesso sulla sicurezza del trasporto di merci pericolose, dal momento che la formazione di una flotta di proprietà avrebbe eliminato il diverso trattamento della "tracciabilità" dei carri. Che la scelta di non investire nel trasporto merci appartenesse all'ing. MORETTI lo ha riferito piuttosto chiaramente il teste Di Patrizi, già direttore di Trenitalia Cargo sino alla fine del 2006, il quale all'udienza del 4.3.2015 ha dichiarato di essere stato assunto dalla *"precedente gestione ... con grandi disegni per quanto riguardava il merci"*, ma che *"quando Catania è stato rimosso ed è arrivato l'ingegner Moretti diciamo che abbiamo tutti consegnato le armi, nel senso che lui aveva ... altri disegni strategici che non riportavano a me come, diciamo, un elemento fondamentale, e con reciproca pace ci siamo lasciati"*: deve sottolinearsi che l'ing. MORETTI non è mai stato Amministratore di

Trenitalia spa ma di RFI spa, e che il 21.9.2006 egli venne nominato Amministratore Delegato della capogruppo FS spa, ed evidentemente impose subito alle controllate i suoi personali disegni, indipendentemente da quelli che esse avevano perseguito sino a quel momento, a conferma del ruolo di forte ingerenza della controllante e dei suoi vertici sul funzionamento, gli investimenti e l'attività complessiva di queste ultime.

Appare rilevante anche il rilievo fatto dalla Corte dei Conti nella determinazione n. 124/2010 contenente la valutazione della "gestione finanziaria della RFI spa per gli esercizi 2008 e 2009", in cui essa sottolinea che le risorse destinate alla sicurezza da RFI spa si sono fortemente ridotte a partire dal 2006, passando dagli 85,66 milioni di euro spesi nel 2006 per le "Tecnologie per la sicurezza" dapprima a 41,33 milioni di euro spesi nel 2007 e poi a 17,22 milioni di euro spesi nel 2008 e a 16,03 milioni di euro spesi nel 2009 (e simile decremento c'è stato per la voce "Diagnostica Innovativa"). Non c'è la prova che questa riduzione di spese e di investimenti per la sicurezza sia stata imposta dalla capogruppo, anche se la vicenda raccontata dal teste Guidi in merito all'interruzione del progetto di Trenitalia spa di dotarsi di una propria flotta di carri-merci e le affermazioni del teste Di Patrizi fanno pensare ad un cambio di politica aziendale intervenuto proprio a partire dal 2007, ma è evidente che essa è stata approvata e non contrastata dalla capogruppo, che non risulta essere mai intervenuta per sollecitare o imporre l'utilizzo di maggiori risorse. L'ing. MORETTI nell'audizione al Senato in data 2.7.2009 giustificò la riduzione degli investimenti per la sicurezza con il superamento di certe criticità realizzato mediante la introduzione di "*grandi innovazioni tecnologiche*" che avevano permesso di ridurre il numero degli addetti alla manutenzione e ai controlli (stesso concetto è stato espresso dalla teste Fiorani, all'udienza del 6.4.2016, e dal teste Braccialarghe, all'udienza del 4.5.2016); visti però il permanere di altre criticità e il sempre possibile miglioramento tecnologico da realizzare attraverso studi e sperimentazioni, sarebbe stato sicuramente opportuno, ed anzi necessario alla luce degli eventi successivi, mantenere elevato il livello degli investimenti nelle voci sopra indicate, e utilizzare le risorse risparmiate grazie all'avvenuto completamento dell'adozione di strumenti tecnologici decisi in passato, come il sistema automatico di rilevamento dell'eccessivo riscaldamento delle boccole o il Sistema di Controllo Marcia Treno, per studiare ulteriori miglioramenti.

Il Tribunale ha escluso che vi fosse ingerenza della controllante nel settore della sicurezza sostenendo che non c'è la prova che essa abbia mai posto dei limiti ad interventi in questa materia, ma per individuare l'esistenza di una posizione di garanzia della controllante non è necessario che il potere di disposizione sugli investimenti delle controllate, sopra già evidenziato, abbia portato a scelte limitanti nel campo della sicurezza della circolazione e del lavoro, essendo sufficiente

il fatto di essere titolari del potere di intervenire in quel settore e di avere un obbligo giuridico di farlo. La posizione di garanzia, come già ricordato, è la situazione di colui che gestisce il rischio, cioè gestisce l'*"area che designa l'ambito in cui si esplica l'obbligo di governare le situazioni pericolose"* (Cass. SS.UU. n. 38343/14 imp. Espenhanh), obbligo che può derivare da una fonte anche solo contrattuale quali sono gli statuti e gli accordi societari, che possono appunto individuare una sfera di rischio la cui gestione viene attribuita ad uno specifico soggetto, o assegnare alla società stessa e quindi a chi ne è al vertice un dovere di attivarsi per evitare eventi dannosi ovvero, appunto, per gestire una specifica area di rischio. Questo obbligo giuridico di gestione anche dei rischi propri delle controllate la holding se lo è creato attribuendosi da un lato il potere di intervento attraverso il già descritto potere di disposizione sugli investimenti proposti dalle controllate anche in tema di sicurezza, e dall'altro lato attribuendosi un preciso potere/dovere di controllo delle società operative, anche nel settore della sicurezza.

La disposizione n. 113/AD del 1.4.2008, intitolata "La sicurezza sul lavoro nel Gruppo FS – Indirizzi e obiettivi di medio termine 2008-2012", ricorda che è un impegno per *"ogni società del Gruppo di assicurare il più alto livello di sicurezza per ogni attività che comporti rischi per i dipendenti, i clienti e la collettività"*, e nelle "Missioni/Responsabilità al 29 giugno 2009" la capogruppo attribuisce alle proprie direzioni precisi doveri di controllo ispettivo sulle controllate, anche in tema di sicurezza. Infatti alla Direzione Centrale Audit viene assegnata la missione di "Assicurare lo svolgimento ... delle attività di *audit* presso Ferrovie dello Stato spa e presso le società controllate", ma non nel senso di verificare che queste ultime vi provvedano con le proprie strutture interne bensì avendo, come "Area responsabilità", anche il compito di assicurare "la realizzazione delle attività di *audit* (ivi comprese quelle di natura consulenziale) presso Ferrovie dello Stato spa, presso le Società controllate ... in base al Piano approvato o a richiesta del Vertice societario" e quello di assicurare "il monitoraggio dei piani di azione connessi alle attività di *audit* svolte in ambito Ferrovie dello Stato spa e nelle Società controllate prive di funzione di *internal auditing*". Dal momento che una società come il gestore RFI spa era all'epoca priva di una struttura di *audit* propria (lo ricorda l'ing. Chiovelli, direttore dell'ANSF, all'udienza del 24.6.2015, spiegando a p. 67 che questo fu uno dei motivi che ritardò il rilascio alla società della autorizzazione di sicurezza) e non sono state fornite evidenze di attività di *audit* fatte svolgere da enti esterni, è evidente che era la Direzione Centrale della controllante a svolgere tali ispezioni periodiche sulla propria controllata, ispezioni che, come noto, devono prendere in esame tutte le attività anche sotto il profilo della sicurezza. Quanto a Trenitalia spa la dr.ssa Vari, responsabile della Direzione Audit della società, all'udienza del

4.5.2016 ha riferito che *"La capogruppo può effettuare attività di audit anche sulle controllate e possono riguardare tutti gli aspetti che ritiene ... non ricordo che siano state fatte su sicurezza del lavoro, in particolare su valutazioni di rischi da lavoro e presidi di sicurezza lavoro ... sono state fatte delle verifiche che riguardavano ambiti di sicurezza dell'esercizio, anche se non erano verifiche sul sistema della sicurezza."*: quindi il compito affidato alla citata Direzione Centrale non è stato rispettato nei confronti di Trenitalia spa quanto meno nel settore della sicurezza, ed il potere/dovere di controllo della capogruppo, riconosciuto dalla controllata, non è stato esercitato verso di lei. L'esistenza del potere di controllo, auto-assegnatosi dalla holding, è stato confermato dal teste Greco, Responsabile dal 2009 della Direzione Audit della società RFI spa, all'udienza del 10.2.2016: *"La direzione centrale audit di holding svolge attività di audit normalmente sulle altre società prive di audit, ma anche sulle società in possesso di struttura di audit ... La direzione centrale di audit di FS ... (dipende) dal presidente ... da fine 2006"*; egli ha anche riferito che il manuale di processo di *audit* prevedeva la trasmissione delle relazioni di *audit* alla holding con cadenza trimestrale, o immediata in caso di giudizio inadeguato, però alla domanda se siano state mai effettuati *audit* di gruppo riguardanti la sicurezza dell'esercizio ferroviario o della circolazione ha risposto *"Audit della direzione centrale audit di gruppo su RFI in materia di sicurezza non ne sono mai stati effettuati"*: quindi anche verso RFI spa non è stato in concreto esercitato il potere/dovere di controllo della capogruppo sulla controllata.

Inoltre la Direzione Centrale Risorse Umane e Organizzazione (la DCRUO), che nel prospetto delle Missioni/Responsabilità al 29.6.2009 ha la missione generica di "garantire la coerenza ... delle politiche occupazionali e degli interventi in materia di risorse umane", con la sua struttura denominata "Sicurezza del lavoro" ha, tra le altre, queste responsabilità: "elabora e diffonde indirizzi e politiche di Gruppo in materia di sicurezza del lavoro, verificandone la corretta applicazione anche attraverso specifiche attività di ispettorato"; "garantisce, per la materia di competenza, l'omogenea interpretazione, a livello di Gruppo, di norme e disposizioni di legge..."; "definisce le modalità di applicazione della normativa in materia di sicurezza del lavoro per Ferrovie dello Stato spa e per le Società direttamente controllate prive di servizio specializzato ... e ne verifica l'attuazione". Ferrovie dello Stato spa, quindi, oltre a controllare strettamente le altre società del gruppo nei settori finanziario e degli investimenti, si è assunta precisi obblighi anche nel campo della sicurezza sul lavoro, addirittura determinando l'interpretazione delle norme in materia, vigilando sulla loro applicazione, svolgendo attività ispettive. Un esempio di tale intervento diretto in questo campo è la Comunicazione Organizzativa di Trenitalia spa n. 296/DRUO del 3.3.2009: essa prevede infatti l'intervento della

controllante FS spa nel sottoprocesso 03, cioè in una fase intermedia, per la modifica delle "procedure inerenti la sicurezza di Esercizio, l'Ambiente e la Sicurezza sul Lavoro, la Qualità". Prima che una modifica delle procedure in tema di sicurezza possa essere approvata da questa controllata, la capogruppo interviene in questa fase intermedia verificando la coerenza a livello di gruppo di tale modifica, e quindi approvandola: se segnala necessità di cambiamenti, la struttura "Organizzazione" di Trenitalia spa provvede in tal senso ma poi deve chiedere di nuovo il parere favorevole della capogruppo, che effettua quindi un ulteriore, definitivo controllo. Infatti alla fine la modifica, formalmente decisa ed emessa dalla controllata Trenitalia spa, sarà "siglata" anche dalla capogruppo: secondo il teste Braccialarghe ciò avviene solo per le modifiche inerenti alla "*sicurezza lavoro ambiente*", benché il testo del documento inserisca il DCRUO di FS spa tra i "Responsabili e Ruoli coinvolti" in modo generale e senza distinzioni. Peraltro si è già rilevata, nel capitolo relativo all'applicabilità a questo incidente del D.Lgs. n. 81/2008 e di tutta la normativa antinfortunistica, l'impossibilità di separare la sicurezza della circolazione da quella del lavoro: questo stesso teste, alla domanda del Pubblico Ministero se un incidente al macchinista, come avvenuto nel presente caso, riguardi solo l'esercizio, ha risposto che "*se parliamo di un incidente al macchinista è sicurezza sul lavoro*".

Il predetto teste Braccialarghe, dirigente dal 1991 prima nell'Azienda Autonoma, poi in varie società del Gruppo Ferrovie dello Stato e nel giugno 2009 responsabile del DCRUO di FS spa, all'udienza del 4.5.2016 ha riferito un particolare che dimostra anch'esso l'intervento della capogruppo nella gestione delle controllate anche nel campo della sicurezza: a suo dire, al fine di tenere sotto controllo l'incidentalità in danno dei lavoratori, sia per motivi etici sia per risparmiare sui premi richiesti dall'INAIL, la capogruppo dava periodicamente "*indicazioni ... a tutte le società operative, con degli obiettivi di decremento del fenomeno infortunistico, obiettivi che poi le società erano impegnate nei confronti della capogruppo a perseguire*" e il cui raggiungimento veniva da questa controllato. Inoltre ha confermato che la capogruppo emetteva indirizzi e politiche per tutte le società controllate in materia di sicurezza del lavoro e verificava poi la loro attuazione mediante forme di controllo. Appaiono poi molto significative le ulteriori dichiarazioni del teste Braccialarghe: egli ha infatti riferito come tutta l'attività svolta a partire dall'assunzione da parte dell'ing. MORETTI dell'incarico di Amministratore Delegato di FS spa avesse come obiettivo il risanamento del Gruppo, e quante iniziative siano state prese a questo fine dalla capogruppo nei settori di competenza delle società controllate RFI spa e Trenitalia spa, iniziative che evidenziano come si ritenesse essenziale uno stretto controllo ed anche un intervento diretto della capogruppo e del suo



Amministratore e spiegano la ragione di questa continua presenza dell'ing. MORETTI in operazioni solo apparentemente non coinvolgenti la capogruppo, ma che in realtà era fondamentale concludere in modo funzionale al raggiungimento dell'obiettivo sopra ricordato. Il teste Braccialarghe ha infatti riferito che la capogruppo è intervenuta su tutte le controllate con il taglio dei costi inutili, *"a cominciare dello stile di vita dei vertici aziendali, dalle auto alle modalità in cui venivano gestiti gli stipendi, alle consulenze"*; la capogruppo ha elaborato e poi realizzato i piani industriali, sempre validati dai competenti Ministeri, nei quali *"erano contenuti da un lato diciamo i fondamenti del risanamento del gruppo e dall'altro le voci di spesa, in particolare sugli investimenti"*; la capogruppo ha introdotto *"una nuova e coraggiosa visione del rapporto tra le ferrovie dello Stato e le sue società, Trenitalia in modo particolare, e lo Stato"* o meglio le Regioni, per stipulare nuovi contratti di servizio più remunerativi ed eliminare le molte situazioni in cui il servizio di trasporto fornito cumulava milioni di perdite annue; la capogruppo ha *"dato impulso a un intelligente utilizzo dell'asset immobiliare"*, ad esempio affittando a terzi i locali delle stazioni, di proprietà di una delle tante controllate, e consentendo l'installazione in essi di attività commerciali private; infine *"si è agito ... sul tema degli investimenti ... per quanto riguarda l'infrastruttura"*. Il teste, quindi, ha descritto una pluralità di situazioni in cui la società capogruppo ha condizionato in modo forte l'attività delle controllate al fine di raggiungere l'obiettivo del risanamento che, pur importante, non poteva costituire l'obiettivo primario né del Gruppo né delle singole società addette ad assicurare il trasporto ferroviario, dovendo esse privilegiare le esigenze di sicurezza ed efficienza del servizio fornito rispetto a quel diverso obiettivo.

Questo forte condizionamento spiega in particolare l'intervento diretto dell'ing. MORETTI in molte operazioni che riguardavano esclusivamente una delle società controllate e il suo frequente presentarsi come se fosse stato l'Amministratore di queste ultime ed in particolare di Trenitalia spa, ad esempio nella stipula dei contratti con le Regioni per il trasporto locale: lo stesso teste Braccialarghe ha giustificato tali interventi asserendo che *"c'è una competenza anche della capogruppo per quanto attiene i rapporti istituzionali"* e che *"nello statuto è previsto che Ferrovie dello Stato spa possa agire anche direttamente in attività connesse all'esercizio del trasporto regionale piuttosto che del trasporto a lunga percorrenza"*; poi ha aggiunto che *"lo statuto prevede anche attività svolte direttamente dalla capogruppo Ferrovie dello Stato spa, che siano in qualche misura collegabili alle attività principali del trasporto e della gestione dell'infrastruttura ... la capogruppo ... non è una holding finanziaria ma ha ... dei poteri anche operativi, non è che non abbia titolo di collaborare con le società che ha costituito per diciamo il raggiungimento degli obiettivi"*. La sottolineatura è stata inserita per

man

segnalare la conferma di tutto ciò che è stato sopra detto: la capogruppo non ha usurpato poteri altrui né ha compiuto ingerenze indebite nella gestione delle controllate, ma ha affiancato queste ultime esercitando i poteri che le sono stati volutamente attribuiti, nel redigere lo Statuto e nell'adottare le successive determinazioni, e che le hanno però attribuito la gestione di un'area di rischio, anche in tema di sicurezza della circolazione e del lavoro, che si sovrappone in parte alle aree gestite dalle predette società controllate. Questa struttura dei rapporti della capogruppo con le controllate attribuisce quindi all'amministratore delegato della prima la medesima posizione di garanzia, perché anch'egli è tenuto, nelle scelte imprenditoriali a cui partecipa direttamente o attraverso le sopra indicate forme di controllo degli investimenti, a valutare i rischi ad esse connessi e ad assumere le iniziative necessarie per il rispetto della sicurezza della circolazione e dei lavoratori.

E' infine molto significativo il fatto che anche il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, all'epoca dell'incidente, palesemente riconosceva alla capogruppo Ferrovie dello Stato spa una diretta responsabilità sull'attività di trasporto ferroviario, in particolare nell'ambito della sicurezza, anche per interventi di competenza delle società che gestivano l'infrastruttura o i rotabili, quasi che la struttura del Gruppo fosse unitaria e non quella di una holding a capo di società autonome sulle quali la capogruppo esercitava solo poteri di indirizzo, direzione e controllo; ovvero, come affermato quale opinione personale dal consulente delle parti civili dr. Rivella all'udienza del 17.6.2015, *"Trenitalia e RFI non sono neppure delle partecipate influenzate dalla capogruppo ma sono degli uffici staccati, sono delle divisioni della capogruppo"*. Infatti in data 30.7.2009 la Direzione Generale per il Trasporto ferroviario del M.I.T. inviò a Ferrovie dello Stato spa e specificamente all'ing. MORETTI, e non alle sue controllate esercenti il servizio di trasporto (ed in particolare al gestore dell'infrastruttura RFI spa), l'"Atto di indirizzo" n. 675 emesso il 29.7.2009, con cui il Ministro impegnava il "Gruppo FS ad alcune attività particolarmente significative ai fini dell'incremento del livello di sicurezza nel settore del trasporto ferroviario", tra cui: "formulare ... proposte di misura e/o accorgimenti finalizzati a mitigare i rischi connessi con la circolazione di merci pericolose su ferrovia", "presentare ... la organizzazione di RFI spa per svolgere le attività di supporto all'Autorità competente per il trasporto di merci pericolose individuando una figura di riferimento per il Ministero stesso", "intensificare l'attività di controllo da parte del Gestore dell'Infrastruttura RFI spa presso gli scali merci", "presentare ... un documento ricognitivo delle aree ferroviarie ove è rilevante il rischio connesso al trasporto di merci pericolose in relazione alla vicinanza di centri di attrazione industriali ... ove esiste una alta densità abitativa/lavorativa", "far predisporre al Gestore dell'Infrastruttura RFI

spa ... specifiche disposizioni interne che impediscano lo stazionamento in ambito ferroviario delle ferro-cisterne oltre i normali tempi strettamente necessari per ... le operazioni di scarico"; tutte attività meramente operative che una società autonoma e indipendente doveva attuare senza necessità di una direzione da parte di una controllante e che avrebbero dovuto esserle chieste direttamente, senza il tramite dalla capogruppo. Peraltro lo stesso Ministero pochi giorni dopo, evidentemente replicando ad una risposta del destinatario di quell'Atto di Indirizzo, cioè l'ing. MORETTI, inviò a questi una dura lettera di precisazioni circa le responsabilità del "Gruppo FS" e delle singole società controllate nella quale si sottolinea, tra l'altro, che "Per quanto sopra è evidente che il richiamo a dare priorità ai processi riguardanti la sicurezza coinvolge le politiche dell'intero Gruppo FS" (nota prot. 33565 del 19.8.2009), confermando quindi quanto si è fino ad ora sottolineato in merito al ruolo di diretta responsabilità, e non solo di "direzione e controllo", della capogruppo sul tema della sicurezza della circolazione ferroviaria. Sempre nella stessa ottica, poi, in data 30.11.2009 il M.I.T. formulò rilievi non ad RFI spa ma alla capogruppo FS spa per il fatto che molte delle richieste contenute nel citato Atto di indirizzo non erano state soddisfatte nonostante i termini concessi fossero ormai decorsi ("Allo stato attuale devo rilevare una generale tendenza da parte del gruppo FS a non dare risposte operative che impegnino direttamente RFI nelle questioni indicate nei vari punti dell'Atto di indirizzo; la relazione di RFI, infatti, ha raramente e solo marginalmente carattere propositivo e spesso presenta elementi polemici": nota prot. 48422 del 30.11.2009), contestando quindi alla capogruppo le inadempienze della sola RFI spa, specialmente in tema di trasporto delle merci pericolose.

Alla luce di queste numerose prove anche gli indizi svalutati dal Tribunale come elementi di "mero colore" confermano la sussistenza di un rapporto tra la capogruppo e le controllate ben più stretto rispetto all'esercizio dei poteri di direzione e controllo previsti dall'art. 2497 c.c., e consistente in una forte interferenza della prima nell'amministrazione delle seconde.

Si fa riferimento in particolare: agli interventi diretti dell'ing. MORETTI, descritti nella consulenza del dr. Rivella e nella sentenza di primo grado, con il personale delle controllate e con i concorrenti di queste ultime o per la firma dei contratti e la gestione dei rapporti con gli enti pubblici al posto dei loro amministratori; alla commistione tra gli amministratori delle controllate e la controllante (è la Corte dei Conti a rilevare nella relazione sulla gestione finanziaria di RFI spa per l'esercizio 2007, a proposito della struttura di RFI spa in carica nel 2008, che "Entrambi i soggetti prescelti per le cariche di Presidente e Amministratore delegato sono dirigenti della capogruppo FS, e non della medesima RFI": si tratta del dr. Lenci e dell'imputato ing. ELIA, soggetti subordinati quindi

gerarchicamente all'Amministratore Delegato di FS spa); all'unicità del sistema informatico dell'intero Gruppo, gestito dalla controllante, che fa sì che questa intervenga nella gestione della rete ferroviaria (ad esempio nella sua capacità, nella circolazione dei treni e nei rapporti con le imprese ferroviarie) ed anche in quella di Trenitalia spa (gestendo la tecnologia ferroviaria e manutentiva, la gestione operativa del trasporto, la parte commerciale e il marketing); all'uniformità anche nella gestione del personale, attraverso l'unico contratto di lavoro integrativo aziendale; alle espressioni talvolta usate dall'ing. MORETTI nel presentare le controllate come società amministrate da lui stesso e i loro amministratori come suoi collaboratori. Si tratta effettivamente di elementi di contorno non idonei a dimostrare, se singolarmente considerati, una unicità di amministrazione ovvero un ruolo di co-amministratore dell'imputato nei confronti delle controllate (anche se l'esistenza di un rapporto di subordinazione tra amministratori di RFI spa e Amministratore Delegato di FS spa dimostra un potere addirittura gerarchico di quest'ultimo su di loro). Valutati però insieme alle disposizioni di gruppo da lui emesse e ai poteri di decisione e di controllo previsti ed esercitati in tema di investimenti, di bilancio e persino di sicurezza, essi rappresentano la concreta estrinsecazione di quella "gestione unitaria" delle controllate, ben più invasiva della mera "direzione unitaria" che il Tribunale ha ritenuto sussistente, che costituisce la fonte di una posizione di garanzia in capo all'Amministratore Delegato di Ferrovie dello Stato spa il quale, nel ruolo di co-gestore e soggetto coinvolto quindi anche nelle scelte inerenti la sicurezza del trasporto ferroviario sia mediante interventi diretti sia mediante il controllo delle attività svolte in tale campo dalle controllate, aveva l'obbligo giuridico di intervenire per impedire l'evento, valutando i rischi connessi alle scelte imprenditoriali assunte o consentite alle controllate e assumendo le iniziative necessarie per il rispetto della sicurezza della circolazione e dei lavoratori. Erroneamente, quindi, il Tribunale ha escluso che l'imputato MORETTI abbia assunto una posizione di garanzia solo valutando che essa non può essergli derivata da eventuali interferenze nella gestione delle due controllate, perché egli ha assunto tale posizione in modo autonomo, non ingerendosi indebitamente nella gestione delle controllate ma esercitando i poteri, fortemente interferenti con l'autonomia di queste ultime, che la società capogruppo si è attribuita con propria autonormazione.

L'imputato MORETTI deve quindi essere dichiarato responsabile, nella qualità di Amministratore Delegato di Ferrovie dello Stato spa, per avere omesso di compiere gli interventi individuati nei capitoli precedenti come idonei per evitare il deragliamento del treno o quanto meno per evitare o ridurre le sue conseguenze catastrofiche. La condotta alternativa che egli avrebbe dovuto e potuto tenere consiste in particolare

nel controllo delle modalità di svolgimento dell'attività di trasporto delle merci pericolose, in relazione alla quale egli avrebbe dovuto assicurarsi che venissero applicate le migliori cautele possibili e quindi quanto meno il controllo della piena tracciabilità dei rotabili di proprietà di terzi (anche da parte di FS Logistica spa, società appartenente al "Gruppo Ferrovie dello Stato") e dei loro processi manutentivi, anche fornendo e imponendo una interpretazione corretta delle norme che eliminasse la prassi errata di non effettuare alcun controllo, neppure documentale, sui carri esteri circolanti in regime RIV, e che venissero previste misure precauzionali idonee in caso di mancanza di tracciabilità.

Quanto alla concreta esigibilità di questo controllo da parte dell'imputato, si ricordi che egli sino al 25.9.2006 è stato l'Amministratore Delegato di RFI spa ed era a conoscenza sia della errata interpretazione delle norme nazionali, sovranazionali e interne (da lui stesso applicata) che escludeva i carri esteri circolanti in regime RIV da ogni dovere di tracciabilità e di formazione di dossier tecnici o dossier di sicurezza, sia della mancanza di misure alternative, come la riduzione di velocità nell'attraversamento di stazioni complesse come quella di Viareggio, che venissero adottate quanto meno per i carri di cui si ignorava la vita pregressa e la storia manutentiva. La sua conoscenza della interpretazione normativa in conseguenza della quale le società del Gruppo Ferrovie dello Stato non operavano nessun controllo sulle condizioni, la storia e la qualità delle manutenzioni con riferimento ai carri esteri appare confermata dalla testimonianza del teste Antonini (dipendente di RFI spa in seguito licenziato, ma non smentito in questa dichiarazione), che all'udienza del 15.4.2015 ha riferito di avere assistito, alle 13 circa del 30.6.2009, al sopralluogo dell'ing. MORETTI sul luogo dell'incidente e di avere sentito che *"mentre stavano osservando la sala montata criccata ... lui a un suo attendente disse queste parole ... "guardate qua cosa c'è, d'ora in avanti dobbiamo controllare tutto quello che viaggia sui nostri binari e che proviene dall'estero"* (p. 243 della trascrizione della sua deposizione fonoregistrata).

Il ribaltamento della sentenza di assoluzione non richiede la rinnovazione dell'istruttoria dibattimentale perché la condanna si basa non su un diverso apprezzamento di prove dichiarative già valutate dai giudici di primo grado ma su prove che il Tribunale ha del tutto trascurato, come le testimonianze e i documenti sopra esplicitamente citati, oltre che su una valutazione complessiva e non parcellizzata dei medesimi elementi già ritenuti sussistenti dalla sentenza impugnata. Si ricordi infatti che, secondo la Suprema Corte, *"Non sussiste l'obbligo di rinnovazione della istruttoria dibattimentale nel caso di riforma della sentenza assolutoria di primo grado basata su una diversa interpretazione della fattispecie concreta, alla luce della valutazione logica e complessiva dell'intero compendio probatorio e non sulla base di un*

diverso apprezzamento della attendibilità di una prova dichiarativa decisiva". (Cass. n. 53210 del 19.10.2018, imp. Esposito) e che "Nel caso di condanna in appello, non sussiste l'obbligo di rinnovazione dell'istruzione dibattimentale qualora il giudice abbia riformato la sentenza assolutoria di primo grado non già in base al diverso apprezzamento circa l'attendibilità di una prova dichiarativa, bensì all'esito di una differente valutazione giuridica della fattispecie concreta." (Cass. n. 47833 del 21.6.2017, imp. Terry), nonché, più recentemente, "In tema di rinnovazione dell'istruzione, non costituiscono prove decisive, che il giudice d'appello ha l'obbligo di rinnovare in caso di "reformatio in pejus", gli apporti dichiarativi il cui valore probatorio, in sé inidoneo a formare oggetto di opposte valutazioni tra primo e secondo grado, si combini con elementi di diversa natura, non adeguatamente valorizzati o addirittura pretermessi dal primo giudice, ricevendo da questi ultimi, nella valutazione del giudice di appello, un significato risolutivo ai fini dell'affermazione di responsabilità" (Cass. n. 34541 del 12.3.2019, imp. Berlingeri)

LA RESPONSABILITÀ AMMINISTRATIVA DELLE PERSONE GIURIDICHE

Breve richiamo del contenuto della sentenza e delle impugnazioni

La sentenza di primo grado ha valutato nel capitolo XIII la responsabilità delle società ai sensi del D.Lgs. n.231/2001, ritenendo sussistenti i requisiti richiesti dalla legge per la condanna di tutte le società imputate ad eccezione di FS Logistica spa, Cima Riparazioni spa e Ferrovie dello Stato spa, applicabile la norma anche alle società straniere, e non sussistente la causa di esclusione della responsabilità costituita dall'adozione di validi modelli organizzativi. Essa ha perciò condannato a pene variabili le società GATX Rail Austria GmbH, GATX Rail Germania GmbH, Jungenthal Waggon GmbH, RFI spa, Trenitalia spa nonché Mercitalia Rail srl (stante la scissione del ramo di azienda relativo al trasporto merci, denominato "Cargo").

Tutte le società condannate hanno proposto appello.

Le società straniere GATX Rail Austria GmbH, GATX Rail Germania GmbH e Jungenthal Waggon GmbH, nel motivo XIX del loro unico atto di appello (punti 30, 31, 32 e 33 della relazione), hanno in primo luogo sostenuto la inapplicabilità del D.Lgs. n. 231/2001 al di fuori del territorio italiano e quindi a società che, come le appellanti, non hanno alcuna sede, neppure secondaria od operativa, nel nostro Paese, per le seguenti ragioni: il