

ORIGINALE



REPUBBLICA ITALIANA
IN NOME DEL POPOLO ITALIANO

CORTE DI APPELLO DI FIRENZE
PRIMA SEZIONE PENALE

Il Collegio composto dai Magistrati:

Presidente dr. Angelo Grieco
Giudice dr. Roberto Tredici
Giudice dr. Matteo Zanobini

udita la relazione della causa fatta alla pubblica udienza dai consiglieri relatori dr. Angelo Grieco, dr. Roberto Tredici e dr. Matteo Zanobini;

sentiti il Pubblico Ministero, dr Salvatore Giannino, il Procuratore Generale dr. Sergio Affronte, gli appellanti e i difensori, come di seguito indicati, ha pronunciato la seguente

SENTENZA

nel procedimento penale nei confronti di:

- 1) **LEHMANN Joachim** nato in Germania il 30/05/1968, elettivamente dom.to presso il difensore avv. Paolo Siniscalchi – libero contumace –
- dif. di fiducia dall'avv. Paolo Siniscalchi del Foro di Milano
 - difeso di fiducia dall'avv. Giacomo Leone, del foro di Milano.

N°2022/2719 Reg.Sent
N° 2021/3779 Reg.Gen. Ap
N° 2009/6305 N.R.

SENTENZA

In data 30/06/2022

N°.....Camp.Pen

li,

Trasmesso estratto sentenza
alla Procura Gen. Sede e
Questura

di.....

Il Cancelliere

li,.....

trasmessa comunicazione
ex artt. 15 e 27 Reg. per
l'esecuz. C.p.p.

Il Cancelliere

li,.....

Fatte schede e comunicazio
elettorale

Il Cancelliere

2) **SCHRÖTER Andreas** nato in Germania il 28/02/1966 elettivamente dom.to presso il difensore avv. Carlo Enrico Paliero – libero contumace -

- difeso di fiducia dall'avv. Carlo Enrico Paliero del Foro di Milano
- difeso di fiducia dall'avv. Francesco Paolo A. Ruggeri Laderchi del Foro di Milano

3) **KRIEBEL Uwe** nato in Germania il 03/10/1963 elettivamente dom.to in Milano via Daniele Manin n. 3 presso il difensore avv. Carlo Enrico Paliero - libero assente -

- difeso di fiducia dall'avv. Carlo Enrico Paliero del Foro di Milano
- difeso di fiducia dall'avv. Francesco Paolo A. Ruggeri Laderchi del Foro di Milano

4) **GOBBI FRATTINI Daniele** nato a Gazzuolo il 27/08/1962, elettivamente dom.to presso il difensore avv. Federico Cecconi – libero assente -

- difeso di fiducia dall'avv. Andrea Rodolfo Masera del Foro di Vigevano
- difeso di fiducia dall'avv. Federico Cecconi del Foro di Milano

5) **PIZZADINI Paolo** nato a Mantova il 21/12/1959 elettivamente dom. presso il difensore avv. Andrea Rodolfo Masera – libero assente –

- difeso di fiducia dall'avv. Andrea Rodolfo Masera del Foro di Pavia
- difeso di fiducia dall'avv. Federico Cecconi del Foro di Milano

6) **MORETTI Mauro** nato a Rimini il 29/10/1953, elettivamente dom.to presso il difensore avv. Ambra Giovene – libero presente –

- difeso di fiducia dall'avv. Ambra Giovene del Foro di Roma

7) **ELIA Michele Mario** nato a Castellana Grotte (BA) il 05/10/1946 elettivamente dom.to presso il difensore avv. Luigi Stortoni – libero presente –

- difeso di fiducia dall'avv. Carla Manduchi del Foro di Roma
- difeso di fiducia dall'avv. Luigi Stortoni del Foro di Roma

8) **KOGELHEIDE Rainer** nato in Germania il 11/08/1955, elettivamente dom.to presso i difensori avv.ti Tullio Padovani e Annarosa Francini – libero assente –

- difeso di fiducia dall'avv. Tullio Padovani del Foro di Pisa
- difeso di fiducia dall'avv. Annarosa Francini del Foro di Pisa

9) **LINOWSKI Peter** nato in Germania il 24/03/1955, elettivamente dom.to presso i difensori avv.ti Tullio Padovani e Annarosa Francini – libero assente –

- difeso di fiducia dall'avv. Tullio Padovani del Foro di Pisa
- difeso di fiducia dall'avv. Annarosa Francini del Foro di Pisa

10) **FAVO Francesco** nato a Napoli il 30/05/1964 elettivamente dom.to presso il difensore avv. Ennio Amodio – libero assente –

- difeso di fiducia dall'avv. Gabriele Casartelli del Foro di Milano
- difeso di fiducia dall'avv. Ennio Amodio del Foro di Milano

11) **SOPRANO Vincenzo** nato a Roma il 05/10/1957, con domicilio dichiarato in Roma piazza Della Croce Rossa n. 1 – libero non comparso, già presente –

- difeso di fiducia dall'avv. Alberto Mittone del Foro di Torino

12) **MAESTRINI Emilio** nato a Firenze il 03/08/1952, elettivamente dom.to presso il difensore avv. Cesare Piazza - libero assente –

- difeso di fiducia dall'avv. Cesare Piazza del Foro di Firenze

13) **MANSBART Johannes** nato in Austria il 17/09/1961 elett. dom.to in Milano via Manin n.3 presso i difensori avv.ti Mucciarelli e Mazzola –libero contumace -

- difeso di fiducia dall'avv. Luisa Maria Piera Mazzola del Foro di Milano
- difeso di fiducia dall'avv. Francesco Mucciarelli del Foro di Milano

14) **MAYER Roman** nato in Austria il 22/04/1975, elettivamente dom. presso il difensore avv, Adriano Raffaelli – libero contumace -

- difeso di fiducia dall'avv. avv, Adriano Raffaelli del Foro di Milano

15) **CASTALDO Mario** nato a Nola il 20/04/1954, elettivamente dom.to presso il difensore avv. Alberto Mittone – libero non comparso, già presente –

- difeso di fiducia dall'avv. Alberto Mittone del Foro di Torino

16) **BRÖDEL Helmut** nato in Germania il 16/08/1958 elettivamente dom.to presso il difensore avv. Emanuela Danelli – libero contumace –

- difeso di fiducia dall'avv. Emanuela Danelli del Foro di Milano

Nel quale sono Parti Civili costituite:

- Falorni Silvano, difeso di fiducia dall'avv. Gabriele Dalle Luche, del foro di Lucca
- Maccioni Andrea, difeso di fiducia dall'avv. Gabriele Dalle Luche, del foro di Lucca
- Piagentini Leonardo, difeso di fiducia dall'avv. Graziano Maffei, del foro di Lucca
- Piagentini Marco, difeso di fiducia dall'avv. Graziano Maffei, del foro di Lucca
- Pucci Mirella, difesa di fiducia dall'avv. Alessandra Guarini, del foro di Biella
- Puzello Caterina, difesa di fiducia dall'avv. Fabrizio Bartolini, del foro di Lucca
- Antonelli Maria Grazia, difesa di fiducia dall'avv. Filippo Antonini, del foro di Lucca
- Menichetti Giovanni, dif. di fiducia dall'avv. Massimo Ceresa Gastaldo, foro di Genova
- Bonetti Ivana, difesa di fiducia dall'avv. Filippo Antonini, del foro di Lucca
- Parrini Federico, difeso di fiducia dall'avv. Fabrizio Bartolini, del foro di Lucca
- Medicina Democratica – Movimento di Lotta per la Salute Onlus, difesa di fiducia dall'avv. Laura Mara, del foro di Busto Arsizio
- Azouz Kharboua, difeso di fiducia dall'avv. Daniele Colangelo
- Hamane Fatouma, difesa di fiducia dall'avv. Daniele Colangelo
- Orlandini Vincenzo Massimo, dif. di fid. dall'avv. Massimiliano Gabrielli, foro di Roma
- Rombi Riccardo, difeso di fiducia dall'avv. Alessandro Bagatti, del foro di Lucca
- Rossi Serena, difesa di fiducia dall'avv. Maurizio Dalla Casa, del foro di Lucca
- Orsi Annamaria, difesa di fiducia dall'avv. Tiziano Nicoletti, del foro di Lucca
- Menichetti Claudio, difeso di fiducia dall'avv. Riccardo Carloni, del foro di Lucca
- Rombi Daniela, difesa di fiducia dall'avv. Enrico Marzaduri, del foro di Lucca
- Regione Toscana, difesa di fiducia dall'avv. Francesco Bevacqua, del foro di Firenze
- Provincia di Lucca, difesa di fiducia dall'avv. Enrico Marzaduri, del foro di Lucca
- Associazione Dopolavoro Ferroviario di Viareggio, difesa di fiducia dall'avv. Ezio Paolo Menzione, del foro di Pisa
- C.O.D.A.C.O.N.S., difeso di fiducia dall'avv. Beatrice Capri, del foro di Bologna
- Piagentini Raffaello, difeso di fiducia dall'avv. Graziano Maffei, del foro di Lucca
- Cittadinanza Attiva Onlus, difesa di fiducia dall'avv. Stefano Maccioni, del foro di Roma

Nel quale sono Responsabili Civili:

Societa' Gatx Rail Austria Gmbh, in persona del legale rappresentante pro tempore, difesa dall'avv. Claudio Labruna del Foro di Napoli

Societa' Gatx Rail Germania Gmbh, in persona del legale rappresentante pro tempore, difesa dall'avv. Claudio Labruna del Foro di Napoli

Societa' Jungenthal Waggon Gmbh, in persona del legale rappresentante pro tempore, difesa dall'avv. Claudio Labruna del Foro di Napoli

Societa' Ferrovie dello Stato Italiane s.p.a., in persona del legale rappresentante pro tempore, difesa dall'avv. Massimiliano Masucci, del Foro di Roma

Societa' Rfi "Rete Ferroviaria Italiana" s.p.a., in persona del legale rappresentante pro tempore, difesa dall'avv. Carla Manduchi del Foro di Roma

Societa' Mercitalia Logistics spa già Fs Logistica s.p.a., in persona del legale rappresentante pro tempore, difesa dall'avv. Lodovica Giorgi del Foro di Lucca

Societa' Cima Riparazioni s.p.a., in persona del legale rappresentante pro tempore, difesa dall'avv. Fabio Maria Giarda del Foro di Milano

Societa' Trenitalia s.p.a., in persona del legale rappresentante pro tempore, difesa dall'avv. Antonio Fiorella del Foro di Roma

IMPUTATI

Castaldo Mario

1. violazione degli artt. 423 e 449 c.p., perché,

A. nella qualità, prima, di Amministratore Delegato di Cargo Chemical S.r.l. e poi, di Responsabile della B.U. Industria Chimica e Ambiente di FS Logistica S.p.A. e di noleggiatario, dalla società GATX Rail Austria GmbH, del carro cisterna n. 33807818 210-6, poi fornito a Trenitalia S.p.A., vettore del trasporto eseguito con treno merci n. 50325, deragliato a Viareggio il 29/06/2009, trainante detto carro; quale contraente, altresì – nella

predetta qualità di Responsabile della B.U. Industria Chimica e Ambiente di FS Logistica S.p.A. – del "Contratto per il trasporto ferroviario di GPL da Trecate a Gricignano", concluso tra l'indicata FS Logistica S.p.A e l'Aversana Petroli s.r.l., società destinataria del trasporto di G.P.L. effettuato il 29/06/2009 coll'indicato treno merci deragliato a Viareggio nel giorno specificato;

B. nella qualità di Direttore della Divisione Cargo di Trenitalia, struttura aziendale avente ad oggetto la gestione del trasporto ferroviario delle merci; utilizzatrice, nelle già citate circostanze di luogo e tempo, del carro cisterna indicato, fornito, peraltro, a Trenitalia S.p.A. dal medesimo indagato, nella qualità specificata sub A); nella qualità, altresì, di datore di lavoro, alla data del 29/06/2009, del personale di condotta del predetto treno merci n. 50325, determinando, nelle qualità indicate, per effetto del sopra menzionato noleggio e messa a disposizione, la condizione della circolazione, sull'infrastruttura ferroviaria italiana, del carro-cisterna n. 3380 781 8210-6, trasportante in Italia gas di petrolio liquefatto, merce pericolosa; essendo tenuto alla protezione ed alla tutela del bene primario della salute e dell'integrità fisica dei lavoratori addetti alle attività di trasporto ferroviario e di tutte le persone, anche estranee alle predette attività d'impresa, comunque venute in contatto con le menzionate attività e della sicurezza dell'esercizio ferroviario, in base alle disposizioni, a contenuto cautelare di cui agli artt. 8 e 10 del DPR 11 luglio 1980 n.753; 2043, 2050, 2051 e 2087 del c.c.; art. 8 del Decreto Legislativo 10 agosto 2007, n. 162 ; di quanto previsto al punto 2.3 del Decreto n. 1 del 6/04/2009 dell'A.N.S.F.; art. 6, cc. 1 e 2, 35, del Decreto Legislativo 19 settembre 1994, n. 626; art. 3, c 1, lettere a), b), c) ed e); 4, c. 1; c. 5, lettere b), n), q) e del Decreto Legislativo 19 settembre 1994, n. 626; artt. 15, c. 1, lettera a) e lettera c), 17, comma 1 lettera a), 18, lettera q), lett. t) e lettera z), 23 c. 1, 28 comma 1,69, 70 e 71, cc. 1 e 4, del D.Lgs. 81/2008; procedura operativa RFI TGCS PR PO 02 002 A dell'8 luglio 2003, relativa all'ammissione al cabotaggio;

dotato, pertanto di poteri impeditivi dell'evento, per inosservanza di leggi, ordini, regolamenti e discipline e per negligenza, imprudenza ed imperizia, consistite:

nell'aver utilizzato, nelle qualità sopra specificate, il predetto carro – riammesso, alla circolazione, in Italia, nel mese di marzo del 2009, dopo il montaggio, ad opera della Cima Riparazioni S.p.A., nel carrello del carro medesimo, dell'assile 98331 - attrezzatura di lavoro non correttamente mantenuta, poiché il carro cisterna n. 3380 781 8 210-6 montava, nella seconda sala del carrello anteriore – tenendo conto, nell'occorso, del senso di marcia del citato treno merci n. 50325 - l'assile n. 98331 gravemente criccato, la cui conseguente rottura ha determinato l'indicato deragliamento;

nell'aver omesso, in conseguenza del precisato noleggio e utilizzazione – e con particolare riferimento alla riammissione del carro alla circolazione in Italia, nel marzo del 2009, dopo il montaggio, ad opera della Cima Riparazioni S.p.A., nel carrello del carro medesimo, dell'assile 98331 - di far verificare l'avvenuta esecuzione (almeno in conformità alle norme V.P.I.) dei controlli necessari ad evitare la messa in esercizio di un prodotto gravemente difettoso, quale l'assile 98331, portatore di pericolosissima cricca e/o di pretendere la prova dell'effettiva realizzazione dei predetti controlli;

nell'aver omesso, comunque, di far verificare l'adeguatezza o meno dei controlli effettivamente eseguiti sull'assile n. 98331, affidati dalla noleggiante GATX Rail Austria GmbH all'officina Jungenthal Waggon GmbH di Hannover (a novembre del 2008), come pure l'esecuzione dei controlli - da eseguire in sede di montaggio dell'assile citato nell'indicato carrello del carro cisterna n. 3380 781 8 210-6 – ad opera dell'azienda Cima Riparazioni Spa;

nel non aver previsto nel contratto di noleggio e di utilizzazione del carro specificato, e comunque, per non aver preteso dalla società noleggiante, l'adozione di standard di manutenzione, per il carro cisterna n. 3380 7818210-6, equivalenti a quelli stabiliti per i carri immatricolati in Italia, anche se non di proprietà di Trenitalia, trattandosi, comunque, di un carro circolante in Italia;

in violazione, pertanto, delle norme di cui agli artt. 2043, 2050, 2051 e 2087 cc.; 8 del DPR 11 luglio 1980 n.753; di quanto previsto al punto 2.3 del Decreto n. 1 del 6/04/2009 dell'A.N.S.F.; 6, cc. 1 e 2, 35, del Decreto Legislativo 19 settembre 1994, n. 626; 23 comma 1, del D.Lgs. 81/2008; delle norme tecniche in materia di modalità, periodicità e caratteristiche dei processi manutentivi degli assili di cui alle Istruzioni Tecniche Trenitalia: IT10003/00 del novembre 2001; n. 309450; n. 372095; n. 3137 ediz. 13712/1993; n. 372081; alla Specifica Tecnica n. 308177; alla norma UNI EN 473;

nell'aver fornito al personale di condotta del treno merci n. 50325, quale Direttore della Divisione Cargo di Trenitalia e perciò di datore di lavoro, alla data del 29/06/2009, di detto personale, il carro cisterna n. 3380 781 8 210-6 – trasportante g.p.l., in attraversamento, peraltro, a velocità elevata, di una zona residenziale e fortemente urbanizzata, con sede ferroviaria non adeguatamente separata ed isolata dalle contigue abitazioni, corredato dell'assile 98331, gravemente criccato e non avendo, pertanto, valutato tutti i rischi relativi alla salute e alla sicurezza dei lavoratori - come pure di quella delle altre persone entrate in contatto con dette attività di lavoro - in relazione all'eventualità di uno svio, deragliamento e ribaltamento di un carro cisterna trasportante merci infiammabili e/o esplosivi e delle

potenziali conseguenze dannose dovute a tale evento; non avendo, altresì, provveduto alla eliminazione o alla riduzione dei rischi per i lavoratori e la popolazione, nè adottato, quale imprenditore e datore di lavoro del personale di scorta al treno indicato, le misure necessarie a tutelarne l'integrità fisica e comunque, omettendo di impiegare le misure e le cautele suggerite dalla tecnica e dalla pratica atte ad evitare il sinistro poi verificatosi; nella consapevolezza, altresì, dell'impossibilità, o anche della difficoltà, di smistare il transito di treni trasportanti merci pericolose – come quello di seguito indicato - su itinerari alternativi a quello implicante l'attraversamento della stazione di Viareggio ed altresì, nella consapevolezza dell'esistenza di stazioni, come quella di Viareggio, prive di idonee separazioni, tra sede ferroviaria e civili abitazioni, atte ad elidere o mitigare i danni, per la popolazione, derivanti dalle ipotizzabili conseguenze dannose degli incidenti relativi al trasporto di merci pericolose; nella consapevolezza, peraltro, dell'esistenza, lungo la gran parte della rete ferroviaria nazionale, come nella stazione di Viareggio, di elementi fissi pericolosi quali i picchetti di tracciamento - realizzati mediante infissione al suolo di uno spezzone di rotaia avente spigoli vivi nella parte terminale sporgente – idonei al taglio del mantello delle ferrocisterne eventualmente entranti in collisione con detto ostacolo, anche trasportanti merci nocive, esplosivi o infiammabili;

in violazione, pertanto, delle norme cautelari di cui agli artt. 10 del DPR 11 luglio 1980 n.753; 2043, 2050, 2051 e 2087 del c.c.; 8 del Decreto Legislativo 10 agosto 2007, n. 162; di quanto previsto al punto 2.3 del Decreto n. 1 del 6/04/2009 dell'A.N.S.F.; artt. 15, c. 1, lett. a), b), c), e), f), g), t), u), ; 17 comma 1 lettera a), 18, c.1, lett. h, q, z, 28 comma 1, 71 cc. 1 e 4, del DLgs 81/08; delle disposizioni tecniche sopra citate in tema di standard manutentivi per la revisione degli assili; omettendo, altresì, nella qualità indicata sub B), di richiedere o far richiedere a CESIFER (struttura di R.F.I.) - in occasione della riammissione del predetto carro alla circolazione in Italia, nel mese di marzo del 2009, dopo l'avvenuta sostituzione degli assili - l'esecuzione della procedura prevista dalla disposizione di R.F.I. n. RFI TCCS PR PO 02 002 (cabotaggio), non determinando, così le condizioni perché venissero effettuati, da parte dei tecnici dell'indicato CESIFER, i controlli sugli organi del rodiggio (sottostruttura, carrelli e sale montate) del menzionato carro, trasportante merci pericolose; in violazione, pertanto, anche della menzionata procedura operativa n. RFI TCCS PR PO 02 002, disposizione cautelare;

omettendo, pertanto, di far verificare l'effettuazione delle predette attività cautelari - ovvero nel pretendere la prova di siffatta effettuazione - o, in alternativa, di inibire, la circolazione dell'indicato carro - atti doverosi -; nella consapevolezza, fra l'altro, dell'assenza di regole

manutentive uniformi, per i carri in esame, tra i Paesi dell'Unione europea, non impedendo l'evento che aveva l'obbligo giuridico di impedire, cagionava, per effetto della rottura a fatica dell'assile n. 98331, del conseguente svio e rovesciamento sulla sede ferroviaria, del carro cisterna n. 3380 781 8 210-6 (e di altri 4 carri in composizione a detto treno), della rottura di detto carro cisterna nell'impatto contro un ente di linea (picchetto o altro), della fuoruscita, dallo squarcio creatosi nell'impatto, di circa 45.700 Kg. di g.p.l., l'incendio:

- del predetto g.p.l.;
- dei fabbricati, completamente distrutti dalle fiamme e dagli effetti della sovrappressione, siti in Viareggio, in Via Ponchielli nr. 1, nr. 19, 20, 24, 25 e 32;
- dei fabbricati, parzialmente distrutti dalle fiamme e dagli effetti della sovrappressione, siti in Viareggio, in Via Ponchielli nn. 1-3; 5; 6; 8; 10; 15; 16; 17; 18; 19; 20; 21; 23/25; 26/28/30; 34; 36; 38/40; 42; 44; 46; 48; 50; 52; 54; 56; 58; in Via Porta a Pietrasanta: nn. 2-16; 16-22; 9; 32; 34; 36; 30; dei giardini pubblici di Via Porta a Pietrasanta, in Piazzale Agresti e del Parco XXV Aprile; in Via Aurelia Nord nn. 1/3; 5; 21; 23; 25; 29; 31; 33; 37; Largo Risorgimento: nn. 1; 9; in Via Botteghi, s.n.c.; in Via Raimondo Del Prete nn 27/41; in Via Garibaldi, edificio della Croce Verde e n. 212; Via Burlamacchi, I e II edificio della stazione ferroviaria, locali ai numeri n. 40 e 257; Via Matteotti n. 252; del verde pubblico davanti la stazione ferroviaria in Piazza Dante;
- dei seguenti autoveicoli o motoveicoli, completamente o parzialmente distrutti dalle fiamme e dagli effetti della sovrappressione: Ford Focus targata BB725VP; BMW 320 berlina targata DP300YX ; Motociclo Malaguti Ciak DA01377; Ford Mondeo SW targata U583; VW New Beetle targata BX956JT; Renault Koleos targata DP327YK; Peugeot 206 targata CA689GD; Toyota Yaris targata BN048CC; Renault Clio targata DE888CR; Fiat Punto targata BD554RS; Renault Laguna targata CD380JE; Renault Twingo targata BT744JL; Alfa Romeo 159 targata CV665AA; Alfa Romeo mito targata DW385FX; Chrysler targata BL166XC; VW Polo targata BZ008HK; Alfa 159 SW targata DF957SG; Seat Ibiza targata BX332JR; Vespa Piaggio targata LU71084; Ford Transit adibito a carro attrezzi targato CS466FE; Fiat Punto targata AW086YL; Fiat 600 targata BS163ZE; Aprilia Scarabeo targato CW66603; Lancia Libra targata BV326CC; Fiat Marea SW targata BH802NY; Fiat Punto targata DB446YN; Ford Focus targata BX633JN; Audi TT targata DL434GN; Fiat Punto targata DE766CS; Opel Astra targata BT500JT; Fiat 500 targata RM94780; Citroen C3 targata DE986CT; Fiat Bravo targata DN228HY; Piaggio Beverly targato BM46540; Piaggio

Vespa targata CC02668; Renault Kangoo targata CS664JY; Audi TT targata DL434GN; Peugeot targata LU553471; Scooter cc 180 targato BK17533; Toyota Rav targata CJ644CB; Toyota Avensis targata BC022SA; Lancia Y targata BB025SA; Ford Fiesta targata DM920LR; Fiat Doblò targata BX364JF; Bici elettrica di Germani Marino; Piaggio Beverly targato CC00697; Ford Fiesta targata DT729JC; Alfa Romeo 156 targata AW589YH; BMW GS 1200 targa SCONOSC. intestata a GERMANI Marco; Opel Vectra SW targata CN864FR; Peugeot 206 targata BH464NX; Chevrolet 2000 D targata DG678YF; Renault Kangoo targato BL943CM; Ford targata LU553008; Opel Zafira targata DL269ZW; Fiat Panda targato DV209VK; Citroen C3 targata CK725LE; Piaggio targato X37CLS; Fiat Punto targata CB887ZH; Fiat Panda targata FI W73189; Citroen targata CE198ZR; Ford Fiesta targata AM030KK; Toyota Yaris targata CT609ZZ; VW Lupo targata BF579TR; Ford Fiesta targata DN411TJ; Citroen C2 targata CL927TE; auto targata BT850JP; Aprilia Agility targato DA01718; Opel Meriva Enjoi targata DJ772VK; motociclo targato DK31076; Renault Scenic targata BN920AB; Auto targata CX697ML; Citroen ZX targata AR257DL; Kia pregio targata CL731TD; Peugeot targata MB865WF; Daewoo Matiz targata BL740CR; Peugeot targata DJ115RF; Peugeot targata CV074PC; Renault Twingo CE494ZP; Fiat Punto CE039EY; Renault SW CD862JA; Furgone BV775YV; Opel Agila CP591KE; Renault Clio BV460SB; Carrozzella elettrica per disabili, carrello deambulatore di ORSI Mario; Kia Sportage DW425HF; motociclo Yamaha Mejesty CC00973; Camion Scania 124 EBR122AI; Cisterna alimentare HHHT2366; auto targata LU574110; VW Polo DJ122RE; Toyota Yaris DP744SN; Fiat 500 FI118901; Seat furgoncino ZA317BZ; Mercedes DF004XN; Fiat Punto BX803GN; Motociclo Honda DM63196; Autovettura Renault Kangoo BV651NR; Ambulanza Volkswagen 28DL00 LU510989; Autovettura Hyundai Atos CS646WE; Autovettura Opel Corsa AE762VG; Autovettura Alfa 146 AT425TP; Autovettura Fiat 500 BG250654; Autovettura Mercedes BE563FX; Autovettura Fiat Bravo AK859EP; Autovettura Audi CA943HC.

Eventi concretamente prevedibili ed evitabili, costituenti realizzazione del rischio che le sopra indicate norme cautelari erano idonee ad evitare.

Fatti accaduti in Viareggio il 29/06/2009.

Castaldo Mario

2. violazione degli artt. 430 e 449, cc. 1 e 2, c.p., perché,

A. nella qualità, prima, di Amministratore Delegato di Cargo Chemical S.r.l. e poi, di Responsabile della B.U. Industria Chimica e Ambiente di FS Logistica S.p.A. e di noleggiatario, dalla società GATX Rail Austria GmbH, del carro cisterna n. 3380 781 8 210-6, poi fornito a Trenitalia S.p.A., vettore del trasporto eseguito con treno merci n. 50325, deragliato a Viareggio il 29/06/2009, trainante detto carro; quale contraente, altresì – nella predetta qualità di Responsabile della B.U. Industria Chimica e Ambiente di FS Logistica S.p.A. – del “Contratto per il trasporto ferroviario di GPL da Trecate a Gricignano”, concluso tra l’indicata FS Logistica S.p.A e l’Aversana Petroli s.r.l., società destinataria del trasporto di g.p.l. effettuato il 29/06/2009 coll’indicato treno merci deragliato a Viareggio nel giorno specificato;

B. nella qualità di Direttore della Divisione Cargo di Trenitalia, struttura aziendale avente ad oggetto la gestione del trasporto ferroviario delle merci; utilizzatrice, nelle già citate circostanze di luogo e tempo, del carro cisterna indicato, fornito, peraltro, a Trenitalia S.p.A. dal medesimo indagato, nella qualità specificata sub A); nella qualità, altresì, di datore di lavoro, alla data del 29/06/2009, del personale di condotta del predetto treno merci n. 50325, determinando, nelle qualità indicate, per effetto del sopra menzionato noleggio e messa a disposizione, la condizione della circolazione, sull’infrastruttura ferroviaria italiana, del carro-cisterna n. 3380 781 8210-6, trasportante in Italia gas di petrolio liquefatto, merce pericolosa; essendo tenuto alla protezione ed alla tutela del bene primario della salute e dell’integrità fisica dei lavoratori addetti alle attività di trasporto ferroviario e di tutte le persone, anche estranee alle predette attività d’impresa, comunque venute in contatto con le menzionate attività e della sicurezza dell’esercizio ferroviario, in base alle disposizioni, a contenuto cautelare di cui agli artt. 8 e 10 del DPR 11 luglio 1980 n.753; 2043, 2050, 2051 e 2087 del c.c.;art. 8 del Decreto Legislativo 10 agosto 2007, n. 162 ; di quanto previsto al punto 2.3 del Decreto n. 1 del 6/04/2009 dell’A.N.S.F.; art. 6, cc. 1 e 2, 35, del Decreto Legislativo 19 settembre 1994, n. 626; art. 3, c 1, lettere a), b), c) ed e); 4, c. 1; c. 5, lettere b), n), q) e del Decreto Legislativo 19 settembre 1994, n. 626; artt. 15, c. 1, lettera a) e lettera c), 17 comma 1 lettera a), 18, lettera q), lett. t) e lettera z), 23 c. 1, 28 comma 1,69, 70 e 71, cc. 1 e 4, del D.Lgs. 81/2008; procedura operativa RFI TGCS PR PO 02 002 A dell’8 luglio 2003, relativa all’ammissione al cabotaggio;

dotato, pertanto di poteri impeditivi dell’evento, per inosservanza di leggi, ordini, regolamenti e discipline e per negligenza, imprudenza ed imperizia, consiste:

nell’aver utilizzato, nelle qualità sopra specificate, il predetto carro – riammesso, alla circolazione, in Italia, nel mese di marzo del 2009, dopo il montaggio, ad opera della Cima

Riparazioni S.p.A., nel carrello del carro medesimo, dell'assile 98331 - attrezzatura di lavoro non correttamente mantenuta, poiché il carro cisterna n. 3380 781 8 210-6 montava, nella seconda sala del carrello anteriore – tenendo conto, nell'occorso, del senso di marcia del citato treno merci n. 50325 - l'assile n. 98331 gravemente criccato, la cui conseguente rottura ha determinato l'indicato deragliamento;

nell'aver omesso, in conseguenza del precisato noleggio e utilizzazione – e con particolare riferimento alla riammissione del carro alla circolazione in Italia, nel marzo del 2009, dopo il montaggio, ad opera della Cima Riparazioni S.p.A., nel carrello del carro medesimo, dell'assile 98331 - di far verificare l'avvenuta esecuzione (almeno in conformità alle norme V.P.I.) dei controlli necessari ad evitare la messa in esercizio di un prodotto gravemente difettoso, quale l'assile 98331, portatore di pericolosissima cricca e/o di pretendere la prova dell'effettiva realizzazione dei predetti controlli;

nell'aver omesso, comunque, di far verificare l'adeguatezza o meno dei controlli effettivamente eseguiti sull'assile n. 98331, affidati dalla noleggiante GATX Rail Austria GmbH all'officina Jungenthal Waggon GmbH di Hannover (a novembre del 2008), come pure l'esecuzione dei controlli - da eseguire in sede di montaggio dell'assile citato nell'indicato carrello del carro cisterna n. 3380 781 8 210-6 – ad opera dell'azienda Cima Riparazioni Spa;

nel non aver previsto nel contratto di noleggio e di utilizzazione del carro specificato, e comunque, per non aver preteso dalla società noleggiante, l'adozione di standard di manutenzione, per il carro cisterna n. 3380 781 8 210- 6, equivalenti a quelli stabiliti per i carri immatricolati in Italia, anche se non di proprietà di Trenitalia, trattandosi, comunque, di un carro circolante in Italia;

in violazione, pertanto, delle norme di cui agli artt. 2043, 2050, 2051 e 2087 cc.; 8 del DPR 11 luglio 1980 n.753; di quanto previsto al punto 2.3 del Decreto n. 1 del 6/04/2009 dell'A.N.S.F.; 6, cc. 1 e 2, 35, del Decreto Legislativo 19 settembre 1994, n. 626; 23 comma 1, del D.Lgs. 81/2008; delle norme tecniche in materia di modalità, periodicità e caratteristiche dei processi manutentivi degli assili di cui alle Istruzioni Tecniche Trenitalia: IT10003/00 del novembre 2001; n. 309450; n. 372095; n. 3137 ediz. 13712/1993; n. 372081; alla Specifica Tecnica n. 308177; alla norma UNI EN 473;

nell'aver fornito al personale di condotta del treno merci n. 50325, quale Direttore della Divisione Cargo di Trenitalia e perciò di datore di lavoro, alla data del 29/06/2009, di detto personale, il carro cisterna n. 3380 781 8 210-6 – trasportante g.p.l., in attraversamento, peraltro, a velocità elevata, di una zona residenziale e fortemente urbanizzata, con sede

ferroviaria non adeguatamente separata ed isolata dalle contigue abitazioni, corredato dell'assile 98331, gravemente criccato e non avendo, pertanto, valutato tutti i rischi relativi alla salute e alla sicurezza dei lavoratori - come pure di quella delle altre persone entrate in contatto con dette attività di lavoro - in relazione all'eventualità di uno svio, deragliamento e ribaltamento di un carro cisterna trasportante merci infiammabili e/o esplosivi e delle potenziali conseguenze dannose dovute a tale evento; non avendo, altresì, provveduto alla eliminazione o alla riduzione dei rischi per i lavoratori e la popolazione, nè adottato, quale imprenditore e datore di lavoro del personale di scorta al treno indicato, le misure necessarie a tutelarne l'integrità fisica e comunque, omettendo di impiegare le misure e le cautele suggerite dalla tecnica e dalla pratica atte ad evitare il sinistro poi verificatosi; nella consapevolezza, altresì, dell'impossibilità, o anche della difficoltà, di smistare il transito di treni trasportanti merci pericolose - come quello di seguito indicato - su itinerari alternativi a quello implicante l'attraversamento della stazione di Viareggio ed altresì, nella consapevolezza dell'esistenza di stazioni, come quella di Viareggio, prive di idonee separazioni, tra sede ferroviaria e civili abitazioni, atte ad elidere o mitigare i danni, per la popolazione, derivanti dalle ipotizzabili conseguenze dannose degli incidenti relativi al trasporto di merci pericolose; nella consapevolezza, peraltro, dell'esistenza, lungo la gran parte della rete ferroviaria nazionale, come nella stazione di Viareggio, di elementi fissi pericolosi quali i picchetti di tracciamento - realizzati mediante infissione al suolo di uno spezzone di rotaia avente spigoli vivi nella parte terminale sporgente - idonei al taglio del mantello delle ferrocisterne eventualmente entranti in collisione con detto ostacolo, anche trasportanti merci nocive, esplosivi o infiammabili;

in violazione, pertanto, delle norme cautelari di cui agli artt. 10 del DPR 11 luglio 1980 n.753; 2043, 2050, 2051 e 2087 del c.c.; 8 del Decreto Legislativo 10 agosto 2007, n. 162; di quanto previsto al punto 2.3 del Decreto n. 1 del 6/04/2009 dell'A.N.S.F.; artt. 15, c. 1, lett. a), b), c), e), f), g), t), u), ; 17 comma 1 lettera a), 18, c.1, lett. h, q, z, 28 comma 1, 71 cc. 1 e 4, del DLgs 81/08; delle disposizioni tecniche sopra citate in tema di standard manutentivi per la revisione degli assili; omettendo, altresì, nella qualità indicata sub B), di richiedere o far richiedere a CESIFER (struttura di R.F.I.) - in occasione della riammissione del predetto carro alla circolazione in Italia, nel mese di marzo del 2009, dopo l'avvenuta sostituzione degli assili - l'esecuzione della procedura prevista dalla disposizione di R.F.I. n. RFI TCCS PR PO 02 002 (cabotaggio), non determinando, così le condizioni perché venissero effettuati, da parte dei tecnici dell'indicato CESIFER, i controlli sugli organi del rodiggio (sottostruttura, carrelli e sale montate) del menzionato carro, trasportante merci pericolose;

in violazione, pertanto, anche della menzionata procedura operativa n. RFI TCCS PR PO 02 002, disposizione cautelare;

omettendo, pertanto, di far verificare l'effettuazione delle predette attività cautelari - ovvero nel pretendere la prova di siffatta effettuazione - o, in alternativa, di inibire, la circolazione dell'indicato carro - atti doverosi -; nella consapevolezza, fra l'altro, dell'assenza di regole manutentive uniformi, per i carri in esame, tra i Paesi dell'Unione europea, non impedendo l'evento che aveva l'obbligo giuridico di impedire,

cagionava, per effetto della rottura a fatica dell'assile n. 98331 e dello svio del carro cisterna n. 3380 781 8 210-6 un incidente ferroviario di straordinaria gravità, complessità ed estensione, consistente nel deragliamento del carro indicato e di altri 9 carri (di cui 4 ribaltati come il primo) in composizione a detto treno; nella fuoruscita, da uno squarcio creatosi in conseguenza del rovesciamento dell'indicata cisterna sulla sede ferroviaria, di circa 45.700 Kg. di g.p.l.; nella combustione di detta sostanza, con le conseguenti morte e lesioni a persone e danneggiamenti a cose come indicate nei capi n. 1 e 3; nel danneggiamento dei binari 1 e 3 della stazione di Viareggio; nella grave deformazione e/o avulsione dalla loro sede, dei binari 4, 5, 6, 7, 8, 9 e 10; nel danneggiamento delle traversine e dei relativi organi di attacco dei binari indicati; nel danneggiamento della linea aerea di contatto (fune e conduttori) che alimenta la trazione elettrica dei treni, come pure dei relativi pali di sostegno, mensole e conduttori; nella distruzione di tutti i cavi elettrici e delle fibre ottiche contenuti nei cavidotti della stazione; nel grave danneggiamento della passerella pedonale in cemento armato sovrastante lo scalo ferroviario di Viareggio; nel grave danneggiamento di segnali ferroviari e dei relativi portali, come pure della torre faro; nella creazione di una fondata situazione di pericolo di collisione tra altro convoglio ferroviario, circolante in senso opposto al citato treno merci n. 50325, nella predetta stazione, con i carri sviati di detto treno merci; nella creazione di una fondata situazione di pericolo di propagazione dell'incendio, cagionato dalla indicata fuoruscita di g.p.l., ad altro convoglio ferroviario, circolante in senso opposto nella già indicata stazione; nella creazione di una fondata situazione di pericolo di esplosione e/o incendio anche di tutti o parte degli altri 13 carri cisterna trainati dal treno indicato, parimenti trasportanti gas di petrolio liquefatto, merce pericolosa, con correlativo pericolo di produzione di danni potenzialmente sterminati; nel blocco della circolazione ferroviaria su tutti i binari di stazione fino al g. 3 luglio 2009 e con riattivazione progressiva di detta circolazione a partire da tale data e fino alla data del 5 luglio 2009.

Eventi concretamente prevedibili ed evitabili, costituenti realizzazione del rischio che le sopra indicate norme cautelari erano idonee ad evitare.

Fatti accaduti in Viareggio il 29/06/2009.

Castaldo Mario

3. violazione dell'art. 589, cc. 1, 2 e 4 e dell'art. 590, cc. 1 e 2, 3 e 4, c.p., perché,

A. nella qualità, prima, di Amministratore Delegato di Cargo Chemical S.r.l. e poi, di Responsabile della B.U. Industria Chimica e Ambiente di FS Logistica S.p.A. e di noleggiatario, dalla società GATX Rail Austria GmbH, del carro cisterna n. 3380 781 8 210-6, poi fornito a Trenitalia S.p.A., vettore del trasporto eseguito con treno merci n. 50325, deragliato a Viareggio il 29/06/2009, trainante detto carro; quale contraente, altresì – nella predetta qualità di Responsabile della B.U. Industria Chimica e Ambiente di FS Logistica S.p.A. – del "Contratto per il trasporto ferroviario di GPL da Trecate a Gricignano", concluso tra l'indicata FS Logistica S.p.A e l' Aversana Petroli s.r.l., società destinataria del trasporto di g.p.l. effettuato il 29/06/2009 coll'indicato treno merci deragliato a Viareggio nel giorno specificato;

B. nella qualità di Direttore della Divisione Cargo di Trenitalia, struttura aziendale avente ad oggetto la gestione del trasporto ferroviario delle merci; utilizzatrice, nelle già citate circostanze di luogo e tempo, del carro cisterna indicato, fornito, peraltro, a Trenitalia S.p.A. dal medesimo indagato, nella qualità specificata sub A); nella qualità, altresì, di datore di lavoro, alla data del 29/06/2009, del personale di condotta del predetto treno merci n. 50325, determinando, nelle qualità indicate, per effetto del sopra menzionato noleggio e messa a disposizione, la condizione della circolazione, sull'infrastruttura ferroviaria italiana, del carro-cisterna n. 3380 781 8210-6, trasportante in Italia gas di petrolio liquefatto, merce pericolosa; essendo tenuto alla protezione ed alla tutela del bene primario della salute e dell'integrità fisica dei lavoratori addetti alle attività di trasporto ferroviario e di tutte le persone, anche estranee alle predette attività d'impresa, comunque venute in contatto con le menzionate attività e della sicurezza dell'esercizio ferroviario, in base alle disposizioni, a contenuto cautelare di cui agli artt. 8 e 10 del DPR 11 luglio 1980 n.753; 2043, 2050, 2051 e 2087 del c.c.;art. 8 del Decreto Legislativo 10 agosto 2007, n. 162 ; di quanto previsto al punto 2.3 del Decreto n. 1 del 6/04/2009 dell'A.N.S.F.; art. 6, cc. 1 e 2, 35, del Decreto Legislativo 19 settembre 1994, n. 626; art. 3, c 1, lettere a), b), c) ed e); 4, c. 1; c. 5, lettere b), n), q) e del Decreto Legislativo 19 settembre 1994, n. 626; artt. 15, c. 1, lettera a) e lettera c), 17 comma 1 lettera a), 18, lettera q), lett. t) e lettera z), 23 c. 1, 28 comma 1, 69, 70 e 71, cc. 1 e 4, del D.Lgs. 81/2008; procedura operativa RFI TGCS PR PO 02 002 A dell'8 luglio 2003, relativa all'ammissione al cabotaggio;

dotato, pertanto di poteri impeditivi dell'evento, per inosservanza di leggi, ordini, regolamenti e discipline e per negligenza, imprudenza ed imperizia, consistite:

nell'aver utilizzato, nelle qualità sopra specificate, il predetto carro – riammesso, alla circolazione, in Italia, nel mese di marzo del 2009, dopo il montaggio, ad opera della Cima Riparazioni S.p.A., nel carrello del carro medesimo, dell'assile 98331 - attrezzatura di lavoro non correttamente mantenuta, poiché il carro cisterna n. 3380 781 8 210-6 montava, nella seconda sala del carrello anteriore – tenendo conto, nell'occorso, del senso di marcia del citato treno merci n. 50325 - l'assile n. 98331 gravemente criccato, la cui conseguente rottura ha determinato l'indicato deragliamento;

nell'aver omesso, in conseguenza del precisato noleggio e utilizzazione – e con particolare riferimento alla riammissione del carro alla circolazione in Italia, nel marzo del 2009, dopo il montaggio, ad opera della Cima Riparazioni S.p.A., nel carrello del carro medesimo, dell'assile 98331 - di far verificare l'avvenuta esecuzione (almeno in conformità alle norme V.P.I.) dei controlli necessari ad evitare la messa in esercizio di un prodotto gravemente difettoso, quale l'assile 98331, portatore di pericolosissima cricca e/o di pretendere la prova dell'effettiva realizzazione dei predetti controlli;

nell'aver omesso, comunque, di far verificare l'adeguatezza o meno dei controlli effettivamente eseguiti sull'assile n. 98331, affidati dalla noleggiante GATX Rail Austria GmbH all'officina Jungenthal Waggon GmbH di Hannover (a novembre del 2008), come pure l'esecuzione dei controlli - da eseguire in sede di montaggio dell'assile citato nell'indicato carrello del carro cisterna n. 3380 781 8 210-6 – ad opera dell'azienda Cima Riparazioni Spa;

nel non aver previsto nel contratto di noleggio e di utilizzazione del carro specificato, e comunque, per non aver preteso dalla società noleggiante, l'adozione di standard di manutenzione, per il carro cisterna n. 3380 781 8 210- 6, equivalenti a quelli stabiliti per i carri immatricolati in Italia, anche se non di proprietà di Trenitalia, trattandosi, comunque, di un carro circolante in Italia;

in violazione, pertanto, delle norme di cui agli artt. 2043, 2050, 2051 e 2087 cc.; 8 del DPR 11 luglio 1980 n.753; di quanto previsto al punto 2.3 del Decreto n. 1 del 6/04/2009 dell'A.N.S.F.; 6, cc. 1 e 2, 35, del Decreto Legislativo 19 settembre 1994, n. 626; 23 comma 1, del D.Lgs. 81/2008; delle norme tecniche in materia di modalità, periodicità e caratteristiche dei processi manutentivi degli assili di cui alle Istruzioni Tecniche Trenitalia: IT10003/00 del novembre 2001; n. 309450; n. 372095; n. 3137 ediz. 13712/1993; n. 372081; alla Specifica Tecnica n. 308177; alla norma UNI EN 473;

nell'aver fornito al personale di condotta del treno merci n. 50325, quale Direttore della Divisione Cargo di Trenitalia e perciò di datore di lavoro, alla data del 29/06/2009, di detto personale, il carro cisterna n. 3380 781 8 210-6 – trasportante g.p.l., in attraversamento, peraltro, a velocità elevata, di una zona residenziale e fortemente urbanizzata, con sede ferroviaria non adeguatamente separata ed isolata dalle contigue abitazioni, corredato dell'assile 98331, gravemente criccato e non avendo, pertanto, valutato tutti i rischi relativi alla salute e alla sicurezza dei lavoratori - come pure di quella delle altre persone entrate in contatto con dette attività di lavoro - in relazione all'eventualità di uno svio, deragliamento e ribaltamento di un carro cisterna trasportante merci infiammabili e/o esplosivi e delle potenziali conseguenze dannose dovute a tale evento; non avendo, altresì, provveduto alla eliminazione o alla riduzione dei rischi per i lavoratori e la popolazione, nè adottato, quale imprenditore e datore di lavoro del personale di scorta al treno indicato, le misure necessarie a tutelarne l'integrità fisica e comunque, omettendo di impiegare le misure e le cautele suggerite dalla tecnica e dalla pratica atte ad evitare il sinistro poi verificatosi; nella consapevolezza, altresì, dell'impossibilità, o anche della difficoltà, di smistare il transito di treni trasportanti merci pericolose – come quello di seguito indicato - su itinerari alternativi a quello implicante l'attraversamento della stazione di Viareggio ed altresì, nella consapevolezza dell'esistenza di stazioni, come quella di Viareggio, prive di idonee separazioni, tra sede ferroviaria e civili abitazioni, atte ad elidere o mitigare i danni, per la popolazione, derivanti dalle ipotizzabili conseguenze dannose degli incidenti relativi al trasporto di merci pericolose; nella consapevolezza, peraltro, dell'esistenza, lungo la gran parte della rete ferroviaria nazionale, come nella stazione di Viareggio, di elementi fissi pericolosi quali i picchetti di tracciamento - realizzati mediante infissione al suolo di uno spezzone di rotaia avente spigoli vivi nella parte terminale sporgente – idonei al taglio del mantello delle ferrocisterne eventualmente entranti in collisione con detto ostacolo, anche trasportanti merci nocive, esplosivi o infiammabili;

in violazione, pertanto, delle norme cautelari di cui agli artt. 10 del DPR 11 luglio 1980 n.753; 2043, 2050, 2051 e 2087 del c.c.; 8 del Decreto Legislativo 10 agosto 2007, n. 162; di quanto previsto al punto 2.3 del Decreto n. 1 del 6/04/2009 dell'A.N.S.F.; artt. 15, c. 1, lett. a), b), c), e), f), g), t), u), ; 17 comma 1 lettera a), 18, c.1, lett. h, q, z, 28 comma 1, 71 cc. 1 e 4, del D.lgs. 81/08; delle disposizioni tecniche sopra citate in tema di standard manutentivi per la revisione degli assili; omettendo, altresì, nella qualità indicata sub B), di richiedere o far richiedere a CESIFER (struttura di R.F.I.) - in occasione della riammissione del predetto carro alla circolazione in Italia, nel mese di marzo del 2009, dopo l'avvenuta sostituzione

degli assili - l'esecuzione della procedura prevista dalla disposizione di R.F.I. n. RFI TCCS PR PO 02 002 (cabotaggio), non determinando, così le condizioni perché venissero effettuati, da parte dei tecnici dell'indicato CESIFER, i controlli sugli organi del rodiggio (sottostruttura, carrelli e sale montate) del menzionato carro, trasportante merci pericolose; in violazione, pertanto, anche della menzionata procedura operativa n. RFI TCCS PR PO 02 002, disposizione cautelare;

omettendo, pertanto, di far verificare l'effettuazione delle predette attività cautelari - ovvero nel pretendere la prova di siffatta effettuazione - o, in alternativa, di inibire, la circolazione dell'indicato carro - atti doverosi -; nella consapevolezza, fra l'altro, dell'assenza di regole manutentive uniformi, per i carri in esame, tra i Paesi dell'Unione europea, non impedendo l'evento che aveva l'obbligo giuridico di impedire

cagionava, per effetto della rottura a fatica dell'assile n. 98331, del conseguente svio e rovesciamento sulla sede ferroviaria, del carro cisterna n. 3380 781 8 210-6, della rottura di detto carro cisterna nell'impatto contro un ente di linea (picchetto o altro), della fuoruscita, dallo squarcio creatosi nell'impatto, di circa 45.700 Kg. di g.p.l. e dell'incendio di detta sostanza,

□ la morte di 32 persone:

Aboutalib Aziza; Ayad Hamza; Ayad Iman; Ayad Mohamed; Battistini Federico; Bernacchi Nadia; Bonuccelli Claudio; Boumalhaf Abdellatif; Boumalhaf Nouredine; Calzoni Roberta; Campo Rosario; Carmazzi Maria Luisa; Cruz Ruiz Oliva Magdalena; Falorni Andrea; Farnocchia Alessandro Fortunato; Farnocchia Antonio; Monelli Angela; Galano Marina; Habic Ana; Iacopini Elena; Iacopini Mauro; Maccioni Stefania; Mazzoni Ilaria; Mazzoni Michela; Menichetti Emanuela; Milazzo Emanuela; Moussafar Rachid; Orsi Sara; Piagentini Lorenzo; Piagentini Luca; Pucci Mario; Silva Teran Elisabeth Guadalupe; eventi concretamente prevedibili ed evitabili, costituenti realizzazione del rischio che le sopra indicate norme cautelari erano idonee ad evitare; fatti aggravati dall'essere commessi con violazione anche delle norme per la prevenzione degli infortuni sul lavoro, come sopra già indicato;

□ lesioni personali gravi, ai danni di:

Ariq Mohammed, Baldassarri Daniele, Baldassarri Fabrizio, Baldassarri Francesca, Baldi Donatella, Barsanti Alfredo, Barsanti Simone, Battistini Irene, Battistini Veronica, Belluomini Giulio, Beretti Carlo, Bertuccelli Gian Paolo, Biancalana Alessandra, Bianchi Giovanna, Billet Lidia, Billet Ceccardo, Bini Gianni, Brunelli Brunella, Burchi Leda, Cappelli Ilio, Cheli Orlando, Cherubini Barbara, Chiavoni Marcello, Chiavoni Alessandra, Cirilli Siria, Comelli

Marcella, Cordoni Luigi, Cortopassi Valentina, Cosci Antonella, Courier Giorgio, Courier Giorgia, Crivello Paolo, Dati Mirena, De Vitis Paolo, De Vitis Massimiliano, Del Lupo Alessandro, Dini Albertina, Doveri Martina, Doveri Stefano, Fagioli Aurora, Falorni Cristiano, Falorni Silvano, Farnocchia Daniela, Farnocchia Sara, Ferrari Maurizio ,Ferrari Italo, Fiorentino Emilio, Fiorentino Simone, Fiorentino Lorenzo, Forasiepi Giuseppe, Francesconi Marco, Frasca Antonia, Gagnesi Ivano, Galano Anna, Garcia Capiglia Mariana, Gerard Maria Renata, Germani Marino, Germani Marco, Germani Maria Ademia, Germani Alfio, Gigliotti Rosario, Gigliotti Massimo, Gigliotti Ludovico, Gonnella Edoardo, Grandi Silvia, Guidi Carla, Lippi Anna Maria, Lippi Antonella, Lombardi Donatella, Lombardi Brunella, Lotti Laura, Lubrano Alessia, Lucatelli Gian Franco, Lucatelli Daniela, Lunardi Antonio, Lunardi Alvaro, Lunardi Sabrina, Maccaferro Manuel, Maccaferro Serena, Maccioni Andrea, Maccioni Maria Antonietta, Malek Marcin, Manfredi Irene, Marcelli Roberta, Marracci Giuseppe, Marracci Roberta, Marsili Oreste, Menichetti Claudio, Menichetti Valentina, Mezzasalma Anna Maria, Michelini Franca, Morri Emiliano, Mucci Giovanna Maria Elena, Mugnaini Anna Maria, Nocerino Andreè, Orlandini Vincenzo Massimo, Orsi Mario, Orsini Valeria, Paoli Angela, Parrini Federico, Pasquinucci Duilio, Pasquinucci Martina, Pellegrini Rolando, Pellegrini Barbara, Pellegrini Giacomo, Pescaglini Enrica, Piagentini Roberto, Piagentini Catia, Piagentini Leonardo, Pierotti Catia, Pinto Francesco, Pinto Vincenzo, Pinto Fabrizio, Pucci Moreno, Pucci Catia, Pucci Sabrina, Pucci Mirella, Puritani Tiziano, Puzello Caterina, Rafael Da Silva Clarinda, Ramaioli Davide, Ramaioli Francesca, Rombi Daniela, Rombi Giuseppe, Rombi Riccardo, Salvadori Cristina, Setaro Rita, Silvi Franco, Tancredi Dario, Tognocchi Giulia, Tognocchi Stefano, Trevisani Luca, Verona Chiara, Vignatelli Miranda, Vivaldi Mariella, Volpe Michela.

gravissime, ai danni di: Ayad Ibtissam, Frasca Claudia, Galli Laura, Maccarone Anna, Piagentini Marco, Ul Haq Ihsan.

Reati aggravati dall'essere commessi dall'essere commesse con violazione delle norme per la prevenzione degli infortuni sul lavoro, come sopra indicate.

Eventi concretamente prevedibili ed evitabili, costituenti realizzazione del rischio che le sopra indicate norme cautelari erano idonee ad evitare.

Fatti accaduti in Viareggio il 29/06/2009.

- Omissis -

Soprano Vincenzo

7. violazione degli artt. 423 e 449 c.p., perché,

A. nella qualità, di Presidente del Consiglio di Amministrazione di Fs Logistica S.p.A. e di noleggiatario, dalla società GATX Rail Austria GmbH, del carro cisterna n. 3380 781 8 210-6, poi fornito a Trenitalia S.p.A., vettore del trasporto eseguito con treno merci n. 50325, deragliato a Viareggio il 29/06/2009, trainante detto carro; quale contraente, altresì – nella qualità di Responsabile della B.U. Industria Chimica e Ambiente di FS Logistica S.p.A. – del "Contratto per il trasporto ferroviario di GPL da Trecate a Gricignano", concluso tra l'indicata FS Logistica S.p.A e l'Aversana Petroli s.r.l., società destinataria del trasporto di g.p.l. effettuato il 29/06/2009 coll'indicato treno merci deragliato a Viareggio nel giorno specificato;

B. di Amministratore Delegato di Trenitalia Spa, società avente ad oggetto la gestione del trasporto delle merci (e dei passeggeri); utilizzatrice, nelle già citate circostanze di luogo e tempo, del carro cisterna indicato, fornito, peraltro, a Trenitalia S.p.A. dal medesimo indagato, nella qualità specificata sub A); nella qualità, altresì, di datore di lavoro, alla data del 29/06/2009, del personale di condotta del predetto treno merci n. 50325;

B, bis) di Amministratore Delegato di Trenitalia Spa e perciò, in qualità di capo della predetta azienda, dotato di poteri di direzione, di gestione, di pianificazione, di assunzione delle decisioni sull'impiego delle risorse disponibili e, comunque, di coordinamento e di guida delle strutture dipendenti, tra cui, oltre a "Divisione Cargo", l'"Unità Produttiva Direzione Ingegneria Sicurezza e Qualità";

nelle qualità di cui sub a) e b), determinando, per effetto del sopra indicato noleggio e messa a disposizione, la condizione della circolazione, sull'infrastruttura ferroviaria italiana, del carro-cisterna n. 3380 781 8210-6, trasportante in Italia gas di petrolio liquefatto, merce pericolosa; essendo tenuto alla protezione ed alla tutela del bene primario della salute e dell'integrità fisica dei lavoratori addetti alle attività di trasporto ferroviario e di tutte le persone, anche estranee alle predette attività d'impresa, comunque venute in contatto con le menzionate attività e della sicurezza dell'esercizio ferroviario, in base alle disposizioni, a contenuto cautelare di cui agli artt. 8 e 10 del DPR 11 luglio 1980 n.753; 2043, 2050, 2051 e 2087 del c.c.; art. 8 commi 1e 3 del Decreto Legislativo 10 agosto 2007, n. 162 ; di quanto previsto al punto 2.3 del Decreto n. 1 del 6/04/2009 dell'A.N.S.F.; 3, comma 1, lettere a), b), c), e), d), h) ed art. 4 c. 1 e c. 5 lett. h), n), b), q), 6, cc. 1 e 2, 35, del Decreto legislativo 19 settembre 1994 n. 626; artt. 15, c. 1, lett. a), b), c), e), f), g), t), u), ; 17 comma 1 lettera a), 18, c.1, lett. h, q, z, 28 comma 1, 71, cc. 1 e 4 del DLgs 81/08; procedura operativa RFI TGCS PR PO 02 002 A dell'8 luglio 2003, relativa all'ammissione al cabotaggio;

dotato, pertanto di poteri impeditivi dell'evento, per inosservanza di leggi, ordini, regolamenti e discipline e per negligenza, imprudenza ed imperizia, consistite:

nell'aver noleggiato ed utilizzato il predetto carro – riammesso, alla circolazione, in Italia, nel mese di marzo del 2009, dopo il montaggio, ad opera della Cima Riparazioni S.p.A., nel carrello del carro medesimo, dell'assile 98331 - attrezzatura di lavoro non correttamente mantenuta, poiché il carro cisterna n. 3380 781 8 210-6 montava, nella seconda sala del carrello anteriore -tenendo conto, nell'occorso, del senso di marcia del treno merci n. 50325- l'assile n. 98331 gravemente criccato, la cui conseguente rottura ha determinato l'indicato deragliamento;

nell'aver omesso, in conseguenza del precisato noleggio ed utilizzazione -e con particolare riferimento alla riammissione del carro alla circolazione in Italia, nel marzo del 2009, dopo il montaggio, ad opera della Cima Riparazioni S.p.A., nel carrello del carro medesimo, dell'assile 98331- di far verificare l'avvenuta esecuzione (almeno in conformità alle norme V.P.I.) dei controlli necessari ad evitare la messa in esercizio di un prodotto gravemente difettoso, quale l'assile 98331, portatore di pericolosissima cricca e/o di pretendere la prova dell'effettiva realizzazione dei predetti controlli;

nell'aver omesso, comunque, di far verificare l'adeguatezza o meno dei controlli effettivamente eseguiti sull'assile n. 98331, affidati dalla noleggiante GATX Rail Austria GmbH all'officina Jungenthal Waggon GmbH di Hannover (a novembre del 2008), come pure l'esecuzione dei controlli - da eseguire in sede di montaggio dell'assile citato nell'indicato carrello del carro cisterna n. 3380 781 8 210-6 – ad opera dell'azienda Cima Riparazioni Spa;

nel non aver previsto nel contratto di noleggio e di utilizzazione e comunque, per non aver preteso dalla società noleggiante, l'adozione di standard di manutenzione, per il carro cisterna n. 3380 781 8 210-6, equivalenti a quelli stabiliti per i carri immatricolati in Italia, anche se non di proprietà di Trenitalia, trattandosi, comunque, di un carro circolante in Italia; in violazione, pertanto, delle norme di cui agli artt. 2043, 2050, 2051 e 2087 c.c.; 8 del DPR 11 luglio 1980 n.753; di quanto previsto al punto 2.3 del Decreto n. 1 del 6/04/2009 dell'A.N.S.F.; 6, cc. 1 e 2, 35 del Decreto Legislativo 19 settembre 1994, n. 626; 23 e 69 del D.Lgs. 81/2008; delle norme tecniche in materia di modalità, periodicità e caratteristiche dei processi manutentivi degli assili di cui alle Istruzioni Tecniche Trenitalia: IT10003/00 del novembre 2001; n. 309450; n. 372095; n. 3137 ediz. 13712/1993; n. 372081; alla Specifica Tecnica n. 308177; alla norma UNI EN 473;

omettendo, pertanto, di far verificare l'effettuazione delle predette attività cautelari -ovvero nel pretendere la prova di siffatta effettuazione- o, in alternativa, di inibire, la circolazione dell'indicato carro -atti doverosi-; nella consapevolezza, fra l'altro, dell'assenza di regole manutentive uniformi, per i carri in esame, tra i Paesi dell'Unione europea; nella consapevolezza, altresì, dell'impossibilità, o anche della difficoltà, di smistare il transito di treni trasportanti merci pericolose -come quello di seguito indicato- su itinerari alternativi a quello implicante l'attraversamento della stazione di Viareggio ed altresì, nella consapevolezza dell'esistenza di stazioni, come quella di Viareggio, prive di idonee separazioni, tra sede ferroviaria e civili abitazioni, atte ad elidere o mitigare i danni, per la popolazione, derivanti dalle ipotizzabili conseguenze dannose degli incidenti relativi al trasporto di merci pericolose; nella consapevolezza, peraltro, dell'esistenza, lungo la gran parte della rete ferroviaria nazionale, come nella stazione di Viareggio, di elementi fissi pericolosi quali i picchetti di tracciamento - realizzati mediante infissione al suolo di uno spezzone di rotaia avente spigoli vivi nella parte terminale sporgente – idonei al taglio del mantello delle ferrocisterne eventualmente entranti in collisione con detto ostacolo, anche trasportanti merci nocive, esplodenti o infiammabili;

avendo fornito al personale di condotta del treno merci n. 50325, quale Amministratore delegato di Trenitalia S.p.A., e perciò di datore di lavoro, alla data del 29/06/2009, di detto personale, il carro cisterna n. 3380 781 8 210-6 trasportante g.p.l., in attraversamento, peraltro, a velocità elevata, di una zona residenziale e fortemente urbanizzata, con sede ferroviaria non adeguatamente separata ed isolata dalle contigue abitazioni, corredato dell'assile 98331, gravemente criccato e non avendo, pertanto, valutato tutti i rischi relativi alla salute e alla sicurezza dei lavoratori -come pure di quella delle altre persone entrate in contatto con dette attività di lavoro- in relazione all'eventualità di uno svio, deragliamento e ribaltamento di un carro cisterna trasportante merci infiammabili e/o esplodenti e delle potenziali conseguenze dannose dovute a tale evento; non avendo, altresì, provveduto alla eliminazione o alla riduzione dei rischi per i lavoratori e la popolazione, nè adottato, quale imprenditore e datore di lavoro del personale di scorta al treno indicato, le misure necessarie a tutelarne l'integrità fisica e comunque, omettendo di impiegare le misure e le cautele suggerite dalla tecnica e dalla pratica atte ad evitare il sinistro poi verificatosi;

in violazione, pertanto, delle norme cautelari di cui agli artt. 2043, 2050, 2051 e 2087, c.c.; 10 del DPR 11 luglio 1980 n.753; 2051 e 2087 del c.c.; 8 del Decreto Legislativo 10 agosto 2007, n. 162; di quanto previsto al punto 2.3 del Decreto n. 1 del 6/04/2009 dell'A.N.S.F.; 3, comma 1, lettere a), b), c), e), d), h) ed art. 4 c. 1 e c. 5 lett. h), n), b), q), 6, cc. 1 e 2, 35,

del Decreto legislativo 19 settembre 1994 n. 626; artt. 15, c. 1, lett. a), b), c), e), f), g), t), u); 17 comma 1 lettera a), 18, c.1, lett. h, q, z, 28 comma 1, 71, cc. 1 e 4 del D. Lgs 81/08; delle disposizioni tecniche sopra citate in tema di standard manutentivi per la revisione degli assili; omettendo, altresì, nella qualità indicata sub B), di richiedere o far richiedere a CESIFER (struttura di R.F.I.) -in occasione della riammissione del predetto carro alla circolazione, in Italia, nel mese di marzo del 2009, dopo il montaggio, ad opera della Cima Riparazioni S.p.A., nel carrello del carro cisterna n. 3380 781 8 210-6, degli assili n. 98331 e 85890- l'esecuzione della procedura prevista dalla disposizione di R.F.I. n. RFI TCCS PR PO 02 002 (cabotaggio), non determinando, così le condizioni perché venissero effettuati, da parte dei tecnici dell'indicato CESIFER, i controlli sugli organi del rodiggio (sottostruttura, carrelli e sale montate) del menzionato carro, trasportante merci pericolose ed in violazione, pertanto, anche della menzionata procedura operativa n. RFI TCCS PR PO 02 002, disposizione cautelare;

nella qualità di cui sub b bis), tenuto a garantire - anche coordinando le attività delle strutture tecniche dipendenti di Trenitalia Spa "Unità Produttiva Direzione Ingegneria Sicurezza e Qualità" e "Divisione Cargo" - lo sviluppo delle competenze tecnologiche e di ingegneria relative al materiale rotabile; a determinare e/o contribuire a determinare le scelte aziendali, di tipo tecnico e normativo, idonee ad assicurare la sicurezza dell'esercizio, la sicurezza del lavoro, la sicurezza dell'ambiente; ad assicurare l'attenta analisi delle situazione critiche di esercizio, tra cui i deragliamenti, relative al trasporto di merci pericolose, con carri cisterna, rotabili utilizzati dalla predetta Divisione Cargo di Trenitalia Spa; alla valutazione dei rischi specifici inerenti la sicurezza di esercizio relativa al predetto tipo di trasporto; all'attuazione delle misure di carattere tecnico-operativo idonee a eliminare o mitigare i predetti rischi; ad assicurare la definizione del Piano di Sicurezza annuale di Trenitalia S.p.A.; in base alle disposizioni, a contenuto cautelare di cui agli artt. 2043, 2050 e 2087, c.c.; 8 e 10 del DPR 11 luglio 1980 n.753; art. 8, commi 1 e 3, del Decreto Legislativo 10 agosto 2007, n. 162; di quanto previsto al punto 2.3 del Decreto n. 1 del 6/04/2009 dell'A.N.S.F.; art. 3, c 1, lettere a), b), c) ed e); 4, c. 1; c. 5, lettere b), n), q) e del Decreto Legislativo 19 settembre 1994, n. 626; del Decreto Legislativo 19 settembre 1994, n. 626; artt. 15, c. 1, lettera a) e lettera c), 17, c.1, lettera a),18 c.1, lettere q), t) e z, 28 c.1 e 71, cc. 1 e 4, del D.Lgs. 81/2008; alla nota informativa del 2 novembre 1998 n. MT/SIS.SE.217.0 dell'allora esistente struttura denominata Area Strategica d'Affari - ASA - Materiale Rotabile e Trazione di FS, indirizzata a tutti i Servizi Produzione ed a tutte le zone ed unità territoriali, attinente all'installazione del dispositivo "rilevatore automatico di svio EDT 100", messo a punto dalle Ferrovie

Federali Svizzere, contenente informazioni ed indicazioni operative, sull'esistenza e sull'applicazione di detto dispositivo su carri circolanti anche in Italia; alla specifica tecnica ("fiche") "UIC 541-08 OR", del mese di dicembre dell'anno 2000, che determinava i principi per la progettazione di detettori di svio; alla specifica tecnica "UIC 541-08 OR", del mese di agosto 2001, con cui veniva approvato ed inserito nell'Appendice A della specifica il dispositivo antisvio della OKE EDT 100; alla presa d'atto, da parte dell'OTIF, con provvedimento del 22 Marzo 2005, della immissione sul mercato e conseguente omologazione, parte dell'UIC, del dispositivo antisvio EDT 100, nell'ambito della specifica tecnica UIC 541-08 OR; all'atto d'approvazione, in data 1 Luglio 2007, da parte dell'UIC, con l'Allegato A alla quarta edizione della specifica UIC 541-08 OR, del dispositivo DDD-EDT 101 della OKE; tenuto, pertanto, alla protezione ed alla tutela del bene primario della salute e dell'integrità fisica della popolazione, ivi compresi i lavoratori addetti alle attività di trasporto ferroviario; tenuto, ad ogni modo, alla protezione ed alla tutela del bene primario della salute e dell'integrità fisica dei lavoratori addetti alle attività di trasporto ferroviario e di tutte le persone, anche estranee alle predette attività d'impresa, comunque venute in contatto con le menzionate attività e della sicurezza dell'esercizio ferroviario, in base alle predette disposizioni, a contenuto cautelare;

dotato, pertanto di poteri impeditivi dell'evento, non avendo adottato o promosso le determinazioni necessarie o almeno utili all'installazione di un dispositivo rilevatore del potenziale svio di un carro cisterna, trasportante merci pericolose – cd. detettore di svio, già, peraltro, adottato da altre reti ferroviarie europee - avente la funzione di mandare in frenatura di emergenza un convoglio al momento in cui insorge uno svio o di altro sistema idoneo a garantire, in occasione dell'insorgenza di una situazione di svio, la possibilità di far intervenire all'istante la frenatura del convoglio; dispositivi già in commercio, e/o già in uso presso altre reti ferroviarie – i cui carri, peraltro, circolano anche in Italia - e/o di facile progettazione e realizzazione, con soluzioni di ingegneria non complesse e peraltro, sicuramente alla portata delle capacità progettuali e tecniche di Trenitalia S.p.A.; nel non aver valutato tutti i rischi relativi alla salute e alla sicurezza dei lavoratori - come pure di quella delle altre persone entrate in contatto con dette attività di lavoro - in relazione all'eventualità di uno svio, deragliamento e ribaltamento di un carro cisterna trasportante merci infiammabili e/o esplosivi e delle potenziali conseguenze dannose dovute a tale evento, in particolare in conseguenza della circolazione del citato tipo di carri, privi del predetto dispositivo o di altro avente funzioni equivalenti;

non garantendo, così, il funzionamento sicuro della propria parte di sistema, in relazione a carri, circolanti sulla rete ferroviaria nazionale – attraversanti, comunque, zone anche fortemente urbanizzate e densamente abitate, com'è la stazione di Viareggio ed utilizzati dal personale di Trenitalia e di R.F.I. - privi di tale meccanismo o di altro avente analoga efficacia, come sopra indicato; nella consapevolezza, fra l'altro, dell'assenza di regole manutentive uniformi, per i carri in esame, tra i Paesi dell'Unione europea; nella consapevolezza, altresì, dell'impossibilità, o anche della difficoltà, di smistare il transito di treni trasportanti merci pericolose – come quello di seguito indicato - su itinerari alternativi a quello implicante l'attraversamento della stazione di Viareggio ed altresì, nella consapevolezza dell'esistenza di stazioni, come quella di Viareggio, prive di idonee separazioni, tra sede ferroviaria e civili abitazioni, atte ad elidere o mitigare i danni, per la popolazione, derivanti dalle ipotizzabili conseguenze dannose degli incidenti relativi al trasporto di merci pericolose; nella consapevolezza, peraltro, dell'esistenza, lungo la gran parte della rete ferroviaria nazionale, come nella stazione di Viareggio, di elementi fissi pericolosi quali i picchetti di tracciamento - realizzati mediante infissione al suolo di uno spezzone di rotaia avente spigoli vivi nella parte terminale sporgente – idonei al taglio del mantello delle ferrocisterne eventualmente entranti in collisione con detto ostacolo, anche trasportanti merci nocive, esplosivi o infiammabili;

determinando le condizioni della circolazione del carro cisterna n. 33807818210-6, in composizione al treno merci n. 50325, deragliato a Viareggio il 29/06/2009 - come pure degli altri carri di detto treno, tutti privi del menzionato meccanismo o di altro avente analoga efficacia – non provvisto, pertanto, dei mezzi tecnici atti a determinare una tempestiva ed efficace frenatura del carro stesso e dell'intero convoglio al momento dell'insorgenza dello svio del carro, come verificatosi a Viareggio il 29/06/2009, per cui detto carro, per effetto dell'indicato svio, prima si rovesciava sulla sede ferroviaria e poi, andando ad impattare contro ente di linea (un picchetto di segnalamento o altro), si squarciava;

per inosservanza, nelle qualità indicate, delle sopra riferite leggi, ordini, regolamenti e discipline e per negligenza, imprudenza ed imperizia, consistenti nelle predette omissioni valutative, decisionali, progettuali, tecniche e propositive, lesive di condotte cautelari doverose;

non impedendo l'evento che aveva l'obbligo giuridico di impedire, cagionava, per effetto della rottura a fatica dell'assile n. 98331, del conseguente deragliamento del carro cisterna n. 3380 781 8 210-6, della fuoruscita, da uno squarcio

creatosi in conseguenza del rovesciamento di detta cisterna sulla sede ferroviaria, di circa 45.700 Kg. di g.p.l. e della combustione di detta sostanza, l'incendio:

- del predetto g.p.l.;
- dei fabbricati, completamente distrutti dalle fiamme e dagli effetti della sovrappressione, siti in Viareggio, in Via Ponchielli nr. 1, nr. 19, 20, 24, 25 e 32;
- dei fabbricati, parzialmente distrutti dalle fiamme e dagli effetti della sovrappressione, siti in Viareggio, in Via Ponchielli nn. 1-3; 5; 6; 8; 10; 15; 16; 17; 18; 19; 20; 21; 23/25; 26/28/30; 34; 36; 38/40; 42; 44; 46; 48; 50; 52; 54; 56; 58; in Via Porta a Pietrasanta: nn. 2-16; 16-22; 9; 32; 34; 36; 30; dei giardini pubblici di Via Porta a Pietrasanta, in Piazzale Agresti e del Parco XXV Aprile; in Via Aurelia Nord nn. 1/3; 5; 21; 23; 25; 29; 31; 33; 37; Largo Risorgimento: nn. 1; 9; in Via Botteghi, s.n.c.; in Via Raimondo Del Prete nn 27/41; in Via Garibaldi, edificio della Croce Verde e n. 212; Via Burlamacchi, I e II edificio della stazione ferroviaria, locali ai numeri n. 40 e 257; Via Matteotti n. 252; del verde pubblico davanti la stazione ferroviaria in Piazza Dante;
- dei seguenti autoveicoli o motoveicoli, completamente o parzialmente distrutti dalle fiamme e dagli effetti della sovrappressione: Ford Focus targata BB725VP; BMW 320 berlina targata DP300YX ; Motociclo Malaguti Ciak DA01377; Ford Mondeo SW targata U583; VW New Beetle targata BX956JT; Renault Koleos targata DP327YK; Peugeot 206 targata CA689GD; Toyota Yaris targata BN048CC; Renault Clio targata DE888CR; Fiat Punto targata BD554RS; Renault Laguna targata CD380JE; Renault Twingo targata BT744JL; Alfa Romeo 159 targata CV665AA; Alfa Romeo mito targata DW385FX; Chrysler targata BL166XC; VW Polo targata BZ008HK; Alfa 159 SW targata DF957SG; Seat Ibiza targata BX332JR; Vespa Piaggio targata LU71084; Ford Transit adibito a carro attrezzi targato CS466FE; Fiat Punto targata AW086YL; Fiat 600 targata BS163ZE; Aprilia Scarabeo targato CW66603; Lancia Libra targata BV326CC; Fiat Marea SW targata BH802NY; Fiat Punto targata DB446YN; Ford Focus targata BX633JN; Audi TT targata DL434GN; Fiat Punto targata DE766CS; Opel Astra targata BT500JT; Fiat 500 targata RM94780; Citroen C3 targata DE986CT; Fiat Bravo targata DN228HY; Piaggio Beverly targato BM46540; Piaggio Vespa targata CC02668; Renault Kangoo targata CS664JY; Audi TT targata DL434GN; Peugeot targata LU553471; Scooter cc 180 targato BK17533; Toyota Rav targata CJ644CB; Toyota Avensis targata BC022SA; Lancia Y targata BB025SA; Ford Fiesta targata DM920LR; Fiat Doblò targata BX364JF; Bici elettrica di Germani Marino; Piaggio Beverly targato CC00697; Ford Fiesta targata DT729JC; Alfa Romeo 156 targata AW589YH; BMW GS 1200 targa SCONOSC. intestata a GERMANI Marco; Opel Vectra SW

targata CN864FR; Peugeot 206 targata BH464NX; Chevrolet 2000 D targata DG678YF; Renault Kangoo targato BL943CM; Ford targata LU553008; Opel Zafira targata DL269ZW; Fiat Panda targato DV209VK; Citroen C3 targata CK725LE; Piaggio targato X37CLS; Fiat Punto targata CB887ZH; Fiat Panda targata FI W73189; Citroen targata CE198ZR; Ford Fiesta targata AM030KK; Toyota Yaris targata CT609ZZ; VW Lupo targata BF579TR; Ford Fiesta targata DN411TJ; Citroen C2 targata CL927TE; auto targata BT850JP; Aprilia Agility targato DA01718; Opel Meriva Enjoi targata DJ772VK; motociclo targato DK31076; Renault Scenic targata BN920AB; Auto targata CX697ML; Citroen ZX targata AR257DL; Kia pregio targata CL731TD; Peugeot targata MB865WF; Daewoo Matiz targata BL740CR; Peugeot targata DJ115RF; Peugeot targata CV074PC; Renault Twingo CE494ZP; Fiat Punto CE039EY; Renault SW CD862JA; Furgone BV775YV; Opel Agila CP591KE; Renault Clio BV460SB; Carrozzella elettrica per disabili, carrello deambulatore di ORSI Mario; Kia Sportage DW425HF; motociclo Yamaha Mejesty CC00973; Camion Scania 124 EBR122AI; Cisterna alimentare HHHT2366; auto targata LU574110; VW Polo DJ122RE; Toyota Yaris DP744SN; Fiat 500 FI118901; Seat furgoncino ZA317BZ; Mercedes DF004XN; Fiat Punto BX803GN; Motociclo Honda DM63196; Autovettura Renault Kangoo BV651NR; Ambulanza Volkswagen 28DL00 LU510989; Autovettura Hyundai Atos CS646WE; Autovettura Opel Corsa AE762VG; Autovettura Alfa 146 AT425TP; Autovettura Fiat 500 BG250654; Autovettura Mercedes BE563FX; Autovettura Fiat Bravo AK859EP; Autovettura Audi CA943HC.

Eventi concretamente prevedibili ed evitabili, costituenti realizzazione del rischio che le sopra indicate norme cautelari erano idonee ad evitare.

Fatti accaduti in Viareggio il 29/06/2009.

Soprano Vincenzo

8. violazione degli artt. 430 e 449, cc. 1 e 2, c.p., perché,

A. nella qualità, di Presidente del Consiglio di Amministrazione di Fs Logistica S.p.A. e di noleggiatario, dalla società GATX Rail Austria GmbH, del carro cisterna n. 3380 781 8 210-6, poi fornito a Trenitalia S.p.A., vettore del trasporto eseguito con treno merci n. 50325, deragliato a Viareggio il 29/06/2009, trainante detto carro; quale contraente, altresì – nella qualità di Responsabile della B.U. Industria Chimica e Ambiente di FS Logistica S.p.A. – del "Contratto per il trasporto ferroviario di GPL da Trecate a Gricignano", concluso tra l'indicata FS Logistica S.p.A e l' Aversana Petroli s.r.l., società destinataria del trasporto di g.p.l. effettuato il 29/06/2009 coll'indicato treno merci deragliato a Viareggio nel giorno specificato;

B. di Amministratore Delegato di Trenitalia Spa, società avente ad oggetto la gestione del trasporto delle merci (e dei passeggeri); utilizzatrice, nelle già citate circostanze di luogo e tempo, del carro cisterna indicato, fornito, peraltro, a Trenitalia S.p.A. dal medesimo indagato, nella qualità specificata sub A); nella qualità, altresì, di datore di lavoro, alla data del 29/06/2009, del personale di condotta del predetto treno merci n. 50325;

B, bis) di Amministratore Delegato di Trenitalia Spa e perciò, in qualità di capo della predetta azienda, dotato di poteri di direzione, di gestione, di pianificazione, di assunzione delle decisioni sull'impiego delle risorse disponibili e, comunque, di coordinamento e di guida delle strutture dipendenti, tra cui, oltre a "Divisione Cargo", l' "Unità Produttiva Direzione Ingegneria Sicurezza e Qualità";

nelle qualità di cui sub a) e b), determinando, per effetto del sopra indicato noleggio e messa a disposizione, la condizione della circolazione, sull'infrastruttura ferroviaria italiana, del carro-cisterna n. 3380 781 8210-6, trasportante in Italia gas di petrolio liquefatto, merce pericolosa; essendo tenuto alla protezione ed alla tutela del bene primario della salute e dell'integrità fisica dei lavoratori addetti alle attività di trasporto ferroviario e di tutte le persone, anche estranee alle predette attività d'impresa, comunque venute in contatto con le menzionate attività e della sicurezza dell'esercizio ferroviario, in base alle disposizioni, a contenuto cautelare di cui agli artt. 8 e 10 del DPR 11 luglio 1980 n.753; 2043, 2050, 2051 e 2087 del c.c.;art. 8 commi 1e 3 del Decreto Legislativo 10 agosto 2007, n. 162 ; di quanto previsto al punto 2.3 del Decreto n. 1 del 6/04/2009 dell'A.N.S.F.; 3, comma 1, lettere a), b), c), e), d), h) ed art. 4 c.1e c.5 lett. h), n), b), q), 6,cc.1 e 2, e35, del Decreto legislativo 19 settembre 1994 n. 626; artt. 15, c. 1, lett. a), b), c), e), f), g), t), u), ; 17 comma 1 lettera a), 18, c.1, lett. h, q, z, 28 comma 1, 71, cc. 1 e 4 del DLgs 81/08; procedura operativa RFI TGCS PR PO 02 002 A dell'8 luglio 2003, relativa all'ammissione al cabotaggio;

dotato, pertanto di poteri impeditivi dell'evento, per inosservanza di leggi, ordini, regolamenti e discipline e per negligenza, imprudenza ed imperizia, consistite:

nell'aver noleggiato ed utilizzato il predetto carro –riammesso, alla circolazione, in Italia, nel mese di marzo del 2009, dopo il montaggio, ad opera della Cima Riparazioni S.p.A., nel carrello del carro medesimo, dell'assile 98331- attrezzatura di lavoro non correttamente mantenuta, poiché il carro cisterna n. 3380 781 8 210-6 montava, nella seconda sala del carrello anteriore – tenendo conto, nell'occorso, del senso di marcia del treno merci n. 50325 - l'assile n. 98331 gravemente criccato, la cui conseguente rottura ha determinato l'indicato deragliament;

nell'aver omesso, in conseguenza del precisato noleggio ed utilizzazione -e con particolare riferimento alla riammissione del carro alla circolazione in Italia, nel marzo del 2009, dopo il montaggio, ad opera della Cima Riparazioni S.p.A., nel carrello del carro medesimo, dell'assile 98331- di far verificare l'avvenuta esecuzione (almeno in conformità alle norme V.P.I.) dei controlli necessari ad evitare la messa in esercizio di un prodotto gravemente difettoso, quale l'assile 98331, portatore di pericolosissima cricca e/o di pretendere la prova dell'effettiva realizzazione dei predetti controlli;

nell'aver omesso, comunque, di far verificare l'adeguatezza o meno dei controlli effettivamente eseguiti sull'assile n. 98331, affidati dalla noleggiante GATX Rail Austria GmbH all'officina Jungenthal Waggon GmbH di Hannover (a novembre del 2008), come pure l'esecuzione dei controlli - da eseguire in sede di montaggio dell'assile citato nell'indicato carrello del carro cisterna n. 3380 781 8 210-6 – ad opera dell'azienda Cima Riparazioni Spa;

nel non aver previsto nel contratto di noleggio e di utilizzazione e comunque, per non aver preteso dalla società noleggiante, l'adozione di standard di manutenzione, per il carro cisterna n. 3380 781 8 210-6, equivalenti a quelli stabiliti per i carri immatricolati in Italia, anche se non di proprietà di Trenitalia, trattandosi, comunque, di un carro circolante in Italia; in violazione, pertanto, delle norme di cui agli artt. 2043, 2050, 2051 e 2087 c.c.; 8 del DPR 11 luglio 1980 n.753; di quanto previsto al punto 2.3 del Decreto n. 1 del 6/04/2009 dell'A.N.S.F.; 3, comma 1, lettere a), b), c), e), d), h) ed art. 4 c. 1 e c. 5 lett. h), n), b), q), 6, cc. 1 e 2, 35 del Decreto legislativo 19 settembre 1994 n. 626; artt. 15, c. 1, lett. a), b), c), e), f), g), t), u); 17 comma 1 lettera a), 18, c.1, lett. h, q, z, 28 comma 1, 71, cc. 1 e 4 del DLgs 81/08; delle norme tecniche in materia di modalità, periodicità e caratteristiche dei processi manutentivi degli assili di cui alle Istruzioni Tecniche Trenitalia: IT10003/00 del novembre 2001; n. 309450; n. 372095; n. 3137 ediz. 13712/1993; n. 372081; alla Specifica Tecnica n. 308177; alla norma UNI EN 473;

omettendo, pertanto, di far verificare l'effettuazione delle predette attività cautelari - ovvero nel pretendere la prova di siffatta effettuazione - o, in alternativa, di inibire, la circolazione dell'indicato carro - atti doverosi -; nella consapevolezza, fra l'altro, dell'assenza di regole manutentive uniformi, per i carri in esame, tra i Paesi dell'Unione europea; nella consapevolezza, altresì, dell'impossibilità, o anche della difficoltà, di smistare il transito di treni trasportanti merci pericolose -come quello di seguito indicato- su itinerari alternativi a quello implicante l'attraversamento della stazione di Viareggio ed altresì, nella consapevolezza dell'esistenza di stazioni, come quella di Viareggio, prive di idonee

separazioni, tra sede ferroviaria e civili abitazioni, atte ad elidere o mitigare i danni, per la popolazione, derivanti dalle ipotizzabili conseguenze dannose degli incidenti relativi al trasporto di merci pericolose; nella consapevolezza, peraltro, dell'esistenza, lungo la gran parte della rete ferroviaria nazionale, come nella stazione di Viareggio, di elementi fissi pericolosi quali i picchetti di tracciamento -realizzati mediante infissione al suolo di uno spezzone di rotaia avente spigoli vivi nella parte terminale sporgente- idonei al taglio del mantello delle ferrocisterne eventualmente entranti in collisione con detto ostacolo, anche trasportanti merci nocive, esplosivi o infiammabili;

avendo fornito al personale di condotta del treno merci n. 50325, quale Amministratore delegato di Trenitalia S.p.A., e perciò di datore di lavoro, alla data del 29/06/2009, di detto personale, il carro cisterna n. 3380 781 8 210-6 – trasportante g.p.l., in attraversamento, peraltro, a velocità elevata, di una zona residenziale e fortemente urbanizzata, con sede ferroviaria non adeguatamente separata ed isolata dalle contigue abitazioni, corredato dell'assile 98331, gravemente criccato e non avendo, pertanto, valutato tutti i rischi relativi alla salute e alla sicurezza dei lavoratori - come pure di quella delle altre persone entrate in contatto con dette attività di lavoro - in relazione all'eventualità di uno svio, deragliamento e ribaltamento di un carro cisterna trasportante merci infiammabili e/o esplosivi e delle potenziali conseguenze dannose dovute a tale evento; non avendo, altresì, provveduto alla eliminazione o alla riduzione dei rischi per i lavoratori e la popolazione, nè adottato, quale imprenditore e datore di lavoro del personale di scorta al treno indicato, le misure necessarie a tutelarne l'integrità fisica e comunque, omettendo di impiegare le misure e le cautele suggerite dalla tecnica e dalla pratica atte ad evitare il sinistro poi verificatosi;

in violazione, pertanto, delle norme cautelari di cui agli artt. 2043, 2050, 2051 e 2087 c.c.; 10 del DPR 11 luglio 1980 n.753; 2051 e 2087 del c.c.; 8 del Decreto Legislativo 10 agosto 2007, n. 162; di quanto previsto al punto 2.3 del Decreto n. 1 del 6/04/2009 dell'A.N.S.F.; 3, comma 1, lettere a), b), c), e), d), h) ed art. 4 c. 1 e c. 5 lett. h), n), b), q), 6, cc. 1 e 2, 35, del Decreto legislativo 19 settembre 1994 n. 626; artt. 15, c. 1, lett. a), b), c), e), f), g), t), u); 17 comma 1 lettera a), 18, c.1, lett. h, q, z, 28 comma 1, 71, cc. 1 e 4 del DLgs 81/08; delle disposizioni tecniche sopra citate in tema di standard manutentivi per la revisione degli assili; omettendo, altresì, nella qualità indicata sub B), di richiedere o far richiedere a CESIFER (struttura di R.F.I.) - in occasione della riammissione del predetto carro alla circolazione, in Italia, nel mese di marzo del 2009, dopo il montaggio, ad opera della Cima Riparazioni S.p.A., nel carrello del carro cisterna n. 3380 781 8 210-6, degli assili n. 98331 e 85890 - l'esecuzione della procedura prevista dalla disposizione di R.F.I. n. RFI TCCS PR PO 02

002 (cabotaggio), non determinando, così le condizioni perché venissero effettuati, da parte dei tecnici dell'indicato CESIFER, i controlli sugli organi del rodiggio (sottostruttura, carrelli e sale montate) del menzionato carro, trasportante merci pericolose ed in violazione, pertanto, anche della menzionata procedura operativa n. RFI TCCS PR PO 02 002, disposizione cautelare;

nella qualità di cui sub b bis), tenuto a garantire - anche coordinando le attività delle strutture tecniche dipendenti di Trenitalia Spa "Unità Produttiva Direzione Ingegneria Sicurezza e Qualità" e "Divisione Cargo" - lo sviluppo delle competenze tecnologiche e di ingegneria relative al materiale rotabile; a determinare e/o contribuire a determinare le scelte aziendali, di tipo tecnico e normativo, idonee ad assicurare la sicurezza dell'esercizio, la sicurezza del lavoro, la sicurezza dell'ambiente; ad assicurare l'attenta analisi delle situazioni critiche di esercizio, tra cui i deragliamenti, relative al trasporto di merci pericolose, con carri cisterna, rotabili utilizzati dalla predetta Divisione Cargo di Trenitalia Spa; alla valutazione dei rischi specifici inerenti la sicurezza di esercizio relativa al predetto tipo di trasporto; all'attuazione delle misure di carattere tecnico-operativo idonee a eliminare o mitigare i predetti rischi; ad assicurare la definizione del Piano di Sicurezza annuale di Trenitalia S.p.A.; in base alle disposizioni, a contenuto cautelare di cui agli artt. 2043, 2050 e 2087, c.c.; 8 e 10 del DPR 11 luglio 1980 n.753; art. 8, commi 1 e 3, del Decreto Legislativo 10 agosto 2007, n. 162; di quanto previsto al punto 2.3 del Decreto n. 1 del 6/04/2009 dell'A.N.S.F.; 3, comma 1, lettere a), b), c), e), d), h) ed art. 4 c. 1 e c. 5 lett. h), n), b), q), 6, cc. 1 e 2, 35, del Decreto legislativo 19 settembre 1994 n. 626; artt. 15, c. 1, lett. a), b), c), e), f), g), t), u); 17 comma 1 lettera a), 18, c.1, lett. h, q, z, 28 comma 1, 71, cc. 1 e 4 del DLgs 81/08; alla nota informativa del 2 novembre 1998 n. MT/SIS.SE.217.0 dell'allora esistente struttura denominata Area Strategica d'Affari - ASA -Materiale Rotabile e Trazione di FS, indirizzata a tutti i Servizi Produzione ed a tutte le zone ed unità territoriali, attinente all'installazione del dispositivo "rilevatore automatico di svio EDT 100", messo a punto dalle Ferrovie Federali Svizzere, contenente informazioni ed indicazioni operative, sull'esistenza e sull'applicazione di detto dispositivo su carri circolanti anche in Italia; alla specifica tecnica ("fiche") "UIC 541-08 OR", del mese di dicembre dell'anno 2000, che determinava i principi per la progettazione di detettori di svio; alla specifica tecnica "UIC 541- 08 OR", del mese di agosto 2001, con cui veniva approvato ed inserito nell'Appendice A della specifica il dispositivo antisvio della OKE EDT 100; alla presa d'atto, da parte dell'OTIF, con provvedimento del 22 Marzo 2005, della immissione sul mercato e conseguente omologazione, parte dell'UIC, del dispositivo antisvio EDT 100, nell'ambito della specifica tecnica UIC 541-08 OR; all'atto d'approvazione,

in data 1 Luglio 2007, da parte dell'UIC, con l'Allegato A alla quarta edizione della specifica UIC 541-08 OR, del dispositivo DDD-EDT 101 della OKE; tenuto, pertanto, alla protezione ed alla tutela del bene primario della salute e dell'integrità fisica della popolazione, ivi compresi i lavoratori addetti alle attività di trasporto ferroviario; tenuto, ad ogni modo, alla protezione ed alla tutela del bene primario della salute e dell'integrità fisica dei lavoratori addetti alle attività di trasporto ferroviario e di tutte le persone, anche estranee alle predette attività d'impresa, comunque venute in contatto con le menzionate attività e della sicurezza dell'esercizio ferroviario, in base alle predette disposizioni, a contenuto cautelare;

dotato, pertanto di poteri impeditivi dell'evento, non avendo adottato o promosso le determinazioni necessarie o almeno utili all'installazione di un dispositivo rilevatore del potenziale svio di un carro cisterna, trasportante merci pericolose – cd. detettore di svio, già, peraltro, adottato da altre reti ferroviarie europee - avente la funzione di mandare in frenatura di emergenza un convoglio al momento in cui insorge uno svio o di altro sistema idoneo a garantire, in occasione dell'insorgenza di una situazione di svio, la possibilità di far intervenire all'istante la frenatura del convoglio; dispositivi già in commercio, e/o già in uso presso altre reti ferroviarie – i cui carri, peraltro, circolano anche in Italia - e/o di facile progettazione e realizzazione, con soluzioni di ingegneria non complesse e peraltro, sicuramente alla portata delle capacità progettuali e tecniche di Trenitalia S.p.A.; nel non aver valutato tutti i rischi relativi alla salute e alla sicurezza dei lavoratori - come pure di quella delle altre persone entrate in contatto con dette attività di lavoro - in relazione all'eventualità di uno svio, deragliamento e ribaltamento di un carro cisterna trasportante merci infiammabili e/o esplosivi e delle potenziali conseguenze dannose dovute a tale evento, in particolare in conseguenza della circolazione del citato tipo di carri, privi del predetto dispositivo o di altro avente funzioni equivalenti;

non garantendo, così, il funzionamento sicuro della propria parte di sistema, in relazione a carri, circolanti sulla rete ferroviaria nazionale – attraversanti, comunque, zone anche fortemente urbanizzate e densamente abitate, com'è la stazione di Viareggio ed utilizzati dal personale di Trenitalia e di R.F.I. - privi di tale meccanismo o di altro avente analoga efficacia, come sopra indicato; nella consapevolezza, fra l'altro, dell'assenza di regole manutentive uniformi, per i carri in esame, tra i Paesi dell'Unione europea; nella consapevolezza, altresì, dell'impossibilità, o anche della difficoltà, di smistare il transito di treni trasportanti merci pericolose – come quello di seguito indicato - su itinerari alternativi a quello implicante l'attraversamento della stazione di Viareggio ed altresì, nella consapevolezza dell'esistenza di stazioni, come quella di Viareggio, prive di idonee

separazioni, tra sede ferroviaria e civili abitazioni, atte ad elidere o mitigare i danni, per la popolazione, derivanti dalle ipotizzabili conseguenze dannose degli incidenti relativi al trasporto di merci pericolose; nella consapevolezza, peraltro, dell'esistenza, lungo la gran parte della rete ferroviaria nazionale, come nella stazione di Viareggio, di elementi fissi pericolosi quali i picchetti di tracciamento - realizzati mediante infissione al suolo di uno spezzone di rotaia avente spigoli vivi nella parte terminale sporgente – idonei al taglio del mantello delle ferrocisterne eventualmente entranti in collisione con detto ostacolo, anche trasportanti merci nocive, esplosivi o infiammabili;

determinando le condizioni della circolazione del carro cisterna n. 3380 781 8 210-6, in composizione al treno merci n. 50325, deragliato a Viareggio il 29/06/2009 - come pure degli altri carri di detto treno, tutti privi del menzionato meccanismo o di altro avente analoga efficacia – non provvisto, pertanto, dei mezzi tecnici atti a determinare una tempestiva ed efficace frenatura del carro stesso e dell'intero convoglio al momento dell'insorgenza dello svio del carro, come verificatosi a Viareggio il 29/06/2009, per cui detto carro, per effetto dell'indicato svio, prima si rovesciava sulla sede ferroviaria e poi, andando ad impattare contro ente di linea (un picchetto di segnalamento o altro), si squarciava;

per inosservanza, nelle qualità indicate, delle sopra riferite leggi, ordini, regolamenti e discipline e per negligenza, imprudenza ed imperizia, consistenti nelle predette omissioni valutative, decisionali, progettuali, tecniche e propositive, lesive di condotte cautelari doverose;

non impedendo l'evento che aveva l'obbligo giuridico di impedire, cagionava, per effetto della rottura a fatica dell'assile n. 98331 e dello svio del carro cisterna n. 3380 781 8 210-6 un incidente ferroviario di straordinaria gravità, complessità ed estensione, consistente nel deragliamento del carro indicato e di altri 9 carri (di cui 4 ribaltati come il primo) in composizione a detto treno; nella fuoruscita, da uno squarcio creatosi in conseguenza del rovesciamento dell'indicata cisterna sulla sede ferroviaria, di circa 45.700 Kg. di g.p.l.; nella combustione di detta sostanza, con le conseguenti morte e lesioni a persone e danneggiamenti a cose come indicate nei capi n. 7 e 9; nel danneggiamento dei binari 1 e 3 della stazione di Viareggio; nella grave deformazione e/o avulsione dalla loro sede, dei binari 4, 5, 6, 7, 8, 9 e 10; nel danneggiamento delle traversine e dei relativi organi di attacco dei binari indicati; nel danneggiamento della linea aerea di contatto (funi e conduttori) che alimenta la trazione elettrica dei treni, come pure dei relativi pali di sostegno, mensole e conduttori; nella distruzione di tutti i cavi elettrici e delle fibre ottiche contenuti nei cavidotti della stazione; nel grave danneggiamento della passerella pedonale in cemento

armato sovrastante lo scalo ferroviario di Viareggio; nel grave danneggiamento di segnali ferroviari e dei relativi portali, come pure della torre faro; nella creazione di una fondata situazione di pericolo di collisione tra altro convoglio ferroviario, circolante in senso opposto al citato treno merci n. 50325, nella predetta stazione, con i carri sviati di detto treno merci; nella creazione di una fondata situazione di pericolo di propagazione dell'incendio, cagionato dalla indicata fuoruscita di g.p.l., ad altro convoglio ferroviario, circolante in senso opposto nella già indicata stazione; nella creazione di una fondata situazione di pericolo di esplosione e/o incendio anche di tutti o parte degli altri 13 carri cisterna trainati dal treno indicato, parimenti trasportanti gas di petrolio liquefatto, merce pericolosa, con correlativo pericolo di produzione di danni potenzialmente sterminati; nel blocco della circolazione ferroviaria su tutti i binari di stazione fino al g. 3 luglio 2009 e con riattivazione progressiva di detta circolazione a partire da tale data e fino alla data del 5 luglio 2009.

Eventi concretamente prevedibili ed evitabili, costituenti realizzazione del rischio che le sopra indicate norme cautelari erano idonee ad evitare.

Fatti accaduti in Viareggio il 29/06/2009.

Soprano Vincenzo

9. violazione dell'art. 589, cc. 1, 2 e 4 e dell'art. 590, cc. 1 e 2, 3 e 4, c.p., perché,

A. nella qualità di Presidente del Consiglio di Amministrazione di Fs Logistica S.p.A. e di noleggiatario, dalla società GATX Rail Austria GmbH, del carro cisterna n. 3380 781 8 210-6, poi fornito a Trenitalia S.p.A., vettore del trasporto eseguito con treno merci n. 50325, deragliato a Viareggio il 29/06/2009, trainante detto carro; quale contraente, altresì – nella qualità di Responsabile della B.U. Industria Chimica e Ambiente di FS Logistica S.p.A. – del "Contratto per il trasporto ferroviario di GPL da Trecate a Gricignano", concluso tra l'indicata FS Logistica S.p.A e l' Aversana Petroli s.r.l., società destinataria del trasporto di g.p.l. effettuato il 29/06/2009 coll'indicato treno merci deragliato a Viareggio nel giorno specificato;

B. di Amministratore Delegato di Trenitalia Spa, società avente ad oggetto la gestione del trasporto delle merci (e dei passeggeri); utilizzatrice, nelle già citate circostanze di luogo e tempo, del carro cisterna indicato, fornito, peraltro, a Trenitalia S.p.A. dal medesimo indagato, nella qualità specificata sub A); nella qualità, altresì, di datore di lavoro, alla data del 29/06/2009, del personale di condotta del predetto treno merci n. 50325;

B, bis) di Amministratore Delegato di Trenitalia Spa e perciò, in qualità di capo della predetta azienda, dotato di poteri di direzione, di gestione, di pianificazione, di assunzione delle decisioni sull'impiego delle risorse disponibili e, comunque, di coordinamento e di guida

delle strutture dipendenti, tra cui, oltre a "Divisione Cargo", l' "Unità Produttiva Direzione Ingegneria Sicurezza e Qualità" ;

nelle qualità di cui sub a) e b), determinando, per effetto del sopra indicato noleggio e messa a disposizione, la condizione della circolazione, sull'infrastruttura ferroviaria italiana, del carro-cisterna n. 3380 781 8210-6, trasportante in Italia gas di petrolio liquefatto, merce pericolosa; essendo tenuto alla protezione ed alla tutela del bene primario della salute e dell'integrità fisica dei lavoratori addetti alle attività di trasporto ferroviario e di tutte le persone, anche estranee alle predette attività d'impresa, comunque venute in contatto con le menzionate attività e della sicurezza dell'esercizio ferroviario, in base alle disposizioni, a contenuto cautelare di cui agli artt. 8 e 10 del DPR 11 luglio 1980 n.753; 2043, 2050, 2051 e 2087 del c.c.; art. 8 commi 1e 3 del Decreto Legislativo 10 agosto 2007, n. 162 ; di quanto previsto al punto 2.3 del Decreto n. 1 del 6/04/2009 dell'A.N.S.F.; 3, comma 1, lettere a), b), c), e), d), h) ed art. 4 c. 1 e c. 5 lett. h), n), b), q), 6, cc. 1 e 2, 35 del Decreto legislativo 19 settembre 1994 n. 626; artt. 15, c. 1, lett. a), b), c), e), f), g), t), u); 17 comma 1 lettera a), 18, c.1, lett. h, q, z, 28 comma 1, 71, cc. 1 e 4 del DLgs 81/08; procedura operativa RFI TGCS PR PO 02 002 A dell'8 luglio 2003, relativa all'ammissione al cabotaggio;

dotato, pertanto di poteri impeditivi dell'evento, per inosservanza di leggi, ordini, regolamenti e discipline e per negligenza, imprudenza ed imperizia, consiste:

nell'aver noleggiato ed utilizzato il predetto carro – riammesso, alla circolazione, in Italia, nel mese di marzo del 2009, dopo il montaggio, ad opera della Cima Riparazioni S.p.A., nel carrello del carro medesimo, dell'assile 98331 - attrezzatura di lavoro non correttamente mantenuta, poiché il carro cisterna n. 3380 781 8 210-6 montava, nella seconda sala del carrello anteriore – tenendo conto, nell'occorso, del senso di marcia del treno merci n. 50325 - l'assile n. 98331 gravemente criccato, la cui conseguente rottura ha determinato l'indicato deragliamento;

nell'aver omesso, in conseguenza del precisato noleggio ed utilizzazione – e con particolare riferimento alla riammissione del carro alla circolazione in Italia, nel marzo del 2009, dopo il montaggio, ad opera della Cima Riparazioni S.p.A., nel carrello del carro medesimo, dell'assile 98331 - di far verificare l'avvenuta esecuzione (almeno in conformità alle norme V.P.I.) dei controlli necessari ad evitare la messa in esercizio di un prodotto gravemente difettoso, quale l'assile 98331, portatore di pericolosissima cricca e/o di pretendere la prova dell'effettiva realizzazione dei predetti controlli;

nell'aver omesso, comunque, di far verificare l'adeguatezza o meno dei controlli effettivamente eseguiti sull'assile n. 98331, affidati dalla noleggiante GATX Rail Austria

GmbH all'officina Jungenthal Waggon GmbH di Hannover (a novembre del 2008), come pure l'esecuzione dei controlli - da eseguire in sede di montaggio dell'assile citato nell'indicato carrello del carro cisterna n. 3380 781 8 210-6 – ad opera dell'azienda Cima Riparazioni Spa;

nel non aver previsto nel contratto di noleggio e di utilizzazione e comunque, per non aver preteso dalla società noleggiante, l'adozione di standard di manutenzione, per il carro cisterna n. 3380 781 8 210-6, equivalenti a quelli stabiliti per i carri immatricolati in Italia, anche se non di proprietà di Trenitalia, trattandosi, comunque, di un carro circolante in Italia; in violazione, pertanto, delle norme di cui agli artt. 2043, 2050, 2051 e 2087 c.c.; 8 del DPR 11 luglio 1980 n.753; di quanto previsto al punto 2.3 del Decreto n. 1 del 6/04/2009 dell'A.N.S.F.; 3, comma 1, lettere a), b), c), e), d), h) ed art. 4 c. 1 e c. 5 lett. h), n), b), q), 6, cc. 1 e 2, 35 del Decreto legislativo 19 settembre 1994 n. 626; artt. 15, c. 1, lett. a), b), c), e), f), g), t), u); 17 comma 1 lettera a), 18, c.1, lett. h, q, z, 28 comma 1, 71, cc. 1 e 4 del DLgs 81/08; delle norme tecniche in materia di modalità, periodicità e caratteristiche dei processi manutentivi degli assili di cui alle Istruzioni Tecniche Trenitalia: IT10003/00 del novembre 2001; n. 309450; n. 372095; n. 3137 ediz. 13712/1993; n. 372081; alla Specifica Tecnica n. 308177; alla norma UNI EN 473;

omettendo, pertanto, di far verificare l'effettuazione delle predette attività cautelari - ovvero nel pretendere la prova di siffatta effettuazione - o, in alternativa, di inibire, la circolazione dell'indicato carro - atti doverosi -; nella consapevolezza, fra l'altro, dell'assenza di regole manutentive uniformi, per i carri in esame, tra i Paesi dell'Unione europea; nella consapevolezza, altresì, dell'impossibilità, o anche della difficoltà, di smistare il transito di treni trasportanti merci pericolose – come quello di seguito indicato - su itinerari alternativi a quello implicante l'attraversamento della stazione di Viareggio ed altresì, nella consapevolezza dell'esistenza di stazioni, come quella di Viareggio, prive di idonee separazioni, tra sede ferroviaria e civili abitazioni, atte ad elidere o mitigare i danni, per la popolazione, derivanti dalle ipotizzabili conseguenze dannose degli incidenti relativi al trasporto di merci pericolose; nella consapevolezza, peraltro, dell'esistenza, lungo la gran parte della rete ferroviaria nazionale, come nella stazione di Viareggio, di elementi fissi pericolosi quali i picchetti di tracciamento - realizzati mediante infissione al suolo di uno spezzone di rotaia avente spigoli vivi nella parte terminale sporgente – idonei al taglio del mantello delle ferrocisterne eventualmente entranti in collisione con detto ostacolo, anche trasportanti merci nocive, esplosivi o infiammabili;

avendo fornito al personale di condotta del treno merci n. 50325, quale Amministratore delegato di Trenitalia S.p.A., e perciò di datore di lavoro, alla data del 29/06/2009, di detto personale, il carro cisterna n. 3380 781 8 210-6 – trasportante g.p.l., in attraversamento, peraltro, a velocità elevata, di una zona residenziale e fortemente urbanizzata, con sede ferroviaria non adeguatamente separata ed isolata dalle contigue abitazioni, corredato dell'assile 98331, gravemente criccato e non avendo, pertanto, valutato tutti i rischi relativi alla salute e alla sicurezza dei lavoratori - come pure di quella delle altre persone entrate in contatto con dette attività di lavoro - in relazione all'eventualità di uno svio, deragliamento e ribaltamento di un carro cisterna trasportante merci infiammabili e/o esplosivi e delle potenziali conseguenze dannose dovute a tale evento; non avendo, altresì, provveduto alla eliminazione o alla riduzione dei rischi per i lavoratori e la popolazione, nè adottato, quale imprenditore e datore di lavoro del personale di scorta al treno indicato, le misure necessarie a tutelarne l'integrità fisica e comunque, omettendo di impiegare le misure e le cautele suggerite dalla tecnica e dalla pratica atte ad evitare il sinistro poi verificatosi; in violazione, pertanto, delle norme cautelari di cui agli artt. 2043, 2050, 2051 e 2087, c.c.; 10 del DPR 11 luglio 1980 n.753; 2051 e 2087 del c.c.; 8 del Decreto Legislativo 10 agosto 2007, n. 162; di quanto previsto al punto 2.3 del Decreto n. 1 del 6/04/2009 dell'A.N.S.F.; 3, comma 1, lettere a), b), c), e), d), h) ed art. 4 c. 1 e c. 5 lett. h), n), b), q), 6, cc. 1 e 2, 35 del Decreto legislativo 19 settembre 1994 n. 626; artt. 15, c. 1, lett. a), b), c), e), f), g), t), u); 17 comma 1 lettera a), 18, c.1, lett. h, q, z, 28 comma 1, 71, cc. 1 e 4 del DLgs 81/08; D.Lgs. 626/94; artt. 15, c. 1, lettera a) e lettera c), 17 comma 1 lettera a), 18, c. 1, lettera q), lett. t) e lettera z) ,23, 28 comma 1,71, cc. 1 e 4, del D.Lgs. 81/2008; delle disposizioni tecniche sopra citate in tema di standard manutentivi per la revisione degli assili; omettendo, altresì, nella qualità indicata sub B), di richiedere o far richiedere a CESIFER (struttura di R.F.I.) - in occasione della riammissione del predetto carro alla circolazione, in Italia, nel mese di marzo del 2009, dopo il montaggio, ad opera della Cima Riparazioni S.p.A., nel carrello del carro cisterna n. 3380 781 8 210-6, degli assili n. 98331 e 85890 - l'esecuzione della procedura prevista dalla disposizione di R.F.I. n. RFI TCCS PR PO 02 002 (cabotaggio), non determinando, così le condizioni perché venissero effettuati, da parte dei tecnici dell'indicato CESIFER, i controlli sugli organi del rodiggio (sottostruttura, carrelli e sale montate) del menzionato carro, trasportante merci pericolose ed in violazione, pertanto, anche della menzionata procedura operativa n. RFI TCCS PR PO 02 002, disposizione cautelare;

nella qualità di cui sub b bis), tenuto a garantire - anche coordinando le attività delle strutture tecniche dipendenti di Trenitalia Spa "Unità Produttiva Direzione Ingegneria Sicurezza e Qualità" e "Divisione Cargo" – lo sviluppo delle competenze tecnologiche e di ingegneria relative al materiale rotabile; a determinare e/o contribuire a determinare le scelte aziendali, di tipo tecnico e normativo, idonee ad assicurare la sicurezza dell'esercizio, la sicurezza del lavoro, la sicurezza dell'ambiente; ad assicurare l'attenta analisi delle situazione critiche di esercizio, tra cui i deragliamenti, relative al trasporto di merci pericolose, con carri cisterna, rotabili utilizzati dalla predetta Divisione Cargo di Trenitalia Spa; alla valutazione dei rischi specifici inerenti la sicurezza di esercizio relativa al predetto tipo di trasporto; all'attuazione delle misure di carattere tecnico-operativo idonee a eliminare o mitigare i predetti rischi; ad assicurare la definizione del Piano di Sicurezza annuale di Trenitalia S.p.A.; in base alle disposizioni, a contenuto cautelare di cui agli artt. 2043, 2050 e 2087, c.c.; 8 e 10 del DPR 11 luglio 1980 n.753; art. 8, commi 1 e 3, del Decreto Legislativo 10 agosto 2007, n. 162; di quanto previsto al punto 2.3 del Decreto n. 1 del 6/04/2009 dell'A.N.S.F.; 3, comma 1, lettere a), b), c), e), d), h) ed art. 4 c. 1 e c. 5 lett. h), n), b), q), 6, cc. 1 e 2, 35 del Decreto legislativo 19 settembre 1994 n. 626; artt. 15, c. 1, lett. a), b), c), e), f), g), t), u); 17 comma 1 lettera a), 18, c.1, lett. h, q, z, 28 comma 1, 71, cc. 1 e 4 del DLgs 81/08; alla nota informativa del 2 novembre 1998 n. MT/SIS.SE.217.0 dell'allora esistente struttura denominata Area Strategica d'Affari - ASA -Materiale Rotabile e Trazione di FS, indirizzata a tutti i Servizi Produzione ed a tutte le zone ed unità territoriali, attinente all'installazione del dispositivo "rilevatore automatico di svio EDT 100", messo a punto dalle Ferrovie Federali Svizzere, contenente informazioni ed indicazioni operative, sull'esistenza e sull'applicazione di detto dispositivo su carri circolanti anche in Italia; alla specifica tecnica ("fiche") "UIC 541-08 OR", del mese di dicembre dell'anno 2000, che determinava i principi per la progettazione di detettori di svio; alla specifica tecnica "UIC 541- 08 OR", del mese di agosto 2001, con cui veniva approvato ed inserito nell'Appendice A della specifica il dispositivo antisvio della OKE EDT 100; alla presa d'atto, da parte dell'OTIF, con provvedimento del 22 Marzo 2005, della immissione sul mercato e conseguente omologazione, parte dell'UIC, del dispositivo antisvio EDT 100, nell'ambito della specifica tecnica UIC 541-08 OR; all'atto d'approvazione, in data 1 Luglio 2007, da parte dell'UIC, con l'Allegato A alla quarta edizione della specifica UIC 541-08 OR, del dispositivo DDD-EDT 101 della OKE; tenuto, pertanto, alla protezione ed alla tutela del bene primario della salute e dell'integrità fisica della popolazione, ivi compresi i lavoratori addetti alle attività di trasporto ferroviario; tenuto, ad ogni modo, alla protezione ed alla tutela del bene primario della salute e dell'integrità fisica dei lavoratori

addetti alle attività di trasporto ferroviario e di tutte le persone, anche estranee alle predette attività d'impresa, comunque venute in contatto con le menzionate attività e della sicurezza dell'esercizio ferroviario, in base alle predette disposizioni, a contenuto cautelare;

dotato, pertanto di poteri impeditivi dell'evento, non avendo adottato o promosso le determinazioni necessarie o almeno utili all'installazione di un dispositivo rilevatore del potenziale svio di un carro cisterna, trasportante merci pericolose – cd. detettore di svio, già, peraltro, adottato da altre reti ferroviarie europee - avente la funzione di mandare in frenatura di emergenza un convoglio al momento in cui insorge uno svio o di altro sistema idoneo a garantire, in occasione dell'insorgenza di una situazione di svio, la possibilità di far intervenire all'istante la frenatura del convoglio; dispositivi già in commercio, e/o già in uso presso altre reti ferroviarie – i cui carri, peraltro, circolano anche in Italia - e/o di facile progettazione e realizzazione, con soluzioni di ingegneria non complesse e peraltro, sicuramente alla portata delle capacità progettuali e tecniche di Trenitalia S.p.A.; nel non aver valutato tutti i rischi relativi alla salute e alla sicurezza dei lavoratori - come pure di quella delle altre persone entrate in contatto con dette attività di lavoro - in relazione all'eventualità di uno svio, deragliamento e ribaltamento di un carro cisterna trasportante merci infiammabili e/o esplosivi e delle potenziali conseguenze dannose dovute a tale evento, in particolare in conseguenza della circolazione del citato tipo di carri, privi del predetto dispositivo o di altro avente funzioni equivalenti;

non garantendo, così, il funzionamento sicuro della propria parte di sistema, in relazione a carri, circolanti sulla rete ferroviaria nazionale – attraversanti, comunque, zone anche fortemente urbanizzate e densamente abitate, com'è la stazione di Viareggio ed utilizzati dal personale di Trenitalia e di R.F.I. - privi di tale meccanismo o di altro avente analoga efficacia, come sopra indicato; nella consapevolezza, fra l'altro, dell'assenza di regole manutentive uniformi, per i carri in esame, tra i Paesi dell'Unione europea; nella consapevolezza, altresì, dell'impossibilità, o anche della difficoltà, di smistare il transito di treni trasportanti merci pericolose – come quello di seguito indicato - su itinerari alternativi a quello implicante l'attraversamento della stazione di Viareggio ed altresì, nella consapevolezza dell'esistenza di stazioni, come quella di Viareggio, prive di idonee separazioni, tra sede ferroviaria e civili abitazioni, atte ad elidere o mitigare i danni, per la popolazione, derivanti dalle ipotizzabili conseguenze dannose degli incidenti relativi al trasporto di merci pericolose; nella consapevolezza, peraltro, dell'esistenza, lungo la gran parte della rete ferroviaria nazionale, come nella stazione di Viareggio, di elementi fissi pericolosi quali i picchetti di tracciamento - realizzati mediante infissione al suolo di uno

spezzone di rotaia avente spigoli vivi nella parte terminale sporgente – idonei al taglio del mantello delle ferrocisterne eventualmente entranti in collisione con detto ostacolo, anche trasportanti merci nocive, esplosivi o infiammabili;

determinando le condizioni della circolazione del carro cisterna n. 3380 781 8 210-6, in composizione al treno merci n. 50325, deragliato a Viareggio il 29/06/2009 - come pure degli altri carri di detto treno, tutti privi del menzionato meccanismo o di altro avente analoga efficacia – non provvisto, pertanto, dei mezzi tecnici atti a determinare una tempestiva ed efficace frenatura del carro stesso e dell'intero convoglio al momento dell'insorgenza dello svio del carro, come verificatosi a Viareggio il 29/06/2009, per cui detto carro, per effetto dell'indicato svio, prima si rovesciava sulla sede ferroviaria e poi, andando ad impattare contro ente di linea (un picchetto di segnalamento o altro), si squarciava;

per inosservanza, nelle qualità indicate, delle sopra riferite leggi, ordini, regolamenti e discipline e per negligenza, imprudenza ed imperizia, consistenti nelle predette omissioni valutative, decisionali, progettuali, tecniche e propositive, lesive di condotte cautelari doverose;

non impedendo l'evento che aveva l'obbligo giuridico di impedire, cagionava

□ la morte di 32 persone:

Aboutalib Aziza; Ayad Hamza; Ayad Iman; Ayad Mohamed; Battistini Federico; Bernacchi Nadia; Bonuccelli Claudio; Boumalhaf Abdellatif; Boumalhaf Nouredine; Calzoni Roberta; Campo Rosario; Carmazzi Maria Luisa; Cruz Ruiz Oliva Magdalena; Falorni Andrea; Farnocchia Alessandro Fortunato; Farnocchia Antonio; Monelli Angela; Galano Marina; Habic Ana; Iacopini Elena; Iacopini Mauro; Maccioni Stefania; Mazzoni Ilaria; Mazzoni Michela; Menichetti Emanuela; Milazzo Emanuela; Moussafar Rachid; Orsi Sara; Piagentini Lorenzo; Piagentini Luca; Pucci Mario; Silva Teran Elisabeth Guadalupe;

· lesioni personali gravi, ai danni di:

Ariq Mohammed, Baldassarri Daniele, Baldassarri Fabrizio, Baldassarri Francesca, Baldi Donatella, Barsanti Alfredo, Barsanti Simone, Battistini Irene, Battistini Veronica, Belluomini Giulio, Beretti Carlo, Bertuccelli Gian Paolo, Biancalana Alessandra, Bianchi Giovanna, Billet Lidia, Billet Ceccardo, Bini Gianni, Brunelli Brunella, Burchi Leda, Cappelli Ilio, Cheli Orlando, Cherubini Barbara, Chiavoni Marcello, Chiavoni Alessandra, Cirilli Siria, Comelli Marcella, Cordoni Luigi, Cortopassi Valentina, Cosci Antonella, Courier Giorgio, Courier Giorgia, Crivello Paolo, Dati Mirena, De Vitis Paolo, De Vitis Massimiliano, Del Lupo Alessandro, Dini Albertina, Doveri Martina, Doveri Stefano, Fagioli Aurora, Falorni Cristiano, Falorni Silvano, Farnocchia Daniela, Farnocchia Sara, Ferrari Maurizio, Ferrari Italo,

Fiorentino Emilio, Fiorentino Simone, Fiorentino Lorenzo, Forasièpi Giuseppe, Francesconi Marco, Frasca Antonia, Gagnesi Ivano, Galano Anna, Garcia Capiglia Mariana, Gerard Maria Renata, Germani Marino, Germani Marco, Germani Maria Ademia, Germani Alfio, Gigliotti Rosario, Gigliotti Massimo, Gigliotti Ludovico, Gonnella Edoardo, Grandi Silvia, Guidi Carla, Lippi Anna Maria, Lippi Antonella, Lombardi Donatella, Lombardi Brunella, Lotti Laura, Lubrano Alessia, Lucatelli Gian Franco, Lucatelli Daniela, Lunardi Antonio, Lunardi Alvaro, Lunardi Sabrina, Maccaferro Manuel, Maccaferro Serena, Maccioni Andrea, Maccioni Maria Antonietta, Malek Marcin, Manfredi Irene, Marcelli Roberta, Marracci Giuseppe, Marracci Roberta, Marsili Oreste, Menichetti Claudio, Menichetti Valentina, Mezzasalma Anna Maria, Michelini Franca, Morri Emiliano, Mucci Giovanna Maria Elena, Mugnaini Anna Maria, Nocerino Andreè, Orlandini Vincenzo Massimo, Orsi Mario, Orsini Valeria, Paoli Angela, Parrini Federico, Pasquinucci Duilio, Pasquinucci Martina, Pellegrini Rolando, Pellegrini Barbara, Pellegrini Giacomo, Pescaglini Enrica, Piagentini Roberto, Piagentini Catia, Piagentini Leonardo, Pierotti Catia, Pinto Francesco, Pinto Vincenzo, Pinto Fabrizio, Pucci Moreno, Pucci Catia, Pucci Sabrina, Pucci Mirella, Puritani Tiziano, Puzello Caterina, Rafael Da Silva Clarinda, Ramaioli Davide, Ramaioli Francesca, Rombi Daniela, Rombi Giuseppe, Rombi Riccardo, Salvadori Cristina, Setaro Rita, Silvi Franco, Tancredi Dario, Tognocchi Giulia, Tognocchi Stefano, Trevisani Luca, Verona Chiara, Vignatelli Miranda, Vivaldi Mariella, Volpe Michela.

gravissime, ai danni di:

Ayad Ibtissam, Frasca Claudia, Galli Laura, Maccarone Anna, Piagentini Marco, Ul Haq Ihsan.

Reati aggravati dall'essere commessi con violazione delle norme per la prevenzione degli infortuni sul lavoro, come sopra indicate.

Eventi concretamente prevedibili ed evitabili, costituenti realizzazione del rischio che le sopra indicate norme cautelari erano idonee ad evitare.

Fatti accaduti in Viareggio il 29/06/2009.

- Omissis -

Favo Francesco

19. violazione degli artt. 430 e 449, cc. 1 e 2, c.p., perché, nella sua qualità, dal 10/3/2008 al 3/06/2008, di Responsabile dell'Istituto Sperimentale, facente parte della "Direzione Tecnica" di RFI Spa e dal 08.07.2004 al 09.03.2008, di Responsabile, della S. O.

"Certificazione Sicurezza Imprese Ferroviarie", ugualmente facente parte della "Direzione Tecnica" di RFI Spa, e, in detta qualità, tenuto a garantire le condizioni tecniche di sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario, promuovendo lo sviluppo delle necessarie capacità tecnologiche e ingegneristiche relative all'armamento ed al materiale rotabile; essendo dotate, le citate strutture di R.F.I. – come anche l'indagato – dell'esperienza, delle competenze tecniche, delle conoscenze di settore – e/o della possibilità di attingere a dette conoscenze - e delle risorse umane ed organizzative necessarie allo svolgimento delle indicate funzioni; essendo tenuto, tra l'altro, all'individuazione di criteri costruttivi, relativamente ai carri cisterna trasportanti merci pericolose, tali da assicurare dette condizioni di sicurezza e comunque, tali da eliminare o mitigare i rischi derivanti dal traffico ferroviario di dette merci; essendo tenuto, altresì ad adottare - o a concorrere alla loro adozione - le determinazioni e le prescrizioni relative alla velocità ammessa sulle linee, ai punti di variazione di detta velocità e al grado di frenatura; essendo tenuto, ad ogni modo, all'emanazione - o a individuare, definire o proporre le determinazioni dirette a detta emanazione - delle disposizioni, istruzioni e prescrizioni tecniche necessarie ad assicurare le indicate condizioni e livelli di sicurezza; essendo obbligato alla protezione ed alla tutela del bene primario della salute e dell'integrità fisica delle persone, beni esposti a pericolo in conseguenza dello svolgimento dell'esercizio ferroviario ed, in particolare, del trasporto di merci pericolose, infiammabili o esplosivi, in base alle disposizioni, a contenuto cautelare di cui agli artt. 2043 e 2050 c.c.; 8 e 10 del DPR 11 luglio 1980 n.753; Art. 7, c.7, del D.p.r. n. 146 del 1999; Artt.1.2, 2.1, 2.2, 4.2, lettera d), 4.2, lettera e) ed f), del decreto del Ministro dei Trasporti e della navigazione n.247/VIG 3 del 22 maggio 2000; art. 3, c1, lettera a) del decreto del Ministro dei Trasporti e della navigazione n. 138 T del 31/10/2000; art. 8, commi 1, 3 e 4 del Decreto Legislativo 10 agosto 2007, n. 162; di quanto previsto ai punti 2.3 e 3.3 del Decreto n. 1 del 6/04/2009 dell'A.N.S.F.; 3, comma 1, lettere a), b), c), e), d), h) ed art. 4 c. 1 e c. 5 lett. h), n), b), q) del Decreto legislativo 19 settembre 1994 n. 626; alla nota informativa del 2 novembre 1998 n. MT/SIS.SE.217.0 dell'allora esistente struttura denominata Area Strategica d'Affari - ASA - Materiale Rotabile e Trazione di FS, indirizzata a tutti i Servizi Produzione ed a tutte le zone ed unità territoriali, attinente all'installazione del dispositivo "rilevatore automatico di svio EDT 100", messo a punto dalle Ferrovie Federali Svizzere, contenente informazioni ed indicazioni operative, sull'esistenza e sull'applicazione di detto dispositivo su carri circolanti anche in Italia; alla specifica tecnica ("fiche") "UIC 541-08 OR", del mese di dicembre dell'anno 2000, che determinava i principi per la progettazione di detettori di svio; alla

specifica tecnica "UIC 541-08 OR", del mese di agosto 2001, con cui veniva approvato ed inserito nell'Appendice A della specifica il dispositivo antisvio della OKE EDT 100; alla presa d'atto, da parte dell'OTIF, con provvedimento del 22 Marzo 2005, della immissione sul mercato e conseguente omologazione, parte dell'UIC, del dispositivo antisvio EDT 100, nell'ambito della specifica tecnica UIC 541-08 OR; all'atto d'approvazione, in data 1 Luglio 2007, da parte dell'UIC, con l'Allegato A alla quarta edizione della specifica UIC 541-08 OR, del dispositivo DDD-EDT 101 della OKE; in base, infine, alle disposizioni cautelari, anche di tipo supplementare e/o determinative di requisiti specifici in materia di sicurezza per il trasporto ferroviario di merci pericolose, indicate dal RID - Regolamento concernente il trasporto internazionale ferroviario delle merci pericolose – del 2003, del 2005 e del 2007 al fine di rendere sicuro, nel territorio dei singoli Stati aderenti, detto tipo di trasporto; dotato, pertanto di poteri impeditivi dell'evento, non avendo valutato, proposto, evidenziato o segnalato come necessaria, o comunque come determinante o utile, ai fini della sicurezza del trasporto delle merci pericolose, l'installazione di un dispositivo rilevatore del potenziale svio di un carro cisterna, trasportante merci pericolose – cd. detettore di svio, già, peraltro, adottato da altre reti ferroviarie europee - avente la funzione di mandare in frenatura di emergenza un convoglio al momento in cui insorge uno svio, o di altro sistema idoneo a garantire, in occasione dell'insorgenza di una situazione di svio, la possibilità di far intervenire all'istante la frenatura del convoglio; dispositivi già in commercio, e/o già in uso presso altre reti ferroviarie – i cui carri, peraltro, circolano anche in Italia - e/o di facile progettazione e realizzazione, con soluzioni di ingegneria non complesse;

non avendo emanato o concorso ad emanare, anche in violazione delle precisate disposizioni del RID prescrizioni – e comunque, non avendone valutato la necessità o l'opportunità - di tipo prudenziale, riduttive della velocità di attraversamento delle stazioni, come quella di Viareggio, circondate, nelle immediate vicinanze, da zone residenziali densamente abitate e da edifici civili; nella consapevolezza, peraltro, dell'impossibilità, o anche della difficoltà, di smistare il transito di treni trasportanti merci pericolose – come quello di seguito indicato - su itinerari alternativi a quello implicante l'attraversamento della stazione di Viareggio ed altresì, nella consapevolezza dell'esistenza di stazioni, come quella di Viareggio, prive di idonee separazioni, tra sede ferroviaria e civili abitazioni, atte ad elidere o mitigare i danni, per la popolazione, derivanti dalle ipotizzabili conseguenze dannose degli incidenti relativi al trasporto di merci pericolose;

non proponendo, evidenziando o segnalando, altresì, come necessaria, o comunque come determinante o utile, ai fini della sicurezza del trasporto delle merci pericolose, la

sostituzione dei picchetti di tracciamento - realizzati e presenti in larga parte della rete ferroviaria nazionale, come nella stazione di Viareggio, mediante infissione al suolo di uno spezzone di rotaia avente spigoli vivi nella parte terminale sporgente e perciò idonei al taglio del mantello delle ferrocisterne eventualmente entranti in collisione con detto ostacolo, anche trasportanti merci nocive, esplosivi o infiammabili - con altro o altri e meno pericolosi sistemi di riferimento del binario; non contribuendo, peraltro, in alcun modo, ad una adeguata rivalutazione o a un diverso giudizio tecnico - da effettuare, cioè, alla luce e per le finalità della sicurezza del traffico delle merci pericolose, soprattutto nei pressi di centri abitati - delle decisioni, programmatiche e finanziarie precedentemente assunte da R.F.I., in tema di sostituzione del tradizionale sistema di picchettazione - realizzato con le modalità sopra indicate -, da cambiare con quello denominato su "base assoluta", di cui alla Specifica Tecnica RFI TCAR ST AR 01 002 A ed alle delibere di finanziamento n. 143 del 9/10/2007, per un importo di 950 mila euro e n. 191 del 20.09.05 per un importo di 4 milioni di euro, essendo, le predette decisioni, ispirate a finalità solo commerciali, come quelle relative al miglioramento del comfort di viaggio ed alla riduzione dei costi e non alla necessità di eliminare un elemento in sé pericoloso, per migliorare la sicurezza del predetto tipo di traffico; nella consapevolezza, anche, dell'inesistenza di separazioni, di barriere, di strutture di contenimento e/o di confinamento, idonee ad evitare o mitigare lo spargimento, nell'ambiente vicino, di sostanze pericolose e comunque esplosivi o infiammabili, oggetto di trasporto per ferrovia, in conseguenza di uno svio o altro analogo incidente, e pertanto, idonee ad evitare o mitigare i danni derivantini; nella consapevolezza, peraltro, dell'impossibilità, o anche della difficoltà, di smistare il transito di treni trasportanti merci pericolose - come quello di seguito indicato - su itinerari alternativi a quello implicante l'attraversamento della stazione di Viareggio;

per inosservanza delle sopra indicate leggi, ordini, regolamenti e discipline e per negligenza, imprudenza ed imperizia, consistenti nelle predette omissioni organizzative, progettuali, tecniche, propositive e dispositive, lesive di condotte cautelari doverose;

determinando le condizioni della circolazione del carro cisterna n. 3380 781 8 210-6, in composizione al treno merci n. 50325, deragliato a Viareggio il 29/06/2009 - come pure degli altri carri di detto treno, tutti privi del menzionato meccanismo o di altro avente analoga efficacia, idoneo a determinare una tempestiva ed adeguata frenatura del carro stesso e dell'intero convoglio al momento dell'insorgenza dello svio del carro, come verificatosi a Viareggio il 29/06/2009, avanzante, peraltro, al momento dell'insorgenza del precisato svio, all'elevata velocità di oltre 90 km orari; con la presenza, lungo la linea, nella stazione di

Viareggio, di un picchetto di tracciamento, contro cui la cisterna sviata andava ad impattare e tagliarsi; in assenza di una opportuna e salvifica struttura di confinamento, idonea ad evitare o mitigare lo spargimento, nell'ambiente vicino, di sostanze pericolose e comunque esplosivi o infiammabili, oggetto di trasporto per ferrovia; determinandosi, per effetto dell'indicato svio, il rovesciamento del menzionato carro cisterna sulla sede ferroviaria e, poi, squarciandosi detto carro contro un picchetto di segnalamento, non impedendo l'evento che aveva l'obbligo giuridico di impedire;

non essendo, il comportamento colposo dei garanti sopravvenuti, tale da interrompere il rapporto di causalità tra le predette violazioni di norme precauzionali, ascrivibili al prevenuto e l'evento di seguito indicato, cagionava, in conseguenza del deragliamento del carro cisterna n. 3380 781 8 210-6 (provocato dalla rottura a fatica del suo assile n. 98331) e di altri 4 carri in composizione al treno sopra indicato e dell'incendio di circa 45.700 Kg. di g.p.l., fuorusciti da detto carro cisterna, un incidente ferroviario di straordinaria gravità, complessità ed estensione, tale da provocare la morte e le lesioni a persone e i danneggiamenti a cose come indicate nei capi 20 e 21 e tale da cagionare, comunque, anche il danneggiamento dei binari 1 e 3 della Stazione di Viareggio; la grave deformazione e/o avulsione dalla loro sede, dei binari 4, 5, 6, 7, 8, 9 e 10 di detta stazione; il danneggiamento delle traversine e dei relativi organi di attacco dei binari indicati; il danneggiamento della linea aerea di contatto (fune e conduttori) che alimenta la trazione elettrica dei treni, come pure dei relativi pali di sostegno, mensole e conduttori; la distruzione di tutti i cavi elettrici e delle fibre ottiche contenuti nei cavidotti della stazione; il grave danneggiamento della passerella pedonale in cemento armato sovrastante lo scalo ferroviario di Viareggio; il grave danneggiamento di segnali ferroviari e dei relativi portali, come pure della torre faro; la creazione di una fondata situazione di pericolo di collisione tra altro convoglio ferroviario, circolante in senso opposto al citato treno merci n. 50325, nella predetta stazione, con i carri sviati di detto treno merci; la creazione di una fondata situazione di pericolo di propagazione dell'incendio, cagionato dalla indicata fuoruscita di g.p.l., ad altro convoglio ferroviario, circolante in senso opposto nella già indicata stazione; la creazione di una fondata situazione di pericolo di esplosione e/o incendio anche di tutti o parte degli altri 13 carri cisterna trainati dal treno indicato, parimenti trasportanti gas di petrolio liquefatto, merce pericolosa, con correlativo pericolo di produzione di danni potenzialmente sterminati; il blocco della circolazione ferroviaria su tutti i binari di stazione fino al g. 3 luglio 2009 e con riattivazione progressiva di detta circolazione a partire da tale data e fino alla data del 5 luglio 2009.

Eventi concretamente prevedibili ed evitabili, costituenti realizzazione del rischio che le sopra indicate norme cautelari erano idonee ad evitare.

Fatti accaduti in Viareggio il 29/06/2009.

Favo Francesco

20. violazione degli artt. 423 e 449 c.p., perché - nella sua qualità, dal 10/3/2008 al 3/06/2008, di Responsabile dell'Istituto Sperimentale, facente parte della "Direzione Tecnica" di RFI Spa e dal 08.07.2004 al 09.03.2008, di Responsabile, della S. O. "Certificazione Sicurezza Imprese Ferroviarie", ugualmente facente parte della "Direzione Tecnica" di RFI Spa, e, in detta qualità, tenuto a garantire le condizioni tecniche di sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario, promuovendo lo sviluppo delle necessarie capacità tecnologiche e ingegneristiche relative all'armamento ed al materiale rotabile; essendo dotate, le citate strutture di R.F.I. - come anche l'indagato - dell'esperienza, delle competenze tecniche, delle conoscenze di settore - e/o della possibilità di attingere a dette conoscenze - e delle risorse umane ed organizzative necessarie allo svolgimento delle indicate funzioni; essendo tenuto, tra l'altro, all'individuazione di criteri costruttivi, relativamente ai carri cisterna trasportanti merci pericolose, tali da assicurare dette condizioni di sicurezza e comunque, tali da eliminare o mitigare i rischi derivanti dal traffico ferroviario di dette merci; essendo tenuto, altresì ad adottare - o a concorrere alla loro adozione - le determinazioni e le prescrizioni relative alla velocità ammessa sulle linee, ai punti di variazione di detta velocità e al grado di frenatura; essendo tenuto, ad ogni modo, all'emanazione - o a individuare, definire o proporre le determinazioni dirette a detta emanazione - delle disposizioni, istruzioni e prescrizioni tecniche necessarie ad assicurare le indicate condizioni e livelli di sicurezza; essendo obbligato alla protezione ed alla tutela del bene primario della salute e dell'integrità fisica delle persone, beni esposti a pericolo in conseguenza dello svolgimento dell'esercizio ferroviario ed, in particolare, del trasporto di merci pericolose, infiammabili o esplosivi, in base alle disposizioni, a contenuto cautelare di cui agli artt. 2043 e 2050 c.c.; 8 e 10 del DPR 11 luglio 1980 n.753; Art. 7, c.7, del D.P.R. n. 146 del 1999; Artt.1.2, 2.1, 2.2, 4.2, lettera d), 4.2, lettera e) ed f), del decreto del Ministro dei Trasporti e della navigazione n.247/VIG 3 del 22 maggio 2000; art. 3, c1, lettera a) del decreto del Ministro dei Trasporti e della navigazione n. 138 T del 31/10/2000; art. 8, commi 1, 3 e 4 del Decreto Legislativo 10 agosto 2007, n. 162; di quanto previsto ai punti 2.3 e 3.3 del Decreto n. 1 del 6/04/2009 dell'A.N.S.F.; 3, comma 1, lettere a), b), c), e), d), h) ed art. 4 c. 1 e c. 5 lett. h), n), b), q) del Decreto legislativo 19 settembre 1994 n. 626; alla nota informativa del 2 novembre 1998 n.

MT/SIS.SE.217.0 dell'allora esistente struttura denominata Area Strategica d'Affari - ASA - Materiale Rotabile e Trazione di FS, indirizzata a tutti i Servizi Produzione ed a tutte le zone ed unità territoriali, attinente all'installazione del dispositivo "rilevatore automatico di svio EDT 100", messo a punto dalle Ferrovie Federali Svizzere, contenente informazioni ed indicazioni operative, sull'esistenza e sull'applicazione di detto dispositivo su carri circolanti anche in Italia; alla specifica tecnica ("fiche") "UIC 541-08 OR", del mese di dicembre dell'anno 2000, che determinava i principi per la progettazione di detettori di svio; alla specifica tecnica "UIC 541-08 OR", del mese di agosto 2001, con cui veniva approvato ed inserito nell'Appendice A della specifica il dispositivo antisvio della OKE EDT 100; alla presa d'atto, da parte dell'OTIF, con provvedimento del 22 Marzo 2005, della immissione sul mercato e conseguente omologazione, parte dell'UIC, del dispositivo antisvio EDT 100, nell'ambito della specifica tecnica UIC 541-08 OR; all'atto d'approvazione, in data 1 Luglio 2007, da parte dell'UIC, con l'Allegato A alla quarta edizione della specifica UIC 541-08 OR, del dispositivo DDD-EDT 101 della OKE; in base, infine, alle disposizioni cautelari, anche di tipo supplementare e/o determinative di requisiti specifici in materia di sicurezza per il trasporto ferroviario di merci pericolose, indicate dal RID - Regolamento concernente il trasporto internazionale ferroviario delle merci pericolose – del 2003, del 2005 e del 2007 al fine di rendere sicuro, nel territorio dei singoli Stati aderenti, detto tipo di trasporto; dotato, pertanto di poteri impeditivi dell'evento, non avendo valutato, proposto, evidenziato o segnalato come necessaria, o comunque come determinante o utile, ai fini della sicurezza del trasporto delle merci pericolose, l'installazione di un dispositivo rilevatore del potenziale svio di un carro cisterna, trasportante merci pericolose – cd. detettore di svio, già, peraltro, adottato da altre reti ferroviarie europee - avente la funzione di mandare in frenatura di emergenza un convoglio al momento in cui insorge uno svio, o di altro sistema idoneo a garantire, in occasione dell'insorgenza di una situazione di svio, la possibilità di far intervenire all'istante la frenatura del convoglio; dispositivi già in commercio, e/o già in uso presso altre reti ferroviarie – i cui carri, peraltro, circolano anche in Italia - e/o di facile progettazione e realizzazione, con soluzioni di ingegneria non complesse; non avendo emanato o concorso ad emanare, anche in violazione delle precisate disposizioni del RID prescrizioni – e comunque, non avendone valutato la necessità o l'opportunità - di tipo prudenziale, riduttive della velocità di attraversamento delle stazioni, come quella di Viareggio, circondate, nelle immediate vicinanze, da zone residenziali densamente abitate e da edifici civili; nella consapevolezza, peraltro, dell'impossibilità, o anche della difficoltà, di smistare il transito di treni trasportanti merci pericolose – come

quello di seguito indicato - su itinerari alternativi a quello implicante l'attraversamento della stazione di Viareggio ed altresì, nella consapevolezza dell'esistenza di stazioni, come quella di Viareggio, prive di idonee separazioni, tra sede ferroviaria e civili abitazioni, atte ad elidere o mitigare i danni, per la popolazione, derivanti dalle ipotizzabili conseguenze dannose degli incidenti relativi al trasporto di merci pericolose;

non proponendo, evidenziando o segnalando, altresì, come necessaria, o comunque come determinante o utile, ai fini della sicurezza del trasporto delle merci pericolose, la sostituzione dei picchetti di tracciamento - realizzati e presenti in larga parte della rete ferroviaria nazionale, come nella stazione di Viareggio, mediante infissione al suolo di uno spezzone di rotaia avente spigoli vivi nella parte terminale sporgente e perciò idonei al taglio del mantello delle ferrocisterne eventualmente entranti in collisione con detto ostacolo, anche trasportanti merci nocive, esplosivi o infiammabili - con altro o altri e meno pericolosi sistemi di riferimento del binario; non contribuendo, peraltro, in alcun modo, ad una adeguata rivalutazione o a un diverso giudizio tecnico - da effettuare, cioè, alla luce e per le finalità della sicurezza del traffico delle merci pericolose, soprattutto nei pressi di centri abitati - delle decisioni, programmatiche e finanziarie precedentemente assunte da R.F.I., in tema di sostituzione del tradizionale sistema di picchettazione - realizzato con le modalità sopra indicate -, da cambiare con quello denominato su "base assoluta", di cui alla Specifica Tecnica RFI TCAR ST AR 01 002 A ed alle delibere di finanziamento n. 143 del 9/10/2007, per un importo di 950 mila euro e n. 191 del 20.09.05 per un importo di 4 milioni di euro, essendo, le predette decisioni, ispirate a finalità solo commerciali, come quelle relative al miglioramento del comfort di viaggio ed alla riduzione dei costi e non alla necessità di eliminare un elemento in sé pericoloso, per migliorare la sicurezza del predetto tipo di traffico;

non proponendo, evidenziando o segnalando, ancora, come necessaria, o comunque come determinante o utile, ai fini della sicurezza della popolazione abitante nei pressi delle stazioni, com'è per quella di Viareggio, interessate al transito, anche ad elevata velocità, delle già indicate merci pericolose, la misura prudenziale di tenere adeguatamente separata la sede ferroviaria dalle contigue civili abitazioni e comunque, da luoghi, cose e persone estranee all'esercizio ferroviario, e comunque non disponendo, decidendo o proponendo - né contribuendo a dette attività - la realizzazione di separazioni, di barriere, di strutture di contenimento e/o di confinamento, idonee ad evitare o mitigare lo spargimento, nell'ambiente vicino, di sostanze pericolose e comunque esplosivi o infiammabili, oggetto di trasporto per ferrovia, in conseguenza di uno svio o altro analogo incidente, e pertanto,

idonee ad evitare o mitigare i danni derivantini; nella consapevolezza, peraltro, dell'impossibilità, o anche della difficoltà, di smistare il transito di treni trasportanti merci pericolose – come quello di seguito indicato - su itinerari alternativi a quello implicante l'attraversamento della stazione di Viareggio;

per inosservanza delle sopra indicate leggi, ordini, regolamenti e discipline e per negligenza, imprudenza ed imperizia, consistenti nelle predette omissioni organizzative, progettuali, tecniche, propositive e dispositive, lesive di condotte cautelari doverose;

determinando le condizioni della circolazione del carro cisterna n. 3380 781 8 210-6, in composizione al treno merci n. 50325, deragliato a Viareggio il 29/06/2009 - come pure degli altri carri di detto treno, tutti privi del menzionato meccanismo o di altro avente analoga efficacia, idoneo a determinare una tempestiva ed adeguata frenatura del carro stesso e dell'intero convoglio al momento dell'insorgenza dello svio del carro, come verificatosi a Viareggio il 29/06/2009, avanzante, peraltro, al momento dell'insorgenza del precisato svio, all'elevata velocità di oltre 90 km orari; con la presenza, lungo la linea, nella stazione di Viareggio, di un picchetto di tracciamento, contro cui la cisterna sviata andava ad impattare e tagliarsi; in assenza di una opportuna e salvifica struttura di confinamento, idonea ad evitare o mitigare lo spargimento, nell'ambiente vicino, di sostanze pericolose e comunque esplosive o infiammabili, oggetto di trasporto per ferrovia; determinandosi, per effetto dell'indicato svio, il rovesciamento del menzionato carro cisterna sulla sede ferroviaria e, poi, squarciandosi detto carro contro un picchetto di segnalamento, non impedendo l'evento che aveva l'obbligo giuridico di impedire;

non essendo, il comportamento colposo dei garanti sopravvenuti, tale da interrompere il rapporto di causalità tra le predette violazioni di norme precauzionali, ascrivibili al prevenuto e l'evento di seguito indicato, cagionava, in conseguenza della fuoruscita, dallo squarcio creatosi nell'impatto, di circa 45.700 Kg. di g.p.l. e della combustione di detta sostanza, l'incendio:

- del predetto g.p.l.;
- dei fabbricati, completamente distrutti dalle fiamme e dagli effetti della sovrappressione, siti in Viareggio, in Via Ponchielli nr. 1, nr. 19, 20, 24, 25 e 32;
- dei fabbricati, parzialmente distrutti dalle fiamme e dagli effetti della sovrappressione, siti in Viareggio, in Via Ponchielli nn. 1-3; 5; 6; 8; 10; 15; 16; 17; 18; 19; 20; 21; 23/25; 26/28/30; 34; 36; 38/40; 42; 44; 46; 48; 50; 52; 54; 56; 58; in Via Porta a Pietrasanta: nn. 2-16; 16-22; 9; 32; 34; 36; 30; dei giardini pubblici di Via Porta a Pietrasanta, in Piazzale Agresti e del Parco XXV Aprile; in Via Aurelia Nord nn. 1/3; 5; 21; 23; 25; 29; 31; 33; 37; Largo

Risorgimento: nn. 1; 9; in Via Botteghi, s.n.c.; in Via Raimondo Del Prete nn 27/41; in Via Garibaldi, edificio della Croce Verde e n. 212; Via Burlamacchi, I e II edificio della stazione ferroviaria, locali ai numeri n. 40 e 257; Via Matteotti n. 252; del verde pubblico davanti la stazione ferroviaria in Piazza Dante;

□ dei seguenti autoveicoli o motoveicoli, completamente o parzialmente distrutti dalle fiamme e dagli effetti della sovrappressione: Ford Focus targata BB725VP; BMW 320 berlina targata DP300YX ; Motociclo Malaguti Ciak DA01377; Ford Mondeo SW targata U583; VW New Beetle targata BX956JT; Renault Koleos targata DP327YK; Peugeot 206 targata CA689GD; Toyota Yaris targata BN048CC; Renault Clio targata DE888CR; Fiat Punto targata BD554RS; Renault Laguna targata CD380JE; Renault Twingo targata BT744JL; Alfa Romeo 159 targata CV665AA; Alfa Romeo mito targata DW385FX; Chrysler targata BL166XC; VW Polo targata BZ008HK; Alfa 159 SW targata DF957SG; Seat Ibiza targata BX332JR; Vespa Piaggio targata LU71084; Ford Transit adibito a carro attrezzi targato CS466FE; Fiat Punto targata AW086YL; Fiat 600 targata BS163ZE; Aprilia Scarabeo targato CW66603; Lancia Libra targata BV326CC; Fiat Marea SW targata BH802NY; Fiat Punto targata DB446YN; Ford Focus targata BX633JN; Audi TT targata DL434GN; Fiat Punto targata DE766CS; Opel Astra targata BT500JT; Fiat 500 targata RM94780; Citroen C3 targata DE986CT; Fiat Bravo targata DN228HY; Piaggio Beverly targato BM46540; Piaggio Vespa targata CC02668; Renault Kangoo targata CS664JY; Audi TT targata DL434GN; Peugeot targata LU553471; Scooter cc 180 targato BK17533; Toyota Rav targata CJ644CB; Toyota Avensis targata BC022SA; Lancia Y targata BB025SA; Ford Fiesta targata DM920LR; Fiat Doblò targata BX364JF; Bici elettrica di Germani Marino; Piaggio Beverly targato CC00697; Ford Fiesta targata DT729JC; Alfa Romeo 156 targata AW589YH; BMW GS 1200 targa SCONOSC. intestata a GERMANI Marco; Opel Vectra SW targata CN864FR; Peugeot 206 targata BH464NX; Chevrolet 2000 D targata DG678YF; Renault Kangoo targato BL943CM; Ford targata LU553008; Opel Zafira targata DL269ZW; Fiat Panda targato DV209VK; Citroen C3 targata CK725LE; Piaggio targato X37CLS; Fiat Punto targata CB887ZH; Fiat Panda targata FI W73189; Citroen targata CE198ZR; Ford Fiesta targata AM030KK; Toyota Yaris targata CT609ZZ; VW Lupo targata BF579TR; Ford Fiesta targata DN411TJ; Citroen C2 targata CL927TE; auto targata BT850JP; Aprilia Agility targato DA01718; Opel Meriva Enjoi targata DJ772VK; motociclo targato DK31076; Renault Scenic targata BN920AB; Auto targata CX697ML; Citroen ZX targata AR257DL; Kia pregio targata CL731TD; Peugeot targata MB865WF; Daewoo Matiz targata BL740CR; Peugeot targata DJ115RF; Peugeot targata CV074PC; Renault Twingo CE494ZP; Fiat Punto

CE039EY; Renault SW CD862JA; Furgone BV775YV; Opel Agila CP591KE; Renault Clio BV460SB; Carrozzella elettrica per disabili, carrello deambulatore di ORSI Mario; Kia Sportage DW425HF; motociclo Yamaha Mejesty CC00973; Camion Scania 124 EBR122AI; Cisterna alimentare HHHT2366; auto targata LU574110; VW Polo DJ122RE; Toyota Yaris DP744SN; Fiat 500 FI118901; Seat furgoncino ZA317BZ; Mercedes DF004XN; Fiat Punto BX803GN; Motociclo Honda DM63196; Autovettura Renault Kangoo BV651NR; Ambulanza Volkswagen 28DL00 LU510989; Autovettura Hyundai Atos CS646WE; Autovettura Opel Corsa AE762VG; Autovettura Alfa 146 AT425TP; Autovettura Fiat 500 BG250654; Autovettura Mercedes BE563FX; Autovettura Fiat Bravo AK859EP; Autovettura Audi CA943HC.

Eventi concretamente prevedibili ed evitabili, costituenti realizzazione del rischio che le sopra indicate norme cautelari erano idonee ad evitare.

Fatti accaduti in Viareggio il 29/06/2009.

Favo Francesco

21. violazione degli artt. 589, cc. 1 e 4 e 590, cc. 1, 2 e 4, c.p., perché, nella sua qualità, dal 10/3/2008 al 3/06/2008, di Responsabile dell'Istituto Sperimentale, facente parte della "Direzione Tecnica" di RFI Spa e dal 08.07.2004 al 09.03.2008, di Responsabile, della S. O. "Certificazione Sicurezza Imprese Ferroviarie", ugualmente facente parte della "Direzione Tecnica" di RFI Spa e, in detta qualità, tenuto a garantire le condizioni tecniche di sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario, promuovendo lo sviluppo delle necessarie capacità tecnologiche e ingegneristiche relative all'armamento ed al materiale rotabile; essendo dotate, le citate strutture di R.F.I. – come anche l'indagato – dell'esperienza, delle competenze tecniche, delle conoscenze di settore – e/o della possibilità di attingere a dette conoscenze - e delle risorse umane ed organizzative necessarie allo svolgimento delle indicate funzioni; essendo tenuto, tra l'altro, all'individuazione di criteri costruttivi, relativamente ai carri cisterna trasportanti merci pericolose, tali da assicurare dette condizioni di sicurezza e comunque, tali da eliminare o mitigare i rischi derivanti dal traffico ferroviario di dette merci; essendo tenuto, altresì ad adottare - o a concorrere alla loro adozione - le determinazioni e le prescrizioni relative alla velocità ammessa sulle linee, ai punti di variazione di detta velocità e al grado di frenatura; essendo tenuto, ad ogni modo, all'emanazione - o a individuare, definire o proporre le determinazioni dirette a detta emanazione - delle disposizioni, istruzioni e prescrizioni tecniche necessarie ad assicurare le indicate condizioni e livelli di sicurezza; essendo obbligato alla protezione ed alla tutela del bene primario della salute e dell'integrità fisica

delle persone, beni esposti a pericolo in conseguenza dello svolgimento dell'esercizio ferroviario ed, in particolare, del trasporto di merci pericolose, infiammabili o esplosivi, in base alle disposizioni, a contenuto cautelare di cui agli artt. 2043 e 2050, c.c.; 8 e 10 del DPR 11 luglio 1980 n.753; Art. 7, c.7, del D.P.R. n. 146 del 1999; Artt.1.2, 2.1, 2.2, 4.2, lettera d), 4.2, lettera e) ed f), del decreto del Ministro dei Trasporti e della navigazione n.247/VIG 3 del 22 maggio 2000; art. 3, c1, lettera a) del decreto del Ministro dei Trasporti e della navigazione n. 138 T del 31/10/2000; art. 8, commi 1, 3 e 4 del Decreto Legislativo 10 agosto 2007, n. 162; di quanto previsto ai punti 2.3 e 3.3 del Decreto n. 1 del 6/04/2009 dell'A.N.S.F.; 3, comma 1, lettere a), b), c), e), d), h) ed art. 4 c. 1 e c. 5 lett. h), n), b), q) del Decreto legislativo 19 settembre 1994 n. 626; alla nota informativa del 2 novembre 1998 n. MT/SIS.SE.217.0 dell'allora esistente struttura denominata Area Strategica d'Affari - ASA - Materiale Rotabile e Trazione di FS, indirizzata a tutti i Servizi Produzione ed a tutte le zone ed unità territoriali, attinente all'installazione del dispositivo "rilevatore automatico di svio EDT 100", messo a punto dalle Ferrovie Federali Svizzere, contenente informazioni ed indicazioni operative, sull'esistenza e sull'applicazione di detto dispositivo su carri circolanti anche in Italia; alla specifica tecnica ("fiche") "UIC 541-08 OR", del mese di dicembre dell'anno 2000, che determinava i principi per la progettazione di detettori di svio; alla specifica tecnica "UIC 541-08 OR", del mese di agosto 2001, con cui veniva approvato ed inserito nell'Appendice A della specifica il dispositivo antisvio della OKE EDT 100; alla presa d'atto, da parte dell'OTIF, con provvedimento del 22 Marzo 2005, della immissione sul mercato e conseguente omologazione, parte dell'UIC, del dispositivo antisvio EDT 100, nell'ambito della specifica tecnica UIC 541-08 OR; all'atto d'approvazione, in data 1 Luglio 2007, da parte dell'UIC, con l'Allegato A alla quarta edizione della specifica UIC 541-08 OR, del dispositivo DDD-EDT 101 della OKE; in base, infine, alle disposizioni cautelari, anche di tipo supplementare e/o determinative di requisiti specifici in materia di sicurezza per il trasporto ferroviario di merci pericolose, indicate dal RID - Regolamento concernente il trasporto internazionale ferroviario delle merci pericolose – del 2003, del 2005 e del 2007 al fine di rendere sicuro, nel territorio dei singoli Stati aderenti, detto tipo di trasporto; dotato, pertanto di poteri impeditivi dell'evento, non avendo valutato, proposto, evidenziato o segnalato come necessaria, o comunque come determinante o utile, ai fini della sicurezza del trasporto delle merci pericolose, l'installazione di un dispositivo rilevatore del potenziale svio di un carro cisterna, trasportante merci pericolose – cd. detettore di svio, già, peraltro, adottato da altre reti ferroviarie europee - avente la funzione di mandare in frenatura di emergenza un convoglio al momento in cui insorge uno svio, o di altro sistema idoneo a

garantire, in occasione dell'insorgenza di una situazione di svio, la possibilità di far intervenire all'istante la frenatura del convoglio; dispositivi già in commercio, e/o già in uso presso altre reti ferroviarie – i cui carri, peraltro, circolano anche in Italia - e/o di facile progettazione e realizzazione, con soluzioni di ingegneria non complesse;

non avendo emanato o concorso ad emanare, anche in violazione delle precisate disposizioni del RID prescrizioni – e comunque, non avendone valutato la necessità o l'opportunità - di tipo prudenziale, riduttive della velocità di attraversamento delle stazioni, come quella di Viareggio, circondate, nelle immediate vicinanze, da zone residenziali densamente abitate e da edifici civili; nella consapevolezza, peraltro, dell'impossibilità, o anche della difficoltà, di smistare il transito di treni trasportanti merci pericolose – come quello di seguito indicato - su itinerari alternativi a quello implicante l'attraversamento della stazione di Viareggio ed altresì, nella consapevolezza dell'esistenza di stazioni, come quella di Viareggio, prive di idonee separazioni, tra sede ferroviaria e civili abitazioni, atte ad elidere o mitigare i danni, per la popolazione, derivanti dalle ipotizzabili conseguenze dannose degli incidenti relativi al trasporto di merci pericolose;

non proponendo, evidenziando o segnalando, altresì, come necessaria, o comunque come determinante o utile, ai fini della sicurezza del trasporto delle merci pericolose, la sostituzione dei picchetti di tracciamento - realizzati e presenti in larga parte della rete ferroviaria nazionale, come nella stazione di Viareggio, mediante infissione al suolo di uno spezzone di rotaia avente spigoli vivi nella parte terminale sporgente e perciò idonei al taglio del mantello delle ferrocisterne eventualmente entranti in collisione con detto ostacolo, anche trasportanti merci nocive, esplosivi o infiammabili - con altro o altri e meno pericolosi sistemi di riferimento del binario; non contribuendo, peraltro, in alcun modo, ad una adeguata rivalutazione o a un diverso giudizio tecnico – da effettuare, cioè, alla luce e per le finalità della sicurezza del traffico delle merci pericolose, soprattutto nei pressi di centri abitati - delle decisioni, programmatiche e finanziarie precedentemente assunte da R.F.I., in tema di sostituzione del tradizionale sistema di picchettazione – realizzato con le modalità sopra indicate –, da cambiare con quello denominato su "base assoluta", di cui alla Specifica Tecnica RFI TCAR ST AR 01 002 A ed alle delibere di finanziamento n. 143 del 9/10/2007, per un importo di 950 mila euro e n. 191 del 20.09.05 per un importo di 4 milioni di euro, essendo, le predette decisioni, ispirate a finalità solo commerciali, come quelle relative al miglioramento del comfort di viaggio ed alla riduzione dei costi e non alla necessità di eliminare un elemento in sé pericoloso, per migliorare la sicurezza del predetto tipo di traffico;

non proponendo, evidenziando o segnalando, ancora, come necessaria, o comunque come determinante o utile, ai fini della sicurezza della popolazione abitante nei pressi delle stazioni, com'è per quella di Viareggio, interessate al transito, anche ad elevata velocità, delle già indicate merci pericolose, la misura prudenziale di tenere adeguatamente separata la sede ferroviaria dalle contigue civili abitazioni e comunque, da luoghi, cose e persone estranee all'esercizio ferroviario, e comunque non disponendo, decidendo o proponendo – né contribuendo a dette attività - la realizzazione di separazioni, di barriere, di strutture di contenimento e/o di confinamento, idonee ad evitare o mitigare lo spargimento, nell'ambiente vicino, di sostanze pericolose e comunque esplosive o infiammabili, oggetto di trasporto per ferrovia, in conseguenza di uno svio o altro analogo incidente, e pertanto, idonee ad evitare o mitigare i danni derivantini; nella consapevolezza, peraltro, dell'impossibilità, o anche della difficoltà, di smistare il transito di treni trasportanti merci pericolose – come quello di seguito indicato - su itinerari alternativi a quello implicante l'attraversamento della stazione di Viareggio;

per inosservanza delle sopra indicate leggi, ordini, regolamenti e discipline e per negligenza, imprudenza ed imperizia, consistenti nelle predette omissioni organizzative, progettuali, tecniche, propositive e dispositive, lesive di condotte cautelari doverose;

determinando le condizioni della circolazione del carro cisterna n. 3380 781 8 210-6, in composizione al treno merci n. 50325, deragliato a Viareggio il 29/06/2009 - come pure degli altri carri di detto treno, tutti privi del menzionato meccanismo o di altro avente analoga efficacia, idoneo a determinare una tempestiva ed adeguata frenatura del carro stesso e dell'intero convoglio al momento dell'insorgenza dello svio del carro, come verificatosi a Viareggio il 29/06/2009, avanzante, peraltro, al momento dell'insorgenza del precisato svio, all'elevata velocità di oltre 90 km orari; con la presenza, lungo la linea, nella stazione di Viareggio, di un picchetto di tracciamento, contro cui la cisterna sviata andava ad impattare e tagliarsi; in assenza di una opportuna e salvifica struttura di confinamento, idonea ad evitare o mitigare lo spargimento, nell'ambiente vicino, di sostanze pericolose e comunque esplosive o infiammabili, oggetto di trasporto per ferrovia; determinandosi, per effetto dell'indicato svio, il rovesciamento del menzionato carro cisterna sulla sede ferroviaria e, poi, squarciandosi detto carro contro un picchetto di segnalamento, non impedendo l'evento che aveva l'obbligo giuridico di impedire;

non essendo, il comportamento colposo dei garanti sopravvenuti, tale da interrompere il rapporto di causalità tra le predette violazioni di norme precauzionali, ascrivibili al prevenuto

e l'evento di seguito indicato, cagionava, in conseguenza della fuoruscita, dallo squarcio creatosi nell'impatto, di circa 45.700 Kg. di g.p.l. e dell'incendio di detta sostanza,

□ la morte di 32 persone:

Aboutalib Aziza; Ayad Hamza; Ayad Iman; Ayad Mohamed; Battistini Federico; Bernacchi Nadia; Bonuccelli Claudio; Boumalhaf Abdellatif; Boumalhaf Nouredine; Calzoni Roberta; Campo Rosario; Carmazzi Maria Luisa; Cruz Ruiz Oliva Magdalena; Falorni Andrea; Farnocchia Alessandro Fortunato; Farnocchia Antonio; Monelli Angela; Galano Marina; Habic Ana; Iacopini Elena; Iacopini Mauro; Maccioni Stefania; Mazzoni Ilaria; Mazzoni Michela; Menichetti Emanuela; Milazzo Emanuela; Moussafar Rachid; Orsi Sara; Piagentini Lorenzo; Piagentini Luca; Pucci Mario; Silva Teran Elisabeth Guadalupe;

□ lesioni personali gravi, ai danni di:

Ariq Mohammed, Baldassarri Daniele, Baldassarri Fabrizio, Baldassarri Francesca, Baldi Donatella, Barsanti Alfredo, Barsanti Simone, Battistini Irene, Battistini Veronica, Belluomini Giulio, Beretti Carlo, Bertuccelli Gian Paolo, Biancalana Alessandra, Bianchi Giovanna, Billet Lidia, Billet Ceccardo, Bini Gianni, Brunelli Brunella, Burchi Leda, Cappelli Ilio, Cheli Orlando, Cherubini Barbara, Chiavoni Marcello, Chiavoni Alessandra, Cirilli Siria, Comelli Marcella, Cordoni Luigi, Cortopassi Valentina, Cosci Antonella, Courier Giorgio, Courier Giorgia, Crivello Paolo, Dati Mirena, De Vitis Paolo, De Vitis Massimiliano, Del Lupo Alessandro, Dini Albertina, Doveri Martina, Doveri Stefano, Fagioli Aurora, Falorni Cristiano, Falorni Silvano, Farnocchia Daniela, Farnocchia Sara, Ferrari Maurizio, Ferrari Italo, Fiorentino Emilio, Fiorentino Simone, Fiorentino Lorenzo, Forasiepi Giuseppe, Francesconi Marco, Frasca Antonia, Gagnesi Ivano, Galano Anna, Garcia Capiglia Mariana, Gerard Maria Renata, Germani Marino, Germani Marco, Germani Maria Ademia, Germani Alfio, Gigliotti Rosario, Gigliotti Massimo, Gigliotti Ludovico, Gonnella Edoardo, Grandi Silvia, Guidi Carla, Lippi Anna Maria, Lippi Antonella, Lombardi Donatella, Lombardi Brunella, Lotti Laura, Lubrano Alessia, Lucatelli Gian Franco, Lucatelli Daniela, Lunardi Antonio, Lunardi Alvaro, Lunardi Sabrina, Maccaferro Manuel, Maccaferro Serena, Maccioni Andrea, Maccioni Maria Antonietta, Malek Marcin, Manfredi Irene, Marcelli Roberta, Marracci Giuseppe, Marracci Roberta, Marsili Oreste, Menichetti Claudio, Menichetti Valentina, Mezzasalma Anna Maria, Michelini Franca, Morri Emiliano, Mucci Giovanna Maria Elena, Mugnaini Anna Maria, Nocerino Andreè, Orlandini Vincenzo Massimo, Orsi Mario, Orsini Valeria, Paoli Angela, Parrini Federico, Pasquinucci Duilio, Pasquinucci Martina, Pellegrini Rolando, Pellegrini Barbara, Pellegrini Giacomo, Pescagliani Enrica, Piagentini Roberto, Piagentini Catia, Piagentini Leonardo, Pierotti Catia, Pinto Francesco, Pinto Vincenzo, Pinto

Fabrizio, Pucci Moreno, Pucci Catia, Pucci Sabrina, Pucci Mirella, Puritani Tiziano, Puzello Caterina, Rafael Da Silva Clarinda, Ramaioli Davide, Ramaioli Francesca, Rombi Daniela, Rombi Giuseppe, Rombi Riccardo, Salvadori Cristina, Setaro Rita, Silvi Franco, Tancredi Dario, Tognocchi Giulia, Tognocchi Stefano, Trevisani Luca, Verona Chiara, Vignatelli Miranda, Vivaldi Mariella, Volpe Michela.

gravissime, ai danni di:

Ayad Ibtissam, Frasca Claudia, Galli Laura, Maccarone Anna, Piagentini Marco, Ul Haq Ihsan.

Reati aggravati dall'essere commessi con violazione delle norme per la prevenzione degli infortuni sul lavoro, come sopra indicate.

Eventi concretamente prevedibili ed evitabili, costituenti realizzazione del rischio che le sopra indicate norme cautelari erano idonee ad evitare.

Fatti accaduti in Viareggio il 29/06/2009.

Omissis –

Maestrini Emilio

28. violazione degli artt. 423 e 449 c.p., perché - nella sua qualità di Responsabile dell'Unità Produttiva Direzione Ingegneria, Sicurezza e Qualità di Sistema di Trenitalia Spa, tenuto, in detta qualità a promuovere lo sviluppo delle competenze tecnologiche e di ingegneria relative al materiale rotabile; a contribuire a determinare le scelte aziendali, di tipo tecnico e normativo, idonee ad assicurare la sicurezza dell'esercizio, la sicurezza del lavoro, la sicurezza dell'ambiente ed ad assicurare la definizione del Piano di Sicurezza annuale di Trenitalia s.p.; a concorrere, con la "Divisione Cargo" di Trenitalia Spa, all'analisi delle situazione critiche di esercizio, tra cui i deragliamenti, relative al trasporto di merci pericolose, con carri cisterna - rotabili utilizzati dalla predetta Divisione Cargo di Trenitalia S.p.A.-; alla valutazione dei rischi specifici inerenti la sicurezza di esercizio relativa al predetto tipo di trasporto; all'attuazione delle misure di carattere tecnico-operativo idonee a eliminare o mitigare i predetti rischi;

essendo tenuto, pertanto, alla protezione ed alla tutela del bene primario della salute e dell'integrità fisica degli utenti dei servizi ferroviari, dei lavoratori e delle persone estranee alle attività di trasporto ferroviario, comunque venute in contatto con le menzionate attività ed alla sicurezza dell'esercizio ferroviario, in base alle disposizioni, a contenuto cautelare di cui agli artt. 2043 e 2050, c.c.; 8 e 10 del DPR 11 luglio 1980 n.753; art. 8, commi 1 e 3, del

Decreto Legislativo 10 agosto 2007, n. 162; di quanto previsto al punto 2.3 del Decreto n. 1 del 6/04/2009 dell'A.N.S.F.; artt. 15, c. 1, lettera a) e lettera c), 18, c.1, lett. q) e lett. z) del D.Lgs. 81/2008; alla nota informativa del 2 novembre 1998 n. MT/SIS.SE.217.0 dell'allora esistente struttura denominata Area Strategica d'Affari - ASA -Materiale Rotabile e Trazione di FS, indirizzata a tutti i Servizi Produzione ed a tutte le zone ed unità territoriali, attinente all'installazione del dispositivo "rilevatore automatico di svio EDT 100", messo a punto dalle Ferrovie Federali Svizzere, contenente informazioni ed indicazioni operative, sull'esistenza e sull'applicazione di detto dispositivo su carri circolanti anche in Italia; alla specifica tecnica ("fiche") "UIC 541-08 OR", del mese di dicembre dell'anno 2000, che determinava i principi per la progettazione di detettori di svio; alla specifica tecnica "UIC 541-08 OR", del mese di agosto 2001, con cui veniva approvato ed inserito nell'Appendice A della specifica il dispositivo antisvio della OKE EDT 100; alla presa d'atto, da parte dell'OTIF, con provvedimento del 22 Marzo 2005, della immissione sul mercato e conseguente omologazione, parte dell'UIC, del dispositivo antisvio EDT 100, nell'ambito della specifica tecnica UIC 541-08 OR; all'atto d'approvazione, in data 1 Luglio 2007, da parte dell'UIC, con l'Allegato A alla quarta edizione della specifica UIC 541-08 OR, del dispositivo DDD-EDT 101 della OKE; dotato, pertanto di poteri impeditivi dell'evento, non avendo proposto, evidenziato o segnalato come necessaria, o comunque come determinante o utile, ai fini della sicurezza del trasporto delle merci pericolose, l'installazione di un dispositivo rilevatore del potenziale svio di un carro cisterna, trasportante merci pericolose – cd. detettore di svio, già, peraltro, adottato da altre reti ferroviarie europee - avente la funzione di mandare in frenatura di emergenza un convoglio al momento in cui insorge uno svio o di altro sistema idoneo a garantire, in occasione dell'insorgenza di una situazione di svio, la possibilità di far intervenire all'istante la frenatura del convoglio; dispositivi già in commercio, e/o già in uso presso altre reti ferroviarie – i cui carri, peraltro, circolano anche in Italia - e/o di facile progettazione e realizzazione, con soluzioni di ingegneria non complesse e peraltro, sicuramente alla portata delle capacità progettuali e tecniche di Trenitalia S.p.A.; non garantendo, così, il funzionamento sicuro della propria parte di sistema, in relazione a carri, circolanti sulla rete ferroviaria nazionale – attraversanti, comunque, zone anche fortemente urbanizzate e densamente abitate, com'è la stazione di Viareggio ed utilizzati dal personale di Trenitalia e di R.F.I. - privi di tale meccanismo o di altro avente analoga efficacia, come sopra indicato; nella consapevolezza, altresì, dell'impossibilità, o anche della difficoltà, di smistare il transito di treni trasportanti merci pericolose – come quello di seguito indicato - su itinerari alternativi a quello implicante l'attraversamento della stazione di Viareggio ed

altresi, nella consapevolezza dell'esistenza di stazioni, come quella di Viareggio, prive di idonee separazioni, tra sede ferroviaria e civili abitazioni, atte ad elidere o mitigare i danni, per la popolazione, derivanti dalle ipotizzabili conseguenze dannose degli incidenti relativi al trasporto di merci pericolose; nella consapevolezza, altresì, della presenza, lungo la gran parte delle linee ferroviarie nazionali, dei picchetti di tracciamento, realizzati, come nella stazione di Viareggio, mediante infissione al suolo di uno spezzone di rotaia, avente spigoli vivi nella parte terminale sporgente del mantello e perciò idonei al taglio del mantello di ferrocisterne eventualmente entranti in collisione con detto ostacolo, anche trasportanti merci nocive, esplosivi o infiammabili;

per inosservanza delle sopra indicate leggi, ordini, regolamenti e discipline e per negligenza, imprudenza ed imperizia, consistenti nelle predette omissioni progettuali, tecniche e propositive, lesive di condotte cautelari doverose; determinando le condizioni della circolazione del carro cisterna n. 3380 781 8 210-6, in composizione al treno merci n. 50325, deragliato a Viareggio il 29/06/2009 - come pure degli altri carri di detto treno, tutti privi del menzionato meccanismo o di altro avente analoga efficacia – non provvisto, pertanto, dei mezzi tecnici atti a determinare una tempestiva ed efficace frenatura del carro stesso e dell'intero convoglio al momento dell'insorgenza dello svio del carro, come verificatosi a Viareggio il 29/06/2009, per cui detto carro, per effetto dell'indicato svio, prima si rovesciava sulla sede ferroviaria e poi, andando ad impattare contro ente di linea (un picchetto di segnalamento o altro), si squarciava, non impedendo l'evento che aveva l'obbligo giuridico di impedire, cagionava, in conseguenza della fuoruscita, dallo squarcio creatosi nell'impatto, di circa 45.700 Kg. di g.p.l. e della combustione di detta sostanza, l'incendio:

- del predetto g.p.l.;
- dei fabbricati, completamente distrutti dalle fiamme e dagli effetti della sovrappressione, siti in Viareggio, in Via Ponchielli nr. 1, nr. 19, 20, 24, 25 e 32;
- dei fabbricati, parzialmente distrutti dalle fiamme e dagli effetti della sovrappressione, siti in Viareggio, in Via Ponchielli nn. 1-3; 5; 6; 8; 10; 15; 16; 17; 18; 19; 20; 21; 23/25; 26/28/30; 34; 36; 38/40; 42; 44; 46; 48; 50; 52; 54; 56; 58; in Via Porta a Pietrasanta: nn. 2-16; 16-22; 9; 32; 34; 36; 30; dei giardini pubblici di Via Porta a Pietrasanta, in Piazzale Agresti e del Parco XXV Aprile; in Via Aurelia Nord nn. 1/3; 5; 21; 23; 25; 29; 31; 33; 37; Largo Risorgimento: nn. 1; 9; in Via Botteghi, s.n.c.; in Via Raimondo Del Prete nn 27/41; in Via Garibaldi, edificio della Croce Verde e n. 212; Via Burlamacchi, I e II edificio della stazione ferroviaria, locali ai numeri n. 40 e 257; Via Matteotti n. 252; del verde pubblico davanti la stazione ferroviaria in Piazza Dante;

□ dei seguenti autoveicoli o motoveicoli, completamente o parzialmente distrutti dalle fiamme e dagli effetti della sovrappressione: Ford Focus targata BB725VP; BMW 320 berlina targata DP300YX ; Motociclo Malaguti Ciak DA01377; Ford Mondeo SW targata U583; VW New Beetle targata BX956JT; Renault Koleos targata DP327YK; Peugeot 206 targata CA689GD; Toyota Yaris targata BN048CC; Renault Clio targata DE888CR; Fiat Punto targata BD554RS; Renault Laguna targata CD380JE; Renault Twingo targata BT744JL; Alfa Romeo 159 targata CV665AA; Alfa Romeo mito targata DW385FX; Chrysler targata BL166XC; VW Polo targata BZ008HK; Alfa 159 SW targata DF957SG; Seat Ibiza targata BX332JR; Vespa Piaggio targata LU71084; Ford Transit adibito a carro attrezzi targato CS466FE; Fiat Punto targata AW086YL; Fiat 600 targata BS163ZE; Aprilia Scarabeo targato CW66603; Lancia Libra targata BV326CC; Fiat Marea SW targata BH802NY; Fiat Punto targata DB446YN; Ford Focus targata BX633JN; Audi TT targata DL434GN; Fiat Punto targata DE766CS; Opel Astra targata BT500JT; Fiat 500 targata RM94780; Citroen C3 targata DE986CT; Fiat Bravo targata DN228HY; Piaggio Beverly targato BM46540; Piaggio Vespa targata CC02668; Renault Kangoo targata CS664JY; Audi TT targata DL434GN; Peugeot targata LU553471; Scooter cc 180 targato BK17533; Toyota Rav targata CJ644CB; Toyota Avensis targata BC022SA; Lancia Y targata BB025SA; Ford Fiesta targata DM920LR; Fiat Doblò targata BX364JF; Bici elettrica di Germani Marino; Piaggio Beverly targato CC00697; Ford Fiesta targata DT729JC; Alfa Romeo 156 targata AW589YH; BMW GS 1200 targa SCONOSC. intestata a GERMANI Marco; Opel Vectra SW targata CN864FR; Peugeot 206 targata BH464NX; Chevrolet 2000 D targata DG678YF; Renault Kangoo targato BL943CM; Ford targata LU553008; Opel Zafira targata DL269ZW; Fiat Panda targato DV209VK; Citroen C3 targata CK725LE; Piaggio targato X37CLS; Fiat Punto targata CB887ZH; Fiat Panda targata FI W73189; Citroen targata CE198ZR; Ford Fiesta targata AM030KK; Toyota Yaris targata CT609ZZ; VW Lupo targata BF579TR; Ford Fiesta targata DN411TJ; Citroen C2 targata CL927TE; auto targata BT850JP; Aprilia Agility targato DA01718; Opel Meriva Enjoi targata DJ772VK; motociclo targato DK31076; Renault Scenic targata BN920AB; Auto targata CX697ML; Citroen ZX targata AR257DL; Kia pregio targata CL731TD; Peugeot targata MB865WF; Daewoo Matiz targata BL740CR; Peugeot targata DJ115RF; Peugeot targata CV074PC; Renault Twingo CE494ZP; Fiat Punto CE039EY; Renault SW CD862JA; Furgone BV775YV; Opel Agila CP591KE; Renault Clio BV460SB; Carrozzella elettrica per disabili, carrello deambulatore di ORSI Mario; Kia Sportage DW425HF; motociclo Yamaha Mejesty CC00973; Camion Scania 124 EBR122Al; Cisterna alimentare HHHT2366; auto targata LU574110; VW Polo DJ122RE; Toyota Yaris

DP744SN; Fiat 500 FI118901; Seat furgoncino ZA317BZ; Mercedes DF004XN; Fiat Punto BX803GN; Motociclo Honda DM63196; Autovettura Renault Kangoo BV651NR; Ambulanza Volkswagen 28DL00 LU510989; Autovettura Hyundai Atos CS646WE; Autovettura Opel Corsa AE762VG; Autovettura Alfa 146 AT425TP; Autovettura Fiat 500 BG250654; Autovettura Mercedes BE563FX; Autovettura Fiat Bravo AK859EP; Autovettura Audi CA943HC.

Eventi concretamente prevedibili ed evitabili, costituenti realizzazione del rischio che le sopra indicate norme cautelari erano idonee ad evitare.

Fatti accaduti in Viareggio il 29/06/2009.

Maestrini Emilio

29. violazione degli artt. 430 e 449, cc. 1 e 2, c.p., perché - nella sua qualità di Responsabile dell'Unità Produttiva Direzione Ingegneria, Sicurezza e Qualità di Sistema di Trenitalia Spa, tenuto, in detta qualità a promuovere lo sviluppo delle competenze tecnologiche e di ingegneria relative al materiale rotabile; a contribuire a determinare le scelte aziendali, di tipo tecnico e normativo, idonee ad assicurare la sicurezza dell'esercizio, la sicurezza del lavoro, la sicurezza dell'ambiente ed ad assicurare la definizione del Piano di Sicurezza annuale di Trenitalia S.p.A; a concorrere, con la "Divisione Cargo" di Trenitalia Spa, all'analisi delle situazione critiche di esercizio, tra cui i deragliamenti, relative al trasporto di merci pericolose, con carri cisterna - rotabili utilizzati dalla predetta Divisione Cargo di Trenitalia Spa -; alla valutazione dei rischi specifici inerenti la sicurezza di esercizio relativa al predetto tipo di trasporto; all'attuazione delle misure di carattere tecnico-operativo idonee a eliminare o mitigare i predetti rischi;

essendo tenuto, pertanto, alla protezione ed alla tutela del bene primario della salute e dell'integrità fisica degli utenti dei servizi ferroviari, dei lavoratori e delle persone estranee alle attività di trasporto ferroviario, comunque venute in contatto con le menzionate attività ed alla sicurezza dell'esercizio ferroviario, in base alle disposizioni, a contenuto cautelare di cui agli artt. 2043 e 2050 c.c.; 8 e 10 del DPR 11 luglio 1980 n.753; art. 8, commi 1 e 3, del Decreto Legislativo 10 agosto 2007, n. 162; di quanto previsto al punto 2.3 del Decreto n. 1 del 6/04/2009 dell'A.N.S.F.; artt. 15, c. 1, lettera a) e lettera c), 18, c.1, lett. q) e lett. z) del D.Lgs. 81/2008; alla nota informativa del 2 novembre 1998 n. MT/SIS.SE.217.0 dell'allora esistente struttura denominata Area Strategica d'Affari - ASA -Materiale Rotabile e Trazione di FS, indirizzata a tutti i Servizi Produzione ed a tutte le zone ed unità territoriali, attinente all'installazione del dispositivo "rilevatore automatico di svio EDT 100", messo a punto dalle

Ferrovie Federali Svizzere, contenente informazioni ed indicazioni operative, sull'esistenza e sull'applicazione di detto dispositivo su carri circolanti anche in Italia; alla specifica tecnica ("fiche") "UIC 541-08 OR", del mese di dicembre dell'anno 2000, che determinava i principi per la progettazione di detettori di svio; alla specifica tecnica "UIC 541-08 OR", del mese di agosto 2001, con cui veniva approvato ed inserito nell'Appendice A della specifica il dispositivo antisvio della OKE EDT 100; alla presa d'atto, da parte dell'OTIF, con provvedimento del 22 Marzo 2005, della immissione sul mercato e conseguente omologazione, parte dell'UIC, del dispositivo antisvio EDT 100, nell'ambito della specifica tecnica UIC 541-08 OR; all'atto d'approvazione, in data 1 Luglio 2007, da parte dell'UIC, con l'Allegato A alla quarta edizione della specifica UIC 541-08 OR, del dispositivo DDD-EDT 101 della OKE; dotato, pertanto di poteri impeditivi dell'evento, non avendo proposto, evidenziato o segnalato come necessaria, o comunque come determinante o utile, ai fini della sicurezza del trasporto delle merci pericolose, l'installazione di un dispositivo rilevatore del potenziale svio di un carro cisterna, trasportante merci pericolose – cd. detettore di svio, già, peraltro, adottato da altre reti ferroviarie europee - avente la funzione di mandare in frenatura di emergenza un convoglio al momento in cui insorge uno svio o di altro sistema idoneo a garantire, in occasione dell'insorgenza di una situazione di svio, la possibilità di far intervenire all'istante la frenatura del convoglio; dispositivi già in commercio, e/o già in uso presso altre reti ferroviarie – i cui carri, peraltro, circolano anche in Italia - e/o di facile progettazione e realizzazione, con soluzioni di ingegneria non complesse e peraltro, sicuramente alla portata delle capacità progettuali e tecniche di Trenitalia S.p.A.; non garantendo, così, il funzionamento sicuro della propria parte di sistema, in relazione a carri, circolanti sulla rete ferroviaria nazionale – attraversanti, comunque, zone anche fortemente urbanizzate e densamente abitate, com'è la stazione di Viareggio ed utilizzati dal personale di Trenitalia e di R.F.I. - privi di tale meccanismo o di altro avente analoga efficacia, come sopra indicato; nella consapevolezza, altresì, dell'impossibilità, o anche della difficoltà, di smistare il transito di treni trasportanti merci pericolose – come quello di seguito indicato - su itinerari alternativi a quello implicante l'attraversamento della stazione di Viareggio ed altresì, nella consapevolezza dell'esistenza di stazioni, come quella di Viareggio, prive di idonee separazioni, tra sede ferroviaria e civili abitazioni, atte ad elidere o mitigare i danni, per la popolazione, derivanti dalle ipotizzabili conseguenze dannose degli incidenti relativi al trasporto di merci pericolose; nella consapevolezza, altresì, della presenza, lungo la gran parte delle linee ferroviarie nazionali, dei picchetti di tracciamento, realizzati, come nella stazione di Viareggio, mediante infissione al suolo di uno spezzone di rotaia, avente spigoli

vivi nella parte terminale sporgente del mantello e perciò idonei al taglio del mantello di ferrocisterne eventualmente entranti in collisione con detto ostacolo, anche trasportanti merci nocive, esplosivi o infiammabili;

per inosservanza delle sopra indicate leggi, ordini, regolamenti e discipline e per negligenza, imprudenza ed imperizia, consistenti nelle predette omissioni progettuali, tecniche e propositive, lesive di condotte cautelari doverose; determinando le condizioni della circolazione del carro cisterna n. 3380 781 8 210-6, in composizione al treno merci n. 50325, deragliato a Viareggio il 29/06/2009 - come pure degli altri carri di detto treno, tutti privi del menzionato meccanismo o di altro avente analoga efficacia- non provvisto, pertanto, dei mezzi tecnici atti a determinare una tempestiva ed efficace frenatura del carro stesso e dell'intero convoglio al momento dell'insorgenza dello svio del carro, come verificatosi a Viareggio il 29/06/2009, per cui detto carro, per effetto dell'indicato svio, prima si rovesciava sulla sede ferroviaria e poi, andando ad impattare contro ente di linea (un picchetto di segnalamento o altro), si squarciava, non impedendo l'evento che aveva l'obbligo giuridico di impedire, cagionava, in conseguenza del deragliamento del carro cisterna n. 3380 781 8 210-6 (provocato dalla rottura a fatica del suo assile n. 98331) e di altri 4 carri in composizione al treno sopra indicato e dell'incendio di circa 45.700 Kg. di g.p.l., fuorusciti da detto carro cisterna, un incidente ferroviario di straordinaria gravità, complessità ed estensione, tale da provocare la morte e le lesioni a persone e i danneggiamenti a cose come indicate nei capi 28 e 30 e tale da cagionare, comunque, anche il danneggiamento dei binari 1 e 3 della Stazione di Viareggio; la grave deformazione e/o avulsione dalla loro sede, dei binari 4, 5, 6, 7, 8, 9 e 10 di detta stazione; il danneggiamento delle traversine e dei relativi organi di attacco dei binari indicati; il danneggiamento della linea aerea di contatto (funi e conduttori) che alimenta la trazione elettrica dei treni, come pure dei relativi pali di sostegno, mensole e conduttori; la distruzione di tutti i cavi elettrici e delle fibre ottiche contenuti nei cavidotti della stazione; il grave danneggiamento della passerella pedonale in cemento armato sovrastante lo scalo ferroviario di Viareggio; il grave danneggiamento di segnali ferroviari e dei relativi portali, come pure della torre faro; la creazione di una fondata situazione di pericolo di collisione tra altro convoglio ferroviario, circolante in senso opposto al citato treno merci n. 50325, nella predetta stazione, con i carri sviati di detto treno merci; la creazione di una fondata situazione di pericolo di propagazione dell'incendio, cagionato dalla indicata fuoruscita di g.p.l., ad altro convoglio ferroviario, circolante in senso opposto nella già indicata stazione; la creazione di una fondata situazione di pericolo di esplosione e/o incendio anche di tutti o parte degli altri 13 carri cisterna trainati dal treno indicato,

parimenti trasportanti gas di petrolio liquefatto, merce pericolosa, con correlativo pericolo di produzione di danni potenzialmente sterminati; il blocco della circolazione ferroviaria su tutti i binari di stazione fino al g. 3 luglio 2009 e con riattivazione progressiva di detta circolazione a partire da tale data e fino alla data del 5 luglio 2009.

Eventi concretamente prevedibili ed evitabili, costituenti realizzazione del rischio che le sopra indicate norme cautelari erano idonee ad evitare.

Fatti accaduti in Viareggio il 29/06/2009.

Maestrini Emilio

30. violazione degli artt. 589, cc. 1 e 4 e 590, cc. 1, 2 e 4, c.p., perché, nella sua qualità di Responsabile dell'Unità Produttiva Direzione Ingegneria, Sicurezza e Qualità di Sistema di Trenitalia Spa, tenuto, in detta qualità a promuovere lo sviluppo delle competenze tecnologiche e di ingegneria relative al materiale rotabile; a contribuire a determinare le scelte aziendali, di tipo tecnico e normativo, idonee ad assicurare la sicurezza dell'esercizio, la sicurezza del lavoro, la sicurezza dell'ambiente ed ad assicurare la definizione del Piano di Sicurezza annuale di Trenitalia S.p.A; a concorrere, con la "Divisione Cargo" di Trenitalia Spa, all'analisi delle situazione critiche di esercizio, tra cui i deragliamenti, relative al trasporto di merci pericolose, con carri cisterna - rotabili utilizzati dalla predetta Divisione Cargo di Trenitalia Spa -; alla valutazione dei rischi specifici inerenti la sicurezza di esercizio relativa al predetto tipo di trasporto; all'attuazione delle misure di carattere tecnico- operativo idonee a eliminare o mitigare i predetti rischi;

essendo tenuto, pertanto, alla protezione ed alla tutela del bene primario della salute e dell'integrità fisica degli utenti dei servizi ferroviari, dei lavoratori e delle persone estranee alle attività di trasporto ferroviario, comunque venute in contatto con le menzionate attività ed alla sicurezza dell'esercizio ferroviario, in base alle disposizioni, a contenuto cautelare di cui agli artt. 2943 e 2050, c.c.; 8 e 10 del DPR 11 luglio 1980 n.753; art. 8, commi 1 e 3, del Decreto Legislativo 10 agosto 2007, n. 162; di quanto previsto al punto 2.3 del Decreto n. 1 del 6/04/2009 dell'A.N.S.F.; artt. 15, c. 1, lettera a) e lettera c), 18, c.1, lett. q) e lett. z) del D.Lgs. 81/2008; alla nota informativa del 2 novembre 1998 n. MT/SIS.SE.217.0 dell'allora esistente struttura denominata Area Strategica d'Affari - ASA -Materiale Rotabile e Trazione di FS, indirizzata a tutti i Servizi Produzione ed a tutte le zone ed unità territoriali, attinente all'installazione del dispositivo "rilevatore automatico di svio EDT 100", messo a punto dalle Ferrovie Federali Svizzere, contenente informazioni ed indicazioni operative, sull'esistenza e sull'applicazione di detto dispositivo su carri circolanti anche in Italia; alla specifica tecnica ("fiche") "UIC 541-08 OR", del mese di dicembre dell'anno 2000, che determinava i principi

per la progettazione di detettori di svio; alla specifica tecnica "UIC 541-08 OR", del mese di agosto 2001, con cui veniva approvato ed inserito nell'Appendice A della specifica il dispositivo antisvio della OKE EDT 100; alla presa d'atto, da parte dell'OTIF, con provvedimento del 22 Marzo 2005, della immissione sul mercato e conseguente omologazione, parte dell'UIC, del dispositivo antisvio EDT 100, nell'ambito della specifica tecnica UIC 541-08 OR; all'atto d'approvazione, in data 1 Luglio 2007, da parte dell'UIC, con l'Allegato A alla quarta edizione della specifica UIC 541-08 OR, del dispositivo DDD-EDT 101 della OKE; dotato, pertanto di poteri impeditivi dell'evento, non avendo proposto, evidenziato o segnalato come necessaria, o comunque come determinante o utile, ai fini della sicurezza del trasporto delle merci pericolose, l'installazione di un dispositivo rilevatore del potenziale svio di un carro cisterna, trasportante merci pericolose – cd. detettore di svio, già, peraltro, adottato da altre reti ferroviarie europee - avente la funzione di mandare in frenatura di emergenza un convoglio al momento in cui insorge uno svio o di altro sistema idoneo a garantire, in occasione dell'insorgenza di una situazione di svio, la possibilità di far intervenire all'istante la frenatura del convoglio; dispositivi già in commercio, e/o già in uso presso altre reti ferroviarie – i cui carri, peraltro, circolano anche in Italia - e/o di facile progettazione e realizzazione, con soluzioni di ingegneria non complesse e peraltro, sicuramente alla portata delle capacità progettuali e tecniche di Trenitalia S.p.A.; non garantendo, così, il funzionamento sicuro della propria parte di sistema, in relazione a carri, circolanti sulla rete ferroviaria nazionale – attraversanti, comunque, zone anche fortemente urbanizzate e densamente abitate, com'è la stazione di Viareggio ed utilizzati dal personale di Trenitalia e di R.F.I. - privi di tale meccanismo o di altro avente analoga efficacia, come sopra indicato; nella consapevolezza, altresì, dell'impossibilità, o anche della difficoltà, di smistare il transito di treni trasportanti merci pericolose – come quello di seguito indicato - su itinerari alternativi a quello implicante l'attraversamento della stazione di Viareggio ed altresì, nella consapevolezza dell'esistenza di stazioni, come quella di Viareggio, prive di idonee separazioni, tra sede ferroviaria e civili abitazioni, atte ad elidere o mitigare i danni, per la popolazione, derivanti dalle ipotizzabili conseguenze dannose degli incidenti relativi al trasporto di merci pericolose; nella consapevolezza, altresì, della presenza, lungo la gran parte delle linee ferroviarie nazionali, dei picchetti di tracciamento, realizzati, come nella stazione di Viareggio, mediante infissione al suolo di uno spezzone di rotaia, avente spigoli vivi nella parte terminale sporgente del mantello e perciò idonei al taglio del mantello di ferrocisterne eventualmente entranti in collisione con detto ostacolo, anche trasportanti merci nocive, esplosivi o infiammabili;

per inosservanza delle sopra indicate leggi, ordini, regolamenti e discipline e per negligenza, imprudenza ed imperizia, consistenti nelle predette omissioni progettuali, tecniche e propositive, lesive di condotte cautelari doverose; determinando le condizioni della circolazione del carro cisterna n. 3380 781 8 210-6, in composizione al treno merci n. 50325, deragliato a Viareggio il 29/06/2009 - come pure degli altri carri di detto treno, tutti privi del menzionato meccanismo o di altro avente analoga efficacia – non provvisto, pertanto, dei mezzi tecnici atti a determinare una tempestiva ed efficace frenatura del carro stesso e dell'intero convoglio al momento dell'insorgenza dello svio del carro, come verificatosi a Viareggio il 29/06/2009, per cui detto carro, per effetto dell'indicato svio, prima si rovesciava sulla sede ferroviaria e poi, andando ad impattare contro ente di linea (un picchetto di segnalamento o altro), si squarciava, non impedendo l'evento che aveva l'obbligo giuridico di impedire, cagionava, in conseguenza della fuoruscita, dallo squarcio creatosi nell'impatto, di circa 45.700 Kg. di g.p.l. e dell'incendio di detta sostanza,

□ la morte di 32 persone:

Aboutalib Aziza; Ayad Hamza; Ayad Iman; Ayad Mohamed; Battistini Federico; Bernacchi Nadia; Bonuccelli Claudio; Boumalhaf Abdellatif; Boumalhaf Nouredine; Calzoni Roberta; Campo Rosario; Carmazzi Maria Luisa; Cruz Ruiz Oliva Magdalena; Falorni Andrea; Farnocchia Alessandro Fortunato; Farnocchia Antonio; Monelli Angela; Galano Marina; Habic Ana; Iacopini Elena; Iacopini Mauro; Maccioni Stefania; Mazzoni Ilaria; Mazzoni Michela; Menichetti Emanuela; Milazzo Emanuela; Moussafar Rachid; Orsi Sara; Piagentini Lorenzo; Piagentini Luca; Pucci Mario; Silva Teran Elisabeth Guadalupe;

□ lesioni personali gravi, ai danni di:

Ariq Mohammed, Baldassarri Daniele, Baldassarri Fabrizio, Baldassarri Francesca, Baldi Donatella, Barsanti Alfredo, Barsanti Simone, Battistini Irene, Battistini Veronica, Belluomini Giulio, Beretti Carlo, Bertuccelli Gian Paolo, Biancalana Alessandra, Bianchi Giovanna, Billet Lidia, Billet Ceccardo, Bini Gianni, Brunelli Brunella, Burchi Leda, Cappelli Ilio, Cheli Orlando, Cherubini Barbara, Chiavoni Marcello, Chiavoni Alessandra, Cirilli Siria, Comelli Marcella, Cordoni Luigi, Cortopassi Valentina, Cosci Antonella, Courier Giorgio, Courier Giorgia, Crivello Paolo, Dati Mirena, De Vitis Paolo, De Vitis Massimiliano, Del Lupo Alessandro, Dini Albertina, Doveri Martina, Doveri Stefano, Fagioli Aurora, Falorni Cristiano, Falorni Silvano, Farnocchia Daniela, Farnocchia Sara, Ferrari Maurizio, Ferrari Italo, Fiorentino Emilio, Fiorentino Simone, Fiorentino Lorenzo, Forasiepi Giuseppe, Francesconi Marco, Frasca Antonia, Gagnesi Ivano, Galano Anna, Garcia Capiglia Mariana, Gerard Maria Renata, Germani Marino, Germani Marco, Germani Maria Ademia, Germani Alfio,

Gigliotti Rosario, Gigliotti Massimo, Gigliotti Ludovico, Gonnella Edoardo, Grandi Silvia, Guidi Carla, Lippi Anna Maria, Lippi Antonella, Lombardi Donatella, Lombardi Brunella, Lotti Laura, Lubrano Alessia, Lucatelli Gian Franco, Lucatelli Daniela, Lunardi Antonio, Lunardi Alvaro, Lunardi Sabrina, Maccaferro Manuel, Maccaferro Serena, Maccioni Andrea, Maccioni Maria Antonietta, Malek Marcin, Manfredi Irene, Marcelli Roberta, Marracci Giuseppe, Marracci Roberta, Marsili Oreste, Menichetti Claudio, Menichetti Valentina, Mezzasalma Anna Maria, Michelini Franca, Morri Emiliano, Mucci Giovanna Maria Elena, Mugnaini Anna Maria, Nocerino Andreè, Orlandini Vincenzo Massimo, Orsi Mario, Orsini Valeria, Paoli Angela, Parrini Federico, Pasquinucci Duilio, Pasquinucci Martina, Pellegrini Rolando, Pellegrini Barbara, Pellegrini Giacomo, Pescaglini Enrica, Piagentini Roberto, Piagentini Catia, Piagentini Leonardo, Pierotti Catia, Pinto Francesco, Pinto Vincenzo, Pinto Fabrizio, Pucci Moreno, Pucci Catia, Pucci Sabrina, Pucci Mirella, Puritani Tiziano, Puzello Caterina, Rafael Da Silva Clarinda, Ramaioli Davide, Ramaioli Francesca, Rombi Daniela, Rombi Giuseppe, Rombi Riccardo, Salvadori Cristina, Setaro Rita, Silvi Franco, Tancredi Dario, Tognocchi Giulia, Tognocchi Stefano, Trevisani Luca, Verona Chiara, Vignatelli Miranda, Vivaldi Mariella, Volpe Michela.

gravissime, ai danni di: Ayad Ibtissam, Frasca Claudia, Galli Laura, Maccarone Anna, Piagentini Marco, Ul Haq Ihsan.

Reati aggravati dall'essere commessi con violazione delle norme per la prevenzione degli infortuni sul lavoro, come sopra indicate.

Eventi concretamente prevedibili ed evitabili, costituenti realizzazione del rischio che le sopra indicate norme cautelari erano idonee ad evitare.

Fatti accaduti in Viareggio il 29/06/2009.

Elia Michele Mario

31. violazione degli artt. 430 e 449, cc. 1 e 2, c.p., perché, nelle sue qualità di Amministratore Delegato di RFI Spa, nominato con Verbale del CdA del 25.09.2006; già in precedenza, dal 23/12/2002 al 22/06/2003, Responsabile della S.O. "Armamento" di R.F.I. S.p.A. e - dal 13/02/2002 al 2/10/2006 e dal g. 01/01/2008 al 20/05/2008 - Responsabile della struttura di RFI Spa "Direzione Tecnica"; nella qualità, altresì, come amministratore delegato di R.F.I., di datore di lavoro del personale addetto alla stazione ferroviaria di Viareggio; tenuto a garantire, nelle qualità indicate, le condizioni tecniche di sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario – anche promuovendo lo sviluppo delle necessarie capacità tecnologiche e ingegneristiche relative all'armamento ed al materiale rotabile -; essendo

dotata, R.F.I., come le strutture dalla medesima dipendenti, – come anche l'indagato – dell'esperienza, delle competenze tecniche, delle conoscenze di settore – e/o della possibilità di attingere a dette conoscenze - e delle risorse umane ed organizzative necessarie allo svolgimento delle indicate funzioni;

essendo tenuto, tra l'altro, all'individuazione di criteri costruttivi, relativamente ai carri cisterna trasportanti merci pericolose, tali da assicurare dette condizioni di sicurezza e comunque, tali da eliminare o mitigare i rischi derivanti dal traffico ferroviario di dette merci; essendo tenuto, altresì ad adottare - o a concorrere alla loro adozione - le determinazioni e le prescrizioni relative alla velocità ammessa sulle linee, ai punti di variazione di detta velocità e al grado di frenatura;

essendo tenuto, ad ogni modo, all'emanazione - o a individuare, definire o proporre le determinazioni dirette a detta emanazione - delle disposizioni, istruzioni e prescrizioni tecniche necessarie ad assicurare le indicate condizioni e livelli di sicurezza;

essendo obbligato, ad ogni modo, alla protezione ed alla tutela del bene primario della salute e dell'integrità fisica dei lavoratori dipendenti e delle persone comunque venute a contatto con l'esercizio delle attività svolte da R.F.I. - beni esposti a pericolo in conseguenza dello svolgimento dell'esercizio ferroviario ed, in particolare, del trasporto di merci pericolose, infiammabili o esplosivi - in base alle disposizioni, a contenuto cautelare di cui agli artt. 2043, 2050 e 2087 c.c.; 8 e 10 del DPR 11 luglio 1980 n.753; Art. 7, c.7, del D.P.R. n. 146 del 1999; Artt.1.2, 2.1, 2.2, 4.2, lettera d), 4.2, lettera e) ed f), del decreto del Ministro dei Trasporti e della navigazione n.247/VIG 3 del 22 maggio 2000; art. 3, c1, lettera a) del decreto del Ministro dei Trasporti e della navigazione n. 138 T del 31/10/2000; art. 8, commi 1, 3 e 4 del Decreto Legislativo 10 agosto 2007, n. 162; di quanto previsto ai punti 2.3 e 3.3 del Decreto n. 1 del 6/04/2009 dell'A.N.S.F.; 3, comma 1, lettere a), b), c), e), d), h) ed art. 4 c. 1 e c. 5 lett. h), n), b), q) del Decreto legislativo 19 settembre 1994 n. 626; artt. 15, c. 1, lett. a), b), c), e), f), g), t), u); 17 comma 1 lettera a), 18, c.1, lett. h, q, z, 28 comma 1, 71. cc. 1 e 4, del DLgs 81/08; alla nota informativa del 2 novembre 1998 n. MT/SIS.SE.217.0 dell'allora esistente struttura denominata Area Strategica d'Affari - ASA -Materiale Rotabile e Trazione di FS, indirizzata a tutti i Servizi Produzione ed a tutte le zone ed unità territoriali, attinente all'installazione del dispositivo "rilevatore automatico di svio EDT 100", messo a punto dalle Ferrovie Federali Svizzere, contenente informazioni ed indicazioni operative, sull'esistenza e sull'applicazione di detto dispositivo su carri circolanti anche in Italia; alla specifica tecnica ("fiche") "UIC 541-08 OR", del mese di dicembre dell'anno 2000, che determinava i principi per la progettazione di detettori di svio; alla specifica tecnica "UIC

541-08 OR", del mese di agosto 2001, con cui veniva approvato ed inserito nell'Appendice A della specifica il dispositivo antisvio della OKE EDT 100; alla presa d'atto, da parte dell'OTIF, con provvedimento del 22 Marzo 2005, della immissione sul mercato e conseguente omologazione, parte dell'UIC, del dispositivo antisvio EDT 100, nell'ambito della specifica tecnica UIC 541-08 OR; all'atto d'approvazione, in data 1 Luglio 2007, da parte dell'UIC, con l'Allegato A alla quarta edizione della specifica UIC 541-08 OR, del dispositivo DDD-EDT 101 della OKE; in base, infine, alle disposizioni cautelari, anche di tipo supplementare e/o determinative di requisiti specifici in materia di sicurezza per il trasporto ferroviario di merci pericolose, indicate dal RID - Regolamento concernente il trasporto internazionale ferroviario delle merci pericolose – del 2003, 2005 e 2007, al fine di rendere sicuro, nel territorio dei singoli Stati aderenti, detto tipo di trasporto;

dotato, pertanto di poteri impeditivi dell'evento, non avendo proposto, evidenziato o segnalato come necessaria, o comunque come determinante o utile, ai fini della sicurezza del trasporto delle merci pericolose, l'installazione di un dispositivo rilevatore del potenziale svio di un carro cisterna, trasportante merci pericolose – cd. detettore di svio, già, peraltro, adottato da altre reti ferroviarie europee - avente la funzione di mandare in frenatura di emergenza un convoglio al momento in cui insorge uno svio, o di altro sistema idoneo a garantire, in occasione dell'insorgenza di una situazione di svio, la possibilità di far intervenire all'istante la frenatura del convoglio; dispositivi già in commercio, e/o già in uso presso altre reti ferroviarie – i cui carri, peraltro, circolano anche in Italia - e/o di facile progettazione e realizzazione, con soluzioni di ingegneria non complesse;

non avendo emanato o concorso ad emanare, anche in violazione delle precisate disposizioni del RID prescrizioni – e comunque, non avendone valutato la necessità o l'opportunità - di tipo prudenziale, riduttive della velocità di attraversamento delle stazioni, come quella di Viareggio, circondate, nelle immediate vicinanze, da zone residenziali densamente abitate e da edifici civili; nella consapevolezza, peraltro, dell'impossibilità, o anche della difficoltà, di smistare il transito di treni trasportanti merci pericolose – come quello di seguito indicato - su itinerari alternativi a quello implicante l'attraversamento della stazione di Viareggio ed altresì, nella consapevolezza dell'esistenza di stazioni, come quella di Viareggio, prive di idonee separazioni, tra sede ferroviaria e civili abitazioni, atte ad elidere o mitigare i danni, per la popolazione, derivanti dalle ipotizzabili conseguenze dannose degli incidenti relativi al trasporto di merci pericolose;

non proponendo, evidenziando o segnalando, altresì, come necessaria, o comunque come determinante o utile, ai fini della sicurezza del trasporto delle merci pericolose, la

sostituzione dei picchetti di tracciamento - realizzati e presenti in larga parte della rete ferroviaria nazionale, come nella stazione di Viareggio, mediante infissione al suolo di uno spezzone di rotaia avente spigoli vivi nella parte terminale sporgente e perciò idonei al taglio del mantello delle ferrocisterne eventualmente entranti in collisione con detto ostacolo, anche trasportanti merci nocive, esplosivi o infiammabili - con altro o altri e meno pericolosi sistemi di riferimento del binario;

non valutando, altresì, il pericolo costituito dalla presenza dei predetti picchetti neanche in sede di emanazione, in data 18 dicembre 2001, della Specifica Tecnica RFI TCAR ST AR 01 002 A (firmata dal medesimo Elia nella duplice veste di Responsabile della S.O. "Armamento", e della Direzione tecnica di R.F.I.) che prevedeva, sì, la sostituzione del tradizionale sistema di picchettazione - realizzato con le modalità sopra indicate - con quello, tecnicamente diverso, denominato su "base assoluta", ma per finalità solo commerciali, come quelle relative al miglioramento del comfort di viaggio ed alla riduzione dei costi e non per l'eliminazione di un elemento in sé pericoloso, per l'incremento della sicurezza del predetto tipo di traffico, soprattutto nei pressi di centri abitati; finalità non riconsiderate neppure successivamente, in sede di finanziamento del progetto contenuto nella predetta Specifica Tecnica, disposto, dal medesimo Elia, con delibera n. 143 del 9/10/2007 e per un importo di 950 mila euro;

non valutando, in particolare, che il rischio - ordinariamente insito nella circolazione dei treni trasportanti merci pericolose e comunque infiammabili e/o esplosivi - di fuoruscita incontrollata, anche a seguito di uno svio, di dette sostanze, del loro spargimento nell'ambiente vicino e della loro esplosione e/o incendio potesse essere ulteriormente aggravato dalla possibilità del taglio del serbatoio di detti carri nell'impatto contro un ostacolo fisso e tagliente come i predetti picchetti di tracciamento;

non valutando, ancora, quanto il rischio di uno svio -per un carro cisterna estero, come quello n. 33807818210-6, ma circolante in Italia- 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 e nella consapevolezza, comunque, dell'assenza di regole manutentive uniformi, per i carri in esame, tra i Paesi dell'Unione europea;

non procedendo, ancora - anche nella sua qualità di Amministratore Delegato di RFI Spa e perciò, come sopra indicato, datore di lavoro del personale addetto alla stazione ferroviaria di Viareggio - alla valutazione di tutti i rischi relativi alla salute e alla sicurezza dei lavoratori, come pure di quella della popolazione entrante in contatto con dette attività di lavoro, in

relazione all'eventualità di uno svio, deragliamento e ribaltamento di un carro cisterna trasportante merci infiammabili e/o esplosivi e delle potenziali conseguenze dannose dovute a tale evento, tra cui l'incendio o l'esplosione del materiale trasportato; non avendo, altresì, adottato, quale imprenditore e datore di lavoro, le misure necessarie a tutelare l'integrità fisica dei lavoratori dipendenti e delle altre persone entrate in contatto con le attività di lavoro inerenti l'esercizio ferroviario, tra cui quelle già sopra indicate; in violazione, pertanto, anche sotto questo profilo, delle disposizioni di cui agli artt. 10 del DPR 11 luglio 1980 n.753; 2043, 2050 e 2087 del c.c.; 8 del Decreto Legislativo 10 agosto 2007, n. 162; di quanto previsto al punto 2.3 del Decreto n. 1 del 6/04/2009 dell'A.N.S.F.;3, comma 1, lettere a), b), c), e), d), h) ed art. 4 c. 1 e c. 5 lett. h), n), b), q) del Decreto legislativo 19 settembre 1994 n. 626; artt. 15, c. 1, lett. a), b), c), e), f), g), t), u); 17 comma 1 lettera a), 18, c.1, lett. h, q, z, 28 comma 1, 71, cc. 1 e 4 del DLgs 81/08;

non essendosi, ad ogni modo - con riferimento alle qualità comunque rivestite e sopra specificate - adeguato alle conoscenze del progresso tecnico per eliminare o attenuare i predetti rischi e per sostituire ciò che era pericoloso con ciò che non lo era o lo era in misura minore;

per inosservanza delle sopra indicate leggi, ordini, regolamenti e discipline e per negligenza, imprudenza ed imperizia, consistenti nelle predette omissioni organizzative, progettuali, tecniche, propositive e dispositive, lesive di condotte cautelari doverose;

determinando le condizioni della circolazione del carro cisterna n. 3380 781 8 210-6, in composizione al treno merci n. 50325, deragliato a Viareggio il 29/06/2009 - come pure degli altri carri di detto treno, tutti privi del menzionato meccanismo o di altro avente analoga efficacia, idoneo a determinare una tempestiva ed adeguata frenatura del carro stesso e dell'intero convoglio al momento dell'insorgenza dello svio del carro, come verificatosi a Viareggio il 29/06/2009, avanzante, peraltro, al momento dell'insorgenza del precisato svio, all'elevata velocità di oltre 90 km orari; con la presenza, lungo la linea, nella stazione di Viareggio, di un picchetto di tracciamento, contro cui la cisterna sviata andava ad impattare e tagliarsi; in assenza di una opportuna e salvifica struttura di confinamento, idonea ad evitare o mitigare lo spargimento, nell'ambiente vicino, di sostanze pericolose e comunque esplosivi o infiammabili, oggetto di trasporto per ferrovia;

determinandosi, per effetto dell'indicato svio, il rovesciamento del menzionato carro cisterna sulla sede ferroviaria e, poi, squarciandosi detto carro contro un picchetto di segnalamento, non impedendo l'evento che aveva l'obbligo giuridico di impedire,

cagionava, in conseguenza del deragliamento del carro cisterna n. 3380 781 8 210-6 e di altri 4 carri in composizione al treno sopra indicato e dell'incendio di circa 45.700 Kg. di g.p.l., fuorusciti da detto carro cisterna, un incidente ferroviario di straordinaria gravità, complessità ed estensione, tale da provocare la morte e le lesioni a persone e i danneggiamenti a cose come indicate nei capi 32 e 33 e tale da causare, comunque, anche il danneggiamento dei binari 1 e 3 della Stazione di Viareggio; la grave deformazione e/o avulsione dalla loro sede, dei binari 4, 5, 6, 7, 8, 9 e 10 di detta stazione; il danneggiamento delle traversine e dei relativi organi di attacco dei binari indicati; il danneggiamento della linea aerea di contatto (fune e conduttori) che alimenta la trazione elettrica dei treni, come pure dei relativi pali di sostegno, mensole e conduttori; la distruzione di tutti i cavi elettrici e delle fibre ottiche contenuti nei cavidotti della stazione; il grave danneggiamento della passerella pedonale in cemento armato sovrastante lo scalo ferroviario di Viareggio; il grave danneggiamento di segnali ferroviari e dei relativi portali, come pure della torre faro; la creazione di una fondata situazione di pericolo di collisione tra altro convoglio ferroviario, circolante in senso opposto al citato treno merci n. 50325, nella predetta stazione, con i carri sviati di detto treno merci; la creazione di una fondata situazione di pericolo di propagazione dell'incendio, cagionato dalla indicata fuoruscita di g.p.l., ad altro convoglio ferroviario, circolante in senso opposto nella già indicata stazione; la creazione di una fondata situazione di pericolo di esplosione e/o incendio anche di tutti o parte degli altri 13 carri cisterna trainati dal treno indicato, parimenti trasportanti gas di petrolio liquefatto, merce pericolosa, con correlativo pericolo di produzione di danni potenzialmente sterminati; il blocco della circolazione ferroviaria su tutti i binari di stazione fino al g. 3 luglio 2009 e con riattivazione progressiva di detta circolazione a partire da tale data e fino alla data del 5 luglio 2009.

Eventi concretamente prevedibili ed evitabili, costituenti realizzazione del rischio che le sopra indicate norme cautelari erano idonee ad evitare.

Fatti accaduti in Viareggio il 29/06/2009.

Elia Michele Mario

32. violazione degli artt. 423 e 449 c.p., perché, nelle sue qualità di Amministratore Delegato di RFI Spa, nominato con Verbale del CdA del 25.09.2006; già in precedenza, dal 23/12/2002 al 22/06/2003, Responsabile della S.O. "Armamento" di R.F.I S.p.A. e - dal 13/02/2002 al 2/10/2006 e dal g. 01/01/2008 al 20/05/2008 - Responsabile della struttura di RFI Spa "Direzione Tecnica"; nella qualità, altresì, come amministratore delegato di R.F.I., di datore di lavoro del personale addetto alla stazione ferroviaria di Viareggio; tenuto a

garantire, nelle qualità indicate, le condizioni tecniche di sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario – anche promuovendo lo sviluppo delle necessarie capacità tecnologiche e ingegneristiche relative all'armamento ed al materiale rotabile -; essendo dotata, R.F.I., come le strutture dalla medesima dipendenti, – come anche l'indagato – dell'esperienza, delle competenze tecniche, delle conoscenze di settore – e/o della possibilità di attingere a dette conoscenze - e delle risorse umane ed organizzative necessarie allo svolgimento delle indicate funzioni;

essendo tenuto, tra l'altro, all'individuazione di criteri costruttivi, relativamente ai carri cisterna trasportanti merci pericolose, tali da assicurare dette condizioni di sicurezza e comunque, tali da eliminare o mitigare i rischi derivanti dal traffico ferroviario di dette merci; essendo tenuto, altresì ad adottare - o a concorrere alla loro adozione - le determinazioni e le prescrizioni relative alla velocità ammessa sulle linee, ai punti di variazione di detta velocità e al grado di frenatura;

essendo tenuto, ad ogni modo, all'emanazione - o a individuare, definire o proporre le determinazioni dirette a detta emanazione - delle disposizioni, istruzioni e prescrizioni tecniche necessarie ad assicurare le indicate condizioni e livelli di sicurezza;

essendo obbligato, ad ogni modo, alla protezione ed alla tutela del bene primario della salute e dell'integrità fisica dei lavoratori dipendenti e delle persone comunque venute a contatto con l'esercizio delle attività svolte da R.F.I. - beni esposti a pericolo in conseguenza dello svolgimento dell'esercizio ferroviario ed, in particolare, del trasporto di merci pericolose, infiammabili o esplosivi - in base alle disposizioni, a contenuto cautelare di cui agli artt. 2043, 2050 e 2087 c.c.; 8 e 10 del DPR 11 luglio 1980 n.753; Art. 7, c.7, del D.P.R. n. 146 del 1999; Artt.1.2, 2.1, 2.2, 4.2, lettera d), 4.2, lettera e) ed f), del decreto del Ministro dei Trasporti e della navigazione n.247/VIG 3 del 22 maggio 2000; art. 3, c1, lettera a) del decreto del Ministro dei Trasporti e della navigazione n. 138 T del 31/10/2000; art. 8, commi 1, 3 e 4 del Decreto Legislativo 10 agosto 2007, n. 162; di quanto previsto ai punti 2.3 e 3.3 del Decreto n. 1 del 6/04/2009 dell'A.N.S.F.;3, comma 1, lettere a), b), c), e), d), h) ed art. 4 c. 1 e c. 5 lett. h), n), b), q) del Decreto legislativo 19 settembre 1994 n. 626; artt. 15, c. 1, lett. a), b), c), e), f), g), t), u); 17 comma 1 lettera a), 18, c.1, lett. h, q, z, 28 comma 1, 71. cc. 1 e 4, del DLgs 81/08; alla nota informativa del 2 novembre 1998 n. MT/SIS.SE.217.0 dell'allora esistente struttura denominata Area Strategica d'Affari - ASA -Materiale Rotabile e Trazione di FS, indirizzata a tutti i Servizi Produzione ed a tutte le zone ed unità territoriali, attinente all'installazione del dispositivo "rilevatore automatico di svio EDT 100", messo a punto dalle Ferrovie Federali Svizzere, contenente informazioni ed indicazioni operative,

sull'esistenza e sull'applicazione di detto dispositivo su carri circolanti anche in Italia; alla specifica tecnica ("fiche") "UIC 541-08 OR", del mese di dicembre dell'anno 2000, che determinava i principi per la progettazione di detettori di svio; alla specifica tecnica "UIC 541-08 OR", del mese di agosto 2001, con cui veniva approvato ed inserito nell'Appendice A della specifica il dispositivo antisvio della OKE EDT 100; alla presa d'atto, da parte dell'OTIF, con provvedimento del 22 Marzo 2005, della immissione sul mercato e conseguente omologazione, parte dell'UIC, del dispositivo antisvio EDT 100, nell'ambito della specifica tecnica UIC 541-08 OR; all'atto d'approvazione, in data 1 Luglio 2007, da parte dell'UIC, con l'Allegato A alla quarta edizione della specifica UIC 541-08 OR, del dispositivo DDD-EDT 101 della OKE; in base, infine, alle disposizioni cautelari, anche di tipo supplementare e/o determinative di requisiti specifici in materia di sicurezza per il trasporto ferroviario di merci pericolose, indicate dal RID - Regolamento concernente il trasporto internazionale ferroviario delle merci pericolose – del 2003, 2005 e 2007, al fine di rendere sicuro, nel territorio dei singoli Stati aderenti, detto tipo di trasporto;

dotato, pertanto di poteri impeditivi dell'evento, non avendo proposto, evidenziato o segnalato come necessaria, o comunque come determinante o utile, ai fini della sicurezza del trasporto delle merci pericolose, l'installazione di un dispositivo rilevatore del potenziale svio di un carro cisterna, trasportante merci pericolose – cd. detettore di svio, già, peraltro, adottato da altre reti ferroviarie europee - avente la funzione di mandare in frenatura di emergenza un convoglio al momento in cui insorge uno svio, o di altro sistema idoneo a garantire, in occasione dell'insorgenza di una situazione di svio, la possibilità di far intervenire all'istante la frenatura del convoglio; dispositivi già in commercio, e/o già in uso presso altre reti ferroviarie – i cui carri, peraltro, circolano anche in Italia - e/o di facile progettazione e realizzazione, con soluzioni di ingegneria non complesse;

non avendo emanato o concorso ad emanare, anche in violazione delle precisate disposizioni del RID prescrizioni – e comunque, non avendone valutato la necessità o l'opportunità - di tipo prudenziale, riduttive della velocità di attraversamento delle stazioni, come quella di Viareggio, circondate, nelle immediate vicinanze, da zone residenziali densamente abitate e da edifici civili; nella consapevolezza, peraltro, dell'impossibilità, o anche della difficoltà, di smistare il transito di treni trasportanti merci pericolose – come quello di seguito indicato - su itinerari alternativi a quello implicante l'attraversamento della stazione di Viareggio;

non proponendo, evidenziando o segnalando, altresì, come necessaria, o comunque come determinante o utile, ai fini della sicurezza del trasporto delle merci pericolose, la

sostituzione dei picchetti di tracciamento - realizzati e presenti in larga parte della rete ferroviaria nazionale, come nella stazione di Viareggio, mediante infissione al suolo di uno spezzone di rotaia avente spigoli vivi nella parte terminale sporgente e perciò idonei al taglio del mantello delle ferrocisterne eventualmente entranti in collisione con detto ostacolo, anche trasportanti merci nocive, esplosivi o infiammabili - con altro o altri e meno pericolosi sistemi di riferimento del binario; non valutando, altresì, il pericolo costituito dalla presenza dei predetti picchetti anche in sede di emanazione, in data 18 dicembre 2001, della Specifica Tecnica RFI TCAR ST AR 01 002 A (firmata dal medesimo Elia nella duplice veste di Responsabile della S.O. "Armamento", e della Direzione tecnica di R.F.I.) che prevedeva, sì, la sostituzione del tradizionale sistema di picchettazione - realizzato con le modalità sopra indicate - con quello, tecnicamente diverso, denominato su "base assoluta", ma per finalità solo commerciali, come quelle relative al miglioramento del comfort di viaggio ed alla riduzione dei costi e non per l'eliminazione di un elemento in sé pericoloso, per l'incremento della sicurezza del predetto tipo di traffico, soprattutto nei pressi di centri abitati; finalità non riconsiderate neppure successivamente, in sede di finanziamento del progetto contenuto nella predetta Specifica Tecnica, disposto, dal medesimo Elia, con delibera n. 143 del 9/10/2007 e per un importo di 950 mila euro;

non valutando, in particolare, che il rischio - ordinariamente insito nella circolazione dei treni trasportanti merci pericolose e comunque infiammabili e/o esplosivi - di fuoruscita incontrollata, anche a seguito di uno svio, di dette sostanze, del loro spargimento nell'ambiente vicino e della loro esplosione e/o incendio potesse essere ulteriormente aggravato dalla possibilità del taglio del serbatoio di detti carri nell'impatto contro un ostacolo fisso e tagliente come i predetti picchetti di tracciamento;

non valutando, ancora, quanto il rischio di uno svio - per un carro cisterna estero, come quello n. 3380 781 8 210-6, ma circolante in Italia - 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 e nella consapevolezza, comunque, dell'assenza di regole manutentive uniformi, per i carri in esame, tra i Paesi dell'Unione europea; nella consapevolezza, peraltro, dell'impossibilità, o anche della difficoltà, di smistare il transito di treni trasportanti merci pericolose - come quello di seguito indicato - su itinerari alternativi a quello implicante l'attraversamento della stazione di Viareggio;

non proponendo, evidenziando o segnalando, ancora, come necessaria, o comunque come determinante o utile, ai fini della sicurezza della popolazione abitante nei pressi delle

stazioni, com'è per quella di Viareggio, interessate al transito, anche ad elevata velocità delle già indicate merci pericolose, la misura prudenziale di tenere adeguatamente separata la sede ferroviaria dalle contigue civili abitazioni e comunque, da luoghi, cose e persone estranee all'esercizio ferroviario, e comunque non disponendo, decidendo o proponendo – né contribuendo a dette attività - la realizzazione di separazioni, di barriere, di strutture di contenimento e/o di confinamento, idonee ad evitare o mitigare lo spargimento, nell'ambiente vicino, di sostanze pericolose e comunque esplosive o infiammabili, oggetto di trasporto per ferrovia, in conseguenza di uno svio o altro analogo incidente, e pertanto, idonee ad evitare o mitigare i danni derivantini;

non procedendo, ancora – anche nella sua qualità di Amministratore Delegato di RFI Spa e perciò, come sopra indicato, datore di lavoro del personale addetto alla stazione ferroviaria di Viareggio – alla valutazione di tutti i rischi relativi alla salute e alla sicurezza dei lavoratori, come pure di quella della popolazione entrante in contatto con dette attività di lavoro, in relazione all'eventualità di uno svio, deragliamento e ribaltamento di un carro cisterna trasportante merci infiammabili e/o esplosive e delle potenziali conseguenze dannose dovute a tale evento, tra cui l'incendio o l'esplosione del materiale trasportato; non avendo, altresì, adottato, quale imprenditore e datore di lavoro, le misure necessarie a tutelare l'integrità fisica dei lavoratori dipendenti e delle altre persone entrate in contatto con le attività di lavoro inerenti l'esercizio ferroviario, tra cui quelle già sopra indicate; in violazione, pertanto, anche sotto questo profilo, delle disposizioni di cui agli artt. 10 del DPR 11 luglio 1980 n.753; 2043, 2050 e 2087 del c.c.; 8 del Decreto Legislativo 10 agosto 2007, n. 162; di quanto previsto al punto 2.3 del Decreto n. 1 del 6/04/2009 dell'A.N.S.F.; 3, comma 1, lettere a), b), c), e), d), h) ed art. 4 c. 1 e c. 5 lett. h), n), b), q) del Decreto legislativo 19 settembre 1994 n. 626; artt. 15, c. 1, lett. a), b), c), e), f), g), t), u); 17 comma 1 lettera a), 18, c.1, lett. h, q, z, 28 comma 1, 71. cc. 1 e 4, del DLgs 81/08;

non essendosi, ad ogni modo - con riferimento alle qualità comunque rivestite e sopra specificate - adeguato alle conoscenze del progresso tecnico per eliminare o attenuare i predetti rischi e per sostituire ciò che era pericoloso con ciò che non lo era o lo era in misura minore;

per inosservanza delle sopra indicate leggi, ordini, regolamenti e discipline e per negligenza, imprudenza ed imperizia, consistenti nelle predette omissioni organizzative, progettuali, tecniche, propositive e dispositive, lesive di condotte cautelari doverose;

determinando le condizioni della circolazione del carro cisterna n. 3380 781 8 210-6, in composizione al treno merci n. 50325, deragliato a Viareggio il 29/06/2009 - come pure degli

altri carri di detto treno, tutti privi del menzionato meccanismo o di altro avente analoga efficacia, idoneo a determinare una tempestiva ed adeguata frenatura del carro stesso e dell'intero convoglio al momento dell'insorgenza dello svio del carro, come verificatosi a Viareggio il 29/06/2009, avanzante, peraltro, al momento dell'insorgenza del precisato svio, all'elevata velocità di oltre 90 km orari; con la presenza, lungo la linea, nella stazione di Viareggio, di un picchetto di tracciamento, contro cui la cisterna sviata andava ad impattare e tagliarsi; in assenza di una opportuna e salvifica struttura di confinamento, idonea ad evitare o mitigare lo spargimento, nell'ambiente vicino, di sostanze pericolose e comunque esplosivi o infiammabili, oggetto di trasporto per ferrovia; determinandosi, per effetto dell'indicato svio, il rovesciamento del menzionato carro cisterna sulla sede ferroviaria e, poi, squarciandosi detto carro contro un picchetto di segnalamento, non impedendo l'evento che aveva l'obbligo giuridico di impedire, cagionava, in conseguenza della fuoruscita, dallo squarcio creatosi nell'impatto, di circa 45.700 Kg. di g.p.l., e della combustione di detta sostanza, l'incendio:

□ del predetto g.p.l.;

· dei fabbricati, completamente distrutti dalle fiamme e dagli effetti della sovrappressione, siti in Viareggio, in Via Ponchielli nr. 1, nr. 19, 20, 24, 25 e 32;

□ dei fabbricati, parzialmente distrutti dalle fiamme e dagli effetti della sovrappressione, siti in Viareggio, in Via Ponchielli nn. 1-3; 5; 6; 8; 10; 15; 16; 17; 18; 19; 20; 21; 23/25; 26/28/30; 34; 36; 38/40; 42; 44; 46; 48; 50; 52; 54; 56; 58; in Via Porta a Pietrasanta: nn. 2-16; 16-22; 9; 32; 34; 36; 30; dei giardini pubblici di Via Porta a Pietrasanta, in Piazzale Agresti e del Parco XXV Aprile; in Via Aurelia Nord nn. 1/3; 5; 21; 23; 25; 29; 31; 33; 37; Largo Risorgimento: nn. 1; 9; in Via Bottegghi, s.n.c.; in Via Raimondo Del Prete nn 27/41; in Via Garibaldi, edificio della Croce Verde e n. 212; Via Burlamacchi, I e II edificio della stazione ferroviaria, locali ai numeri n. 40 e 257; Via Matteotti n. 252; del verde pubblico davanti la stazione ferroviaria in Piazza Dante;

□ dei seguenti autoveicoli o motoveicoli, completamente o parzialmente distrutti dalle fiamme e dagli effetti della sovrappressione: Ford Focus targata BB725VP; BMW 320 berlina targata DP300YX ; Motociclo Malaguti Ciak DA01377; Ford Mondeo SW targata U583; VW New Beetle targata BX956JT; Renault Koleos targata DP327YK; Peugeot 206 targata CA689GD; Toyota Yaris targata BN048CC; Renault Clio targata DE888CR; Fiat Punto targata BD554RS; Renault Laguna targata CD380JE; Renault Twingo targata BT744JL; Alfa Romeo 159 targata CV665AA; Alfa Romeo mito targata DW385FX; Chrysler targata BL166XC; VW Polo targata BZ008HK; Alfa 159 SW targata DF957SG; Seat Ibiza targata

BX332JR; Vespa Piaggio targata LU71084; Ford Transit adibito a carro attrezzi targato CS466FE; Fiat Punto targata AW086YL; Fiat 600 targata BS163ZE; Aprilia Scarabeo targato CW66603; Lancia Libra targata BV326CC; Fiat Marea SW targata BH802NY; Fiat Punto targata DB446YN; Ford Focus targata BX633JN; Audi TT targata DL434GN; Fiat Punto targata DE766CS; Opel Astra targata BT500JT; Fiat 500 targata RM94780; Citroen C3 targata DE986CT; Fiat Bravo targata DN228HY; Piaggio Beverly targato BM46540; Piaggio Vespa targata CC02668; Renault Kangoo targata CS664JY; Audi TT targata DL434GN; Peugeot targata LU553471; Scooter cc 180 targato BK17533; Toyota Rav targata CJ644CB; Toyota Avensis targata BC022SA; Lancia Y targata BB025SA; Ford Fiesta targata DM920LR; Fiat Doblò targata BX364JF; Bici elettrica di Germani Marino; Piaggio Beverly targato CC00697; Ford Fiesta targata DT729JC; Alfa Romeo 156 targata AW589YH; BMW GS 1200 targa SCONOSC. intestata a GERMANI Marco; Opel Vectra SW targata CN864FR; Peugeot 206 targata BH464NX; Chevrolet 2000 D targata DG678YF; Renault Kangoo targato BL943CM; Ford targata LU553008; Opel Zafira targata DL269ZW; Fiat Panda targato DV209VK; Citroen C3 targata CK725LE; Piaggio targato X37CLS; Fiat Punto targata CB887ZH; Fiat Panda targata FI W73189; Citroen targata CE198ZR; Ford Fiesta targata AM030KK; Toyota Yaris targata CT609ZZ; VW Lupo targata BF579TR; Ford Fiesta targata DN411TJ; Citroen C2 targata CL927TE; auto targata BT850JP; Aprilia Agility targato DA01718; Opel Meriva Enjoi targata DJ772VK; motociclo targato DK31076; Renault Scenic targata BN920AB; Auto targata CX697ML; Citroen ZX targata AR257DL; Kia pregio targata CL731TD; Peugeot targata MB865WF; Daewoo Matiz targata BL740CR; Peugeot targata DJ115RF; Peugeot targata CV074PC; Renault Twingo CE494ZP; Fiat Punto CE039EY; Renault SW CD862JA; Furgone BV775YV; Opel Agila CP591KE; Renault Clio BV460SB; Carrozzella elettrica per disabili, carrello deambulatore di ORSI Mario; Kia Sportage DW425HF; motociclo Yamaha Mejesty CC00973; Camion Scania 124 EBR122A; Cisterna alimentare HHHT2366; auto targata LU574110; VW Polo DJ122RE; Toyota Yaris DP744SN; Fiat 500 FI118901; Seat furgoncino ZA317BZ; Mercedes DF004XN; Fiat Punto BX803GN; Motociclo Honda DM63196; Autovettura Renault Kangoo BV651NR; Ambulanza Volkswagen 28DL00 LU510989; Autovettura Hyundai Atos CS646WE; Autovettura Opel Corsa AE762VG; Autovettura Alfa 146 AT425TP; Autovettura Fiat 500 BG250654; Autovettura Mercedes BE563FX; Autovettura Fiat Bravo AK859EP; Autovettura Audi CA943HC.

Eventi concretamente prevedibili ed evitabili, costituenti realizzazione del rischio che le sopra indicate norme cautelari erano idonee ad evitare.

Fatti accaduti in Viareggio il 29/06/2009.

Elia Michele Mario

33. violazione dell'art. 589, cc. 1, 2 e 4 e dell'art. 590, cc. 1 e 2, 3 e 4, c.p.,

perché, nelle sue qualità di Amministratore Delegato di RFI Spa, nominato con Verbale del CdA del 25.09.2006; già in precedenza, dal 23/12/2002 al 22/06/2003, Responsabile della S.O. "Armamento" di R.F.I. S.p.A. e - dal 13/02/2002 al 2/10/2006 e dal g. 01/01/2008 al 20/05/2008 - Responsabile della struttura di RFI Spa "Direzione Tecnica"; nella qualità, altresì, come amministratore delegato di R.F.I., di datore di lavoro del personale addetto alla stazione ferroviaria di Viareggio;

tenuto a garantire, nelle qualità indicate, le condizioni tecniche di sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario – anche promuovendo lo sviluppo delle necessarie capacità tecnologiche e ingegneristiche relative all'armamento ed al materiale rotabile -; essendo dotata, R.F.I., come le strutture dalla medesima dipendenti, – come anche l'indagato – dell'esperienza, delle competenze tecniche, delle conoscenze di settore – e/o della possibilità di attingere a dette conoscenze - e delle risorse umane ed organizzative necessarie allo svolgimento delle indicate funzioni;

essendo tenuto, tra l'altro, all'individuazione di criteri costruttivi, relativamente ai carri cisterna trasportanti merci pericolose, tali da assicurare dette condizioni di sicurezza e comunque, tali da eliminare o mitigare i rischi derivanti dal traffico ferroviario di dette merci; essendo tenuto, altresì ad adottare - o a concorrere alla loro adozione - le determinazioni e le prescrizioni relative alla velocità ammessa sulle linee, ai punti di variazione di detta velocità e al grado di frenatura;

essendo tenuto, ad ogni modo, all'emanazione - o a individuare, definire o proporre le determinazioni dirette a detta emanazione - delle disposizioni, istruzioni e prescrizioni tecniche necessarie ad assicurare le indicate condizioni e livelli di sicurezza;

essendo obbligato, ad ogni modo, alla protezione ed alla tutela del bene primario della salute e dell'integrità fisica dei lavoratori dipendenti e delle persone comunque venute a contatto con l'esercizio delle attività svolte da R.F.I. - beni esposti a pericolo in conseguenza dello svolgimento dell'esercizio ferroviario ed, in particolare, del trasporto di merci pericolose, infiammabili o esplosivi - in base alle disposizioni, a contenuto cautelare di cui agli artt. 2043, 2050 e 2087 c.c.; 8 e 10 del DPR 11 luglio 1980 n.753; Art. 7, c.7, del D.P.R. n. 146 del 1999; Artt.1.2, 2.1, 2.2, 4.2, lettera d), 4.2, lettera e) ed f), del decreto del Ministro dei Trasporti e della navigazione n.247/VIG 3 del 22 maggio 2000; art. 3, c1, lettera a) del decreto del Ministro dei Trasporti e della navigazione n. 138 T del 31/10/2000; art. 8, commi

1, 3 e 4 del Decreto Legislativo 10 agosto 2007, n. 162; di quanto previsto ai punti 2.3 e 3.3 del Decreto n. 1 del 6/04/2009 dell'A.N.S.F.; 3, comma 1, lettere a), b), c), e), d), h) ed art. 4 c. 1 e c. 5 lett. h), n), b), q) del Decreto legislativo 19 settembre 1994 n. 626; art. 15, c. 1, lett. a), b), c), e), f), g), t), u); 17 comma 1 lettera a), 18, c.1, lett. h, q, z, 28 comma 1, 71. cc. 1 e 4, del DLgs 81/08; alla nota informativa del 2 novembre 1998 n. MT/SIS.SE.217.0 dell'allora esistente struttura denominata Area Strategica d'Affari - ASA -Materiale Rotabile e Trazione di FS, indirizzata a tutti i Servizi Produzione ed a tutte le zone ed unità territoriali, attinente all'installazione del dispositivo "rilevatore automatico di svio EDT 100", messo a punto dalle Ferrovie Federali Svizzere, contenente informazioni ed indicazioni operative, sull'esistenza e sull'applicazione di detto dispositivo su carri circolanti anche in Italia; alla specifica tecnica ("fiche") "UIC 541-08 OR", del mese di dicembre dell'anno 2000, che determinava i principi per la progettazione di detettori di svio; alla specifica tecnica "UIC 541-08 OR", del mese di agosto 2001, con cui veniva approvato ed inserito nell'Appendice A della specifica il dispositivo antisvio della OKE EDT 100; alla presa d'atto, da parte dell'OTIF, con provvedimento del 22 Marzo 2005, della immissione sul mercato e conseguente omologazione, parte dell'UIC, del dispositivo antisvio EDT 100, nell'ambito della specifica tecnica UIC 541-08 OR; all'atto d'approvazione, in data 1 Luglio 2007, da parte dell'UIC, con l'Allegato A alla quarta edizione della specifica UIC 541-08 OR, del dispositivo DDD-EDT 101 della OKE; in base, infine, alle disposizioni cautelari, anche di tipo supplementare e/o determinative di requisiti specifici in materia di sicurezza per il trasporto ferroviario di merci pericolose, indicate dal RID - Regolamento concernente il trasporto internazionale ferroviario delle merci pericolose – del 2003, 2005 e 2007, al fine di rendere sicuro, nel territorio dei singoli Stati aderenti, detto tipo di trasporto;

dotato, pertanto di poteri impeditivi dell'evento, non avendo proposto, evidenziato o segnalato come necessaria, o comunque come determinante o utile, ai fini della sicurezza del trasporto delle merci pericolose, l'installazione di un dispositivo rilevatore del potenziale svio di un carro cisterna, trasportante merci pericolose – cd. detettore di svio, già, peraltro, adottato da altre reti ferroviarie europee - avente la funzione di mandare in frenatura di emergenza un convoglio al momento in cui insorge uno svio, o di altro sistema idoneo a garantire, in occasione dell'insorgenza di una situazione di svio, la possibilità di far intervenire all'istante la frenatura del convoglio; dispositivi già in commercio, e/o già in uso presso altre reti ferroviarie – i cui carri, peraltro, circolano anche in Italia - e/o di facile progettazione e realizzazione, con soluzioni di ingegneria non complesse;

non avendo emanato o concorso ad emanare, anche in violazione delle precisate disposizioni del RID prescrizioni – e comunque, non avendone valutato la necessità o l'opportunità - di tipo prudenziale, riduttive della velocità di attraversamento delle stazioni, come quella di Viareggio, circondate, nelle immediate vicinanze, da zone residenziali densamente abitate e da edifici civili; nella consapevolezza, peraltro, dell'impossibilità, o anche della difficoltà, di smistare il transito di treni trasportanti merci pericolose – come quello di seguito indicato - su itinerari alternativi a quello implicante l'attraversamento della stazione di Viareggio;

non proponendo, evidenziando o segnalando, altresì, come necessaria, o comunque come determinante o utile, ai fini della sicurezza del trasporto delle merci pericolose, la sostituzione dei picchetti di tracciamento - realizzati e presenti in larga parte della rete ferroviaria nazionale, come nella stazione di Viareggio, mediante infissione al suolo di uno spezzone di rotaia avente spigoli vivi nella parte terminale sporgente e perciò idonei al taglio del mantello delle ferrocisterne eventualmente entranti in collisione con detto ostacolo, anche trasportanti merci nocive, esplosivi o infiammabili - con altro o altri e meno pericolosi sistemi di riferimento del binario; non valutando, altresì, il pericolo costituito dalla presenza dei predetti picchetti neanche in sede di emanazione, in data 18 dicembre 2001, della Specifica Tecnica RFI TCAR ST AR 01 002 A (firmata dal medesimo Elia nella duplice veste di Responsabile della S.O. "Armamento", e della Direzione tecnica di R.F.I.) che prevedeva, sì, la sostituzione del tradizionale sistema di picchettazione – realizzato con le modalità sopra indicate - con quello, tecnicamente diverso, denominato su "base assoluta", ma per finalità solo commerciali, come quelle relative al miglioramento del comfort di viaggio ed alla riduzione dei costi e non per l'eliminazione di un elemento in sé pericoloso, per l'incremento della sicurezza del predetto tipo di traffico, soprattutto nei pressi di centri abitati; finalità non riconsiderate neppure successivamente, in sede di finanziamento del progetto contenuto nella predetta Specifica Tecnica, disposto, dal medesimo Elia, con delibera n. 143 del 9/10/2007 e per un importo di 950 mila euro;

non valutando, in particolare, che il rischio - ordinariamente insito nella circolazione dei treni trasportanti merci pericolose e comunque infiammabili e/o esplosivi - di fuoruscita incontrollata, anche a seguito di uno svio, di dette sostanze, del loro spargimento nell'ambiente vicino e della loro esplosione e/o incendio potesse essere ulteriormente aggravato dalla possibilità del taglio del serbatoio di detti carri nell'impatto contro un ostacolo fisso e tagliente come i predetti picchetti di tracciamento;

non valutando, ancora, quanto il rischio di uno svio – per un carro cisterna estero, come quello n. 3380 781 8 210-6, ma circolante in Italia – 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 e nella consapevolezza, comunque, dell'assenza di regole manutentive uniformi, per i carri in esame, tra i Paesi dell'Unione europea; nella consapevolezza, peraltro, dell'impossibilità, o anche della difficoltà, di smistare il transito di treni trasportanti merci pericolose – come quello di seguito indicato - su itinerari alternativi a quello implicante l'attraversamento della stazione di Viareggio;

non proponendo, evidenziando o segnalando, ancora, come necessaria, o comunque come determinante o utile, ai fini della sicurezza della popolazione abitante nei pressi delle stazioni, com'è per quella di Viareggio, interessate al transito, anche ad elevata velocità delle già indicate merci pericolose, la misura prudenziale di tenere adeguatamente separata la sede ferroviaria dalle contigue civili abitazioni e comunque, da luoghi, cose e persone estranee all'esercizio ferroviario, e comunque non disponendo, decidendo o proponendo – né contribuendo a dette attività - la realizzazione di separazioni, di barriere, di strutture di contenimento e/o di confinamento, idonee ad evitare o mitigare lo spargimento, nell'ambiente vicino, di sostanze pericolose e comunque esplosive o infiammabili, oggetto di trasporto per ferrovia, in conseguenza di uno svio o altro analogo incidente, e pertanto, idonee ad evitare o mitigare i danni derivantini;

non procedendo, ancora – anche nella sua qualità di Amministratore Delegato di RFI Spa e perciò, come sopra indicato, datore di lavoro del personale addetto alla stazione ferroviaria di Viareggio – alla valutazione di tutti i rischi relativi alla salute e alla sicurezza dei lavoratori, come pure di quella della popolazione entrante in contatto con dette attività di lavoro, in relazione all'eventualità di uno svio, deragliamento e ribaltamento di un carro cisterna trasportante merci infiammabili e/o esplosive e delle potenziali conseguenze dannose dovute a tale evento, tra cui l'incendio o l'esplosione del materiale trasportato; non avendo, altresì, adottato, quale imprenditore e datore di lavoro, le misure necessarie a tutelare l'integrità fisica dei lavoratori dipendenti e delle altre persone entrate in contatto con le attività di lavoro inerenti l'esercizio ferroviario, tra cui quelle già sopra indicate; in violazione, pertanto, anche sotto questo profilo, delle disposizioni di cui agli artt. 10 del DPR 11 luglio 1980 n.753; 2043, 2050 e 2087 del c.c.; 8 del Decreto Legislativo 10 agosto 2007, n. 162; di quanto previsto al punto 2.3 del Decreto n. 1 del 6/04/2009 dell'A.N.S.F.; art. 3, c 1, lettere a), b), c) ed e); 4, c. 1; c. 5, lettere b), n), q) e del Decreto Legislativo 19 settembre 1994, n.

626; artt. 15, c. 1, lettera a), lettera c), 17 c.1 lettera a), 18 c.1, lettere q), t) e z, 28 c.1, 71, cc. 1 e 4, del D.Lgs. 81/2008;

non essendosi, ad ogni modo - con riferimento alle qualità comunque rivestite e sopra specificate - adeguato alle conoscenze del progresso tecnico per eliminare o attenuare i predetti rischi e per sostituire ciò che era pericoloso con ciò che non lo era o lo era in misura minore;

per inosservanza delle sopra indicate leggi, ordini, regolamenti e discipline e per negligenza, imprudenza ed imperizia, consistenti nelle predette omissioni organizzative, progettuali, tecniche, propositive e dispositive, lesive di condotte cautelari doverose;

determinando le condizioni della circolazione del carro cisterna n. 3380 781 8 210-6, in composizione al treno merci n. 50325, deragliato a Viareggio il 29/06/2009 - come pure degli altri carri di detto treno, tutti privi del menzionato meccanismo o di altro avente analoga efficacia, idoneo a determinare una tempestiva ed adeguata frenatura del carro stesso e dell'intero convoglio al momento dell'insorgenza dello svio del carro, come verificatosi a Viareggio il 29/06/2009, avanzante, peraltro, al momento dell'insorgenza del precisato svio, all'elevata velocità di oltre 90 km orari; con la presenza, lungo la linea, nella stazione di Viareggio, di un picchetto di tracciamento, contro cui la cisterna sviata andava ad impattare e tagliarsi; in assenza di una opportuna e salvifica struttura di confinamento, idonea ad evitare o mitigare lo spargimento, nell'ambiente vicino, di sostanze pericolose e comunque esplosive o infiammabili, oggetto di trasporto per ferrovia;

determinandosi, per effetto dell'indicato svio, il rovesciamento del menzionato carro cisterna sulla sede ferroviaria e, poi, squarciandosi detto carro contro un picchetto di segnalamento, non impedendo l'evento che aveva l'obbligo giuridico di impedire, cagionava, in conseguenza della fuoruscita, dallo squarcio creatosi nell'impatto, di circa 45.700 Kg. di g.p.l., e dell'incendio di detta sostanza,

la morte di 32 persone:

Aboutalib Aziza; Ayad Hamza; Ayad Iman; Ayad Mohamed; Battistini Federico; Bernacchi Nadia; Bonuccelli Claudio; Boumalhaf Abdellatif; Boumalhaf Nouredine; Calzoni Roberta; Campo Rosario; Carmazzi Maria Luisa; Cruz Ruiz Oliva Magdalena; Falorni Andrea; Farnocchia Alessandro Fortunato; Farnocchia Antonio; Monelli Angela; Galano Marina; Habic Ana; Iacopini Elena; Iacopini Mauro; Maccioni Stefania; Mazzoni Ilaria; Mazzoni Michela; Menichetti Emanuela; Milazzo Emanuela; Moussafar Rachid; Orsi Sara; Piagentini Lorenzo; Piagentini Luca; Pucci Mario; Silva Teran Elisabeth Guadalupe;

lesioni personali gravi, ai danni di:

Ariq Mohammed, Baldassarri Daniele, Baldassarri Fabrizio, Baldassarri Francesca, Baldi Donatella, Barsanti Alfredo, Barsanti Simone, Battistini Irene, Battistini Veronica, Belluomini Giulio, Beretti Carlo, Bertuccelli Gian Paolo, Biancalana Alessandra, Bianchi Giovanna, Billet Lidia, Billet Ceccardo, Bini Gianni, Brunelli Brunella, Burchi Leda, Cappelli Ilio, Cheli Orlando, Cherubini Barbara, Chiavoni Marcello, Chiavoni Alessandra, Cirilli Siria, Comelli Marcella, Cordoni Luigi, Cortopassi Valentina, Cosci Antonella, Courier Giorgio, Courier Giorgia, Crivello Paolo, Dati Mirena, De Vitis Paolo, De Vitis Massimiliano, Del Lupo Alessandro, Dini Albertina, Doveri Martina, Doveri Stefano, Fagioli Aurora, Falorni Cristiano, Falorni Silvano, Farnocchia Daniela, Farnocchia Sara, Ferrari Maurizio, Ferrari Italo, Fiorentino Emilio, Fiorentino Simone, Fiorentino Lorenzo, Forasiepi Giuseppe, Francesconi Marco, Frasca Antonia, Gagnesi Ivano, Galano Anna, Garcia Capiglia Mariana, Gerard Maria Renata, Germani Marino, Germani Marco, Germani Maria Ademia, Germani Alfio, Gigliotti Rosario, Gigliotti Massimo, Gigliotti Ludovico, Gonnella Edoardo, Grandi Silvia, Guidi Carla, Lippi Anna Maria, Lippi Antonella, Lombardi Donatella, Lombardi Brunella, Lotti Laura, Lubrano Alessia, Lucatelli Gian Franco, Lucatelli Daniela, Lunardi Antonio, Lunardi Alvaro, Lunardi Sabrina, Maccaferro Manuel, Maccaferro Serena, Maccioni Andrea, Maccioni Maria Antonietta, Malek Marcin, Manfredi Irene, Marcelli Roberta, Marracci Giuseppe, Marracci Roberta, Marsili Oreste, Menichetti Claudio, Menichetti Valentina, Mezzasalma Anna Maria, Michelini Franca, Morri Emiliano, Mucci Giovanna Maria Elena, Mugnaini Anna Maria, Nocerino Andreè, Orlandini Vincenzo Massimo, Orsi Mario, Orsini Valeria, Paoli Angela, Parrini Federico, Pasquinucci Duilio, Pasquinucci Martina, Pellegrini Rolando, Pellegrini Barbara, Pellegrini Giacomo, Pescaglino Enrica, Piagentini Roberto, Piagentini Catia, Piagentini Leonardo, Pierotti Catia, Pinto Francesco, Pinto Vincenzo, Pinto Fabrizio, Pucci Moreno, Pucci Catia, Pucci Sabrina, Pucci Mirella, Puritani Tiziano, Puzello Caterina, Rafael Da Silva Clarinda, Ramaioli Davide, Ramaioli Francesca, Rombi Daniela, Rombi Giuseppe, Rombi Riccardo, Salvadori Cristina, Setaro Rita, Silvi Franco, Tancredi Dario, Tognocchi Giulia, Tognocchi Stefano, Trevisani Luca, Verona Chiara, Vignatelli Miranda, Vivaldi Mariella, Volpe Michela.

gravissime, ai danni di:

Ayad Ibtissam, Frasca Claudia, Galli Laura, Maccarone Anna, Piagentini Marco, Ul Haq Ihsan.

Reati aggravati dall'essere commessi con violazione delle norme per la prevenzione degli infortuni sul lavoro, come sopra indicate.

Eventi concretamente prevedibili ed evitabili, costituenti realizzazione del rischio che le sopra indicate norme cautelari erano idonee ad evitare.

Fatti accaduti in Viareggio il 29/06/2009.

Moretti Mauro

34. violazione degli art. 423 e 449 c.p., perché - nelle sue qualità

A. di Amministratore Delegato - dal 2 luglio del 2001 al 25 settembre del 2006 - di RFI Spa, società gestrice dell'infrastruttura ferroviaria italiana ed, in quanto tale, società responsabile, di tutte le linee e degli impianti ferroviari, comprese le stazioni, della loro manutenzione e della circolazione in sicurezza;

B. di Amministratore Delegato (come da verbale del C.d.A. del 27/04/07) di Ferrovie dello Stato S.p.A. - recentemente rinominata Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., società capogruppo e detentrica dell'intero pacchetto azionario e dei correlativi poteri di controllo delle società Trenitalia S.p.A. e R.F.I. S.p.A., aventi, rispettivamente, come oggetto sociale la gestione del trasporto delle merci e dei passeggeri e la gestione dell'infrastruttura ferroviaria ed in tale veste dotato di forti poteri di controllo, ingerenza ed esercizio in concreto nelle predette società controllate;

nella qualità di cui sub a), essendo tenuto a garantire le condizioni tecniche di sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario - anche promuovendo lo sviluppo delle necessarie capacità tecnologiche e ingegneristiche relative all'armamento ed al materiale rotabile -; essendo dotata, la citata struttura di R.F.I. - come anche l'indagato - dell'esperienza, delle competenze tecniche, delle conoscenze di settore - e/o della possibilità di attingere a dette conoscenze - e delle risorse umane ed organizzative necessarie allo svolgimento delle indicate funzioni; essendo tenuto, tra l'altro, all'individuazione di criteri costruttivi, relativamente ai carri cisterna trasportanti merci pericolose, tali da assicurare dette condizioni di sicurezza e comunque, tali da eliminare o mitigare i rischi derivanti dal traffico ferroviario di dette merci; essendo tenuto, altresì ad adottare - o a concorrere alla loro adozione - le determinazioni e le prescrizioni relative alla velocità ammessa sulle linee, ai punti di variazione di detta velocità e al grado di frenatura; essendo tenuto, ad ogni modo, all'emanazione - o a individuare, definire o proporre le determinazioni dirette a detta emanazione - delle disposizioni, istruzioni e prescrizioni tecniche necessarie ad assicurare le indicate condizioni e livelli di sicurezza; essendo obbligato alla protezione ed alla tutela del bene primario della salute e dell'integrità fisica delle persone, beni esposti a pericolo in conseguenza dello svolgimento dell'esercizio

ferroviario ed, in particolare, del trasporto di merci pericolose, infiammabili o esplosivi, in base alle disposizioni, a contenuto cautelare di cui agli artt. 2043, 2050 e 2087 c.c.; 8 e 10 del DPR 11 luglio 1980 n.753; Art. 7, c.7, del D.P.R. n. 146 del 1999; Artt.1.2, 2.1, 2.2, 4.2, lettera d), 4.2, lettera e) ed f), del decreto del Ministro dei Trasporti e della navigazione n.247/VIG 3 del 22 maggio 2000; art. 3, c1, lettera a) del decreto del Ministro dei Trasporti e della navigazione n. 138 T del 31/10/2000; art. 8, commi 1, 3 e 4 del Decreto Legislativo 10 agosto 2007, n. 162; di quanto previsto ai punti 2.3 e 3.3 del Decreto n. 1 del 6/04/2009 dell'A.N.S.F.; 3, comma 1, lettere a), b), c), e), d), h) ed art. 4 c. 1 e c. 5 lett. h), n), b), q) del Decreto legislativo 19 settembre 1994 n. 626; alla nota informativa del 2 novembre 1998 n. MT/SIS.SE.217.0 dell'allora esistente struttura denominata Area Strategica d'Affari - ASA - Materiale Rotabile e Trazione di FS, indirizzata a tutti i Servizi Produzione ed a tutte le zone ed unità territoriali, attinente all'installazione del dispositivo "rilevatore automatico di svio EDT 100", messo a punto dalle Ferrovie Federali Svizzere, contenente informazioni ed indicazioni operative, sull'esistenza e sull'applicazione di detto dispositivo su carri circolanti anche in Italia; alla specifica tecnica ("fiche") "UIC 541-08 OR", del mese di dicembre dell'anno 2000, che determinava i principi per la progettazione di detettori di svio; alla specifica tecnica "UIC 541-08 OR", del mese di agosto 2001, con cui veniva approvato ed inserito nell'Appendice A della specifica il dispositivo antisvio della OKE EDT 100; alla presa d'atto, da parte dell'OTIF, con provvedimento del 22 Marzo 2005, della immissione sul mercato e conseguente omologazione, parte dell'UIC, del dispositivo antisvio EDT 100, nell'ambito della specifica tecnica UIC 541-08 OR; all'atto d'approvazione, in data 1 Luglio 2007, da parte dell'UIC, con l'Allegato A alla quarta edizione della specifica UIC 541-08 OR, del dispositivo DDD-EDT 101 della OKE; in base, infine, alle disposizioni cautelari, anche di tipo supplementare e/o determinative di requisiti specifici in materia di sicurezza per il trasporto ferroviario di merci pericolose, indicate dal RID - Regolamento concernente il trasporto internazionale ferroviario delle merci pericolose - sia nella versione del 2001 che in quella del 2003, al fine di rendere sicuro, nel territorio dei singoli Stati aderenti, il trasporto delle merci pericolose;

non valutando il rischio, insito nella circolazione dei treni trasportanti merci pericolose e comunque infiammabili e/o esplosivi, di fuoruscita incontrollata, anche a seguito di uno svio, di dette sostanze dai carri che le contengono, del loro conseguente spargimento nell'ambiente vicino e del connesso fondato pericolo di loro esplosione e/o del loro incendio; non valutando, altresì, il pericolo di taglio del serbatoio di detti carri nell'impatto, a causa di uno svio, contro un ostacolo fisso e tagliente come i picchetti di tracciamento - realizzati e

presenti in larga parte della rete ferroviaria nazionale, come nella stazione di Viareggio, mediante infissione al suolo di uno spezzone di rotaia avente spigoli vivi nella parte terminale sporgente e perciò idonei al taglio del mantello delle ferrocisterne eventualmente entranti in collisione con detto ostacolo; non valutando, altresì, il pericolo costituito dalla presenza dei predetti picchetti neanche in sede di emanazione, in data 18 dicembre 2001, della Specifica Tecnica RFI TCAR ST AR 01 002 A, che prevedeva, sì, la sostituzione del tradizionale sistema di picchettazione – realizzato con le modalità sopra indicate - con quello, tecnicamente diverso, denominato su "base assoluta", ma per finalità solo commerciali, come quelle relative al miglioramento del comfort di viaggio ed alla riduzione dei costi e non per l'eliminazione di un elemento in sé pericoloso, per l'incremento della sicurezza del traffico delle merci pericolose, soprattutto nei pressi di centri abitati; finalità non riconsiderate neppure successivamente, in sede di finanziamento del progetto contenuto nella predetta Specifica Tecnica, disposto, dal medesimo Moretti, con delibera n. 191 del 20.09.05 e per un importo di 4 milioni di euro;

in particolare, non valutando il gravissimo rischio che un accadimento di tal genere potesse avvenire durante il passaggio di treni trasportanti detto tipo di merci attraverso una stazione, come quella di Viareggio, circondata, nelle immediate vicinanze, da zone residenziali densamente abitate e comunque da civili abitazioni, non adeguatamente distanziate, separate o protette dalla sede ferroviaria, con la concreta possibilità, pertanto, di danni pesantissimi alle persone dimoranti nelle vicinanze – in quanto tali elettivamente estranee ai rischi propri di chi viaggia col treno o si trattiene, comunque, all'interno di una stazione – ed alle cose circostanti; non valutando, ancora, quanto il rischio di uno svio – per un carro cisterna estero, come quello n. 33807818210-6, ma circolante in Italia – 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 e nella consapevolezza, comunque, dell'assenza di regole manutentive uniformi, per i carri in esame, tra i Paesi dell'Unione europea; non valutando, ancora, che i predetti rischi non venivano evitati o almeno mitigati neppure dalla possibilità, in fatto non sussistente e comunque non valutata, di instradare il traffico relativo al trasporto di merci pericolose lungo itinerari ferroviari alternativi a quello implicante l'attraversamento della stazione di Viareggio, né dall'adozione di misure riduttive della velocità di transito lungo la tratta della stazione di Viareggio – in fatto, transitando il treno merci n. 50325 ad una velocità superiore ai 90 km orari -, né dalla dotazione, mai disposta in Italia, di meccanismi tali da garantire un'immediata frenatura del convoglio in caso di svio, come il cd. detettore

di svio o altro dispositivo avente analoga efficacia; scelte tecniche ed operative, tutte, comunque, idonee ad evitare o mitigare i danni prodottisi a Viareggio il 29/06/2009; non assumendo, comunque - anche in considerazione dei conosciuti o conoscibili fattori di rischio sopra indicati - alcuna determinazione in merito alla necessità o almeno all'opportunità, di tenere adeguatamente separata la sede ferroviaria della stazione di Viareggio dalle contigue civili abitazioni e comunque, da luoghi, cose e persone estranee all'esercizio ferroviario, e comunque non disponendo, decidendo o proponendo - né contribuendo a dette attività - la realizzazione di separazioni, di barriere, di strutture di contenimento e/o di confinamento, idonee ad evitare o mitigare lo spargimento, nell'ambiente vicino, di sostanze pericolose e comunque esplosive o infiammabili, oggetto di trasporto per ferrovia, in conseguenza di uno svio o altro analogo incidente, e pertanto, idonee ad evitare o mitigare i danni derivantini; avendo, comunque, poteri decisionali in materia di collocazione delle predette strutture cautelative e/o poteri e funzioni progettuali o propositive delle medesime separazioni;

dotato, pertanto di poteri impeditivi dell'evento, non avendo proposto, evidenziato o segnalato come necessaria, o comunque come determinante o utile, ai fini della sicurezza del trasporto delle merci pericolose, l'installazione di un dispositivo rilevatore del potenziale svio di un carro cisterna, trasportante merci pericolose - cd. detettore di svio, già, peraltro, adottato da altre reti ferroviarie europee - avente la funzione di mandare in frenatura di emergenza un convoglio al momento in cui insorge uno svio, o di altro sistema idoneo a garantire, in occasione dell'insorgenza di una situazione di svio, la possibilità di far intervenire all'istante la frenatura del convoglio; dispositivi già in commercio, e/o già in uso presso altre reti ferroviarie - i cui carri, peraltro, circolano anche in Italia - e/o di facile progettazione e realizzazione, con soluzioni di ingegneria non complesse;

non avendo emanato o concorso ad emanare, anche in violazione delle precisate disposizioni del RID prescrizioni - e comunque, non avendone valutato la necessità o l'opportunità - di tipo prudenziale, riduttive della velocità di attraversamento delle stazioni, come quella di Viareggio, circondate, nelle immediate vicinanze, da zone residenziali densamente abitate e da edifici civili; per inosservanza delle sopra indicate leggi, ordini, regolamenti e discipline e per negligenza, imprudenza ed imperizia, consistenti nelle predette omissioni progettuali, tecniche, valutative, propositive e dispositive, lesive di condotte cautelari doverose;

non essendo il comportamento colposo dei garanti sopravvenuti, tale da interrompere il rapporto di causalità tra le violazioni di norme precauzionali, ascrivibili al prevenuto e l'evento di seguito indicato;

nella qualità di cui sub b), essendo dotato di poteri di gestione e direzionali della nominata S.p.A. Ferrovie dello Stato e conseguentemente di poteri apicali di indirizzo e coordinamento delle controllate società Trenitalia S.p.A. e R.F.I. S.p.A., ed in concreto esercitando detti suoi poteri estrinsecandoli in atti di concreta ingerenza nella gestione delle predette società, tutte, peraltro, svolgenti attività funzionalmente omogenee; tenuto a garantire - in virtù della titolarità ed esercizio in concreto di detti poteri, tali da affiancarlo in detta veste apicale, di fatto, nella amministrazione delle società controllate, ai legali rappresentanti delle stesse - le condizioni tecniche di sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario, in base alle disposizioni, a contenuto cautelare di cui agli artt.: 8, 10 e 36 del DPR 11 luglio 1980 n. 753; 2043, 2050 e 2087 c.c.; 3, comma 1, lettere a), b), c), e), d), h) ed art. 4 c. 1 e c. 5 lett. h), n), b), q) del Decreto legislativo 19 settembre 1994 n. 626; art. 15, c. 1, lett. a), b), c), e), f), g), t), u), 17, comma 1 lettera a), 18, c.1, lett. h, q, z, 28 comma 1, del DLgs 81/08; in base, infine, alle disposizioni cautelari indicate dal RID - Regolamento concernente il trasporto internazionale ferroviario delle merci pericolose – nelle versioni dal 2001 al 2007, al fine di rendere sicuro, nel territorio dei singoli Stati aderenti, il trasporto delle merci pericolose; tenuto a garantire, in virtù delle indicate funzioni e poteri, anche l'uniformità, tra le società del gruppo, delle misure di prevenzione dei rischi derivanti dal trasporto, per ferrovia, sulla rete nazionale, delle merci pericolose;

non provvedendo, nella predetta qualità e nell'esercizio dei suddetti poteri apicali e gestionali anche nelle controllate quale Amministratore Delegato della capogruppo Ferrovie dello Stato S.p.A., all'effettuazione di una valutazione dei rischi del trasporto ferroviario di merci pericolose, di carattere generale e preliminare alle valutazioni dei rischi specifici che potevano fare, per la parte di competenza, Trenitalia S.p.A. e R.F.I. S.p.A., possedute e controllate da Ferrovie dello Stato S.p.A., omettendo, invero, di effettuare una valutazione d'insieme e di carattere complessivo dei rischi globalmente connessi al trasporto, con carri ferroviari, di merci pericolose, sull'infrastruttura ferroviaria nazionale ed in attraversamento di centri abitati – com'è accaduto a Viareggio il 29/06/2009 – e di promuovere l'adozione, su tutto il territorio nazionale, di misure cautelative di carattere generale, quali la creazione di linee di gronda o di itinerari alternativi tali da instradare il traffico di merci pericolose, lontano da ogni centro abitato; la realizzazione di adeguate separazioni tra sede ferroviaria e vicine infrastrutture civili, idonee ad evitare o mitigare lo spargimento, nell'ambiente vicino,

di sostanze pericolose e comunque esplosive o infiammabili, oggetto di trasporto per ferrovia, in conseguenza di un eventuale svio o altro analogo incidente e pertanto, idonee ad eliminare o almeno contenere i danni derivanti; la moderazione della velocità di attraversamento delle stazioni contigue a detti centri; l'adozione di meccanismi idonei a garantire, in occasione dell'insorgenza di una situazione di svio, la possibilità di far intervenire all'istante la frenatura di un convoglio; l'adozione di standard di manutenzione - per tutti i carri trasportanti in Italia merci pericolose - rigorosi, verificabili ed almeno uguali a quelli stabiliti per i carri immatricolati in Italia (nella consapevolezza, peraltro, dell'assenza di regole manutentive uniformi, per i carri in esame, tra i Paesi dell'Unione europea); la sostituzione dei picchetti di tracciamento - realizzati e presenti in larga parte della rete ferroviaria nazionale, come nella stazione di Viareggio, mediante infissione al suolo di uno spezzone di rotaia avente spigoli vivi nella parte terminale sporgente e perciò idonei al taglio del mantello delle ferrocisterne eventualmente entranti in collisione con detto ostacolo, anche trasportanti merci nocive, esplosive o infiammabili - con altro o altri e meno pericolosi sistemi di riferimento del binario; non adottando, comunque, nell'esercizio dell'impresa le misure che, secondo la particolarità del lavoro, l'esperienza e la tecnica, erano necessarie a tutelare l'integrità fisica e la personalità morale dei prestatori di lavoro e dei terzi; per inosservanza delle sopra indicate leggi, ordini, regolamenti e discipline e per negligenza, imprudenza ed imperizia, consistenti nelle predette omissioni manageriali, dispositive, propositive, di direzione e di controllo e progettuali, lesive di condotte cautelari doverose; non essendosi, ad ogni modo - con riferimento alle qualità comunque rivestite e sopra specificate - adeguato alle conoscenze del progresso tecnico per eliminare o attenuare i predetti rischi e per sostituire ciò che era pericoloso con ciò che non lo era o lo era in misura minore; non impedendo, con riferimento alle qualità comunque rivestite e sopra specificate, l'evento che aveva l'obbligo giuridico di impedire, cagionava, per effetto dello svio del carro cisterna n. 3380 781 8 210-6, in composizione al treno merci n. 50325, del conseguente rovesciamento di detto carro, della sua rottura per effetto dell'impatto contro un ente di linea (un picchetto di segnalamento o altro), della conseguente fuoruscita e agevole spandimento nell'ambiente di circa 45.700 Kg. di g.p.l., e della combustione di detta sostanza, l'incendio:

dei fabbricati, completamente distrutti dalle fiamme e dagli effetti della sovrappressione, siti in Viareggio, in Via Ponchielli nr. 1, nr. 19, 20, 24, 25 e 32;

□ dei fabbricati, parzialmente distrutti dalle fiamme e dagli effetti della sovrappressione, siti in Viareggio, in Via Ponchielli nn. 1-3; 5; 6; 8; 10; 15; 16; 17; 18; 19; 20; 21; 23/25; 26/28/30; 34; 36; 38/40; 42; 44; 46; 48; 50; 52; 54; 56; 58; in Via Porta a Pietrasanta: nn. 2-16; 16-22; 9; 32; 34; 36; 30; dei giardini pubblici di Via Porta a Pietrasanta, in Piazzale Agresti e del Parco XXV Aprile; in Via Aurelia Nord nn. 1/3; 5; 21; 23; 25; 29; 31; 33; 37; Largo Risorgimento: nn. 1; 9; in Via Botteghi, s.n.c.; in Via Raimondo Del Prete nn 27/41; in Via Garibaldi, edificio della Croce Verde e n. 212; Via Burlamacchi, I e II edificio della stazione ferroviaria, locali ai numeri n. 40 e 257; Via Matteotti n. 252; del verde pubblico davanti la stazione ferroviaria in Piazza Dante;

□ dei seguenti autoveicoli o motoveicoli, completamente o parzialmente distrutti dalle fiamme e dagli effetti della sovrappressione: Ford Focus targata BB725VP; BMW 320 berlina targata DP300YX ; Motociclo Malaguti Ciak DA01377; Ford Mondeo SW targata U583; VW New Beetle targata BX956JT; Renault Koleos targata DP327YK; Peugeot 206 targata CA689GD; Toyota Yaris targata BN048CC; Renault Clio targata DE888CR; Fiat Punto targata BD554RS; Renault Laguna targata CD380JE; Renault Twingo targata BT744JL; Alfa Romeo 159 targata CV665AA; Alfa Romeo mito targata DW385FX; Chrysler targata BL166XC; VW Polo targata BZ008HK; Alfa 159 SW targata DF957SG; Seat Ibiza targata BX332JR; Vespa Piaggio targata LU71084; Ford Transit adibito a carro attrezzi targato CS466FE; Fiat Punto targata AW086YL; Fiat 600 targata BS163ZE; Aprilia Scarabeo targato CW66603; Lancia Libra targata BV326CC; Fiat Marea SW targata BH802NY; Fiat Punto targata DB446YN; Ford Focus targata BX633JN; Audi TT targata DL434GN; Fiat Punto targata DE766CS; Opel Astra targata BT500JT; Fiat 500 targata RM94780; Citroen C3 targata DE986CT; Fiat Bravo targata DN228HY; Piaggio Beverly targato BM46540; Piaggio Vespa targata CC02668; Renault Kangoo targata CS664JY; Audi TT targata DL434GN; Peugeot targata LU553471; Scooter cc 180 targato BK17533; Toyota Rav targata CJ644CB; Toyota Avensis targata BC022SA; Lancia Y targata BB025SA; Ford Fiesta targata DM920LR; Fiat Doblò targata BX364JF; Bici elettrica di Germani Marino; Piaggio Beverly targato CC00697; Ford Fiesta targata DT729JC; Alfa Romeo 156 targata AW589YH; BMW GS 1200 targa SCONOSC. intestata a GERMANI Marco; Opel Vectra SW targata CN864FR; Peugeot 206 targata BH464NX; Chevrolet 2000 D targata DG678YF; Renault Kangoo targato BL943CM; Ford targata LU553008; Opel Zafira targata DL269ZW; Fiat Panda targato DV209VK; Citroen C3 targata CK725LE; Piaggio targato X37CLS; Fiat Punto targata CB887ZH; Fiat Panda targata FI W73189; Citroen targata CE198ZR; Ford Fiesta targata AM030KK; Toyota Yaris targata CT609ZZ; VW Lupo targata BF579TR; Ford

Fiesta targata DN411TJ; Citroen C2 targata CL927TE; auto targata BT850JP; Aprilia Agility targato DA01718; Opel Meriva Enjoi targata DJ772VK; motociclo targato DK31076; Renault Scenic targata BN920AB; Auto targata CX697ML; Citroen ZX targata AR257DL; Kia pregio targata CL731TD; Peugeot targata MB865WF; Daewoo Matiz targata BL740CR; Peugeot targata DJ115RF; Peugeot targata CV074PC; Renault Twingo CE494ZP; Fiat Punto CE039EY; Renault SW CD862JA; Furgone BV775YV; Opel Agila CP591KE; Renault Clio BV460SB; Carrozzella elettrica per disabili, carrello deambulatore di ORSI Mario; Kia Sportage DW425HF; motociclo Yamaha Mejesty CC00973; Camion Scania 124 EBR122A; Cisterna alimentare HHHT2366; auto targata LU574110; VW Polo DJ122RE; Toyota Yaris DP744SN; Fiat 500 FI118901; Seat furgoncino ZA317BZ; Mercedes DF004XN; Fiat Punto BX803GN; Motociclo Honda DM63196; Autovettura Renault Kangoo BV651NR; Ambulanza Volkswagen 28DL00 LU510989; Autovettura Hyundai Atos CS646WE; Autovettura Opel Corsa AE762VG; Autovettura Alfa 146 AT425TP; Autovettura Fiat 500 BG250654; Autovettura Mercedes BE563FX; Autovettura Fiat Bravo AK859EP; Autovettura Audi CA943HC.

Eventi concretamente prevedibili ed evitabili, costituenti realizzazione del rischio che le sopra indicate norme cautelari erano idonee ad evitare.

Fatti accaduti in Viareggio il 29/06/2009.

Moretti Mauro

35. violazione dell'art. 589, cc. 1, 2 e 4 e dell'art. 590, cc. 1 e 2, 3 e 4 c.p., perché, nelle sue qualità:

A. di Amministratore Delegato - dal 2 luglio del 2001 al 25 settembre del 2006 - di RFI Spa, società gestrice dell'infrastruttura ferroviaria italiana ed, in quanto tale, società responsabile, di tutte le linee e degli impianti ferroviari, comprese le stazioni, della loro manutenzione e della circolazione in sicurezza;

B. di Amministratore Delegato (come da verbale del C.d.A. del 27/04/07) di Ferrovie dello Stato S.p.A. – recentemente rinominata Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., società capogruppo e detentrica dell'intero pacchetto azionario e dei correlativi poteri di controllo delle società Trenitalia S.p.A. e R.F.I. S.p.A., aventi, rispettivamente, come oggetto sociale la gestione del trasporto delle merci e dei passeggeri e la gestione dell'infrastruttura ferroviaria ed in tale veste dotato di forti poteri di controllo, ingerenza ed esercizio in concreto nelle predette società controllate;

nella qualità di cui sub a), essendo tenuto a garantire le condizioni tecniche di sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario – anche promuovendo lo sviluppo delle

necessarie capacità tecnologiche e ingegneristiche relative all'armamento ed al materiale rotabile -; essendo dotata, la citata struttura di R.F.I. – come anche l'indagato – dell'esperienza, delle competenze tecniche, delle conoscenze di settore – e/o della possibilità di attingere a dette conoscenze - e delle risorse umane ed organizzative necessarie allo svolgimento delle indicate funzioni; essendo tenuto, tra l'altro, all'individuazione di criteri costruttivi, relativamente ai carri cisterna trasportanti merci pericolose, tali da assicurare dette condizioni di sicurezza e comunque, tali da eliminare o mitigare i rischi derivanti dal traffico ferroviario di dette merci; essendo tenuto, altresì ad adottare - o a concorrere alla loro adozione - le determinazioni e le prescrizioni relative alla velocità ammessa sulle linee, ai punti di variazione di detta velocità e al grado di frenatura; essendo tenuto, ad ogni modo, all'emanazione - o a individuare, definire o proporre le determinazioni dirette a detta emanazione - delle disposizioni, istruzioni e prescrizioni tecniche necessarie ad assicurare le indicate condizioni e livelli di sicurezza; essendo obbligato alla protezione ed alla tutela del bene primario della salute e dell'integrità fisica delle persone, beni esposti a pericolo in conseguenza dello svolgimento dell'esercizio ferroviario ed, in particolare, del trasporto di merci pericolose, infiammabili o esplosivi, in base alle disposizioni, a contenuto cautelare di cui agli artt. 2043, 2050 e 2087 c.c.; 8 e 10 del DPR 11 luglio 1980 n.753; Art. 7, c.7, del D.P.R. n. 146 del 1999; Artt.1.2, 2.1, 2.2, 4.2, lettera d), 4.2, lettera e) ed f), del decreto del Ministro dei Trasporti e della navigazione n.247/VIG 3 del 22 maggio 2000; art. 3, c1, lettera a) del decreto del Ministro dei Trasporti e della navigazione n. 138 T del 31/10/2000; art. 8, commi 1, 3 e 4 del Decreto Legislativo 10 agosto 2007, n. 162; di quanto previsto ai punti 2.3 e 3.3 del Decreto n. 1 del 6/04/2009 dell'A.N.S.F.; 3, comma 1, lettere a), b), c), e), d), h) ed art. 4 c. 1 e c. 5 lett. h), n), b), q) del Decreto legislativo 19 settembre 1994 n. 626; alla nota informativa del 2 novembre 1998 n. MT/SIS.SE.217.0 dell'allora esistente struttura denominata Area Strategica d'Affari - ASA - Materiale Rotabile e Trazione di FS, indirizzata a tutti i Servizi Produzione ed a tutte le zone ed unità territoriali, attinente all'installazione del dispositivo "rilevatore automatico di svio EDT 100", messo a punto dalle Ferrovie Federali Svizzere, contenente informazioni ed indicazioni operative, sull'esistenza e sull'applicazione di detto dispositivo su carri circolanti anche in Italia; alla specifica tecnica ("fiche") "UIC 541-08 OR", del mese di dicembre dell'anno 2000, che determinava i principi per la progettazione di detettori di svio; alla specifica tecnica "UIC 541-08 OR", del mese di agosto 2001, con cui veniva approvato ed inserito nell'Appendice A della specifica il dispositivo antisvio della OKE EDT 100; alla presa d'atto, da parte dell'OTIF, con provvedimento del 22 Marzo 2005, della immissione sul

mercato e conseguente omologazione, parte dell'UIC, del dispositivo antisvio EDT 100, nell'ambito della specifica tecnica UIC 541-08 OR; all'atto d'approvazione, in data 1 Luglio 2007, da parte dell'UIC, con l'Allegato A alla quarta edizione della specifica UIC 541-08 OR, del dispositivo DDD-EDT 101 della OKE; in base, infine, alle disposizioni cautelari, anche di tipo supplementare e/o determinative di requisiti specifici in materia di sicurezza per il trasporto ferroviario di merci pericolose, indicate dal RID - Regolamento concernente il trasporto internazionale ferroviario delle merci pericolose - sia nella versione del 2001 che in quella del 2003, al fine di rendere sicuro, nel territorio dei singoli Stati aderenti, il trasporto delle merci pericolose;

non valutando il rischio, insito nella circolazione dei treni trasportanti merci pericolose e comunque infiammabili e/o esplosivi, di fuoruscita incontrollata, anche a seguito di uno svio, di dette sostanze dai carri che le contengono, del loro conseguente spargimento nell'ambiente vicino e del connesso fondato pericolo di loro esplosione e/o del loro incendio; non valutando, altresì, il pericolo di taglio del serbatoio di detti carri nell'impatto, a causa di uno svio, contro un ostacolo fisso e tagliente come i picchetti di tracciamento - realizzati e presenti in larga parte della rete ferroviaria nazionale, come nella stazione di Viareggio, mediante infissione al suolo di uno spezzone di rotaia avente spigoli vivi nella parte terminale sporgente e perciò idonei al taglio del mantello delle ferrocisterne eventualmente entranti in collisione con detto ostacolo, anche trasportanti merci nocive, esplosivi o infiammabili - con altro o altri e meno pericolosi sistemi di riferimento del binario; non valutando, altresì, il pericolo costituito dalla presenza dei predetti picchetti neanche in sede di emanazione, in data 18 dicembre 2001, della Specifica Tecnica RFI TCAR ST AR 01 002 A, che prevedeva, sì, la sostituzione del tradizionale sistema di picchettazione - realizzato con le modalità sopra indicate - con quello, tecnicamente diverso, denominato su "base assoluta", ma per finalità solo commerciali, come quelle relative al miglioramento del comfort di viaggio ed alla riduzione dei costi e non per l'eliminazione di un elemento in sé pericoloso, per l'incremento della sicurezza del traffico delle merci pericolose, soprattutto nei pressi di centri abitati; finalità non riconsiderate neppure successivamente, in sede di finanziamento del progetto contenuto nella predetta Specifica Tecnica, disposto, dal medesimo Moretti, con delibera n. 191 del 20.09.05 e per un importo di 4 milioni di euro;

in particolare, non valutando il gravissimo rischio che un accadimento di tal genere potesse avvenire durante il passaggio di treni trasportanti detto tipo di merci attraverso una stazione, come quella di Viareggio, circondata, nelle immediate vicinanze, da zone residenziali densamente abitate e comunque da civili abitazioni, non adeguatamente distanziate,

separate o protette dalla sede ferroviaria, con la concreta possibilità, pertanto, di danni pesantissimi alle persone dimoranti nelle vicinanze – in quanto tali elettivamente estranee ai rischi propri di chi viaggia col treno o si trattiene, comunque, all'interno di una stazione – ed alle cose circostanti; non valutando, ancora, quanto il rischio di uno svio – per un carro cisterna estero, come quello n. 3380 781 8 210-6, ma circolante in Italia – 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 e nella consapevolezza, comunque, dell'assenza di regole manutentive uniformi, per i carri in esame, tra i Paesi dell'Unione europea; non valutando, ancora, che i predetti rischi non venivano evitati o almeno mitigati neppure dalla possibilità, in fatto non sussistente e comunque non valutata, di instradare il traffico relativo al trasporto di merci pericolose lungo itinerari ferroviari alternativi a quello implicante l'attraversamento della stazione di Viareggio, né dall'adozione di misure riduttive della velocità di transito lungo la tratta della stazione di Viareggio – in fatto, transitando il treno merci n. 50325 ad una velocità superiore ai 90 km orari -, né dalla dotazione, mai disposta in Italia, di meccanismi tali da garantire un'immediata frenatura del convoglio in caso di svio, come il cd. detettore di svio o altro dispositivo avente analoga efficacia; scelte tecniche ed operative, tutte, comunque, idonee ad evitare o mitigare i danni prodottisi a Viareggio il 29/06/2009; non assumendo, comunque - anche in considerazione dei conosciuti o conoscibili fattori di rischio sopra indicati - alcuna determinazione in merito alla necessità o almeno all'opportunità, di tenere adeguatamente separata la sede ferroviaria della stazione di Viareggio dalle contigue civili abitazioni e comunque, da luoghi, cose e persone estranee all'esercizio ferroviario, e comunque non disponendo, decidendo o proponendo – né contribuendo a dette attività - la realizzazione di separazioni, di barriere, di strutture di contenimento e/o di confinamento, idonee ad evitare o mitigare lo spargimento, nell'ambiente vicino, di sostanze pericolose e comunque esplosive o infiammabili, oggetto di trasporto per ferrovia, in conseguenza di uno svio o altro analogo incidente, e pertanto, idonee ad evitare o mitigare i danni derivantini; avendo, comunque, poteri decisionali in materia di collocazione delle predette strutture cautelative e/o poteri e funzioni progettuali o propositive delle medesime separazioni;

dotato, pertanto di poteri impeditivi dell'evento, non avendo proposto, evidenziato o segnalato come necessaria, o comunque come determinante o utile, ai fini della sicurezza del trasporto delle merci pericolose, l'installazione di un dispositivo rilevatore del potenziale svio di un carro cisterna, trasportante merci pericolose – cd. detettore di svio, già, peraltro,

adottato da altre reti ferroviarie europee - avente la funzione di mandare in frenatura di emergenza un convoglio al momento in cui insorge uno svio, o di altro sistema idoneo a garantire, in occasione dell'insorgenza di una situazione di svio, la possibilità di far intervenire all'istante la frenatura del convoglio; dispositivi già in commercio, e/o già in uso presso altre reti ferroviarie - i cui carri, peraltro, circolano anche in Italia - e/o di facile progettazione e realizzazione, con soluzioni di ingegneria non complesse;

non avendo emanato o concorso ad emanare, anche in violazione delle precisate disposizioni del RID prescrizioni - e comunque, non avendone valutato la necessità o l'opportunità - di tipo prudenziale, riduttive della velocità di attraversamento delle stazioni, come quella di Viareggio, circondate, nelle immediate vicinanze, da zone residenziali densamente abitate e da edifici civili; per inosservanza delle sopra indicate leggi, ordini, regolamenti e discipline e per negligenza, imprudenza ed imperizia, consistenti nelle predette omissioni progettuali, tecniche, valutative, propositive e dispositive, lesive di condotte cautelari doverose;

non essendo il comportamento colposo dei garanti sopravvenuti, tale da interrompere il rapporto di causalità tra le violazioni di norme precauzionali, ascrivibili al prevenuto e l'evento di seguito indicato;

nella qualità di cui sub b), essendo dotato di poteri di gestione e direzionali della nominata S.p.A. Ferrovie dello Stato e conseguentemente di poteri apicali di indirizzo e coordinamento delle controllate società Trenitalia S.p.A. e R.F.I. S.p.A., ed in concreto esercitando detti suoi poteri estrinsecandoli in atti di concreta ingerenza nella gestione delle predette società, tutte, peraltro, svolgenti attività funzionalmente omogenee; tenuto a garantire - in virtù della titolarità ed esercizio in concreto di detti poteri, tali da affiancarlo in detta veste apicale, di fatto, nella amministrazione delle società controllate, ai legali rappresentanti delle stesse - le condizioni tecniche di sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario, in base alle disposizioni, a contenuto cautelare di cui agli artt.: 8, 10 e 36 del DPR 11 luglio 1980 n. 753; 3, comma 1, lettere a), b), c), e), d), h) ed art. 4 c. 1 e c. 5 lett. h), n), b), q) del Decreto legislativo 19 settembre 1994 n. 626; artt. 15, c. 1, lett. a), b), c), e), f), g), t), u), 17, comma 1 lettera a), 18, c.1, lett. h, q, z, 28 comma 1, del DLgs 81/08; artt. 2043, 2050 e 2087 c.c.; in base, infine, alle disposizioni cautelari indicate dal RID - Regolamento concernente il trasporto internazionale ferroviario delle merci pericolose - nelle versioni dal 2001 al 2007, al fine di rendere sicuro, nel territorio dei singoli Stati aderenti, il trasporto delle merci pericolose; tenuto a garantire, in virtù delle indicate funzioni e poteri, anche

l'uniformità, tra le società del gruppo, delle misure di prevenzione dei rischi derivanti dal trasporto, per ferrovia, sulla rete nazionale, delle merci pericolose;

non provvedendo, nella predetta qualità e nell'esercizio dei suddetti poteri apicali e gestionali anche nelle controllate quale Amministratore Delegato della capogruppo Ferrovie dello Stato S.p.A., all'effettuazione di una valutazione dei rischi del trasporto ferroviario di merci pericolose, di carattere generale e preliminare alle valutazioni dei rischi specifici che potevano fare, per la parte di competenza, Trenitalia S.p.A. e R.F.I. S.p.A., possedute e controllate da Ferrovie dello Stato S.p.A., omettendo, invero, di effettuare una valutazione d'insieme e di carattere complessivo dei rischi globalmente connessi al trasporto, con carri ferroviari, di merci pericolose, sull'infrastruttura ferroviaria nazionale ed in attraversamento di centri abitati – com'è accaduto a Viareggio il 29/06/2009 – e di promuovere l'adozione, su tutto il territorio nazionale, di misure cautelative di carattere generale, quali la creazione di linee di gronda o di itinerari alternativi tali da instradare il traffico di merci pericolose, lontano da ogni centro abitato; la realizzazione di adeguate separazioni tra sede ferroviaria e vicine infrastrutture civili, idonee ad evitare o mitigare lo spargimento, nell'ambiente vicino, di sostanze pericolose e comunque esplosive o infiammabili, oggetto di trasporto per ferrovia, in conseguenza di un eventuale svio o altro analogo incidente e pertanto, idonee ad eliminare o almeno contenere i danni derivanti; la moderazione della velocità di attraversamento delle stazioni contigue a detti centri; l'adozione di meccanismi idonei a garantire, in occasione dell'insorgenza di una situazione di svio, la possibilità di far intervenire all'istante la frenatura di un convoglio; l'adozione di standard di manutenzione - per tutti i carri trasportanti in Italia merci pericolose - rigorosi, verificabili ed almeno uguali a quelli stabiliti per i carri immatricolati in Italia (nella consapevolezza, peraltro, dell'assenza di regole manutentive uniformi, per i carri in esame, tra i Paesi dell'Unione europea); la sostituzione dei picchetti di tracciamento - realizzati e presenti in larga parte della rete ferroviaria nazionale, come nella stazione di Viareggio, mediante infissione al suolo di uno spezzone di rotaia avente spigoli vivi nella parte terminale sporgente e perciò idonei al taglio del mantello delle ferrocisterne eventualmente entranti in collisione con detto ostacolo, anche trasportanti merci nocive, esplosive o infiammabili - con altro o altri e meno pericolosi sistemi di riferimento del binario; non adottando, comunque, nell'esercizio dell'impresa le misure che, secondo la particolarità del lavoro, l'esperienza e la tecnica, erano necessarie a tutelare l'integrità fisica e la personalità morale dei prestatori di lavoro e dei terzi;

per inosservanza delle sopra indicate leggi, ordini, regolamenti e discipline e per negligenza, imprudenza ed imperizia, consistenti nelle predette omissioni manageriali, dispositive, propositive, di direzione e di controllo e progettuali, lesive di condotte cautelari doverose; non essendosi, ad ogni modo - con riferimento alle qualità comunque rivestite e sopra specificate - adeguato alle conoscenze del progresso tecnico per eliminare o attenuare i predetti rischi e per sostituire ciò che era pericoloso con ciò che non lo era o lo era in misura minore;

non impedendo, con riferimento alle qualità comunque rivestite e sopra specificate, l'evento che aveva l'obbligo giuridico di impedire,

cagionava, per effetto dello svio del carro cisterna n. 3380 781 8 210-6, in composizione al treno merci n. 50325, del conseguente rovesciamento di detto carro, della sua rottura per effetto dell'impatto contro un ente di linea (un picchetto di segnalamento o altro), della conseguente fuoruscita e agevole spandimento nell'ambiente di circa 45.700 Kg. di g.p.l., e dell'incendio di detta sostanza,

□ la morte di 32 persone:

Aboutalib Aziza; Ayad Hamza; Ayad Iman; Ayad Mohamed; Battistini Federico; Bernacchi Nadia; Bonuccelli Claudio; Boumalhaf Abdellatif; Boumalhaf Nouredine; Calzoni Roberta; Campo Rosario; Carmazzi Maria Luisa; Cruz Ruiz Oliva Magdalena; Falorni Andrea; Farnocchia Alessandro Fortunato; Farnocchia Antonio; Monelli Angela; Galano Marina; Habic Ana; Iacopini Elena; Iacopini Mauro; Maccioni Stefania; Mazzoni Ilaria; Mazzoni Michela; Menichetti Emanuela; Milazzo Emanuela; Moussafar Rachid; Orsi Sara; Piagentini Lorenzo; Piagentini Luca; Pucci Mario; Silva Teran Elisabeth Guadalupe;

□ lesioni personali gravi, ai danni di:

Ariq Mohammed, Baldassarri Daniele, Baldassarri Fabrizio, Baldassarri Francesca, Baldi Donatella, Barsanti Alfredo, Barsanti Simone, Battistini Irene, Battistini Veronica, Belluomini Giulio, Beretti Carlo, Bertuccelli Gian Paolo, Biancalana Alessandra, Bianchi Giovanna, Billet Lidia, Billet Ceccardo, Bini Gianni, Brunelli Brunella, Burchi Leda, Cappelli Ilio, Cheli Orlando, Cherubini Barbara, Chiavoni Marcello, Chiavoni Alessandra, Cirilli Siria, Comelli Marcella, Cordoni Luigi, Cortopassi Valentina, Cosci Antonella, Courier Giorgio, Courier Giorgia, Crivello Paolo, Dati Mirena, De Vitis Paolo, De Vitis Massimiliano, Del Lupo Alessandro, Dini Albertina, Doveri Martina, Doveri Stefano, Fagioli Aurora, Falorni Cristiano, Falorni Silvano, Farnocchia Daniela, Farnocchia Sara, Ferrari Maurizio, Ferrari Italo, Fiorentino Emilio, Fiorentino Simone, Fiorentino Lorenzo, Forasiepi Giuseppe, Francesconi Marco, Frasca Antonia, Gagnesi Ivano, Galano Anna, Garcia Capiglia Mariana, Gerard

Maria Renata, Germani Marino, Germani Marco, Germani Maria Ademia, Germani Alfio, Gigliotti Rosario, Gigliotti Massimo, Gigliotti Ludovico, Gonnella Edoardo, Grandi Silvia, Guidi Carla, Lippi Anna Maria, Lippi Antonella, Lombardi Donatella, Lombardi Brunella, Lotti Laura, Lubrano Alessia, Lucatelli Gian Franco, Lucatelli Daniela, Lunardi Antonio, Lunardi Alvaro, Lunardi Sabrina, Maccaferro Manuel, Maccaferro Serena, Maccioni Andrea, Maccioni Maria Antonietta, Malek Marcin, Manfredi Irene, Marcelli Roberta, Marracci Giuseppe, Marracci Roberta, Marsili Oreste, Menichetti Claudio, Menichetti Valentina, Mezzasalma Anna Maria, Michelini Franca, Morri Emiliano, Mucci Giovanna Maria Elena, Mugnaini Anna Maria, Nocerino Andreè, Orlandini Vincenzo Massimo, Orsi Mario, Orsini Valeria, Paoli Angela, Parrini Federico, Pasquinucci Duilio, Pasquinucci Martina, Pellegrini Rolando, Pellegrini Barbara, Pellegrini Giacomo, Pescaglino Enrica, Piagentini Roberto, Piagentini Catia, Piagentini Leonardo, Pierotti Catia, Pinto Francesco, Pinto Vincenzo, Pinto Fabrizio, Pucci Moreno, Pucci Catia, Pucci Sabrina, Pucci Mirella, Puritani Tiziano, Puzello Caterina, Rafael Da Silva Clarinda, Ramaioli Davide, Ramaioli Francesca, Rombi Daniela, Rombi Giuseppe, Rombi Riccardo, Salvadori Cristina, Setaro Rita, Silvi Franco, Tancredi Dario, Tognocchi Giulia, Tognocchi Stefano, Trevisani Luca, Verona Chiara, Vignatelli Miranda, Vivaldi Mariella, Volpe Michela.

gravissime, ai danni di:

Ayad Ibtissam, Frasca Claudia, Galli Laura, Maccarone Anna, Piagentini Marco, Ul Haq Ihsan.

Reati aggravati dall'essere commessi con violazione delle norme per la prevenzione degli infortuni sul lavoro, come sopra indicate.

Eventi concretamente prevedibili ed evitabili, costituenti realizzazione del rischio che le sopra indicate norme cautelari erano idonee ad evitare.

Fatti accaduti in Viareggio il 29/06/2009.

Moretti Mauro

36. violazione degli artt. 430 e 449, cc. 1 e 2, c.p., perché, nelle sue qualità:

A. di Amministratore Delegato - dal 2 luglio del 2001 al 25 settembre del 2006 - di RFI Spa, società gestrice dell'infrastruttura ferroviaria italiana ed, in quanto tale, società responsabile, di tutte le linee e degli impianti ferroviari, comprese le stazioni, della loro manutenzione e della circolazione in sicurezza;

B. di Amministratore Delegato (come da verbale del C.d.A. del 27/04/07) di Ferrovie dello Stato S.p.A. – recentemente rinominata Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., società capogruppo e detentrica dell'intero pacchetto azionario e dei correlativi poteri di controllo

delle società Trenitalia S.p.A. e R.F.I. S.p.A., aventi, rispettivamente, come oggetto sociale la gestione del trasporto delle merci e dei passeggeri e la gestione dell'infrastruttura ferroviaria ed in tale veste dotato di forti poteri di controllo, ingerenza ed esercizio in concreto nelle predette società controllate;

nella qualità di cui sub a), essendo tenuto a garantire le condizioni tecniche di sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario – anche promuovendo lo sviluppo delle necessarie capacità tecnologiche e ingegneristiche relative all'armamento ed al materiale rotabile -; essendo dotata, la citata struttura di R.F.I. – come anche l'indagato – dell'esperienza, delle competenze tecniche, delle conoscenze di settore – e/o della possibilità di attingere a dette conoscenze - e delle risorse umane ed organizzative necessarie allo svolgimento delle indicate funzioni; essendo tenuto, tra l'altro, all'individuazione di criteri costruttivi, relativamente ai carri cisterna trasportanti merci pericolose, tali da assicurare dette condizioni di sicurezza e comunque, tali da eliminare o mitigare i rischi derivanti dal traffico ferroviario di dette merci; essendo tenuto, altresì ad adottare - o a concorrere alla loro adozione - le determinazioni e le prescrizioni relative alla velocità ammessa sulle linee, ai punti di variazione di detta velocità e al grado di frenatura; essendo tenuto, ad ogni modo, all'emanazione - o a individuare, definire o proporre le determinazioni dirette a detta emanazione - delle disposizioni, istruzioni e prescrizioni tecniche necessarie ad assicurare le indicate condizioni e livelli di sicurezza; essendo obbligato alla protezione ed alla tutela del bene primario della salute e dell'integrità fisica delle persone, beni esposti a pericolo in conseguenza dello svolgimento dell'esercizio ferroviario ed, in particolare, del trasporto di merci pericolose, infiammabili o esplosivi, in base alle disposizioni, a contenuto cautelare di cui agli artt. 2043, 2050 e 2087 c.c.; 8 e 10 del DPR 11 luglio 1980 n.753; Art. 7, c.7, del D.P.R. n. 146 del 1999; Artt.1.2, 2.1, 2.2, 4.2, lettera d), 4.2, lettera e) ed f), del decreto del Ministro dei Trasporti e della navigazione n.247/VIG 3 del 22 maggio 2000; art. 3, c1, lettera a) del decreto del Ministro dei Trasporti e della navigazione n. 138 T del 31/10/2000; art. 8, commi 1, 3 e 4 del Decreto Legislativo 10 agosto 2007, n. 162; di quanto previsto ai punti 2.3 e 3.3 del Decreto n. 1 del 6/04/2009 dell'A.N.S.F.; 3, comma 1, lettere a), b), c), e), d), h) ed art. 4 c. 1 e c. 5 lett. h), n), b), q) del Decreto legislativo 19 settembre 1994 n. 626; alla nota informativa del 2 novembre 1998 n. MT/SIS.SE.217.0 dell'allora esistente struttura denominata Area Strategica d'Affari - ASA - Materiale Rotabile e Trazione di FS, indirizzata a tutti i Servizi Produzione ed a tutte le zone ed unità territoriali, attinente all'installazione del dispositivo "rilevatore automatico di svio EDT 100", messo a punto dalle Ferrovie Federali Svizzere, contenente informazioni ed

indicazioni operative, sull'esistenza e sull'applicazione di detto dispositivo su carri circolanti anche in Italia; alla specifica tecnica ("fiche") "UIC 541-08 OR", del mese di dicembre dell'anno 2000, che determinava i principi per la progettazione di detettori di svio; alla specifica tecnica "UIC 541-08 OR", del mese di agosto 2001, con cui veniva approvato ed inserito nell'Appendice A della specifica il dispositivo antisvio della OKE EDT 100; alla presa d'atto, da parte dell'OTIF, con provvedimento del 22 Marzo 2005, della immissione sul mercato e conseguente omologazione, parte dell'UIC, del dispositivo antisvio EDT 100, nell'ambito della specifica tecnica UIC 541-08 OR; all'atto d'approvazione, in data 1 Luglio 2007, da parte dell'UIC, con l'Allegato A alla quarta edizione della specifica UIC 541-08 OR, del dispositivo DDD-EDT 101 della OKE; in base, infine, alle disposizioni cautelari, anche di tipo supplementare e/o determinative di requisiti specifici in materia di sicurezza per il trasporto ferroviario di merci pericolose, indicate dal RID - Regolamento concernente il trasporto internazionale ferroviario delle merci pericolose - sia nella versione del 2001 che in quella del 2003, al fine di rendere sicuro, nel territorio dei singoli Stati aderenti, il trasporto delle merci pericolose;

non valutando il rischio, insito nella circolazione dei treni trasportanti merci pericolose e comunque infiammabili e/o esplosivi, di fuoruscita incontrollata, anche a seguito di uno svio, di dette sostanze dai carri che le contengono, del loro conseguente spargimento nell'ambiente vicino e del connesso fondato pericolo di loro esplosione e/o del loro incendio; non valutando, altresì, il pericolo di taglio del serbatoio di detti carri nell'impatto, a causa di uno svio, contro un ostacolo fisso e tagliente come i picchetti di tracciamento - realizzati e presenti in larga parte della rete ferroviaria nazionale, come nella stazione di Viareggio, mediante infissione al suolo di uno spezzone di rotaia avente spigoli vivi nella parte terminale sporgente e perciò idonei al taglio del mantello delle ferrocisterne eventualmente entranti in collisione con detto ostacolo, anche trasportanti merci nocive, esplosivi o infiammabili - con altro o altri e meno pericolosi sistemi di riferimento del binario; non valutando, altresì, il pericolo costituito dalla presenza dei predetti picchetti neanche in sede di emanazione, in data 18 dicembre 2001, della Specifica Tecnica RFI TCAR ST AR 01 002 A, che prevedeva, sì, la sostituzione del tradizionale sistema di picchettazione - realizzato con le modalità sopra indicate - con quello, tecnicamente diverso, denominato su "base assoluta", ma per finalità solo commerciali, come quelle relative al miglioramento del comfort di viaggio ed alla riduzione dei costi e non per l'eliminazione di un elemento in sé pericoloso, per l'incremento della sicurezza e non in considerazione della sicurezza del traffico delle merci pericolose, soprattutto nei pressi di centri abitati; finalità non riconsiderate neppure

successivamente, in sede di finanziamento del progetto contenuto nella predetta Specifica Tecnica, disposto, dal medesimo Moretti, con delibera n. 191 del 20.09.05 e per un importo di 4 milioni di euro;

in particolare, non valutando il gravissimo rischio che un accadimento di tal genere potesse avvenire durante il passaggio di treni trasportanti detto tipo di merci attraverso una stazione, come quella di Viareggio, circondata, nelle immediate vicinanze, da zone residenziali densamente abitate e comunque da civili abitazioni, non adeguatamente distanziate, separate o protette dalla sede ferroviaria, con la concreta possibilità, pertanto, di danni pesantissimi alle persone dimoranti nelle vicinanze – in quanto tali elettivamente estranee ai rischi propri di chi viaggia col treno o si trattiene, comunque, all'interno di una stazione – ed alle cose circostanti; non valutando, ancora, quanto il rischio di uno svio – per un carro cisterna estero, come quello n. 3380 781 8 210-6, ma circolante in Italia – 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 e nella consapevolezza, comunque, dell'assenza di regole manutentive uniformi, per i carri in esame, tra i Paesi dell'Unione europea; non valutando, ancora, che i predetti rischi non venivano evitati o almeno mitigati neppure dalla possibilità, in fatto non sussistente e comunque non valutata, di instradare il traffico relativo al trasporto di merci pericolose lungo itinerari ferroviari alternativi a quello implicante l'attraversamento della stazione di Viareggio, né dall'adozione di misure riduttive della velocità di transito lungo la tratta della stazione di Viareggio – in fatto, transitando il treno merci n. 50325 ad una velocità superiore ai 90 km orari -, né dalla dotazione, mai disposta in Italia, di meccanismi tali da garantire un'immediata frenatura del convoglio in caso di svio, come il cd. detettore di svio o altro dispositivo avente analoga efficacia; scelte tecniche ed operative, tutte, comunque, idonee ad evitare o mitigare i danni prodottisi a Viareggio il 29/06/2009;

per inosservanza delle sopra indicate leggi, ordini, regolamenti e discipline e per negligenza, imprudenza ed imperizia, consistenti nelle predette omissioni progettuali, tecniche, valutative, propositive e dispositive, lesive di condotte cautelari doverose;

non essendo il comportamento colposo dei garanti sopravvenuti, tale da interrompere il rapporto di causalità tra le violazioni di norme precauzionali, ascrivibili al prevenuto e l'evento di seguito indicato;

nella qualità di cui sub b), essendo dotato di poteri di gestione e direzionali della nominata S.p.A. Ferrovie dello Stato e conseguentemente di poteri apicali di indirizzo e coordinamento delle controllate società Trenitalia S.p.A. e R.F.I. S.p.A., ed in concreto esercitando detti

suoi poteri estrinsecandoli in atti di concreta ingerenza nella gestione delle predette società, tutte, peraltro, svolgenti attività funzionalmente omogenee; tenuto a garantire - in virtù della titolarità ed esercizio in concreto di detti poteri, tali da affiancarlo in detta veste apicale, di fatto, nella amministrazione delle società controllate, ai legali rappresentanti delle stesse - le condizioni tecniche di sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario, in base alle disposizioni, a contenuto cautelare di cui agli artt.: 8, 10 e 36 del DPR 11 luglio 1980 n. 753; 3, comma 1, lettere a), b), c), e), d), h) ed art. 4 c. 1 e c. 5 lett. h), n), b), q) del Decreto legislativo 19 settembre 1994 n. 626; artt. 15, c. 1, lett. a), b), c), e), f), g), t), u), 17, comma 1 lettera a), 18, c.1, lett. h, q, z, 28 comma 1, del DLgs 81/08; artt. 2043, 2050 e 2087 c.c.; in base, infine, alle disposizioni cautelari indicate dal RID - Regolamento concernente il trasporto internazionale ferroviario delle merci pericolose - nelle versioni del 2001, del 2003 e del 2006, al fine di rendere sicuro, nel territorio dei singoli Stati aderenti, il trasporto delle merci pericolose; tenuto a garantire, in virtù delle indicate funzioni e poteri, anche l'uniformità, tra le società del gruppo, delle misure di prevenzione dei rischi derivanti dal trasporto, per ferrovia, sulla rete nazionale, delle merci pericolose;

non provvedendo, nella predetta qualità e nell'esercizio dei suddetti poteri apicali e gestionali anche nelle controllate quale Amministratore Delegato della capogruppo Ferrovie dello Stato S.p.A., all'effettuazione di una valutazione dei rischi del trasporto ferroviario di merci pericolose, di carattere generale e preliminare alle valutazioni dei rischi specifici che potevano fare, per la parte di competenza, Trenitalia S.p.A. e R.F.I. S.p.A., possedute e controllate da Ferrovie dello Stato S.p.A., omettendo, invero, di effettuare una valutazione d'insieme e di carattere complessivo dei rischi globalmente connessi al trasporto, con carri ferroviari, di merci pericolose, sull'infrastruttura ferroviaria nazionale ed in attraversamento di centri abitati - com'è accaduto a Viareggio il 29/06/2009 - e di promuovere l'adozione, su tutto il territorio nazionale, di misure cautelative di carattere generale, quali la creazione di linee di gronda o di itinerari alternativi tali da instradare il traffico di merci pericolose, lontano da ogni centro abitato, nella consapevolezza, peraltro, dell'esistenza di stazioni, come quella di Viareggio, prive di idonee separazioni, tra sede ferroviaria e civili abitazioni, atte ad elidere o mitigare i danni, per la popolazione, derivanti dalle ipotizzabili conseguenze dannose degli incidenti relativi al trasporto di merci pericolose; la moderazione della velocità di attraversamento delle stazioni contigue a detti centri; l'adozione di meccanismi idonei a garantire, in occasione dell'insorgenza di una situazione di svio, la possibilità di far intervenire all'istante la frenatura di un convoglio; l'adozione di standard di manutenzione - per tutti i carri trasportanti in Italia merci pericolose - rigorosi, verificabili ed almeno uguali a

quelli stabiliti per i carri immatricolati in Italia (nella consapevolezza, peraltro, dell'assenza di regole manutentive uniformi, per i carri in esame, tra i Paesi dell'Unione europea); la sostituzione dei picchetti di tracciamento - realizzati e presenti in larga parte della rete ferroviaria nazionale, come nella stazione di Viareggio, mediante infissione al suolo di uno spezzone di rotaia avente spigoli vivi nella parte terminale sporgente e perciò idonei al taglio del mantello delle ferrocisterne eventualmente entranti in collisione con detto ostacolo, anche trasportanti merci nocive, esplosivi o infiammabili - con altro o altri e meno pericolosi sistemi di riferimento del binario; non adottando, comunque, nell'esercizio dell'impresa le misure che, secondo la particolarità del lavoro, l'esperienza e la tecnica, erano necessarie a tutelare l'integrità fisica e la personalità morale dei prestatori di lavoro e dei terzi;

per inosservanza delle sopra indicate leggi, ordini, regolamenti e discipline e per negligenza, imprudenza ed imperizia, consistenti nelle predette omissioni manageriali, dispositive, propositive, di direzione e di controllo e progettuali, lesive di condotte cautelari doverose; non essendosi, ad ogni modo - con riferimento alle qualità comunque rivestite e sopra specificate - adeguato alle conoscenze del progresso tecnico per eliminare o attenuare i predetti rischi e per sostituire ciò che era pericoloso con ciò che non lo era o lo era in misura minore;

non impedendo, con riferimento alle qualità comunque rivestite e sopra specificate, l'evento che aveva l'obbligo giuridico di impedire,

cagionava, per effetto dello svio del carro cisterna n. 33807818210-6, in composizione al treno merci n. 50325, del conseguente rovesciamento di detto carro, della sua rottura per effetto dell'impatto contro un ente di linea (un picchetto di segnalamento o altro), della conseguente fuoruscita e agevole spandimento nell'ambiente di circa 45.700 Kg. di g.p.l., e dell'incendio di detta sostanza, un incidente ferroviario di straordinaria gravità, complessità ed estensione, consistente nel deragliamento del carro indicato e di altri 9 carri (di cui 4 ribaltati come il primo) in composizione a detto treno; nella fuoruscita, da uno squarcio creatosi in conseguenza del rovesciamento dell'indicata cisterna sulla sede ferroviaria, di circa 45.700 Kg. di g.p.l.; nella combustione di detta sostanza, con le conseguenti morte e lesioni a persone e danneggiamenti a cose come indicate nei capi 34 e 35; nel danneggiamento dei binari 1 e 3 della stazione di Viareggio; nella grave deformazione e/o avulsione dalla loro sede, dei binari 4, 5, 6, 7, 8, 9 e 10; nel danneggiamento delle traversine e dei relativi organi di attacco dei binari indicati; nel danneggiamento della linea aerea di contatto (funi e conduttori) che alimenta la trazione elettrica dei treni, come pure dei relativi pali di sostegno, mensole e conduttori; nella distruzione di tutti i cavi elettrici e delle fibre

ottiche contenuti nei cavidotti della stazione; nel grave danneggiamento della passerella pedonale in cemento armato sovrastante lo scalo ferroviario di Viareggio; nel grave danneggiamento di segnali ferroviari e dei relativi portali, come pure della torre faro; nella creazione di una fondata situazione di pericolo di collisione tra altro convoglio ferroviario, circolante in senso opposto al citato treno merci n. 50325, nella predetta stazione, con i carri sviati di detto treno merci; nella creazione di una fondata situazione di pericolo di propagazione dell'incendio, cagionato dalla indicata fuoruscita di g.p.l., ad altro convoglio ferroviario, circolante in senso opposto nella già indicata stazione; nella creazione di una fondata situazione di pericolo di esplosione e/o incendio anche di tutti o parte degli altri 13 carri cisterna trainati dal treno indicato, parimenti trasportanti gas di petrolio liquefatto, merce pericolosa, con correlativo pericolo di produzione di danni potenzialmente sterminati; nel blocco della circolazione ferroviaria su tutti i binari di stazione fino al g. 3 luglio 2009 e con riattivazione progressiva di detta circolazione a partire da tale data e fino alla data del 5 luglio 2009.

Eventi concretamente prevedibili ed evitabili, costituenti realizzazione del rischio che le sopra indicate norme cautelari erano idonee ad evitare.

Fatti accaduti in Viareggio il 29/06/2009.

Gobbi Frattini Daniele

37. violazione degli artt. 423 e 449 c.p., perché, nella sua qualità di Responsabile Tecnico dell'azienda Cima Riparazioni Spa e di Responsabile Commessa Carri di detta impresa, specializzata nella riparazione, manutenzione e revisione di carri ferroviari; precisamente, nella sua qualità di responsabile della gestione del settore dei carri merci e pertanto, di responsabile, per detto settore, dell'ottimizzazione della produzione; della pianificazione e della supervisione di tutte attività di stabilimento, del coordinamento e controllo dell'attività del personale dipendente; essendo tenuto a dirigere, controllare e verificare le attività di montaggio dell'assile 98331 - e comunque a sovrintendere e vigilare sulla esecuzione di detta attività da parte dei di lui collaboratori e dipendenti -, trasmesso alla predetta Cima Riparazioni dall'officina Junghental di Hannover in data 16/02/2009, nel carrello della ferrocisterna 33807818210-6; attività di montaggio effettuate, presso i locali della nominata Cima Riparazioni Spa, nel periodo intercorrente tra il 16/02/2009 ed il 2 marzo del 2009; essendo tenuto, pertanto, ad un obbligo di controllo, in relazione alle fonti di pericolo, per la tutela del bene primario della salute e dell'integrità fisica di lavoratori e di terzi, derivanti dalla messa in circolazione del materiale rotabile sottoposto a riparazione, manutenzione e

revisione – come avvenuto per l'assile 98331 - e ad un obbligo di protezione dei beni indicati rispetto ai citati pericoli, in base alle disposizioni, a contenuto cautelare di cui agli artt. 2043, 2050 e 2087, c.c., 24 del Decreto Leg.vo 81/2008, nonchè alle disposizioni tecniche V.P.I. in materia di controllo visivo delle sale; in base, altresì, al precedente fatto proprio, consistito nell'esecuzione della predetta attività di montaggio - o di verifica del menzionato montaggio -, in adempimento, peraltro, degli obblighi contrattuali derivanti dai rapporti tra la nominate società Cima Riparazioni Spa e la soc. Gatx Rail Austria; in base, altresì, a quanto dichiarato ed attestato nel certificato delle prestazioni eseguite (comunicazione dei lavori effettuati/documento di uscita dei carri privati), "FW_NR 825 del 2/3/09" redatto, come da disposizioni V.P.I., a conclusione dei lavori di sostituzione degli assili per il carrello della menzionata ferrocisterna n. 33807818210-6: Le registrazioni di c.s. concordano con le caratteristiche del carro e con le scritte presenti sullo stesso. Tutti i lavori sono stati eseguiti a regola d'arte. La sicurezza dell'esercizio è garantita...."; omettendo di sottoporre a controllo visivo il già indicato assile 98331, in occasione del menzionato montaggio nel carrello della ferrocisterna 33807818210-6 o, comunque, di far sottoporre a controllo visivo detto assile o di verificare la corretta esecuzione, da parte di altri dipendenti e/o collaboratori, di detta attività; omettendo, in particolare, di osservare e comunque rilevare – e/o di verificare che altri dipendenti e/o collaboratori lo facessero -, l'esistenza di un visivamente evidente stato di ossidazione nel colletto dell'assile, che presentava superficie butterata e bolle diffuse, che si erano aggregate in forma lenticolare di dimensioni variabili, comunque osservabili anche senza l'ausilio di apposita strumentazione; omettendo, di conseguenza, di tener conto che, notoriamente, la zona di insorgenza di una cricca - che può portare ad un frattura dell'assile - si colloca proprio nel colletto dell'assile, come evidenziato nei manuali specialistici e nella normativa tecnica di riferimento e che i citati segni di ossidazione erano un sicuro indicatore della verosimile presenza di una cricca; omettendo, pertanto, di scartare detto assile - e non evitando, comunque, la messa in esercizio dell'assile stesso e del carro del cui rodiggio era entrato a far parte; determinando, in conseguenza, la condizione della circolazione, sull'infrastruttura ferroviaria italiana, del carro-cisterna n. 3380 781 8210-6 - trasportante in Italia gas di petrolio liquefatto, merce pericolosa, che, in composizione al treno merci n. 50325, deragliava, il 29/06/2009, a Viareggio, per effetto della rottura a fatica dell'assile n. 98331, a causa di una cricca localizzata proprio nel colletto dell'assile; non adottando, comunque, nell'esercizio dell'impresa le misure che, secondo la particolarità del lavoro, l'esperienza e

la tecnica, erano necessarie a tutelare l'integrità fisica e la personalità morale dei prestatori di lavoro e dei terzi;

in violazione delle predette disposizioni cautelari e comunque per negligenza, imprudenza ed imperizia nello svolgimento delle proprie attività, non impedendo l'evento che aveva l'obbligo giuridico d'impedire,

cagionava, per effetto della rottura a fatica dell'assile n. 98331, del conseguente svio e rovesciamento sulla sede ferroviaria, del carro cisterna n. 3380 781 8 210-6 (e di altri 4 carri in composizione a detto treno), della rottura di detto carro cisterna nell'impatto contro un ente di linea (picchetto o altro), della fuoruscita, dallo squarcio creatosi nell'impatto, di circa 45.700 Kg. di g.p.l., l'incendio:

- del predetto g.p.l.;
- dei fabbricati, completamente distrutti dalle fiamme e dagli effetti della sovrappressione, siti in Viareggio, in Via Ponchielli nr. 1, nr. 19, 20, 24, 25 e 32;
- dei fabbricati, parzialmente distrutti dalle fiamme e dagli effetti della sovrappressione, siti in Viareggio, in Via Ponchielli nn. 1-3; 5; 6; 8; 10; 15; 16; 17; 18; 19; 20; 21; 23/25; 26/28/30; 34; 36; 38/40; 42; 44; 46; 48; 50; 52; 54; 56; 58; in Via Porta a Pietrasanta: nn. 2-16; 16-22; 9; 32; 34; 36; 30; dei giardini pubblici di Via Porta a Pietrasanta, in Piazzale Agresti e del Parco XXV Aprile; in Via Aurelia Nord nn. 1/3; 5; 21; 23; 25; 29; 31; 33; 37; Largo Risorgimento: nn. 1; 9; in Via Botteghi, s.n.c.; in Via Raimondo Del Prete nn 27/41; in Via Garibaldi, edificio della Croce Verde e n. 212; Via Burlamacchi, I e II edificio della stazione ferroviaria, locali ai numeri n. 40 e 257; Via Matteotti n. 252; del verde pubblico davanti la stazione ferroviaria in Piazza Dante;
- dei seguenti autoveicoli o motoveicoli, completamente o parzialmente distrutti dalle fiamme e dagli effetti della sovrappressione: Ford Focus targata BB725VP; BMW 320 berlina targata DP300YX ; Motociclo Malaguti Ciak DA01377; Ford Mondeo SW targata U583; VW New Beetle targata BX956JT; Renault Koleos targata DP327YK; Peugeot 206 targata CA689GD; Toyota Yaris targata BN048CC; Renault Clio targata DE888CR; Fiat Punto targata BD554RS; Renault Laguna targata CD380JE; Renault Twingo targata BT744JL; Alfa Romeo 159 targata CV665AA; Alfa Romeo mito targata DW385FX; Chrysler targata BL166XC; VW Polo targata BZ008HK; Alfa 159 SW targata DF957SG; Seat Ibiza targata BX332JR; Vespa Piaggio targata LU71084; Ford Transit adibito a carro attrezzi targato CS466FE; Fiat Punto targata AW086YL; Fiat 600 targata BS163ZE; Aprilia Scarabeo targato CW66603; Lancia Libra targata BV326CC; Fiat Marea SW targata BH802NY; Fiat Punto targata DB446YN; Ford Focus targata BX633JN; Audi TT targata DL434GN; Fiat

Punto targata DE766CS; Opel Astra targata BT500JT; Fiat 500 targata RM94780; Citroen C3 targata DE986CT; Fiat Bravo targata DN228HY; Piaggio Beverly targato BM46540; Piaggio Vespa targata CC02668; Renault Kangoo targata CS664JY; Audi TT targata DL434GN; Peugeot targata LU553471; Scooter cc 180 targato BK17533; Toyota Rav targata CJ644CB; Toyota Avensis targata BC022SA; Lancia Y targata BB025SA; Ford Fiesta targata DM920LR; Fiat Doblò targata BX364JF; Bici elettrica di Germani Marino; Piaggio Beverly targato CC00697; Ford Fiesta targata DT729JC; Alfa Romeo 156 targata AW589YH; BMW GS 1200 targa SCONOSC. intestata a GERMANI Marco; Opel Vectra SW targata CN864FR; Peugeot 206 targata BH464NX; Chevrolet 2000 D targata DG678YF; Renault Kangoo targato BL943CM; Ford targata LU553008; Opel Zafira targata DL269ZW; Fiat Panda targato DV209VK; Citroen C3 targata CK725LE; Piaggio targato X37CLS; Fiat Punto targata CB887ZH; Fiat Panda targata FI W73189; Citroen targata CE198ZR; Ford Fiesta targata AM030KK; Toyota Yaris targata CT609ZZ; VW Lupo targata BF579TR; Ford Fiesta targata DN411TJ; Citroen C2 targata CL927TE; auto targata BT850JP; Aprilia Agility targato DA01718; Opel Meriva Enjoi targata DJ772VK; motociclo targato DK31076; Renault Scenic targata BN920AB; Auto targata CX697ML; Citroen ZX targata AR257DL; Kia pregio targata CL731TD; Peugeot targata MB865WF; Daewoo Matiz targata BL740CR; Peugeot targata DJ115RF; Peugeot targata CV074PC; Renault Twingo CE494ZP; Fiat Punto CE039EY; Renault SW CD862JA; Furgone BV775YV; Opel Agila CP591KE; Renault Clio BV460SB; Carrozzella elettrica per disabili, carrello deambulatore di ORSI Mario; Kia Sportage DW425HF; motociclo Yamaha Mejesty CC00973; Camion Scania 124 EBR122AI; Cisterna alimentare HHHT2366; auto targata LU574110; VW Polo DJ122RE; Toyota Yaris DP744SN; Fiat 500 FI118901; Seat furgoncino ZA317BZ; Mercedes DF004XN; Fiat Punto BX803GN; Motociclo Honda DM63196; Autovettura Renault Kangoo BV651NR; Ambulanza Volkswagen 28DL00 LU510989; Autovettura Hyundai Atos CS646WE; Autovettura Opel Corsa AE762VG; Autovettura Alfa 146 AT425TP; Autovettura Fiat 500 BG250654; Autovettura Mercedes BE563FX; Autovettura Fiat Bravo AK859EP; Autovettura Audi CA943HC.

Eventi concretamente prevedibili ed evitabili, costituenti realizzazione del rischio che le sopra indicate norme cautelari erano idonee ad evitare.

Fatti accaduti in Viareggio il 29/06/2009.

Gobbi Frattini Daniele

38. violazione degli artt. 430 e 449, cc. 1 e 2, c.p., perché, nella sua qualità di Responsabile Tecnico dell'azienda Cima Riparazioni Spa e di Responsabile Commessa Carri di detta impresa, specializzata nella riparazione, manutenzione e revisione di carri ferroviari; precisamente, nella sua qualità di responsabile della gestione del settore dei carri merci e pertanto, di responsabile, per detto settore, dell'ottimizzazione della produzione; della pianificazione e della supervisione di tutte attività di stabilimento, del coordinamento e controllo dell'attività del personale dipendente; essendo tenuto a dirigere, controllare e verificare le attività di montaggio dell'assile 98331 - e comunque a sovrintendere e vigilare sulla esecuzione di detta attività da parte dei di lui collaboratori e dipendenti - trasmesso alla predetta Cima Riparazioni dall'officina Junghental di Hannover in data 16/02/2009 - nel carrello della ferrocisterna 33807818210-6; attività di montaggio effettuate, presso i locali della nominata Cima Riparazioni Spa, nel periodo intercorrente tra il 16/02/2009 ed il 2 marzo del 2009; essendo tenuto, pertanto, ad un obbligo di controllo, in relazione alle fonti di pericolo, per la tutela del bene primario della salute e dell'integrità fisica di lavoratori e di terzi, derivanti dalla messa in circolazione del materiale rotabile sottoposto a riparazione, manutenzione e revisione – come avvenuto per l'assile 98331 - e ad un obbligo di protezione dei beni indicati rispetto ai citati pericoli, in base alle disposizioni, a contenuto cautelare di cui agli artt. 2043, 2050 e 2087, c.c., 24 del Decreto Leg.vo 81/2008, nonché alle disposizioni tecniche V.P.I. in materia di controllo visivo delle sale; in base, altresì, al precedente fatto proprio, consistito nell'esecuzione della predetta attività di montaggio - o di verifica del menzionato montaggio -, in adempimento, peraltro, degli obblighi contrattuali derivanti dai rapporti tra la nominate società Cima Riparazioni Spa e la soc. Gatx Rail Austria; in base, altresì, a quanto dichiarato ed attestato nel certificato delle prestazioni eseguite (comunicazione dei lavori effettuati/documento di uscita dei carri privati), "FW_NR 825 del 2/3/09" redatto, come da disposizioni V.P.I., a conclusione dei lavori di sostituzione degli assili per il carrello della menzionata ferrocisterna n. 33807818210-6: Le registrazioni di c.s. concordano con le caratteristiche del carro e con le scritte presenti sullo stesso. Tutti i lavori sono stati eseguiti a regola d'arte. La sicurezza dell'esercizio è garantita...."; omettendo di sottoporre a controllo visivo il già indicato assile 98331, in occasione del menzionato montaggio nel carrello della ferrocisterna 33807818210-6 o, comunque, di far sottoporre a controllo visivo detto assile o di verificare la corretta esecuzione, da parte di altri dipendenti e/o collaboratori, di detta attività; omettendo, in particolare, di osservare e comunque rilevare – e/o di verificare che altri dipendenti e/o collaboratori lo facessero -,

l'esistenza di un visivamente evidente stato di ossidazione nel colletto dell'assile, che presentava superficie butterata e bolle diffuse, che si erano aggregate in forma lenticolare di dimensioni variabili, comunque osservabili anche senza l'ausilio di apposita strumentazione; omettendo, di conseguenza, di tener conto che, notoriamente, la zona di insorgenza di una cricca - che può portare ad un frattura dell'assile - si colloca proprio nel colletto dell'assile, come evidenziato nei manuali specialistici e nella normativa tecnica di riferimento e che i citati segni di ossidazione erano un sicuro indicatore della verosimile presenza di una cricca; omettendo, pertanto, di scartare detto assile - e non evitando, comunque, la messa in esercizio dell'assile stesso e del carro del cui rodiggio era entrato a far parte; determinando, in conseguenza, la condizione della circolazione, sull'infrastruttura ferroviaria italiana, del carro-cisterna n. 3380 781 8210-6 - trasportante in Italia gas di petrolio liquefatto, merce pericolosa, che, in composizione al treno merci n. 50325, deragliava, il 29/06/2009, a Viareggio, per effetto della rottura a fatica dell'assile n. 98331, a causa di una cricca localizzata proprio nel colletto dell'assile; non adottando, comunque, nell'esercizio dell'impresa le misure che, secondo la particolarità del lavoro, l'esperienza e la tecnica, erano necessarie a tutelare l'integrità fisica e la personalità morale dei prestatori di lavoro e dei terzi, in violazione delle predette disposizioni cautelari e comunque per negligenza, imprudenza ed imperizia nello svolgimento delle proprie attività, non impedendo l'evento che aveva l'obbligo giuridico d'impedire,

cagionava, per effetto della rottura a fatica dell'assile n. 98331 e dello svio del carro cisterna n. 33807818210-6 un incidente ferroviario di straordinaria gravità, complessità ed estensione, consistente nel deragliamento del carro indicato e di altri 9 carri (di cui 4 ribaltati come il primo) in composizione a detto treno; nella fuoruscita, da uno squarcio creatosi in conseguenza del rovesciamento dell'indicata cisterna sulla sede ferroviaria, di circa 45.700 Kg. di g.p.l.; nella combustione di detta sostanza, con le conseguenti morte e lesioni a persone e danneggiamenti a cose come indicate nei capi 37 e 39; nel danneggiamento dei binari 1 e 3 della stazione di Viareggio; nella grave deformazione e/o avulsione dalla loro sede, dei binari 4, 5, 6, 7, 8, 9 e 10; nel danneggiamento delle traversine e dei relativi organi di attacco dei binari indicati; nel danneggiamento della linea aerea di contatto (funi e conduttori) che alimenta la trazione elettrica dei treni, come pure dei relativi pali di sostegno, mensole e conduttori; nella distruzione di tutti i cavi elettrici e delle fibre ottiche contenuti nei cavidotti della stazione; nel grave danneggiamento della passerella pedonale in cemento armato sovrastante lo scalo ferroviario di Viareggio; nel grave danneggiamento di segnali ferroviari e dei relativi portali, come pure della torre faro; nella creazione di una fondata



situazione di pericolo di collisione tra altro convoglio ferroviario, circolante in senso opposto al citato treno merci n. 50325, nella predetta stazione, con i carri sviati di detto treno merci; nella creazione di una fondata situazione di pericolo di propagazione dell'incendio, cagionato dalla indicata fuoruscita di g.p.l., ad altro convoglio ferroviario, circolante in senso opposto nella già indicata stazione; nella creazione di una fondata situazione di pericolo di esplosione e/o incendio anche di tutti o parte degli altri 13 carri cisterna trainati dal treno indicato, parimenti trasportanti gas di petrolio liquefatto, merce pericolosa, con correlativo pericolo di produzione di danni potenzialmente sterminati; nel blocco della circolazione ferroviaria su tutti i binari di stazione fino al g. 3 luglio 2009 e con riattivazione progressiva di detta circolazione a partire da tale data e fino alla data del 5 luglio 2009. Eventi concretamente prevedibili ed evitabili, costituenti realizzazione del rischio che le sopra indicate norme cautelari erano idonee ad evitare.

Fatti accaduti in Viareggio il 29/06/2009.

Gobbi Frattini Daniele

39. violazione degli artt. 589, cc. 1 e 4 e 590, cc. 1, 2 e 4 c.p., perché, nella sua qualità di Responsabile Tecnico dell'azienda Cima Riparazioni Spa e di Responsabile Commessa Carri di detta impresa, specializzata nella riparazione, manutenzione e revisione di carri ferroviari; precisamente, nella sua qualità di responsabile della gestione del settore dei carri merci e pertanto, di responsabile, per detto settore, dell'ottimizzazione della produzione; della pianificazione e della supervisione di tutte attività di stabilimento, del coordinamento e controllo dell'attività del personale dipendente;

essendo tenuto a dirigere, controllare e verificare le attività di montaggio dell'assile 98331 - e comunque a sovrintendere e vigilare sulla esecuzione di detta attività da parte dei di lui collaboratori e dipendenti - trasmesso alla predetta Cima Riparazioni dall'officina Junghental di Hannover in data 16/02/2009 - nel carrello della ferrocisterna 33807818210-6; attività di montaggio effettuate, presso i locali della nominata Cima Riparazioni Spa, nel periodo intercorrente tra il 16/02/2009 ed il 2 marzo del 2009; essendo tenuto, pertanto, ad un obbligo di controllo, in relazione alle fonti di pericolo, per la tutela del bene primario della salute e dell'integrità fisica di lavoratori e di terzi, derivanti dalla messa in circolazione del materiale rotabile sottoposto a riparazione, manutenzione e revisione - come avvenuto per l'assile 98331 - e ad un obbligo di protezione dei beni indicati rispetto ai citati pericoli, in base alle disposizioni, a contenuto cautelare di cui agli artt. 2043, 2050 e 2087, c.c., 24 del Decreto Leg.vo 81/2008, nonché alle disposizioni tecniche V.P.I. in materia di controllo visivo delle sale; in base, altresì, al precedente fatto proprio, consistito nell'esecuzione della

predetta attività di montaggio - o di verifica del menzionato montaggio -, in adempimento, peraltro, degli obblighi contrattuali derivanti dai rapporti tra la nominate società Cima Riparazioni Spa e la soc. Gatx Rail Austria; in base, altresì, a quanto dichiarato ed attestato nel certificato delle prestazioni eseguite (comunicazione dei lavori effettuati/documento di uscita dei carri privati), "FW_NR 825 del 2/3/09" redatto, come da disposizioni V.P.I., a conclusione dei lavori di sostituzione degli assili per il carrello della menzionata ferrocisterna n. 33807818210-6: Le registrazioni di c.s. concordano con le caratteristiche del carro e con le scritte presenti sullo stesso. Tutti i lavori sono stati eseguiti a regola d'arte. La sicurezza dell'esercizio è garantita..."; omettendo di sottoporre a controllo visivo il già indicato assile 98331, in occasione del menzionato montaggio nel carrello della ferrocisterna 33807818210-6 o, comunque, di far sottoporre a controllo visivo detto assile o di verificare la corretta esecuzione, da parte di altri dipendenti e/o collaboratori, di detta attività; omettendo, in particolare, di osservare e comunque rilevare - e/o di verificare che altri dipendenti e/o collaboratori lo facessero -, l'esistenza di un visivamente evidente stato di ossidazione nel colletto dell'assile, che presentava superficie butterata e bolle diffuse, che si erano aggregate in forma lenticolare di dimensioni variabili, comunque osservabili anche senza l'ausilio di apposita strumentazione; omettendo, di conseguenza, di tener conto che, notoriamente, la zona di insorgenza di una cricca - che può portare ad un frattura dell'assile - si colloca proprio nel colletto dell'assile, come evidenziato nei manuali specialistici e nella normativa tecnica di riferimento e che i citati segni di ossidazione erano un sicuro indicatore della verosimile presenza di una cricca; omettendo, pertanto, di scartare detto assile - e non evitando, comunque, la messa in esercizio dell'assile stesso e del carro del cui rodiggio era entrato a far parte; determinando, in conseguenza, la condizione della circolazione, sull'infrastruttura ferroviaria italiana, del carro-cisterna n. 33807818210-6 - trasportante in Italia gas di petrolio liquefatto, merce pericolosa, che, in composizione al treno merci n. 50325, deragliava, il 29/06/2009, a Viareggio, per effetto della rottura a fatica dell'assile n. 98331, a causa di una cricca localizzata proprio nel colletto dell'assile; non adottando, comunque, nell'esercizio dell'impresa le misure che, secondo la particolarità del lavoro, l'esperienza e la tecnica, erano necessarie a tutelare l'integrità fisica e la personalità morale dei prestatori di lavoro e dei terzi; in violazione delle predette disposizioni cautelari e comunque per negligenza, imprudenza ed imperizia nello svolgimento delle proprie attività, non impedendo l'evento che aveva l'obbligo giuridico d'impedire, cagionava, per effetto della rottura a fatica dell'assile n. 98331, del conseguente svio e rovesciamento sulla sede ferroviaria, del carro cisterna n. 33807818210-6, della rottura di

detto carro cisterna nell'impatto contro un ente di linea (picchetto o altro), della fuoruscita, dallo squarcio creatosi nell'impatto, di circa 45.700 Kg. di g.p.l. e dell'incendio di detta sostanza,

□ la morte di 32 persone:

Aboutalib Aziza; Ayad Hamza; Ayad Iman; Ayad Mohamed; Battistini Federico; Bernacchi Nadia; Bonuccelli Claudio; Boumalhaf Abdellatif; Boumalhaf Nouredine; Calzoni Roberta; Campo Rosario; Carmazzi Maria Luisa; Cruz Ruiz Oliva Magdalena; Falorni Andrea; Farnocchia Alessandro Fortunato; Farnocchia Antonio; Monelli Angela; Galano Marina; Habic Ana; Iacopini Elena; Iacopini Mauro; Maccioni Stefania; Mazzoni Ilaria; Mazzoni Michela; Menichetti Emanuela; Milazzo Emanuela; Moussafar Rachid; Orsi Sara; Piagentini Lorenzo; Piagentini Luca; Pucci Mario; Silva Teran Elisabeth Guadalupe;

□ lesioni personali gravi, ai danni di:

Ariq Mohammed, Baldassarri Daniele, Baldassarri Fabrizio, Baldassarri Francesca, Baldi Donatella, Barsanti Alfredo, Barsanti Simone, Battistini Irene, Battistini Veronica, Belluomini Giulio, Beretti Carlo, Bertuccelli Gian Paolo, Biancalana Alessandra, Bianchi Giovanna, Billet Lidia, Billet Ceccardo, Bini Gianni, Brunelli Brunella, Burchi Leda, Cappelli Ilio, Cheli Orlando, Cherubini Barbara, Chiavoni Marcello, Chiavoni Alessandra, Cirilli Siria, Comelli Marcella, Cordoni Luigi, Cortopassi Valentina, Cosci Antonella, Courier Giorgio, Courier Giorgia, Crivello Paolo, Dati Mirena, De Vitis Paolo, De Vitis Massimiliano, Del Lupo Alessandro, Dini Albertina, Doveri Martina, Doveri Stefano, Fagioli Aurora, Falorni Cristiano, Falorni Silvano, Farnocchia Daniela, Farnocchia Sara, Ferrari Maurizio, Ferrari Italo, Fiorentino Emilio, Fiorentino Simone, Fiorentino Lorenzo, Forasièpi Giuseppe, Francesconi Marco, Frasca Antonia, Gagnesi Ivano, Galano Anna, Garcia Capiglia Mariana, Gerard Maria Renata, Germani Marino, Germani Marco, Germani Maria Ademia, Germani Alfio, Gigliotti Rosario, Gigliotti Massimo, Gigliotti Ludovico, Gonnella Edoardo, Grandi Silvia, Guidi Carla, Lippi Anna Maria, Lippi Antonella, Lombardi Donatella, Lombardi Brunella, Lotti Laura, Lubrano Alessia, Lucatelli Gian Franco, Lucatelli Daniela, Lunardi Antonio, Lunardi Alvaro, Lunardi Sabrina, Maccaferro Manuel, Maccaferro Serena, Maccioni Andrea, Maccioni Maria Antonietta, Malek Marcin, Manfredi Irene, Marcelli Roberta, Marracci Giuseppe, Marracci Roberta, Marsili Oreste, Menichetti Claudio, Menichetti Valentina, Mezzasalma Anna Maria, Michelini Franca, Morri Emiliano, Mucci Giovanna Maria Elena, Mugnaini Anna Maria, Nocerino Andreè, Orlandini Vincenzo Massimo, Orsi Mario, Orsini Valeria, Paoli Angela, Parrini Federico, Pasquinucci Duilio, Pasquinucci Martina, Pellegrini Rolando, Pellegrini Barbara, Pellegrini Giacomo, Pescaglini Enrica, Piagentini Roberto,

Piagentini Catia, Piagentini Leonardo, Pierotti Catia, Pinto Francesco, Pinto Vincenzo, Pinto Fabrizio, Pucci Moreno, Pucci Catia, Pucci Sabrina, Pucci Mirella, Puritani Tiziano, Puzello Caterina, Rafael Da Silva Clarinda, Ramaioli Davide, Ramaioli Francesca, Rombi Daniela, Rombi Giuseppe, Rombi Riccardo, Salvadori Cristina, Setaro Rita, Silvi Franco, Tancredi Dario, Tognocchi Giulia, Tognocchi Stefano, Trevisani Luca, Verona Chiara, Vignatelli Miranda, Vivaldi Mariella, Volpe Michela.

gravissime, ai danni di:

Ayad Ibtissam, Frasca Claudia, Galli Laura, Maccarone Anna, Piagentini Marco, Ul Haq Ihsan.

Reati aggravati dall'essere commessi con violazione delle norme per la prevenzione degli infortuni sul lavoro, come sopra indicate.

Eventi concretamente prevedibili ed evitabili, costituenti realizzazione del rischio che le sopra indicate norme cautelari erano idonee ad evitare.

Fatti accaduti in Viareggio il 29/06/2009.

Pizzadini Paolo

40. violazione degli artt. 423 e 449 c.p., perché, nella sua qualità di Capo Commessa del settore carri e di responsabile tecnico del reparto sale dell'azienda Cima Riparazioni Spa, impresa specializzata nella riparazione, manutenzione e revisione di carri ferroviari; precisamente, nella sua qualità di responsabile della individuazione delle caratteristiche dei rotabili da sottoporre a lavori di riparazione, manutenzione, revisione e sostituzione di parti o componenti dei rotabili stessi e di responsabile dell'effettuazione delle attività di controllo e di collaudo dei carri; essendo tenuto a controllare e verificare le attività di montaggio dell'assile 98331 - e comunque a sovrintendere e vigilare sulla esecuzione di detta attività da parte dei di lui collaboratori e dipendenti - trasmesso alla predetta Cima Riparazioni dall'officina Junghental di Hannover in data 16/02/2009 - nel carrello della ferrocisterna 33807818210-6; attività di montaggio effettuate, presso i locali della nominata Cima Riparazioni Spa, nel periodo intercorrente tra il 16/02/2009 ed il 2 marzo del 2009; essendo tenuto, pertanto, ad un obbligo di controllo, in relazione alle fonti di pericolo, per la tutela del bene primario della salute e dell'integrità fisica di lavoratori e di terzi, derivanti dalla messa in circolazione del materiale rotabile sottoposto a riparazione, manutenzione e revisione - come avvenuto per l'assile 98331 - e ad un obbligo di protezione dei beni indicati rispetto ai citati pericoli, in base alle disposizioni, a contenuto cautelare di cui agli artt. 2043, 2050, c.c., 24 del Decreto Leg.vo 81/2008, nonché alle disposizioni tecniche V.P.I. in materia di

controllo visivo delle sale; in base, altresì, al precedente fatto proprio, consistito nell'esecuzione della predetta attività di montaggio - o di verifica del menzionato montaggio -, in adempimento, peraltro, degli obblighi contrattuali derivanti dai rapporti tra la nominate società Cima Riparazioni Spa e la soc. Gatz Rail Austria; in base, altresì, a quanto dichiarato ed attestato nel certificato delle prestazioni eseguite (comunicazione dei lavori effettuati/documento di uscita dei carri privati), "FW_NR 825 del 2/3/09" redatto, come da disposizioni V.P.I., a conclusione dei lavori di sostituzione degli assili per il carrello della menzionata ferrocisterna n. 33807818210-6: Le registrazioni di c.s. concordano con le caratteristiche del carro e con le scritte presenti sullo stesso. Tutti i lavori sono stati eseguiti a regola d'arte. La sicurezza dell'esercizio è garantita..."; omettendo di sottoporre a controllo visivo il già indicato assile 98331, in occasione del menzionato montaggio nel carrello della ferrocisterna 33807818210-6 o, comunque, di far sottoporre a controllo visivo detto assile o di verificare la corretta esecuzione, da parte di altri dipendenti e/o collaboratori, di detta attività; omettendo, in particolare, di osservare e comunque rilevare - e/o di verificare che altri dipendenti e/o collaboratori lo facessero -, l'esistenza di un visivamente evidente stato di ossidazione nel colletto dell'assile, che presentava superficie butterata e bolle diffuse, che si erano aggregate in forma lenticolare di dimensioni variabili, comunque osservabili anche senza l'ausilio di apposita strumentazione; omettendo, di conseguenza, di tener conto che, notoriamente, la zona di insorgenza di una cricca - che può portare ad un frattura dell'assile - si colloca proprio nel colletto dell'assile, come evidenziato nei manuali specialistici e nella normativa tecnica di riferimento e che i citati segni di ossidazione erano un sicuro indicatore della verosimile presenza di una cricca; omettendo, pertanto, di scartare detto assile - e non evitando, comunque, la messa in esercizio dell'assile stesso e del carro del cui rodiggio era entrato a far parte; determinando, in conseguenza, la condizione della circolazione, sull'infrastruttura ferroviaria italiana, del carro-cisterna n. 3380 781 8210-6 - trasportante in Italia gas di petrolio liquefatto, merce pericolosa, che, in composizione al treno merci n. 50325, deragliava, il 29/06/2009, a Viareggio, per effetto della rottura a fatica dell'assile n. 98331, a causa di una cricca localizzata proprio nel colletto dell'assile; non adottando, comunque, nell'esercizio dell'impresa le misure che, secondo la particolarità del lavoro, l'esperienza e la tecnica, erano necessarie a tutelare l'integrità fisica e la personalità morale dei prestatori di lavoro e dei terzi, in violazione delle predette disposizioni cautelari e comunque per negligenza, imprudenza ed imperizia nello svolgimento delle proprie attività, non impedendo l'evento che aveva l'obbligo giuridico d'impedire,

cagionava, per effetto della rottura a fatica dell'assile n. 98331, del conseguente svio e rovesciamento sulla sede ferroviaria, del carro cisterna n. 3380 781 8 210-6 (e di altri 4 carri in composizione a detto treno), della rottura di detto carro cisterna nell'impatto contro un ente di linea (picchetto o altro), della fuoruscita, dallo squarcio creatosi nell'impatto, di circa 45.700 Kg. di g.p.l., l'incendio:

- del predetto g.p.l.;
- dei fabbricati, completamente distrutti dalle fiamme e dagli effetti della sovrappressione, siti in Viareggio, in Via Ponchielli nr. 1, nr. 19, 20, 24, 25 e 32;
- dei fabbricati, parzialmente distrutti dalle fiamme e dagli effetti della sovrappressione, siti in Viareggio, in Via Ponchielli nn. 1-3; 5; 6; 8; 10; 15; 16; 17; 18; 19; 20; 21; 23/25; 26/28/30; 34; 36; 38/40; 42; 44; 46; 48; 50; 52; 54; 56; 58; in Via Porta a Pietrasanta: nn. 2-16; 16-22; 9; 32; 34; 36; 30; dei giardini pubblici di Via Porta a Pietrasanta, in Piazzale Agresti e del Parco XXV Aprile; in Via Aurelia Nord nn. 1/3; 5; 21; 23; 25; 29; 31; 33; 37; Largo Risorgimento: nn. 1; 9; in Via Botteghi, s.n.c.; in Via Raimondo Del Prete nn 27/41; in Via Garibaldi, edificio della Croce Verde e n. 212; Via Burlamacchi, I e II edificio della stazione ferroviaria, locali ai numeri n. 40 e 257; Via Matteotti n. 252; del verde pubblico davanti la stazione ferroviaria in Piazza Dante;
- dei seguenti autoveicoli o motoveicoli, completamente o parzialmente distrutti dalle fiamme e dagli effetti della sovrappressione: Ford Focus targata BB725VP; BMW 320 berlina targata DP300YX ; Motociclo Malaguti Ciak DA01377; Ford Mondeo SW targata U583; VW New Beetle targata BX956JT; Renault Koleos targata DP327YK; Peugeot 206 targata CA689GD; Toyota Yaris targata BN048CC; Renault Clio targata DE888CR; Fiat Punto targata BD554RS; Renault Laguna targata CD380JE; Renault Twingo targata BT744JL; Alfa Romeo 159 targata CV665AA; Alfa Romeo mito targata DW385FX; Chrysler targata BL166XC; VW Polo targata BZ008HK; Alfa 159 SW targata DF957SG; Seat Ibiza targata BX332JR; Vespa Piaggio targata LU71084; Ford Transit adibito a carro attrezzi targato CS466FE; Fiat Punto targata AW086YL; Fiat 600 targata BS163ZE; Aprilia Scarabeo targato CW66603; Lancia Libra targata BV326CC; Fiat Marea SW targata BH802NY; Fiat Punto targata DB446YN; Ford Focus targata BX633JN; Audi TT targata DL434GN; Fiat Punto targata DE766CS; Opel Astra targata BT500JT; Fiat 500 targata RM94780; Citroen C3 targata DE986CT; Fiat Bravo targata DN228HY; Piaggio Beverly targato BM46540; Piaggio Vespa targata CC02668; Renault Kangoo targata CS664JY; Audi TT targata DL434GN; Peugeot targata LU553471; Scooter cc 180 targato BK17533; Toyota Rav targata CJ644CB; Toyota Avensis targata BC022SA; Lancia Y targata BB025SA; Ford

Fiesta targata DM920LR; Fiat Doblò targata BX364JF; Bici elettrica di Germani Marino; Piaggio Beverly targato CC00697; Ford Fiesta targata DT729JC; Alfa Romeo 156 targata AW589YH; BMW GS 1200 targa SCONOSC. intestata a GERMANI Marco; Opel Vectra SW targata CN864FR; Peugeot 206 targata BH464NX; Chevrolet 2000 D targata DG678YF; Renault Kangoo targato BL943CM; Ford targata LU553008; Opel Zafira targata DL269ZW; Fiat Panda targato DV209VK; Citroen C3 targata CK725LE; Piaggio targato X37CLS; Fiat Punto targata CB887ZH; Fiat Panda targata FI W73189; Citroen targata CE198ZR; Ford Fiesta targata AM030KK; Toyota Yaris targata CT609ZZ; VW Lupo targata BF579TR; Ford Fiesta targata DN411TJ; Citroen C2 targata CL927TE; auto targata BT850JP; Aprilia Agility targato DA01718; Opel Meriva Enjoi targata DJ772VK; motociclo targato DK31076; Renault Scenic targata BN920AB; Auto targata CX697ML; Citroen ZX targata AR257DL; Kia pregio targata CL731TD; Peugeot targata MB865WF; Daewoo Matiz targata BL740CR; Peugeot targata DJ115RF; Peugeot targata CV074PC; Renault Twingo CE494ZP; Fiat Punto CE039EY; Renault SW CD862JA; Furgone BV775YV; Opel Agila CP591KE; Renault Clio BV460SB; Carrozzella elettrica per disabili, carrello deambulatore di ORSI Mario; Kia Sportage DW425HF; motociclo Yamaha Mejesty CC00973; Camion Scania 124 EBR122AI; Cisterna alimentare HHHT2366; auto targata LU574110; VW Polo DJ122RE; Toyota Yaris DP744SN; Fiat 500 FI118901; Seat furgoncino ZA317BZ; Mercedes DF004XN; Fiat Punto BX803GN; Motociclo Honda DM63196; Autovettura Renault Kangoo BV651NR; Ambulanza Volkswagen 28DL00 LU510989; Autovettura Hyundai Atos CS646WE; Autovettura Opel Corsa AE762VG; Autovettura Alfa 146 AT425TP; Autovettura Fiat 500 BG250654; Autovettura Mercedes BE563FX; Autovettura Fiat Bravo AK859EP; Autovettura Audi CA943HC.

Eventi concretamente prevedibili ed evitabili, costituenti realizzazione del rischio che le sopra indicate norme cautelari erano idonee ad evitare.

Fatti accaduti in Viareggio il 29/06/2009.

Pizzadini Paolo

41. violazione degli artt. 430 e 449, cc. 1 e 2, c.p., perché, nella sua qualità di Capo Commessa del settore carri e di responsabile tecnico del reparto sale dell'azienda Cima Riparazioni Spa, impresa specializzata nella riparazione, manutenzione e revisione di carri ferroviari; precisamente, nella sua qualità di responsabile della individuazione delle caratteristiche dei rotabili da sottoporre a lavori di riparazione, manutenzione, revisione e sostituzione di parti o componenti dei rotabili stessi e di responsabile dell'effettuazione delle attività di controllo e di collaudo dei carri;

essendo tenuto a dirigere, controllare e verificare le attività di montaggio dell'assile 98331 - e comunque a sovrintendere e vigilare sulla esecuzione di detta attività da parte dei di lui collaboratori e dipendenti - trasmesso alla predetta Cima Riparazioni dall'officina Junghental di Hannover in data 16/02/2009 - nel carrello della ferrocisterna 33807818210-6; attività di montaggio effettuate, presso i locali della nominata Cima Riparazioni Spa, nel periodo intercorrente tra il 16/02/2009 ed il 2 marzo del 2009; essendo tenuto, pertanto, ad un obbligo di controllo, in relazione alle fonti di pericolo, per la tutela del bene primario della salute e dell'integrità fisica di lavoratori e di terzi, derivanti dalla messa in circolazione del materiale rotabile sottoposto a riparazione, manutenzione e revisione - come avvenuto per l'assile 98331 - e ad un obbligo di protezione dei beni indicati rispetto ai citati pericoli, in base alle disposizioni, a contenuto cautelare di cui agli artt. 2043, 2050 e 2087, c.c., 24 del Decreto Leg.vo 81/2008, nonché alle disposizioni tecniche V.P.I. in materia di controllo visivo delle sale; in base, altresì, al precedente fatto proprio, consistito nell'esecuzione della predetta attività di montaggio - o di verifica del menzionato montaggio -, in adempimento, peraltro, degli obblighi contrattuali derivanti dai rapporti tra la nominate società Cima Riparazioni Spa e la soc. Gatx Rail Austria; in base, altresì, a quanto dichiarato ed attestato nel certificato delle prestazioni eseguite (comunicazione dei lavori effettuati/documento di uscita dei carri privati), "FW_NR 825 del 2/3/09" redatto, come da disposizioni V.P.I., a conclusione dei lavori di sostituzione degli assili per il carrello della menzionata ferrocisterna n. 33807818210-6: Le registrazioni di c.s. concordano con le caratteristiche del carro e con le scritte presenti sullo stesso. Tutti i lavori sono stati eseguiti a regola d'arte. La sicurezza dell'esercizio è garantita..."; omettendo di sottoporre a controllo visivo il già indicato assile 98331, in occasione del menzionato montaggio nel carrello della ferrocisterna 33807818210-6 o, comunque, di far sottoporre a controllo visivo detto assile o di verificare la corretta esecuzione, da parte di altri dipendenti e/o collaboratori, di detta attività; omettendo, in particolare, di osservare e comunque rilevare - e/o di verificare che altri dipendenti e/o collaboratori lo facessero -, l'esistenza di un visivamente evidente stato di ossidazione nel colletto dell'assile, che presentava superficie butterata e bolle diffuse, che si erano aggregate in forma lenticolare di dimensioni variabili, comunque osservabili anche senza l'ausilio di apposita strumentazione; omettendo, di conseguenza, di tener conto che, notoriamente, la zona di insorgenza di una cricca - che può portare ad un frattura dell'assile - si colloca proprio nel colletto dell'assile, come evidenziato nei manuali specialistici e nella normativa tecnica di riferimento e che i citati segni di ossidazione erano un sicuro indicatore della verosimile presenza di una cricca; omettendo, pertanto, di scartare detto assile - e non

evitando, comunque, la messa in esercizio dell'assile stesso e del carro del cui rodiggio era entrato a far parte; determinando, in conseguenza, la condizione della circolazione, sull'infrastruttura ferroviaria italiana, del carro-cisterna n. 3380781 8210-6 - trasportante in Italia gas di petrolio liquefatto, merce pericolosa, che, in composizione al treno merci n. 50325, deragliava, il 29/06/2009, a Viareggio, per effetto della rottura a fatica dell'assile n. 98331, a causa di una cricca localizzata proprio nel colletto dell'assile; non adottando, comunque, nell'esercizio dell'impresa le misure che, secondo la particolarità del lavoro, l'esperienza e la tecnica, erano necessarie a tutelare l'integrità fisica e la personalità morale dei prestatori di lavoro e dei terzi; in violazione delle predette disposizioni cautelari e comunque per negligenza, imprudenza ed imperizia nello svolgimento delle proprie attività, non impedendo l'evento che aveva l'obbligo giuridico d'impedire, cagionava, per effetto della rottura a fatica dell'assile n. 98331 e dello svio del carro cisterna n. 3380 781 8 210-6 un incidente ferroviario di straordinaria gravità, complessità ed estensione, consistente nel deragliamento del carro indicato e di altri 9 carri (di cui 4 ribaltati come il primo) in composizione a detto treno; nella fuoruscita, da uno squarcio creatosi in conseguenza del rovesciamento dell'indicata cisterna sulla sede ferroviaria, di circa 45.700 Kg. di g.p.l.; nella combustione di detta sostanza, con le conseguenti morte e lesioni a persone e danneggiamenti a cose come indicate nei capi 40 e 42; nel danneggiamento dei binari 1 e 3 della stazione di Viareggio; nella grave deformazione e/o avulsione dalla loro sede, dei binari 4, 5, 6, 7, 8, 9 e 10; nel danneggiamento delle traversine e dei relativi organi di attacco dei binari indicati; nel danneggiamento della linea aerea di contatto (fune e conduttori) che alimenta la trazione elettrica dei treni, come pure dei relativi pali di sostegno, mensole e conduttori; nella distruzione di tutti i cavi elettrici e delle fibre ottiche contenuti nei cavidotti della stazione; nel grave danneggiamento della passerella pedonale in cemento armato sovrastante lo scalo ferroviario di Viareggio; nel grave danneggiamento di segnali ferroviari e dei relativi portali, come pure della torre faro; nella creazione di una fondata situazione di pericolo di collisione tra altro convoglio ferroviario, circolante in senso opposto al citato treno merci n. 50325, nella predetta stazione, con i carri sviati di detto treno merci; nella creazione di una fondata situazione di pericolo di propagazione dell'incendio, cagionato dalla indicata fuoruscita di g.p.l., ad altro convoglio ferroviario, circolante in senso opposto nella già indicata stazione; nella creazione di una fondata situazione di pericolo di esplosione e/o incendio anche di tutti o parte degli altri 13 carri cisterna trainati dal treno indicato, parimenti trasportanti gas di petrolio liquefatto, merce pericolosa, con correlativo pericolo di produzione di danni potenzialmente sterminati; nel blocco della circolazione

ferroviaria su tutti i binari di stazione fino al g. 3 luglio 2009 e con riattivazione progressiva di detta circolazione a partire da tale data e fino alla data del 5 luglio 2009.

Eventi concretamente prevedibili ed evitabili, costituenti realizzazione del rischio che le sopra indicate norme cautelari erano idonee ad evitare.

Fatti accaduti in Viareggio il 29/06/2009.

Pizzadini Paolo

42. violazione degli artt. 589, cc. 1 e 4 e 590, cc. 1, 2 e 4 c.p., perché, nella sua qualità di Capo Commessa del settore carri e di responsabile tecnico del reparto sale dell'azienda Cima Riparazioni Spa, impresa specializzata nella riparazione, manutenzione e revisione di carri ferroviari; precisamente, nella sua qualità di responsabile della individuazione delle caratteristiche dei rotabili da sottoporre a lavori di riparazione, manutenzione, revisione e sostituzione di parti o componenti dei rotabili stessi e di responsabile dell'effettuazione delle attività di controllo e di collaudo dei carri;

essendo tenuto a dirigere, controllare e verificare le attività di montaggio dell'assile 98331 - e comunque a sovrintendere e vigilare sulla esecuzione di detta attività da parte dei di lui collaboratori e dipendenti - trasmesso alla predetta Cima Riparazioni dall'officina Junghental di Hannover in data 16/02/2009 - nel carrello della ferrocisterna 33807818210-6; attività di montaggio effettuate, presso i locali della nominata Cima Riparazioni Spa, nel periodo intercorrente tra il 16/02/2009 ed il 2 marzo del 2009; essendo tenuto, pertanto, ad un obbligo di controllo, in relazione alle fonti di pericolo, per la tutela del bene primario della salute e dell'integrità fisica di lavoratori e di terzi, derivanti dalla messa in circolazione del materiale rotabile sottoposto a riparazione, manutenzione e revisione - come avvenuto per l'assile 98331 - e ad un obbligo di protezione dei beni indicati rispetto ai citati pericoli, in base alle disposizioni, a contenuto cautelare di cui agli artt. 2043, 2050 e 2087, c.c., 24 del Decreto Leg.vo 81/2008, nonché alle disposizioni tecniche V.P.I. in materia di controllo visivo delle sale; in base, altresì, al precedente fatto proprio, consistito nell'esecuzione della predetta attività di montaggio - o di verifica del menzionato montaggio -, in adempimento, peraltro, degli obblighi contrattuali derivanti dai rapporti tra la nominate società Cima Riparazioni Spa e la soc. Gatx Rail Austria; in base, altresì, a quanto dichiarato ed attestato nel certificato delle prestazioni eseguite (comunicazione dei lavori effettuati/documento di uscita dei carri privati), "FW_NR 825 del 2/3/09" redatto, come da disposizioni V.P.I., a conclusione dei lavori di sostituzione degli assili per il carrello della menzionata ferrocisterna n. 33807818210-6: Le registrazioni di c.s. concordano con le caratteristiche del carro e con le scritte presenti sullo stesso. Tutti i lavori sono stati eseguiti a regola d'arte. La sicurezza

dell'esercizio è garantita...."; omettendo di sottoporre a controllo visivo il già indicato assile 98331, in occasione del menzionato montaggio nel carrello della ferrocisterna 33807818210-6 o, comunque, di far sottoporre a controllo visivo detto assile o di verificare la corretta esecuzione, da parte di altri dipendenti e/o collaboratori, di detta attività; omettendo, in particolare, di osservare e comunque rilevare – e/o di verificare che altri dipendenti e/o collaboratori lo facessero -, l'esistenza di un visivamente evidente stato di ossidazione nel colletto dell'assile, che presentava superficie butterata e bolle diffuse, che si erano aggregate in forma lenticolare di dimensioni variabili, comunque osservabili anche senza l'ausilio di apposita strumentazione; omettendo, di conseguenza, di tener conto che, notoriamente, la zona di insorgenza di una cricca - che può portare ad un frattura dell'assile - si colloca proprio nel colletto dell'assile, come evidenziato nei manuali specialistici e nella normativa tecnica di riferimento e che i citati segni di ossidazione erano un sicuro indicatore della verosimile presenza di una cricca; omettendo, pertanto, di scartare detto assile - e non evitando, comunque, la messa in esercizio dell'assile stesso e del carro del cui rodiggio era entrato a far parte; determinando, in conseguenza, la condizione della circolazione, sull'infrastruttura ferroviaria italiana, del carro-cisterna n. 33807818210-6 - trasportante in Italia gas di petrolio liquefatto, merce pericolosa, che, in composizione al treno merci n. 50325, deragliava, il 29/06/2009, a Viareggio, per effetto della rottura a fatica dell'assile n. 98331, a causa di una cricca localizzata proprio nel colletto dell'assile; non adottando, comunque, nell'esercizio dell'impresa le misure che, secondo la particolarità del lavoro, l'esperienza e la tecnica, erano necessarie a tutelare l'integrità fisica e la personalità morale dei prestatori di lavoro e dei terzi; in violazione delle predette disposizioni cautelari e comunque per negligenza, imprudenza ed imperizia nello svolgimento delle proprie attività, non impedendo l'evento che aveva l'obbligo giuridico d'impedire, cagionava, per effetto della rottura a fatica dell'assile n. 98331, del conseguente svio e rovesciamento sulla sede ferroviaria, del carro cisterna n. 3380 781 8 210-6, della rottura di detto carro cisterna nell'impatto contro un ente di linea (picchetto o altro), della fuoruscita, dallo squarcio creatosi nell'impatto, di circa 45.700 Kg. di g.p.l. e dell'incendio di detta sostanza,

□ la morte di 32 persone:

Aboutalib Aziza; Ayad Hamza; Ayad Iman; Ayad Mohamed; Battistini Federico; Bernacchi Nadia; Bonuccelli Claudio; Boumalhaf Abdellatif; Boumalhaf Nouredine; Calzoni Roberta; Campo Rosario; Carmazzi Maria Luisa; Cruz Ruiz Oliva Magdalena; Falorni Andrea; Farnocchia Alessandro Fortunato; Farnocchia Antonio; Monelli Angela; Galano Marina;

Habic Ana; Iacopini Elena; Iacopini Mauro; Maccioni Stefania; Mazzoni Ilaria; Mazzoni Michela; Menichetti Emanuela; Milazzo Emanuela; Moussafar Rachid; Orsi Sara; Piagentini Lorenzo; Piagentini Luca; Pucci Mario; Silva Teran Elisabeth Guadalupe;

□ lesioni personali gravi, ai danni di:

Ariq Mohammed, Baldassarri Daniele, Baldassarri Fabrizio, Baldassarri Francesca, Baldi Donatella, Barsanti Alfredo, Barsanti Simone, Battistini Irene, Battistini Veronica, Belluomini Giulio, Beretti Carlo, Bertuccelli Gian Paolo, Biancalana Alessandra, Bianchi Giovanna, Billet Lidia, Billet Ceccardo, Bini Gianni, Brunelli Brunella, Burchi Leda, Cappelli Ilio, Cheli Orlando, Cherubini Barbara, Chiavoni Marcello, Chiavoni Alessandra, Cirilli Siria, Comelli Marcella, Cordoni Luigi, Cortopassi Valentina, Cosci Antonella, Courier Giorgio, Courier Giorgia, Crivello Paolo, Dati Mirena, De Vitis Paolo, De Vitis Massimiliano, Del Lupo Alessandro, Dini Albertina, Doveri Martina, Doveri Stefano, Fagioli Aurora, Falorni Cristiano, Falorni Silvano, Farnocchia Daniela, Farnocchia Sara, Ferrari Maurizio, Ferrari Italo, Fiorentino Emilio, Fiorentino Simone, Fiorentino Lorenzo, Forasiepi Giuseppe, Francesconi Marco, Frasca Antonia, Gagnesi Ivano, Galano Anna, Garcia Capiglia Mariana, Gerard Maria Renata, Germani Marino, Germani Marco, Germani Maria Ademia, Germani Alfio, Gigliotti Rosario, Gigliotti Massimo, Gigliotti Ludovico, Gonnella Edoardo, Grandi Silvia, Guidi Carla, Lippi Anna Maria, Lippi Antonella, Lombardi Donatella, Lombardi Brunella, Lotti Laura, Lubrano Alessia, Lucatelli Gian Franco, Lucatelli Daniela, Lunardi Antonio, Lunardi Alvaro, Lunardi Sabrina, Maccaferro Manuel, Maccaferro Serena, Maccioni Andrea, Maccioni Maria Antonietta, Malek Marcin, Manfredi Irene, Marcelli Roberta, Marracci Giuseppe, Marracci Roberta, Marsili Oreste, Menichetti Claudio, Menichetti Valentina, Mezzasalma Anna Maria, Michelini Franca, Morri Emiliano, Mucci Giovanna Maria Elena, Mugnaini Anna Maria, Nocerino Andreè, Orlandini Vincenzo Massimo, Orsi Mario, Orsini Valeria, Paoli Angela, Parrini Federico, Pasquinucci Duilio, Pasquinucci Martina, Pellegrini Rolando, Pellegrini Barbara, Pellegrini Giacomo, Pescaglino Enrica, Piagentini Roberto, Piagentini Catia, Piagentini Leonardo, Pierotti Catia, Pinto Francesco, Pinto Vincenzo, Pinto Fabrizio, Pucci Moreno, Pucci Catia, Pucci Sabrina, Pucci Mirella, Puritani Tiziano, Puzello Caterina, Rafael Da Silva Clarinda, Ramaioli Davide, Ramaioli Francesca, Rombi Daniela, Rombi Giuseppe, Rombi Riccardo, Salvadori Cristina, Setaro Rita, Silvi Franco, Tancredi Dario, Tognocchi Giulia, Tognocchi Stefano, Trevisani Luca, Verona Chiara, Vignatelli Miranda, Vivaldi Mariella, Volpe Michela.

gravissime, ai danni di:

Ayad Ibtissam, Frasca Claudia, Galli Laura, Maccarone Anna, Piagentini Marco, UI Haq Ihsan.

Reati aggravati dall'essere commessi con violazione delle norme per la prevenzione degli infortuni sul lavoro, come sopra indicate.

Eventi concretamente prevedibili ed evitabili, costituenti realizzazione del rischio che le sopra indicate norme cautelari erano idonee ad evitare.

Fatti accaduti in Viareggio il 29/06/2009.

- Omissis -

Kriebel Uwe

49. artt. 61 n. 3, 589 c. 1, 2 e 4, 590 c. 1, 2, 3 e 4 c.p.

perché per grave negligenza ed imperizia, nonché in violazione delle Normative di riferimento:

- UNI EN 583 – 1 "Prove non distruttive – Esame ad ultrasuoni, Parte 1: Principi generali"
- UNI EN 583 – 2 "Prove non distruttive – Esame ad ultrasuoni, Parte 2:Regolazione della sensibilità e dell'intervallo di misurazione della base dei tempi"

nonché in violazione dell'art. 8 D.Lvo n. 162/2007 e degli artt. 2043, 2050 c.c., nella sua qualità di dipendente dell'Officina Jungenthal GmbH e di operatore addetto alla verifica ad ultrasuoni sulla sala 98331- con l'apparato tipo USM3 n. 30122-734- avvenuta in data 26.11.2008 - epoca nella quale la cricca nel fusello dell'assile (la cui rottura per fatica cagionò il deragliamento del treno n. 50325 e la conseguente esplosione con le conseguenze imputate) aveva una profondità di circa 11 mm e quindi tale per dimensione e posizione e con la tecnica ultrasonora prescritta nelle VPI, da avere una probabilità di essere rilevata (probability of detection, POD) prossima al 100% - non si avvedeva dell'esistenza della cricca in questione, nonostante l'operazione fosse da ritenersi di non particolare complessità ed anzi routinaria, determinando quindi che la sala passando erroneamente il controllo manutentivo potesse essere montata sul carrello anteriore del primo carro sistema del treno n. 50325 determinando con la sua rottura per fatica, l'evento imputato.

Con l'aggravante di aver agito nonostante la previsione dell'evento in quanto, anzi, il solo aspetto visivo della superficie del colletto (punto in cui statisticamente più probabile e frequente è la rottura per fatica) fortemente ossidata, avrebbe dovuto imporre particolari attenzioni nell'esame condotto, mentre lo stesso venne operato in appena 12 minuti con un CND per sua natura richiedente non meno di 30 minuti, più il tempo necessario per le

calibrazioni (con le strumentazioni in dotazione alla Jungenthal, fino a 120 minuti) e quello ulteriormente necessario per gli spostamenti del materiale esaminato nel corso delle prove ed, inoltre, non segnalandola necessità di procedere ad esame al magnetoscopio (per il quale l'officina Jugenthal non possedeva le abilitazioni) nella zona dove si manifestò la cricca, esame che invece era imposto in ragione della bassa permeabilità di quell'assile agli ultrasuoni, essendovi stato riscontrato un rumore di fondo superiore al 10% della scala, dato che avrebbe imposto alla Jungenthal di non validare il controllo ad ultrasuoni della sala. Con l'ulteriore colpa di aver agito operando detta manutenzione pur non essendo stato dotato nell'Officina del disegno dell'assile, necessario nella esecuzione delle scansioni, mancando l'Officina medesima di istruzioni dettagliate e formalizzate in funzione dell'assile sotto esame e quindi, provvedendovi ugualmente, operava in violazione, nello specifico, delle

- VPI 04, 2° edizione, appendice 27 - Prova non distruttiva - Prova a ultrasuoni durante la manutenzione di assili privi di foro longitudinale: "Una volta steso un piano di prova per il tipo di assile in questione, che sia stato approvato dall'ufficio tecnico competente, si esegue la scansione obliqua secondo questo piano e la scansione assiale secondo la presente appendice.";

- UNI EN 583 – 1 , Prove non distruttive: Esame ad ultrasuoni, Parte 1: principi generali. "Qualsiasi esame ad ultrasuoni richiede la definizione di una procedura d'esame. In aggiunta ai requisiti richiamati nella presente norma generale, devono essere comprese, ove applicabile, almeno le informazioni seguenti:... omissis ... piano di scansione ... omissis ...";

- "Il collaudo ad ultrasuoni viene effettuato in conformità ai principi base del DIN EN 583 – 1" - norma tedesca DIN 27201 – 7 "Condizione dei veicoli ferroviari, Principi base e tecnologie di produzione, Parte 7 collaudo non distruttivo".

Così con colpa cosciente determinando che nell'officina la sala 98331 superasse erroneamente il controllo manutentivo e potesse essere montata sul carrello anteriore del primo carro cisterna del treno n. 50325 determinando, con la sua rottura per fatica, che detto carro cisterna del treno n. 50325 Trecate-Gricignano, ribaltatosi in seguito allo svio, urtando contro il picchetto n. 24 o altro ostacolo nei pressi della curva 12 dispari della tratta Pisa – La Spezia presso la Stazione di Viareggio, provocasse la fuoruscita, dallo squarcio creatosi nell'impatto, di circa 45.700 Kg. di g.p.l., con la sua conseguente esplosione ed incendio, così cagionando

□ la morte di 32 persone:

Aboutalib Aziza; Ayad Hamza; Ayad Iman; Ayad Mohamed; Battistini Federico; Bernacchi Nadia; Bonuccelli Claudio; Boumalhaf Abdellatif; Boumalhaf Nouredine; Calzoni Roberta; Campo Rosario; Carmazzi Maria Luisa; Cruz Ruiz Oliva Magdalena; Falorni Andrea; Farnocchia Alessandro Fortunato; Farnocchia Antonio; Monelli Angela; Galano Marina; Habic Ana; Iacopini Elena; Iacopini Mauro; Maccioni Stefania; Mazzoni Ilaria; Mazzoni Michela; Menichetti Emanuela; Milazzo Emanuela; Moussafar Rachid; Orsi Sara; Piagentini Lorenzo; Piagentini Luca; Pucci Mario; Silva Teran Elisabeth Guadalupe;

□ lesioni personali gravi, ai danni di:

Ariq Mohammed, Baldassarri Daniele, Baldassarri Fabrizio, Baldassarri Francesca, Baldi Donatella, Barsanti Alfredo, Barsanti Simone, Battistini Irene, Battistini Veronica, Belluomini Giulio, Beretti Carlo, Bertuccelli Gian Paolo, Biancalana Alessandra, Bianchi Giovanna, Billet Lidia, Billet Ceccardo, Bini Gianni, Brunelli Brunella, Burchi Leda, Cappelli Ilio, Cheli Orlando, Cherubini Barbara, Chiavoni Marcello, Chiavoni Alessandra, Cirilli Siria, Comelli Marcella, Cordoni Luigi, Cortopassi Valentina, Cosci Antonella, Courier Giorgio, Courier Giorgia, Crivello Paolo, Dati Mirena, De Vitis Paolo, De Vitis Massimiliano, Del Lupo Alessandro, Dini Albertina, Doveri Martina, Doveri Stefano, Fagioli Aurora, Falorni Cristiano, Falorni Silvano, Farnocchia Daniela, Farnocchia Sara, Ferrari Maurizio, Ferrari Italo, Fiorentino Emilio, Fiorentino Simone, Fiorentino Lorenzo, Forasiepi Giuseppe, Francesconi Marco, Frasca Antonia, Gagnesi Ivano, Galano Anna, Garcia Capiglia Mariana, Gerard Maria Renata, Germani Marino, Germani Marco, Germani Maria Ademia, Germani Alfio, Gigliotti Rosario, Gigliotti Massimo, Gigliotti Ludovico, Gonnella Edoardo, Grandi Silvia, Guidi Carla, Lippi Anna Maria, Lippi Antonella, Lombardi Donatella, Lombardi Brunella, Lotti Laura, Lubrano Alessia, Lucatelli Gian Franco, Lucatelli Daniela, Lunardi Antonio, Lunardi Alvaro, Lunardi Sabrina, Maccaferro Manuel, Maccaferro Serena, Maccioni Andrea, Maccioni Maria Antonietta, Malek Marcin, Manfredi Irene, Marcelli Roberta, Marracci Giuseppe, Marracci Roberta, Marsili Oreste, Menichetti Claudio, Menichetti Valentina, Mezzasalma Anna Maria, Michelini Franca, Morri Emiliano, Mucci Giovanna Maria Elena, Mugnaini Anna Maria, Nocerino Andreè, Orlandini Vincenzo Massimo, Orsi Mario, Orsini Valeria, Paoli Angela, Parrini Federico, Pasquinucci Duilio, Pasquinucci Martina, Pellegrini Rolando, Pellegrini Barbara, Pellegrini Giacomo, Pescaglino Enrica, Piagentini Roberto, Piagentini Catia, Piagentini Leonardo, Pierotti Catia, Pinto Francesco, Pinto Vincenzo, Pinto Fabrizio, Pucci Moreno, Pucci Catia, Pucci Sabrina, Pucci Mirella, Puritani Tiziano, Puzello Caterina, Rafael Da Silva Clarinda, Ramaioli Davide, Ramaioli Francesca, Rombi Daniela, Rombi Giuseppe, Rombi Riccardo, Salvadori Cristina, Setaro Rita, Silvi Franco, Tancredi

Dario, Tognocchi Giulia, Tognocchi Stefano, Trevisani Luca, Verona Chiara, Vignatelli Miranda, Vivaldi Mariella, Volpe Michela.

gravissime, ai danni di:

Ayad Ibtissam, Frasca Claudia, Galli Laura, Maccarone Anna, Piagentini Marco, Ul Haq Ihsan.

Kriebel Uwe

50. Artt. 61 n. 3, 423 e 449 comma 1 c.p.

perché, nelle qualità e con le condotte descritte sub 49, con colpa cosciente determinava che il primo carro cisterna del treno n. 50325 Trecate-Gricignano, ribaltatosi in seguito allo svio, urtando proprio contro il picchetto n. 24 della curva 12 dispari della tratta Pisa – La Spezia presso la Stazione di Viareggio, provocasse la fuoruscita, dallo squarcio creatosi nell'impatto, di circa 45.700 Kg. di g.p.l., con la sua conseguente esplosione ed incendio, così cagionando l'incendio:

- del predetto g.p.l.;
- dei fabbricati, completamente distrutti dalle fiamme e dagli effetti della sovrappressione, siti in Viareggio, in Via Ponchielli nr. 1, nr. 19, 20, 24, 25 e 32;
- dei fabbricati, parzialmente distrutti dalle fiamme e dagli effetti della sovrappressione, siti in Viareggio, in Via Ponchielli nn. 1-3; 5; 6; 8; 10; 15; 16; 17; 18; 19; 20; 21; 23/25; 26/28/30; 34; 36; 38/40; 42; 44; 46; 48; 50; 52; 54; 56; 58; in Via Porta a Pietrasanta: nn. 2-16; 16-22; 9; 32; 34; 36; 30; dei giardini pubblici di Via Porta a Pietrasanta, in Piazzale Agresti e del Parco XXV Aprile; in Via Aurelia Nord nn. 1/3; 5; 21; 23; 25; 29; 31; 33; 37; Largo Risorgimento: nn. 1; 9; in Via Botteghi, s.n.c.; in Via Raimondo Del Prete nn 27/41; in Via Garibaldi, edificio della Croce Verde e n. 212; Via Burlamacchi, I e II edificio della stazione ferroviaria, locali ai numeri n. 40 e 257; Via Matteotti n. 252; del verde pubblico davanti la stazione ferroviaria in Piazza Dante;
- dei seguenti autoveicoli o motoveicoli, completamente o parzialmente distrutti dalle fiamme e dagli effetti della sovrappressione: Ford Focus targata BB725VP; BMW 320 berlina targata DP300YX ; Motociclo Malaguti Ciak DA01377; Ford Mondeo SW targata U583; VW New Beetle targata BX956JT; Renault Koleos targata DP327YK; Peugeot 206 targata CA689GD; Toyota Yaris targata BN048CC; Renault Clio targata DE888CR; Fiat Punto targata BD554RS; Renault Laguna targata CD380JE; Renault Twingo targata BT744JL; Alfa Romeo 159 targata CV665AA; Alfa Romeo mito targata DW385FX; Chrysler targata BL166XC; VW Polo targata BZ008HK; Alfa 159 SW targata DF957SG; Seat Ibiza targata BX332JR; Vespa Piaggio targata LU71084; Ford Transit adibito a carro attrezzi targato

CS466FE; Fiat Punto targata AW086YL; Fiat 600 targata BS163ZE; Aprilia Scarabeo targato CW66603; Lancia Libra targata BV326CC; Fiat Marea SW targata BH802NY; Fiat Punto targata DB446YN; Ford Focus targata BX633JN; Audi TT targata DL434GN; Fiat Punto targata DE766CS; Opel Astra targata BT500JT; Fiat 500 targata RM94780; Citroen C3 targata DE986CT; Fiat Bravo targata DN228HY; Piaggio Beverly targato BM46540; Piaggio Vespa targata CC02668; Renault Kangoo targata CS664JY; Audi TT targata DL434GN; Peugeot targata LU553471; Scooter cc 180 targato BK17533; Toyota Rav targata CJ644CB; Toyota Avensis targata BC022SA; Lancia Y targata BB025SA; Ford Fiesta targata DM920LR; Fiat Doblò targata BX364JF; Bici elettrica di Germani Marino; Piaggio Beverly targato CC00697; Ford Fiesta targata DT729JC; Alfa Romeo 156 targata AW589YH; BMW GS 1200 targa SCONOSC. intestata a GERMANI Marco; Opel Vectra SW targata CN864FR; Peugeot 206 targata BH464NX; Chevrolet 2000 D targata DG678YF; Renault Kangoo targato BL943CM; Ford targata LU553008; Opel Zafira targata DL269ZW; Fiat Panda targato DV209VK; Citroen C3 targata CK725LE; Piaggio targato X37CLS; Fiat Punto targata CB887ZH; Fiat Panda targata FI W73189; Citroen targata CE198ZR; Ford Fiesta targata AM030KK; Toyota Yaris targata CT609ZZ; VW Lupo targata BF579TR; Ford Fiesta targata DN411TJ; Citroen C2 targata CL927TE; auto targata BT850JP; Aprilia Agility targato DA01718; Opel MerivaEnjoi targata DJ772VK; motociclo targato DK31076; Renault Scenic targata BN920AB; Auto targata CX697ML; Citroen ZX targata AR257DL; Kia pregio targata CL731TD; Peugeot targata MB865WF; Daewoo Matiz targata BL740CR; Peugeot targata DJ115RF; Peugeot targata CV074PC; Renault Twingo CE494ZP; Fiat Punto CE039EY; Renault SW CD862JA; Furgone BV775YV; Opel Agila CP591KE; Renault Clio BV460SB; Carrozzella elettrica per disabili, carrello deambulatore di ORSI Mario; Kia Sportage DW425HF; motociclo Yamaha MejestyCC00973; Camion Scania 124 EBR122Al; Cisterna alimentare HHHT2366; auto targata LU574110; VW Polo DJ122RE; Toyota Yaris DP744SN; Fiat 500 FI118901; Seat furgoncino ZA317BZ; Mercedes DF004XN; Fiat Punto BX803GN; Motociclo Honda DM63196; Autovettura Renault Kangoo BV651NR; Ambulanza Volkswagen 28DL00 LU510989; Autovettura Hyundai Atos CS646WE; Autovettura Opel Corsa AE762VG; Autovettura Alfa 146 AT425TP; Autovettura Fiat 500 BG250654; Autovettura Mercedes BE563FX; Autovettura Fiat Bravo AK859EP; Autovettura Audi CA943HC.

Kriebel Uwe

51. Artt. 61 n. 3, 430 e 449 commi 1 e 2 c.p.

perché, nelle qualità e con le condotte descritte sub 49, con colpa cosciente determinava che il primo carro cisterna del treno n. 50325 Trecate-Gricignano, ribaltatosi in seguito allo svio, urtando proprio contro il picchetto n. 24 della curva 12 dispari della tratta Pisa – La Spezia presso la Stazione di Viareggio, provocasse la fuoruscita, dallo squarcio creatosi nell'impatto, di circa 45.700 Kg. di g.p.l., con la sua conseguente esplosione ed incendio, così cagionando un disastro ferroviario di straordinaria gravità, complessità ed estensione, consistente nel deragliamento del carro indicato e di altri 9 carri (di cui 4 ribaltati come il primo) in composizione a detto treno; nella fuoruscita, da uno squarcio creatosi in conseguenza del rovesciamento dell'indicata cisterna sulla sede ferroviaria e l'impatto contro il citato picchetto n. 24, di circa 45.700 Kg. di g.p.l.; nella combustione di detta sostanza, con le conseguenti morti, lesioni e danneggiamenti a cose come indicate nei capi che precedono; nel danneggiamento dei binari 1 e 3 della stazione di Viareggio; nella grave deformazione e/o avulsione dalla loro sede, dei binari 4, 5, 6, 7, 8, 9 e 10; nel danneggiamento delle traversine e dei relativi organi di attacco dei binari indicati; nel danneggiamento della linea aerea di contatto (fune e conduttori) che alimenta la trazione elettrica dei treni, come pure dei relativi pali di sostegno, mensole e conduttori; nella distruzione di tutti i cavi elettrici e delle fibre ottiche contenuti nei cavidotti della stazione; nel grave danneggiamento della passerella pedonale in cemento armato sovrastante lo scalo ferroviario di Viareggio; nel grave danneggiamento di segnali ferroviari e dei relativi portali, come pure della torre faro; nella creazione di una fondata situazione di pericolo di collisione tra altro convoglio ferroviario, circolante in senso opposto al citato treno merci n. 50325, nella predetta stazione, con i carri sviati di detto treno merci; nella creazione di una fondata situazione di pericolo di propagazione dell'incendio, cagionato dalla indicata fuoruscita di g.p.l., ad altro convoglio ferroviario, circolante in senso opposto nella già indicata stazione; nella creazione di una fondata situazione di pericolo di esplosione e/o incendio anche di tutti o parte degli altri 13 carri cisterna trainati dal treno indicato, parimenti trasportanti gas di petrolio liquefatto, merce pericolosa, con correlativo pericolo di produzione di danni potenzialmente sterminati; nel blocco della circolazione ferroviaria su tutti i binari di stazione fino al g. 3 luglio 2009 e con riattivazione progressiva di detta circolazione a partire da tale data e fino alla data del 5 luglio 2009.

Eventi concretamente prevedibili ed evitabili, costituenti realizzazione del rischio che le sopra indicate norme cautelari erano idonee ad evitare.

In Viareggio il 29.06.2009.

Schröter Andreas

52. artt. 61 n. 3, 589 c. 1, 2 e 4, 590 c. 1, 2, 3 e 4 c.p.

perché per negligenza ed imperizia, nonché in violazione dell'art. 8 D.Lvo n. 162/2007 e degli artt. 2043, 2050 c.c., nella sua qualità di tecnico di 2° livello e quale sostituto supervisore degli esami non distruttivi effettuati da Kriebel Uwe in data 26.11.2008 nella qualità per quest'ultimo indicata al capo che lo riguarda, ed avendo controfirmato il verbale di prova in data 02.12.2008 nella sua qualità di supervisore presente in virtù di attestato di nomina datato 27.8.2008 in cui veniva investito delle funzioni di supervisore degli esami non distruttivi (in alternativa a Lehmann) della Jungenthal GmbH, ometteva di constatare che l'esame ad ultrasuoni aveva dato un rumore di fondo superiore al 10% (già erroneamente non rilevato dal Kriebel) ed ometteva quindi di scartare la sala ed inviarla alla successiva effettuazione in altra sede dell'esame magnetoscopico in ambito del livello manutentivo IS3 (per il quale l'officina Jugenthal non possedeva le necessarie abilitazioni), che avrebbe comportato senza ombra di dubbio la certa scoperta della cricca già in atto e di dimensioni pari a circa 11 mm (e rilevabile pressoché al 100% e quindi, colpevolmente avallando con la propria approvazione l'esito della prova, consentiva che la sala superasse erroneamente il controllo manutentivo, così determinando che la stessa potesse essere montata sul carrello anteriore del primo carro cisterna del treno n. 50325 causando, quindi, con la sua rottura per fatica, l'evento descritto.

Con l'aggravante di aver agito nonostante la previsione dell'evento in quanto, anzi, il solo aspetto visivo della superficie del colletto (punto in cui statisticamente più frequente e probabile è la rottura per fatica) fortemente ossidata, avrebbe dovuto imporre – nella sua qualità di supervisore degli esami non distruttivi e di tecnico di 2° livello, con i compiti, tra gli altri, in applicazione della norma europea di riferimento EN 473, di Scelta della tecnica CND più idonea, di Definire l'incertezza della prova, di Tradurre le norme CND in istruzioni tecniche operative, di predisposizione e verifica della strumentazione, di esecuzione e supervisione delle prove, Capacità di interpretare i risultati alla luce delle normative applicabili – particolari attenzioni nell'esame condotto, mentre lo stesso venne operato in appena 12 minuti (tale risultando dai documenti di officina il tempo assegnato all'operatore UT per ogni assile ed indicato come tempo effettivamente impiegato per il controllo dell'assile 98331) con un CND per sua natura richiedente non meno di 30 minuti, più il tempo necessario per le calibrazioni (con le strumentazioni in dotazione alla Jungenthal, fino a 120 minuti) e quello ulteriormente necessario per gli spostamenti del materiale esaminato nel corso delle prove ed, inoltre, non effettuando l'esame al magnetoscopio nella zona dove si

manifestò la cricca, esame che invece era imposto in ragione della bassa permeabilità dell'assile agli ultrasuoni, essendovi stato riscontrato un rumore di fondo superiore al 10% della scala.

Ancora, con colpa, per negligenza ed in violazione di norme e discipline tecniche, nonché in violazione dell'art 23 comma 1 in relazione all'allegato V parte I Par. 3.2 del D.Lvo n. 81/2008, fornendo alla Cima Spa un assile (parte di un attrezzatura di lavoro) non rispondente alle disposizioni legislative, regolamentari e tecniche vigenti in materia, avendo operato e fatto operare la suddetta manutenzione pur non avendo provveduto o contribuito a provvedere affinché fosse esistente nell'Officina il disegno dell'assile con le istruzioni per gli addetti, necessari nella esecuzione delle scansioni, mancando l'Officina medesima di istruzioni dettagliate e formalizzate in funzione dell'assile sotto esame e quindi, provvedendovi ugualmente, operava in violazione delle ulteriori normative di riferimento:

- UNI EN 583 – 1 "Prove non distruttive – Esame ad ultrasuoni, Parte 1: Principi generali": "Qualsiasi esame ad ultrasuoni richiede la definizione di una procedura d'esame. In aggiunta ai requisiti richiamati nella presente norma generale, devono essere comprese, ove applicabile, almeno le informazioni seguenti:... omissis ... piano di scansione ... omissis ...";
- UNI EN 583 – 2 "Prove non distruttive – Esame ad ultrasuoni, Parte 2: Regolazione della sensibilità e dell'intervallo di misurazione della base dei tempi" VPI 04, 2° edizione, appendice 27 - Prova non distruttiva - Prova a ultrasuoni durante la manutenzione di assili privi di foro longitudinale: "Una volta steso un piano di prova per il tipo di assile in questione, che sia stato approvato dall'ufficio tecnico competente, si esegue la scansione obliqua secondo questo piano e la scansione assiale secondo la presente appendice.";
- "Il collaudo ad ultrasuoni viene effettuato in conformità ai principi base del DIN EN 583 – 1" - norma tedesca DIN 27201 – 7 "Condizione dei veicoli ferroviari, Principi base e tecnologie di produzione, Parte 7 collaudo non distruttivo".

Per aver per negligenza adibito ai controlli non distruttivi (CND) presso la Jungenthal Wagon GmbH, strumentazione – nello specifico l'apparato tipo USM3 n. 30122-734 – priva di corretta taratura, indispensabile per la esecuzione dei suddetti controlli, in quanto detto strumento era stato tarato con le specifiche macchine, a loro volta, scadute di validità, così compromettendo l'affidabilità del risultato e quindi l'idoneità dell'apparato tipo USM3 n. 30122- 734 ai CND, contravvenendo a quanto previsto della norma europea di riferimento EN 473, che suddivide in 3 livelli di competenza i tecnici addetti alle prove non distruttive, indicandone i rispettivi compiti ed in violazione di tali compiti – rientrando il suo livello di

competenza tra quelli cui spettava tale incombenza – omettendo di verificare la strumentazione adibita in officina a tali controlli.

Per aver omesso di dotare il personale operativo addetto ai controlli non distruttivi di istruzioni dettagliate e formalizzate in funzione dell'assile sotto esame – ed omesso la conseguente formazione ed istruzione del personale – in violazione, nello specifico, delle

- VPI 04, 2° edizione, appendice 27 - Prova non distruttiva - Prova a ultrasuoni durante la manutenzione di assili privi di foro longitudinale: "Una volta steso un piano di prova per il tipo di assile in questione, che sia stato approvato dall'ufficio tecnico competente, si esegue la scansione obliqua secondo questo piano e la scansione assiale secondo la presente appendice.", nonostante il manuale VPI 04 contenesse un'intera appendice (appendice 27) dedicata alla descrizione delle procedure operative della tecnica di scansione ad ultrasuoni e le stesse VPI 04 richiedessero espressamente la predisposizione formale di tali istruzioni;
- UNI EN 583 – 1 , Prove non distruttive: Esame ad ultrasuoni, Parte 1: principi generali. "Qualsiasi esame ad ultrasuoni richiede la definizione di una procedura d'esame. In aggiunta ai requisiti richiamati nella presente norma generale, devono essere comprese, ove applicabile, almeno le informazioni seguenti:... omissis ... piano di scansione ... omissis ...";
- "Il collaudo ad ultrasuoni viene effettuato in conformità ai principi base del DIN EN 583 – 1" - norma tedesca DIN 27201 – 7 "Condizione dei veicoli ferroviari, Principi base e tecnologie di produzione, Parte 7 collaudo non distruttivo".

Così con colpa cosciente determinando che nell'Officina Jungenthal la sala 98331 superasse erroneamente il controllo manutentivo tramite verifica ad ultrasuoni - con l'apparato tipo USM3 n. 30122-734- avvenuta in data 26.11.2008 - epoca nella quale la cricca nel fusello dell'assile (la cui rottura per fatica cagionò il deragliamento del treno n. 50325 e la conseguente esplosione con le conseguenze indicate) aveva una profondità di circa 11 mm e quindi tale per dimensione e posizione e con la tecnica ultrasonora prescritta nelle VPI, da avere una probabilità di essere rilevata (probability of detection, POD) prossima al 100% - nonostante l'operazione fosse da ritenersi di non particolare complessità ed anzi routinaria, determinando quindi che la sala passando erroneamente il controllo manutentivo potesse essere montata sul carrello anteriore del primo carro cisterna del treno n. 50325 determinando, con la sua rottura per fatica, che detto carro cisterna del treno n. 50325 Trecate-Gricignano, ribaltatosi in seguito allo svio, urtando contro il picchetto n. 24 o altro ostacolo nei pressi della curva 12 dispari della tratta Pisa – La Spezia presso la Stazione di Viareggio, provocasse la fuoruscita, dallo squarcio creatosi nell'impatto, di circa 45.700 Kg. di g.p.l., con la sua conseguente esplosione ed incendio, così cagionando

□ la morte di 32 persone:

Aboutalib Aziza; Ayad Hamza; Ayad Iman; Ayad Mohamed; Battistini Federico; Bernacchi Nadia; Bonuccelli Claudio; Boumalhaf Abdellatif; Boumalhaf Nouredine; Calzoni Roberta; Campo Rosario; Carmazzi Maria Luisa; Cruz Ruiz Oliva Magdalena; Falorni Andrea; Farnocchia Alessandro Fortunato; Farnocchia Antonio; Monelli Angela; Galano Marina; Habic Ana; Iacopini Elena; Iacopini Mauro; Maccioni Stefania; Mazzoni Ilaria; Mazzoni Michela; Menichetti Emanuela; Milazzo Emanuela; Moussafar Rachid; Orsi Sara; Piagentini Lorenzo; Piagentini Luca; Pucci Mario; Silva Teran Elisabeth Guadalupe;

□ lesioni personali gravi, ai danni di:

Ariq Mohammed, Baldassarri Daniele, Baldassarri Fabrizio, Baldassarri Francesca, Baldi Donatella, Barsanti Alfredo, Barsanti Simone, Battistini Irene, Battistini Veronica, Belluomini Giulio, Beretti Carlo, Bertuccelli Gian Paolo, Biancalana Alessandra, Bianchi Giovanna, Billet Lidia, Billet Ceccardo, Bini Gianni, Brunelli Brunella, Burchi Leda, Cappelli Ilio, Cheli Orlando, Cherubini Barbara, Chiavoni Marcello, Chiavoni Alessandra, Cirilli Siria, Comelli Marcella, Cordoni Luigi, Cortopassi Valentina, Cosci Antonella, Courier Giorgio, Courier Giorgia, Crivello Paolo, Dati Mirena, De Vitis Paolo, De Vitis Massimiliano, Del Lupo Alessandro, Dini Albertina, Doveri Martina, Doveri Stefano, Fagioli Aurora, Falorni Cristiano, Falorni Silvano, Farnocchia Daniela, Farnocchia Sara, Ferrari Maurizio, Ferrari Italo, Fiorentino Emilio, Fiorentino Simone, Fiorentino Lorenzo, Forasiepi Giuseppe, Francesconi Marco, Frasca Antonia, Gagnesi Ivano, Galano Anna, Garcia Capiglia Mariana, Gerard Maria Renata, Germani Marino, Germani Marco, Germani Maria Ademia, Germani Alfio, Gigliotti Rosario, Gigliotti Massimo, Gigliotti Ludovico, Gonnella Edoardo, Grandi Silvia, Guidi Carla, Lippi Anna Maria, Lippi Antonella, Lombardi Donatella, Lombardi Brunella, Lotti Laura, Lubrano Alessia, Lucatelli Gian Franco, Lucatelli Daniela, Lunardi Antonio, Lunardi Alvaro, Lunardi Sabrina, Maccaferro Manuel, Maccaferro Serena, Maccioni Andrea, Maccioni Maria Antonietta, Malek Marcin, Manfredi Irene, Marcelli Roberta, Marracci Giuseppe, Marracci Roberta, Marsili Oreste, Menichetti Claudio, Menichetti Valentina, Mezzasalma Anna Maria, Michelini Franca, Morri Emiliano, Mucci Giovanna Maria Elena, Mugnaini Anna Maria, Nocerino Andree, Orlandini Vincenzo Massimo, Orsi Mario, Orsini Valeria, Paoli Angela, Parrini Federico, Pasquinucci Duilio, Pasquinucci Martina, Pellegrini Rolando, Pellegrini Barbara, Pellegrini Giacomo, Pescaglioni Enrica, Piagentini Roberto, Piagentini Catia, Piagentini Leonardo, Pierotti Catia, Pinto Francesco, Pinto Vincenzo, Pinto Fabrizio, Pucci Moreno, Pucci Catia, Pucci Sabrina, Pucci Mirella, Puritani Tiziano, Puzello Caterina, Rafael Da Silva Clarinda, Ramaioli Davide, Ramaioli Francesca, Rombi Daniela,

Rombi Giuseppe, Rombi Riccardo, Salvadori Cristina, Setaro Rita, Silvi Franco, Tancredi Dario, Tognocchi Giulia, Tognocchi Stefano, Trevisani Luca, Verona Chiara, Vignatelli Miranda, Vivaldi Mariella, Volpe Michela.

gravissime, ai danni di:

Ayad Ibtissam, Frasca Claudia, Galli Laura, Maccarone Anna, Piagentini Marco, Ul Haq Ihsan.

Schröter Andreas

53. Artt. 61 n. 3, 423 e 449 comma 1 c.p.

perché, nelle qualità e con le condotte descritte sub 52, con colpa cosciente determinava che il primo carro cisterna del treno n. 50325 Trecate-Gricignano, ribaltatosi in seguito allo svio, urtando proprio contro il picchetto n. 24 della curva 12 dispari della tratta Pisa – La Spezia presso la Stazione di Viareggio, provocasse la fuoruscita, dallo squarcio creatosi nell'impatto, di circa 45.700 Kg. di g.p.l., con la sua conseguente esplosione ed incendio, così cagionando l'incendio:

- del predetto g.p.l.;
- dei fabbricati, completamente distrutti dalle fiamme e dagli effetti della sovrappressione, siti in Viareggio, in Via Ponchielli nr. 1, nr. 19, 20, 24, 25 e 32;
- dei fabbricati, parzialmente distrutti dalle fiamme e dagli effetti della sovrappressione, siti in Viareggio, in Via Ponchielli nn. 1-3; 5; 6; 8; 10; 15; 16; 17; 18; 19; 20; 21; 23/25; 26/28/30; 34; 36; 38/40; 42; 44; 46; 48; 50; 52; 54; 56; 58; in Via Porta a Pietrasanta: nn. 2-16; 16-22; 9; 32; 34; 36; 30; dei giardini pubblici di Via Porta a Pietrasanta, in Piazzale Agresti e del Parco XXV Aprile; in Via Aurelia Nord nn. 1/3; 5; 21; 23; 25; 29; 31; 33; 37; Largo Risorgimento: nn. 1; 9; in Via Botteghi, s.n.c.; in Via Raimondo Del Prete nn 27/41; in Via Garibaldi, edificio della Croce Verde e n. 212; Via Burlamacchi, I e II edificio della stazione ferroviaria, locali ai numeri n. 40 e 257; Via Matteotti n. 252; del verde pubblico davanti la stazione ferroviaria in Piazza Dante;
- dei seguenti autoveicoli o motoveicoli, completamente o parzialmente distrutti dalle fiamme e dagli effetti della sovrappressione: Ford Focus targata BB725VP; BMW 320 berlina targata DP300YX ; Motociclo Malaguti Ciak DA01377; Ford Mondeo SW targata U583; VW New Beetle targata BX956JT; Renault Koleos targata DP327YK; Peugeot 206 targata CA689GD; Toyota Yaris targata BN048CC; Renault Clio targata DE888CR; Fiat Punto targata BD554RS; Renault Laguna targata CD380JE; Renault Twingo targata BT744JL; Alfa Romeo 159 targata CV665AA; Alfa Romeo mito targata DW385FX; Chrysler targata BL166XC; VW Polo targata BZ008HK; Alfa 159 SW targata DF957SG; Seat Ibiza targata

BX332JR; Vespa Piaggio targata LU71084; Ford Transit adibito a carro attrezzi targato CS466FE; Fiat Punto targata AW086YL; Fiat 600 targata BS163ZE; Aprilia Scarabeo targato CW66603; Lancia Libra targata BV326CC; Fiat Marea SW targata BH802NY; Fiat Punto targata DB446YN; Ford Focus targata BX633JN; Audi TT targata DL434GN; Fiat Punto targata DE766CS; Opel Astra targata BT500JT; Fiat 500 targata RM94780; Citroen C3 targata DE986CT; Fiat Bravo targata DN228HY; Piaggio Beverly targato BM46540; Piaggio Vespa targata CC02668; Renault Kangoo targata CS664JY; Audi TT targata DL434GN; Peugeot targata LU553471; Scooter cc 180 targato BK17533; Toyota Rav targata CJ644CB; Toyota Avensis targata BC022SA; Lancia Y targata BB025SA; Ford Fiesta targata DM920LR; Fiat Doblò targata BX364JF; Bici elettrica di Germani Marino; Piaggio Beverly targato CC00697; Ford Fiesta targata DT729JC; Alfa Romeo 156 targata AW589YH; BMW GS 1200 targa SCONOSC. intestata a GERMANI Marco; Opel Vectra SW targata CN864FR; Peugeot 206 targata BH464NX; Chevrolet 2000 D targata DG678YF; Renault Kangoo targato BL943CM; Ford targata LU553008; Opel Zafira targata DL269ZW; Fiat Panda targato DV209VK; Citroen C3 targata CK725LE; Piaggio targato X37CLS; Fiat Punto targata CB887ZH; Fiat Panda targata FI W73189; Citroen targata CE198ZR; Ford Fiesta targata AM030KK; Toyota Yaris targata CT609ZZ; VW Lupo targata BF579TR; Ford Fiesta targata DN411TJ; Citroen C2 targata CL927TE; auto targata BT850JP; Aprilia Agility targato DA01718; Opel MerivaEnjoi targata DJ772VK; motociclo targato DK31076; Renault Scenic targata BN920AB; Auto targata CX697ML; Citroen ZX targata AR257DL; Kia pregio targata CL731TD; Peugeot targata MB865WF; Daewoo Matiz targata BL740CR; Peugeot targata DJ115RF; Peugeot targata CV074PC; Renault Twingo CE494ZP; Fiat Punto CE039EY; Renault SW CD862JA; Furgone BV775YV; Opel Agila CP591KE; Renault Clio BV460SB; Carrozzella elettrica per disabili, carrello deambulatore di ORSI Mario; Kia Sportage DW425HF; motociclo Yamaha MejestyCC00973; Camion Scania 124 EBR122A; Cisterna alimentare HHHT2366; auto targata LU574110; VW Polo DJ122RE; Toyota Yaris DP744SN; Fiat 500 FI118901; Seat furgoncino ZA317BZ; Mercedes DF004XN; Fiat Punto BX803GN; Motociclo Honda DM63196; Autovettura Renault Kangoo BV651NR; Ambulanza Volkswagen 28DL00 LU510989; Autovettura Hyundai Atos CS646WE; Autovettura Opel Corsa AE762VG; Autovettura Alfa 146 AT425TP; Autovettura Fiat 500 BG250654; Autovettura Mercedes BE563FX; Autovettura Fiat Bravo AK859EP; Autovettura Audi CA943HC.

Schröter Andreas

54. Artt. 61 n. 3, 430 e 449 commi 1 e 2 c.p.

perché, nelle qualità e con le condotte descritte sub 52, con colpa cosciente determinava che il primo carro cisterna del treno n. 50325 Trecate-Gricignano, ribaltatosi in seguito allo svio, urtando proprio contro il picchetto n. 24 della curva 12 dispari della tratta Pisa – La Spezia presso la Stazione di Viareggio, provocasse la fuoruscita, dallo squarcio creatosi nell'impatto, di circa 45.700 Kg. di g.p.l., con la sua conseguente esplosione ed incendio, così cagionando un disastro ferroviario di straordinaria gravità, complessità ed estensione, consistente nel deragliamento del carro indicato e di altri 9 carri (di cui 4 ribaltati come il primo) in composizione a detto treno; nella fuoruscita, da uno squarcio creatosi in conseguenza del rovesciamento dell'indicata cisterna sulla sede ferroviaria e l'impatto contro il citato picchetto n. 24, di circa 45.700 Kg. di g.p.l.; nella combustione di detta sostanza, con le conseguenti morti, lesioni e danneggiamenti a cose come indicate nei capi che precedono; nel danneggiamento dei binari 1 e 3 della stazione di Viareggio; nella grave deformazione e/o avulsione dalla loro sede, dei binari 4, 5, 6, 7, 8, 9 e 10; nel danneggiamento delle traversine e dei relativi organi di attacco dei binari indicati; nel danneggiamento della linea aerea di contatto (fune e conduttori) che alimenta la trazione elettrica dei treni, come pure dei relativi pali di sostegno, mensole e conduttori; nella distruzione di tutti i cavi elettrici e delle fibre ottiche contenuti nei cavidotti della stazione; nel grave danneggiamento della passerella pedonale in cemento armato sovrastante lo scalo ferroviario di Viareggio; nel grave danneggiamento di segnali ferroviari e dei relativi portali, come pure della torre faro; nella creazione di una fondata situazione di pericolo di collisione tra altro convoglio ferroviario, circolante in senso opposto al citato treno merci n. 50325, nella predetta stazione, con i carri sviati di detto treno merci; nella creazione di una fondata situazione di pericolo di propagazione dell'incendio, cagionato dalla indicata fuoruscita di g.p.l., ad altro convoglio ferroviario, circolante in senso opposto nella già indicata stazione; nella creazione di una fondata situazione di pericolo di esplosione e/o incendio anche di tutti o parte degli altri 13 carri cisterna trainati dal treno indicato, parimenti trasportanti gas di petrolio liquefatto, merce pericolosa, con correlativo pericolo di produzione di danni potenzialmente sterminati; nel blocco della circolazione ferroviaria su tutti i binari di stazione fino al g. 3 luglio 2009 e con riattivazione progressiva di detta circolazione a partire da tale data e fino alla data del 5 luglio 2009.

Eventi concretamente prevedibili ed evitabili, costituenti realizzazione del rischio che le sopra indicate norme cautelari erano idonee ad evitare.

In Viareggio il 29.06.2009.

Lehmann Joachim

55. artt. 61 n. 3, 589 c. 1, 2 e 4, 590 c. 1, 2, 3 e 4 c.p.

nella sua qualità di supervisore e responsabile degli esami non distruttivi (CND) presso la Jungenthal:

per aver per negligenza, imperizia ed inosservanza delle discipline e delle riconosciute regole della tecnica, nonché in violazione dell'art. 8 D.Lvo n. 162/2007 e degli artt. 2043, 2050 c.c., dell'art. 18 comma 1 lett.q ed 23 comma 1 in relazione all'allegato V parte I Par. 3.2 del D.Lvo n. 81/2008, omissis la stesura e validazione di istruzioni operative particolari per i diversi tipi di assile – e la conseguente formazione ed istruzione del personale – che, nello specifico, era costituito da un tecnico di 1° livello (Kriebel), da un tecnico in possesso della qualifica di 2° livello (Schröter), che avrebbe dovuto procedere su disposizione di un tecnico di 3° livello (Lehmann) che aveva anche la responsabilità ed onere di validare formalmente la procedura per renderla esecutiva, così di fatto, con tale omissione, consentendo che venisse operato – in totale assenza di istruzioni operative – in appena 12 minuti un CND per sua natura richiedente non meno di 30 minuti, più il tempo necessario per le calibrazioni (con le strumentazioni in dotazione alla Jungenthal, fino a 120 minuti) e quello necessario per gli spostamenti del materiale esaminato nel corso delle prove e così di fatto rendendo ineseguibile la seria valutazione sulla correttezza della prova eseguita, mancando al riguardo, nell'officina, ogni piano di prova o standard di riferimento per ogni tipo di assile in prova (e tanto meno per l'assile 98331 in prova, poi per tali carenze fratturatosi determinando il deragliamenti e le conseguenze descritte), così contravvenendo a molteplici fonti tecniche di riferimento e normative nelle quali è indicata la necessità di dotare il personale operativo addetto ai controlli non distruttivi di istruzioni dettagliate e formalizzate in funzione dell'assile sotto esame e, nello specifico, fornendo alla Cima S.p.A. un assile (parte di un attrezzatura di lavoro) lacunosamente mantenuto e pertanto non rispondente alle disposizioni legislative e regolamentari vigenti in materia, avendo operato in violazione, altresì, delle

- VPI 04, 2° edizione, appendice 27 - Prova non distruttiva - Prova a ultrasuoni durante la manutenzione di assili privi di foro longitudinale: "Una volta steso un piano di prova per il tipo di assile in questione, che sia stato approvato dall'ufficio tecnico competente, si esegue la scansione obliqua secondo questo piano e la scansione assiale secondo la presente appendice."; il manuale VPI 04 contiene un'intera appendice (appendice 27) dedicata alla descrizione delle procedure operative della tecnica di scansione ad ultrasuoni, ma la stessa

non risulta essere stata applicata presso la Jungenthal; le stesse VPI 04 richiedono espressamente la predisposizione formale di tali istruzioni.

- UNI EN 583 – 1 , Prove non distruttive: Esame ad ultrasuoni, Parte 1: principi generali. "Qualsiasi esame ad ultrasuoni richiede la definizione di una procedura d'esame. In aggiunta ai requisiti richiamati nella presente norma generale, devono essere comprese, ove applicabile, almeno le informazioni seguenti:.. omissis .. piano di scansione ..omissis ..." – ;
- "Il collaudo ad ultrasuoni viene effettuato in conformità ai principi base della DIN EN 583 – 1" - norma tedesca DIN 27201 – 7 "Condizione dei veicoli ferroviari, Principi base e tecnologie di produzione, Parte 7 collaudo non distruttivo".

In violazione, ancora, della norma europea di riferimento EN 473, che suddivide in 3 livelli di competenza i tecnici addetti alle prove non distruttive, indicandone i rispettivi compiti e secondo cui la stesura di istruzioni operative particolari per i diversi tipi di assile avrebbe dovuto essere eseguita da un tecnico in possesso della qualifica di 2° livello che avrebbe dovuto procedere su disposizione di un tecnico di 3° livello – Lehmann – che aveva altresì la responsabilità di validare formalmente la procedura per renderla esecutiva.

Per aver per negligenza adibito ai controlli non distruttivi (CND) presso la Jungenthal Wagon GmbH, strumentazione – nello specifico l'apparato tipo USM3 n. 30122-734 – priva di corretta taratura, indispensabile per la esecuzione dei suddetti controlli, in quanto detto strumento era stato tarato con le specifiche macchine, a loro volta, scadute di validità, così compromettendo l'affidabilità del risultato e quindi l'idoneità dell'apparato tipo USM3 n. 30122- 734 ai CND, contravvenendo a quanto previsto della norma europea di riferimento EN 473, che suddivide in 3 livelli di competenza i tecnici addetti alle prove non distruttive, indicandone i rispettivi compiti ed in violazione di tali compiti – rientrando il suo livello di competenza tra quelli cui spettava tale incombenza – omettendo di verificare la strumentazione adibita in officina a tali controlli.

Così con colpa cosciente determinando che nell'Officina Jungenthal la sala 98331 superasse erroneamente il controllo manutentivo tramite verifica ad ultrasuoni -con l'apparato tipo USM3 n. 30122-734- avvenuta in data 26.11.2008 - epoca nella quale la cricca nel fusello dell'assile (la cui rottura per fatica cagionò il deragliamento del treno n. 50325 e la conseguente esplosione con le conseguenze indicate) aveva una profondità di circa 11 mm e quindi tale per dimensione e posizione e con la tecnica ultrasonora prescritta nelle VPI, da avere una probabilità di essere rilevata (probability of detection, POD) prossima al 100% - nonostante l'operazione fosse da ritenersi di non particolare complessità ed anzi routinaria, determinando quindi che la sala passando erroneamente il controllo

manutentivo potesse essere montata sul carrello anteriore del primo carro cisterna del treno n. 50325 determinando, con la sua rottura per fatica, che detto carro cisterna del treno n. 50325 Trecate-Gricignano, ribaltatosi in seguito allo svio, urtando contro il picchetto n. 24 o altro ostacolo nei pressi della curva 12 dispari della tratta Pisa – La Spezia presso la Stazione di Viareggio, provocasse la fuoruscita, dallo squarcio creatosi nell'impatto, di circa 45.700 Kg. di g.p.l., con la sua conseguente esplosione ed incendio, così cagionando

□ la morte di 32 persone:

Aboutalib Aziza; Ayad Hamza; Ayad Iman; Ayad Mohamed; Battistini Federico; Bernacchi Nadia; Bonuccelli Claudio; Boumalhaf Abdellatif; Boumalhaf Nouredine; Calzoni Roberta; Campo Rosario; Carmazzi Maria Luisa; Cruz Ruiz Oliva Magdalena; Falorni Andrea; Farnocchia Alessandro Fortunato; Farnocchia Antonio; Monelli Angela; Galano Marina; Habic Ana; Iacopini Elena; Iacopini Mauro; Maccioni Stefania; Mazzoni Ilaria; Mazzoni Michela; Menichetti Emanuela; Milazzo Emanuela; Moussafar Rachid; Orsi Sara; Piagentini Lorenzo; Piagentini Luca; Pucci Mario; Silva Teran Elisabeth Guadalupe;

□ lesioni personali gravi, ai danni di:

Ariq Mohammed, Baldassarri Daniele, Baldassarri Fabrizio, Baldassarri Francesca, Baldi Donatella, Barsanti Alfredo, Barsanti Simone, Battistini Irene, Battistini Veronica, Belluomini Giulio, Beretti Carlo, Bertuccelli Gian Paolo, Biancalana Alessandra, Bianchi Giovanna, Billet Lidia, Billet Ceccardo, Bini Gianni, Brunelli Brunella, Burchi Leda, Cappelli Ilio, Cheli Orlando, Cherubini Barbara, Chiavoni Marcello, Chiavoni Alessandra, Cirilli Siria, Comelli Marcella, Cordoni Luigi, Cortopassi Valentina, Cosci Antonella, Courier Giorgio, Courier Giorgia, Crivello Paolo, Dati Mirena, De Vitis Paolo, De Vitis Massimiliano, Del Lupo Alessandro, Dini Albertina, Doveri Martina, Doveri Stefano, Fagioli Aurora, Falorni Cristiano, Falorni Silvano, Farnocchia Daniela, Farnocchia Sara, Ferrari Maurizio, Ferrari Italo, Fiorentino Emilio, Fiorentino Simone, Fiorentino Lorenzo, Forasièpi Giuseppe, Francesconi Marco, Frasca Antonia, Gagnesi Ivano, Galano Anna, Garcia Capiglia Mariana, Gerard Maria Renata, Germani Marino, Germani Marco, Germani Maria Ademia, Germani Alfio, Gigliotti Rosario, Gigliotti Massimo, Gigliotti Ludovico, Gonnella Edoardo, Grandi Silvia, Guidi Carla, Lippi Anna Maria, Lippi Antonella, Lombardi Donatella, Lombardi Brunella, Lotti Laura, Lubrano Alessia, Lucatelli Gian Franco, Lucatelli Daniela, Lunardi Antonio, Lunardi Alvaro, Lunardi Sabrina, Maccaferro Manuel, Maccaferro Serena, Maccioni Andrea, Maccioni Maria Antonietta, Malek Marcin, Manfredi Irene, Marcelli Roberta, Marracci Giuseppe, Marracci Roberta, Marsili Oreste, Menichetti Claudio, Menichetti Valentina, Mezzasalma Anna Maria, Michelini Franca, Morri Emiliano, Mucci Giovanna Maria Elena,

Mugnaini Anna Maria, Nocerino Andreè, Orlandini Vincenzo Massimo, Orsi Mario, Orsini Valeria, Paoli Angela, Parrini Federico, Pasquinucci Duilio, Pasquinucci Martina, Pellegrini Rolando, Pellegrini Barbara, Pellegrini Giacomo, Pescaglini Enrica, Piagentini Roberto, Piagentini Catia, Piagentini Leonardo, Pierotti Catia, Pinto Francesco, Pinto Vincenzo, Pinto Fabrizio, Pucci Moreno, Pucci Catia, Pucci Sabrina, Pucci Mirella, Puritani Tiziano, Puzello Caterina, Rafael Da Silva Clarinda, Ramaioli Davide, Ramaioli Francesca, Rombi Daniela, Rombi Giuseppe, Rombi Riccardo, Salvadori Cristina, Setaro Rita, Silvi Franco, Tancredi Dario, Tognocchi Giulia, Tognocchi Stefano, Trevisani Luca, Verona Chiara, Vignatelli Miranda, Vivaldi Mariella, Volpe Michela.

gravissime, ai danni di:

Ayad Ibtissam, Frasca Claudia, Galli Laura, Maccarone Anna, Piagentini Marco, Ul Haq Ihsan.

Lehmann Joachim

56. Artt. 61 n. 3, 423 e 449 comma 1 c.p.

perché, nelle qualità e con le condotte descritte sub 55, con colpa cosciente determinava che il primo carro cisterna del treno n. 50325 Trecate-Gricignano, ribaltatosi in seguito allo svio, urtando proprio contro il picchetto n. 24 della curva 12 dispari della tratta Pisa – La Spezia presso la Stazione di Viareggio, provocasse la fuoruscita, dallo squarcio creatosi nell'impatto, di circa 45.700 Kg. di g.p.l., con la sua conseguente esplosione ed incendio, così cagionando l'incendio:

- del predetto g.p.l.;
- dei fabbricati, completamente distrutti dalle fiamme e dagli effetti della sovrappressione, siti in Viareggio, in Via Ponchielli nr. 1, nr. 19, 20, 24, 25 e 32;
- dei fabbricati, parzialmente distrutti dalle fiamme e dagli effetti della sovrappressione, siti in Viareggio, in Via Ponchielli nn. 1-3; 5; 6; 8; 10; 15; 16; 17; 18; 19; 20; 21; 23/25; 26/28/30; 34; 36; 38/40; 42; 44; 46; 48; 50; 52; 54; 56; 58; in Via Porta a Pietrasanta: nn. 2-16; 16-22; 9; 32; 34; 36; 30; dei giardini pubblici di Via Porta a Pietrasanta, in Piazzale Agresti e del Parco XXV Aprile; in Via Aurelia Nord nn. 1/3; 5; 21; 23; 25; 29; 31; 33; 37; Largo Risorgimento: nn. 1; 9; in Via Bottegghi, s.n.c.; in Via Raimondo Del Prete nn 27/41; in Via Garibaldi, edificio della Croce Verde e n. 212; Via Burlamacchi, I e II edificio della stazione ferroviaria, locali ai numeri n. 40 e 257; Via Matteotti n. 252; del verde pubblico davanti la stazione ferroviaria in Piazza Dante;
- dei seguenti autoveicoli o motoveicoli, completamente o parzialmente distrutti dalle fiamme e dagli effetti della sovrappressione: Ford Focus targata BB725VP; BMW 320 berlina

targata DP300YX ; Motociclo Malaguti Ciak DA01377; Ford Mondeo SW targata U583; VW New Beatle targata BX956JT; Renault Koleos targata DP327YK; Peugeot 206 targata CA689GD; Toyota Yaris targata BN048CC; Renault Clio targata DE888CR; Fiat Punto targata BD554RS; Renault Laguna targata CD380JE; Renault Twingo targata BT744JL; Alfa Romeo 159 targata CV665AA; Alfa Romeo mito targata DW385FX; Chrysler targata BL166XC; VW Polo targata BZ008HK; Alfa 159 SW targata DF957SG; Seat Ibiza targata BX332JR; Vespa Piaggio targata LU71084; Ford Transit adibito a carro attrezzi targato CS466FE; Fiat Punto targata AW086YL; Fiat 600 targata BS163ZE; Aprilia Scarabeo targato CW66603; Lancia Libra targata BV326CC; Fiat Marea SW targata BH802NY; Fiat Punto targata DB446YN; Ford Focus targata BX633JN; Audi TT targata DL434GN; Fiat Punto targata DE766CS; Opel Astra targata BT500JT; Fiat 500 targata RM94780; Citroen C3 targata DE986CT; Fiat Bravo targata DN228HY; Piaggio Beverly targato BM46540; Piaggio Vespa targata CC02668; Renault Kangoo targata CS664JY; Audi TT targata DL434GN; Peugeot targata LU553471; Scooter cc 180 targato BK17533; Toyota Rav targata CJ644CB; Toyota Avensis targata BC022SA; Lancia Y targata BB025SA; Ford Fiesta targata DM920LR; Fiat Doblò targata BX364JF; Bici elettrica di Germani Marino; Piaggio Beverly targato CC00697; Ford Fiesta targata DT729JC; Alfa Romeo 156 targata AW589YH; BMW GS 1200 targa SCONOSC. intestata a GERMANI Marco; Opel Vectra SW targata CN864FR; Peugeot 206 targata BH464NX; Chevrolet 2000 D targata DG678YF; Renault Kangoo targato BL943CM; Ford targata LU553008; Opel Zafira targata DL269ZW; Fiat Panda targato DV209VK; Citroen C3 targata CK725LE; Piaggio targato X37CLS; Fiat Punto targata CB887ZH; Fiat Panda targata FI W73189; Citroen targata CE198ZR; Ford Fiesta targata AM030KK; Toyota Yaris targata CT609ZZ; VW Lupo targata BF579TR; Ford Fiesta targata DN411TJ; Citroen C2 targata CL927TE; auto targata BT850JP; Aprilia Agility targato DA01718; Opel Meriva Enjoi targata DJ772VK; motociclo targato DK31076; Renault Scenic targata BN920AB; Auto targata CX697ML; Citroen ZX targata AR257DL; Kia pregio targata CL731TD; Peugeot targata MB865WF; Daewoo Matiz targata BL740CR; Peugeot targata DJ115RF; Peugeot targata CV074PC; Renault Twingo CE494ZP; Fiat Punto CE039EY; Renault SW CD862JA; Furgone BV775YV; Opel Agila CP591KE; Renault Clio BV460SB; Carrozzella elettrica per disabili, carrello deambulatore di ORSI Mario; Kia Sportage DW425HF; motociclo Yamaha MejestyCC00973; Camion Scania 124 EBR122AI; Cisterna alimentare HHHT2366; auto targata LU574110; VW Polo DJ122RE; Toyota Yaris DP744SN; Fiat 500 FI118901; Seat furgoncino ZA317BZ; Mercedes DF004XN; Fiat Punto BX803GN; Motociclo Honda DM63196; Autovettura Renault Kangoo BV651NR; Ambulanza

Volkswagen 28DL00 LU510989; Autovettura Hyundai Atos CS646WE; Autovettura Opel Corsa AE762VG; Autovettura Alfa 146 AT425TP; Autovettura Fiat 500 BG250654; Autovettura Mercedes BE563FX; Autovettura Fiat Bravo AK859EP; Autovettura Audi CA943HC.

Lehmann Joachim

57. Artt. 61 n. 3, 430 e 449 commi 1 e 2 c.p.

perché, nelle qualità e con le condotte descritte sub 55, con colpa cosciente determinava che il primo carro cisterna del treno n. 50325 Trecate-Gricignano, ribaltatosi in seguito allo svio, urtando proprio contro il picchetto n. 24 della curva 12 dispari della tratta Pisa – La Spezia presso la Stazione di Viareggio, provocasse la fuoruscita, dallo squarcio creatosi nell'impatto, di circa 45.700 Kg. di g.p.l., con la sua conseguente esplosione ed incendio, così

cagionando un disastro ferroviario di straordinaria gravità, complessità ed estensione, consistente nel deragliamento del carro indicato e di altri 9 carri (di cui 4 ribaltati come il primo) in composizione a detto treno; nella fuoruscita, da uno squarcio creatosi in conseguenza del rovesciamento dell'indicata cisterna sulla sede ferroviaria e l'impatto contro il citato picchetto n. 24, di circa 45.700 Kg. di g.p.l.; nella combustione di detta sostanza, con le conseguenti morti, lesioni e danneggiamenti a cose come indicate nei capi che precedono; nel danneggiamento dei binari 1 e 3 della stazione di Viareggio; nella grave deformazione e/o avulsione dalla loro sede, dei binari 4, 5, 6, 7, 8, 9 e 10; nel danneggiamento delle traversine e dei relativi organi di attacco dei binari indicati; nel danneggiamento della linea aerea di contatto (fune e conduttori) che alimenta la trazione elettrica dei treni, come pure dei relativi pali di sostegno, mensole e conduttori; nella distruzione di tutti i cavi elettrici e delle fibre ottiche contenuti nei cavidotti della stazione; nel grave danneggiamento della passerella pedonale in cemento armato sovrastante lo scalo ferroviario di Viareggio; nel grave danneggiamento di segnali ferroviari e dei relativi portali, come pure della torre faro; nella creazione di una fondata situazione di pericolo di collisione tra altro convoglio ferroviario, circolante in senso opposto al citato treno merci n. 50325, nella predetta stazione, con i carri sviati di detto treno merci; nella creazione di una fondata situazione di pericolo di propagazione dell'incendio, cagionato dalla indicata fuoruscita di g.p.l., ad altro convoglio ferroviario, circolante in senso opposto nella già indicata stazione; nella creazione di una fondata situazione di pericolo di esplosione e/o incendio anche di tutti o parte degli altri 13 carri cisterna trainati dal treno indicato, parimenti trasportanti gas di petrolio liquefatto, merce pericolosa, con correlativo pericolo di produzione di danni

potenzialmente sterminati; nel blocco della circolazione ferroviaria su tutti i binari di stazione fino al g. 3 luglio 2009 e con riattivazione progressiva di detta circolazione a partire da tale data e fino alla data del 5 luglio 2009.

Eventi concretamente prevedibili ed evitabili, costituenti realizzazione del rischio che le sopra indicate norme cautelari erano idonee ad evitare.

In Viareggio il 29.06.2009.

- Omissis -

Kogelheide Rainer

67. artt. 61 n. 3, 589 c. 1, 2 e 4, 590 c. 1, 2, 3 e 4 c.p.

perché nelle sue qualità di Amministratore Delegato della GATX Rail Germania, direttore generale dell'Officina Jungenthal di Hannover e responsabile delle Operazioni Tecniche della GATX Rail Europa ed in tali gravi posizioni di garanzia:

per negligenza, imperizia ed inosservanza delle discipline e delle riconosciute regole della tecnica, trovandosi in pieno conflitto di interessi (essendo KOGELHEIDE contemporaneamente direttore tecnico di GATX Rail Germania e Direttore Generale dell'officina Jungenthal ed essendo il LINOWSKI, collaboratore di KOGELHEIDE, responsabile della progettazione dei carrelli - sale comprese- e responsabile del sistema di manutenzione GATX Europa nonché auditor in formale rappresentanza VPI per concedere l'autorizzazione alla stessa propria officina Jungenthal ad eseguire lavori di manutenzione sui carri merci e quale direttore tecnico anche della società GATX Rail Germania, proprietaria dell'officina sotto valutazione e diretta dallo stesso – che dirigeva, quindi, controllante e controllata), in violazione anche dell'art. 8 D.Lvo n. 162/2007 e degli artt. 2043, 2050, 2087 c.c., dell'art. 18 comma 1 lett.q ed 23 comma 1 in connessione con l'allegato V parte I Para. 3.2 del D.Lvo n. 81/2008, consentendo ed avallando le omissioni di cui ai capi 64, 61, 58, 70, relativi a Könnecke, Barth, Carlsson, Linowski, qui richiamati, da parte del personale suddetto a lui facente capo ed in tali sue molteplici e cumulate posizioni di garanzia, determinava, dovendo in tali sue vesti intervenire per impedirlo, che l'Officina Jungenthal operasse – pur con tutte le mancanze, le omissioni e le carenze sopra indicate ed in assenza di ogni istruzione per i dirigenti, i preposti ed i lavoratori addetti – nella manutenzione delle sale ai livelli IS2, non intervenendo ed omettendo ogni controllo pur in suo potere, anche dopo l'audit del 24-25/09/2008 da parte dell'organizzazione delle VPI che aveva espressamente rilevato le carenze nell'Officina tanto da non concedere il

riconoscimento ad operare dette manutenzioni e consentendo quindi con colpa cosciente, per negligenza ed in palese conflitto di interessi contro la posizione di garanzia rivestita e non onorata (ed a vantaggio della Officina Jungenthal sempre dal medesimo diretta che pertanto continuava a lucrare i compensi per manutenzioni che non avrebbe dovuto né potuto effettuare), che la sala 98331 superasse erroneamente il controllo manutentivo in officina priva di requisiti di idoneità e di qualsiasi organizzazione finalizzata alla qualità, ma da lui diretta, fornendo così alla Cima S.p.A. un assile (parte di un attrezzatura di lavoro) lacunosamente mantenuto e pertanto non rispondente alle disposizioni legislative e regolamentari vigenti in materia, avendo operato in violazione, altresì, nello specifico, delle VPI 04, 2° edizione, appendice 27 - Prova non distruttiva - Prova a ultrasuoni durante la manutenzione di assili privi di foro longitudinale: "Una volta steso un piano di prova per il tipo di assile in questione, che sia stato approvato dall'ufficio tecnico competente, si esegue la scansione obliqua secondo questo piano e la scansione assiale secondo la presente appendice.";

- UNI EN 583 – 1 , Prove non distruttive: Esame ad ultrasuoni, Parte 1: principi generali. "Qualsiasi esame ad ultrasuoni richiede la definizione di una procedura d'esame. In aggiunta ai requisiti richiamati nella presente norma generale, devono essere comprese, ove applicabile, almeno le informazioni seguenti: omissis . piano di scansione ... omissis ..." – ;
- "Il collaudo ad ultrasuoni viene effettuato in conformità ai principi base del DIN EN 583 – 1" - norma tedesca DIN 27201 – 7 "Condizione dei veicoli ferroviari, Principi base e tecnologie di produzione, Parte 7 collaudo non distruttivo";

omettendo, ancora, di emanare (unitamente al Linowski) – nei suoi poteri e posizioni di garanzia quale Amministratore Delegato della GATX Rail Germania (proprietaria della Officina Jungenthal), direttore generale dell'Officina Jungenthal e di responsabile delle Operazioni Tecniche della GATX Rail Europa – le istruzioni tecniche in materia di manutenzioni (c.d. con valore superiore a quelle contenute nel manuale di manutenzione VPI e di applicazione immediata), provvedendovi soltanto dopo l'incidente ferroviario di Viareggio ed, in particolare, omettendo prima d'allora di emanare TFA volte a garantire certezza ed efficacia dei controlli manutentivi relativi alle sale, quali quelle sottoelencate, TFA tutte successive all'incidente e non esistendone alcuna in precedenza:

- TFA n. 02-03-01 dell'11.09.2009 "Classificazione delle sale" in cui si legge – "In ambito del livello IS2 è da valutare lo stato della superficie degli assili e classificare in classi di errore secondo circolare tecnica N. 12/2009 ... omissis ... Danneggiamenti meccanici, come

righe o cicatrici e con nidi di corrosione puntuali o parziali sono da lavorare secondo il regola del modulo VPI 04.

□ TFA n. 02-02-001 dell'11.09.2009 "Controllo visivo degli assili" in cui si legge – "Per ogni entrata in officina sono da controllare gli assili su danneggiamenti di rivestimenti o da materiali. " ... omissis ... Sale con danni da rivestimenti (con o senza corrosione) sono da riparare. Sale con errori al rivestimento non dovranno essere messe in esercizio".

□ TFA n. 02-09-004 del 13.01.2010 "Comunicazione sale" in cui si legge – "Per ogni entrata in officina: Deve essere eseguito un controllo visivo degli assili da danneggiamenti da materiale o da rivestimento ".

□ TFA n. 02-01-02 del 25.01.2010 "Regole VPI 04" che di fatto introduce restrizioni rispetto a quanto indicato nel manuale di manutenzione VPI04. Si legge – "ASSILI: La nuova applicazione delle protezioni corrosione segue esclusivamente con: Eposist 2001, tono colore RAL 5011 (azzurro cobalto); RUOTA - PARTE INTERNA: La nuova applicazione delle protezioni di corrosione delle ruote sabbiate può seguire con Eposist 2001, tono colore RAL 5011 o SEB 9305; RUOTA – PARTE ESTERNA: La copertura avviene esclusivamente con SEB 9305";

Così determinando a causa delle gravi lacune nelle procedure che la sala 98331 superasse erroneamente il controllo manutentivo tramite verifica ad ultrasuoni - con l'apparato tipo USM3 n. 30122-734- avvenuta in data 26.11.2008 - epoca nella quale la cricca nel fusello dell'assile (la cui rottura per fatica cagionò il deragliamento del treno n. 50325 e la conseguente esplosione con le conseguenze indicate) aveva una profondità di circa 11 mm e quindi tale per dimensione e posizione e con la tecnica ultrasonora prescritta nelle VPI, da avere una probabilità di essere rilevata (probability of detection, POD) prossima al 100% - nonostante l'operazione fosse da ritenersi di non particolare complessità ed anzi routinaria seppur richiedente particolare attenzione dell'operatore, determinando quindi che la sala passando erroneamente il controllo manutentivo potesse essere montata sul carrello anteriore del primo carro cisterna del treno n. 50325 determinando, con la sua rottura per fatica, che detto carro cisterna del treno n. 50325 Trecate-Gricignano, ribaltatosi in seguito allo svio, urtando contro il picchetto n. 24 o altro ostacolo nei pressi della curva 12 dispari della tratta Pisa – La Spezia presso la Stazione di Viareggio, provocasse la fuoruscita, dallo squarcio creatosi nell'impatto, di circa 45.700 Kg. di g.p.l., con la sua conseguente esplosione ed incendio, così cagionando

□ la morte di 32 persone:

Aboutalib Aziza; Ayad Hamza; Ayad Iman; Ayad Mohamed; Battistini Federico; Bernacchi Nadia; Bonuccelli Claudio; Boumalhaf Abdellatif; Boumalhaf Nouredine; Calzoni Roberta; Campo Rosario; Carmazzi Maria Luisa; Cruz Ruiz Oliva Magdalena; Falorni Andrea; Farnocchia Alessandro Fortunato; Farnocchia Antonio; Monelli Angela; Galano Marina; Habic Ana; Iacopini Elena; Iacopini Mauro; Maccioni Stefania; Mazzoni Ilaria; Mazzoni Michela; Menichetti Emanuela; Milazzo Emanuela; Moussafar Rachid; Orsi Sara; Piagentini Lorenzo; Piagentini Luca; Pucci Mario; Silva Teran Elisabeth Guadalupe;

□ lesioni personali gravi, ai danni di:

Ariq Mohammed, Baldassarri Daniele, Baldassarri Fabrizio, Baldassarri Francesca, Baldi Donatella, Barsanti Alfredo, Barsanti Simone, Battistini Irene, Battistini Veronica, Belluomini Giulio, Beretti Carlo, Bertuccelli Gian Paolo, Biancalana Alessandra, Bianchi Giovanna, Billet Lidia, Billet Ceccardo, Bini Gianni, Brunelli Brunella, Burchi Leda, Cappelli Ilio, Cheli Orlando, Cherubini Barbara, Chiavoni Marcello, Chiavoni Alessandra, Cirilli Siria, Comelli Marcella, Cordoni Luigi, Cortopassi Valentina, Cosci Antonella, Courier Giorgio, Courier Giorgia, Crivello Paolo, Dati Mirena, De Vitis Paolo, De Vitis Massimiliano, Del Lupo Alessandro, Dini Albertina, Doveri Martina, Doveri Stefano, Fagioli Aurora, Falorni Cristiano, Falorni Silvano, Farnocchia Daniela, Farnocchia Sara, Ferrari Maurizio ,Ferrari Italo, Fiorentino Emilio, Fiorentino Simone, Fiorentino Lorenzo, Forasiepi Giuseppe, Francesconi Marco, Frasca Antonia, Gagnesi Ivano, Galano Anna, Garcia Capiglia Mariana, Gerard Maria Renata, Germani Marino, Germani Marco, Germani Maria Ademia, Germani Alfio, Gigliotti Rosario, Gigliotti Massimo, Gigliotti Ludovico, Gonnella Edoardo, Grandi Silvia, Guidi Carla, Lippi Anna Maria, Lippi Antonella, Lombardi Donatella, Lombardi Brunella, Lotti Laura, Lubrano Alessia, Lucatelli Gian Franco, Lucatelli Daniela, Lunardi Antonio, Lunardi Alvaro, Lunardi Sabrina, Maccaferro Manuel, Maccaferro Serena, Maccioni Andrea, Maccioni Maria Antonietta, Malek Marcin, Manfredi Irene, Marcelli Roberta, Marracci Giuseppe, Marracci Roberta, Marsili Oreste, Menichetti Claudio, Menichetti Valentina, Mezzasalma Anna Maria, Michelini Franca, Morri Emiliano, Mucci Giovanna Maria Elena, Mugnaini Anna Maria, Nocerino Andreè, Orlandini Vincenzo Massimo, Orsi Mario, Orsini Valeria, Paoli Angela, Parrini Federico, Pasquinucci Duilio, Pasquinucci Martina, Pellegrini Rolando, Pellegrini Barbara, Pellegrini Giacomo, Pescaglino Enrica, Piagentini Roberto, Piagentini Catia, Piagentini Leonardo, Pierotti Catia, Pinto Francesco, Pinto Vincenzo, Pinto Fabrizio, Pucci Moreno, Pucci Catia, Pucci Sabrina, Pucci Mirella, Puritani Tiziano, Puzello Caterina, Rafael Da Silva Clarinda, Ramaioli Davide, Ramaioli Francesca, Rombi Daniela, Rombi Giuseppe, Rombi Riccardo, Salvadori Cristina, Setaro Rita, Silvi Franco, Tancredi

Dario, Tognocchi Giulia, Tognocchi Stefano, Trevisani Luca, Verona Chiara, Vignatelli Miranda, Vivaldi Mariella, Volpe Michela.

gravissime, ai danni di:

Ayad Ibtissam, Frasca Claudia, Galli Laura, Maccarone Anna, Piagentini Marco, Ul Haq Ihsan.

Kogelheide Rainer

68. Artt. 61 n. 3, 423 e 449 comma 1 c.p.

perché, nelle qualità e con le condotte descritte sub 67, con colpa cosciente determinava che il primo carro cisterna del treno n. 50325 Trecate-Gricignano, ribaltatosi in seguito allo svio, urtando proprio contro il picchetto n. 24 della curva 12 dispari della tratta Pisa – La Spezia presso la Stazione di Viareggio, provocasse la fuoruscita, dallo squarcio creatosi nell'impatto, di circa 45.700 Kg. di g.p.l., con la sua conseguente esplosione ed incendio, così cagionando l'incendio:

del predetto g.p.l.;

· dei fabbricati, completamente distrutti dalle fiamme e dagli effetti della sovrappressione, siti in Viareggio, in Via Ponchielli nr. 1, nr. 19, 20, 24, 25 e 32;

dei fabbricati, parzialmente distrutti dalle fiamme e dagli effetti della sovrappressione, siti in Viareggio, in Via Ponchielli nn. 1-3; 5; 6; 8; 10; 15; 16; 17; 18; 19; 20; 21; 23/25; 26/28/30; 34; 36; 38/40; 42; 44; 46; 48; 50; 52; 54; 56; 58; in Via Porta a Pietrasanta: nn. 2-16; 16-22; 9; 32; 34; 36; 30; dei giardini pubblici di Via Porta a Pietrasanta, in Piazzale Agresti e del Parco XXV Aprile; in Via Aurelia Nord nn. 1/3; 5; 21; 23; 25; 29; 31; 33; 37; Largo Risorgimento: nn. 1; 9; in Via Botteghi, s.n.c.; in Via Raimondo Del Prete nn. 27/41; in Via Garibaldi, edificio della Croce Verde e n. 212; Via Burlamacchi, I e II edificio della stazione ferroviaria, locali ai numeri n. 40 e 257; Via Matteotti n. 252; del verde pubblico davanti la stazione ferroviaria in Piazza Dante;

dei seguenti autoveicoli o motoveicoli, completamente o parzialmente distrutti dalle fiamme e dagli effetti della sovrappressione: Ford Focus targata BB725VP; BMW 320 berlina targata DP300YX ; Motociclo Malaguti Ciak DA01377; Ford Mondeo SW targata U583; VW New Beetle targata BX956JT; Renault Koleos targata DP327YK; Peugeot 206 targata CA689GD; Toyota Yaris targata BN048CC; Renault Clio targata DE888CR; Fiat Punto targata BD554RS; Renault Laguna targata CD380JE; Renault Twingo targata BT744JL; Alfa Romeo 159 targata CV665AA; Alfa Romeo mito targata DW385FX; Chrysler targata BL166XC; VW Polo targata BZ008HK; Alfa 159 SW targata DF957SG; Seat Ibiza targata BX332JR; Vespa Piaggio targata LU71084; Ford Transit adibito a carro attrezzi targato

CS466FE; Fiat Punto targata AW086YL; Fiat 600 targata BS163ZE; Aprilia Scarabeo targato CW66603; Lancia Libra targata BV326CC; Fiat Marea SW targata BH802NY; Fiat Punto targata DB446YN; Ford Focus targata BX633JN; Audi TT targata DL434GN; Fiat Punto targata DE766CS; Opel Astra targata BT500JT; Fiat 500 targata RM94780; Citroen C3 targata DE986CT; Fiat Bravo targata DN228HY; Piaggio Beverly targato BM46540; Piaggio Vespa targata CC02668; Renault Kangoo targata CS664JY; Audi TT targata DL434GN; Peugeot targata LU553471; Scooter cc 180 targato BK17533; Toyota Rav targata CJ644CB; Toyota Avensis targata BC022SA; Lancia Y targata BB025SA; Ford Fiesta targata DM920LR; Fiat Doblò targata BX364JF; Bici elettrica di Germani Marino; Piaggio Beverly targato CC00697; Ford Fiesta targata DT729JC; Alfa Romeo 156 targata AW589YH; BMW GS 1200 targa SCONOSC. intestata a GERMANI Marco; Opel Vectra SW targata CN864FR; Peugeot 206 targata BH464NX; Chevrolet 2000 D targata DG678YF; Renault Kangoo targato BL943CM; Ford targata LU553008; Opel Zafira targata DL269ZW; Fiat Panda targato DV209VK; Citroen C3 targata CK725LE; Piaggio targato X37CLS; Fiat Punto targata CB887ZH; Fiat Panda targata FI W73189; Citroen targata CE198ZR; Ford Fiesta targata AM030KK; Toyota Yaris targata CT609ZZ; VW Lupo targata BF579TR; Ford Fiesta targata DN411TJ; Citroen C2 targata CL927TE; auto targata BT850JP; Aprilia Agility targato DA01718; Opel Meriva Enjoi targata DJ772VK; motociclo targato DK31076; Renault Scenic targata BN920AB; Auto targata CX697ML; Citroen ZX targata AR257DL; Kia pregio targata CL731TD; Peugeot targata MB865WF; Daewoo Matiz targata BL740CR; Peugeot targata DJ115RF; Peugeot targata CV074PC; Renault Twingo CE494ZP; Fiat Punto CE039EY; Renault SW CD862JA; Furgone BV775YV; Opel Agila CP591KE; Renault Clio BV460SB; Carrozzella elettrica per disabili, carrello deambulatore di ORSI Mario; Kia Sportage DW425HF; motociclo Yamaha MejestyCC00973; Camion Scania 124 EBR122AI; Cisterna alimentare HHHT2366; auto targata LU574110; VW Polo DJ122RE; Toyota Yaris DP744SN; Fiat 500 FI118901; Seat furgoncino ZA317BZ; Mercedes DF004XN; Fiat Punto BX803GN; Motociclo Honda DM63196; Autovettura Renault Kangoo BV651NR; Ambulanza Volkswagen 28DL00 LU510989; Autovettura Hyundai Atos CS646WE; Autovettura Opel Corsa AE762VG; Autovettura Alfa 146 AT425TP; Autovettura Fiat 500 BG250654; Autovettura Mercedes BE563FX; Autovettura Fiat Bravo AK859EP; Autovettura Audi CA943HC.

Kogelheide Rainer

69. Artt. 61 n. 3, 430 e 449 commi 1 e 2 c.p.

perché, nelle qualità e con le condotte descritte sub 67, con colpa cosciente determinava che il primo carro cisterna del treno n. 50325 Trecate-Gricignano, ribaltatosi in seguito allo svio, urtando proprio contro il picchetto n. 24 della curva 12 dispari della tratta Pisa – La Spezia presso la Stazione di Viareggio, provocasse la fuoruscita, dallo squarcio creatosi nell'impatto, di circa 45.700 Kg. di g.p.l., con la sua conseguente esplosione ed incendio, così cagionando un disastro ferroviario di straordinaria gravità, complessità ed estensione, consistente nel deragliamento del carro indicato e di altri 9 carri (di cui 4 ribaltati come il primo) in composizione a detto treno; nella fuoruscita, da uno squarcio creatosi in conseguenza del rovesciamento dell'indicata cisterna sulla sede ferroviaria e l'impatto contro il citato picchetto n. 24, di circa 45.700 Kg. di g.p.l.; nella combustione di detta sostanza, con le conseguenti morti, lesioni e danneggiamenti a cose come indicate nei capi che precedono; nel danneggiamento dei binari 1 e 3 della stazione di Viareggio; nella grave deformazione e/o avulsione dalla loro sede, dei binari 4, 5, 6, 7, 8, 9 e 10; nel danneggiamento delle traversine e dei relativi organi di attacco dei binari indicati; nel danneggiamento della linea aerea di contatto (fune e conduttori) che alimenta la trazione elettrica dei treni, come pure dei relativi pali di sostegno, mensole e conduttori; nella distruzione di tutti i cavi elettrici e delle fibre ottiche contenuti nei cavidotti della stazione; nel grave danneggiamento della passerella pedonale in cemento armato sovrastante lo scalo ferroviario di Viareggio; nel grave danneggiamento di segnali ferroviari e dei relativi portali, come pure della torre faro; nella creazione di una fondata situazione di pericolo di collisione tra altro convoglio ferroviario, circolante in senso opposto al citato treno merci n. 50325, nella predetta stazione, con i carri sviati di detto treno merci; nella creazione di una fondata situazione di pericolo di propagazione dell'incendio, cagionato dalla indicata fuoruscita di g.p.l., ad altro convoglio ferroviario, circolante in senso opposto nella già indicata stazione; nella creazione di una fondata situazione di pericolo di esplosione e/o incendio anche di tutti o parte degli altri 13 carri cisterna trainati dal treno indicato, parimenti trasportanti gas di petrolio liquefatto, merce pericolosa, con correlativo pericolo di produzione di danni potenzialmente sterminati; nel blocco della circolazione ferroviaria su tutti i binari di stazione fino al g. 3 luglio 2009 e con riattivazione progressiva di detta circolazione a partire da tale data e fino alla data del 5 luglio 2009.

Eventi concretamente prevedibili ed evitabili, costituenti realizzazione del rischio che le sopra indicate norme cautelari erano idonee ad evitare.

In Viareggio il 29.06.2009.

Linowski Peter

70. artt. 61 n. 3, 589 c. 1, 2 e 4, 590 c. 1, 2, 3 e 4 c.p.

perché in qualità di responsabile del Sistema di Manutenzione della GATX Rail Europa e quale diretto responsabile, unitamente a Kogelheide, dell'elaborazione delle regole interne della manutenzione delle sale e carrelli (c.d. TFA), dotate di valore superiore alla VPI ed inoltrate alle tre società del gruppo (GATX Rail Germania, Austria e Polonia):

- per negligenza, imperizia ed inosservanza delle discipline e delle riconosciute regole della tecnica, nonché in violazione dell'art. 8 D.Lvo n. 162/2007 e degli artt. 2043, 2050 c.c., dell'art. 18 comma 1 lett.q ed 23 comma 1 in connessione con l'allegato V parte I Para. 3.2 del D.Lvo n. 81/2008, consentendo ed avallando le omissioni di cui ai capi 64, 61, 58, relativi a Könnecke, Barth, Carlsson (qui richiamati) da parte del personale suddetto a lui facente capo quale responsabile del sistema di manutenzione dell'intero gruppo societario ed in tale sua posizione di garanzia, consentiva, dovendo in tali sue vesti intervenire per impedirlo, che l'Officina Jungenthal operasse –pur con tutte le mancanze, le omissioni e le carenze sopra indicate, nonché in mancanza di istruzioni per i dirigenti, i preposti ed i lavoratori addetti– nella manutenzione delle sale ai livelli IS2, non intervenendo ed omettendo ogni controllo e direttiva in suo potere, pur dopo l'audit del 24-25/09/2008 da egli stesso condotto in rappresentanza dell'organizzazione delle VPI e nonostante avesse personalmente ed espressamente rilevato le carenze nell'Officina Jungenthal tanto da non concedere il riconoscimento ad operare dette manutenzioni e consentendo quindi, per negligenza ed in violazione delle citate disposizioni di legge, che la sala 98331 superasse erroneamente il controllo manutentivo in officina (appartenente al gruppo societario) priva di requisiti di idoneità e di qualsiasi organizzazione finalizzata alla qualità (tanto da esserle stata negata nel settembre 2008 la certificazione in merito al possesso di tali requisiti) anche a causa delle proprie omissioni, quale responsabile della manutenzione di GATX Europa, nell'emanare le istruzioni tecniche (TFA con valore superiore a quelle contenute nel manuale di manutenzione VPI e di applicazione immediata), provvedendovi soltanto dopo l'incidente ferroviario di Viareggio ed, in particolare, omettendo prima d'allora di emanare TFA volte a garantire certezza ed efficacia dei controlli manutentivi relativi alle sale, quali quelle sottoelencate, tutte successive all'incidente e non esistendone alcuna in precedenza:

□ TFA-02-03-012 del 14.09.2009 "Classificazione delle sale" in cui si legge – "In ambito del livello IS2 è da valutare lo stato della superficie degli assili e classificare in classi di errore secondo circolare tecnica N. 12/2009 ... omissis ... Danneggiamenti meccanici, come righe

o cicatrici e con nidi di corrosione puntuali o parziali sono da lavorare secondo il regolamento del modulo VPI 04.

□ TFA n. 02-02-001 del 14.09.2009 "Controllo visivo degli assili" in cui si legge – "Per ogni entrata in officina sono da controllare gli assili su danneggiamenti di rivestimenti o da materiali. " ... omissis ... Sale con danni da rivestimenti (con o senza corrosione) sono da riparare. Sale con errori al rivestimento non dovranno essere messe in esercizio".

□ TFA n. 02-09-004 del 13.01.2010 "Comunicazione sale" in cui si legge – "Per ogni entrata in officina: Deve essere eseguito un controllo visivo degli assili da danneggiamenti da materiale o da rivestimento".

□ TFA n. 02-01-02 del 13.01.2010 "Regole VPI 04" che di fatto introduce restrizioni rispetto a quanto indicato nel manuale di manutenzione VPI04. Si legge – "ASSILI: La nuova applicazione delle protezioni corrosione segue esclusivamente con: Eposist 2001, tono colore RAL 5011 (azzurro cobalto); RUOTA - PARTE INTERNA: La nuova applicazione delle protezioni di corrosione delle ruote sabbiate può seguire con Eposist 2001, tono colore RAL 5011 o SEB 9305; RUOTA – PARTE ESTERNA: La copertura avviene esclusivamente con SEB 9305";

formando così alla Cima S.p.A. un assile (parte di un attrezzatura di lavoro) lacunosamente mantenuto e pertanto non rispondente alle disposizioni legislative e regolamentari vigenti in materia, avendo operato in violazione, altresì, nello specifico, delle

- VPI04, 2° edizione, appendice 27 - Prova non distruttiva - Prova a ultrasuoni durante la manutenzione di assili privi di foro longitudinale: "Una volta steso un piano di prova per il tipo di assile in questione, che sia stato approvato dall'ufficio tecnico competente, si esegue la scansione obliqua secondo questo piano e la scansione assiale secondo la presente appendice.";

- UNI EN 583 – 1 , Prove non distruttive: Esame ad ultrasuoni, Parte 1: principi generali. "Qualsiasi esame ad ultrasuoni richiede la definizione di una procedura d'esame. In aggiunta ai requisiti richiamati nella presente norma generale, devono essere comprese, ove applicabile, almeno le informazioni seguenti:.. piano di scansione ... omissis ..." – ;

- "Il collaudo ad ultrasuoni viene effettuato in conformità ai principi base del DIN EN 583 – 1" - norma tedesca DIN 27201 – 7 "Condizione dei veicoli ferroviari, Principi base e tecnologie di produzione, Parte 7 collaudo non distruttivo".

Così con colpa cosciente determinando che a causa delle gravi lacune nelle procedure dell'Officina del gruppo la sala 98331 superasse erroneamente il controllo manutentivo tramite verifica ad ultrasuoni -con l'apparato tipo USM3 n. 30122-734 con apparato privo di

manutenzione e taratura- verifica avvenuta in data 26.11.2008 - epoca nella quale la cricca nel fusello dell'assile (la cui rottura per fatica cagionò il deragliamento del treno n. 50325 e la conseguente esplosione con le conseguenze indicate) aveva una profondità di circa 11 mm e quindi tale per dimensione e posizione e con la tecnica ultrasonora prescritta nelle VPI, da avere una probabilità di essere rilevata (probability of detection, POD) prossima al 100% - nonostante l'operazione fosse da ritenersi di non particolare complessità ed anzi routinaria, determinando quindi che la sala passando erroneamente il controllo manutentivo potesse essere montata sul carrello anteriore del primo carro cisterna del treno n. 50325 determinando, con la sua rottura per fatica, che detto carro cisterna del treno n. 50325 Trecate- Gricignano, ribaltatosi in seguito allo svio, urtando contro il picchetto n. 24 o altro ostacolo nei pressi della curva 12 dispari della tratta Pisa – La Spezia presso la Stazione di Viareggio, provocasse la fuoruscita, dallo squarcio creatosi nell'impatto, di circa 45.700 Kg. di g.p.l., con la sua conseguente esplosione ed incendio, così cagionando

□ la morte di 32 persone:

Aboutalib Aziza; Ayad Hamza; Ayad Iman; Ayad Mohamed; Battistini Federico; Bernacchi Nadia; Bonuccelli Claudio; Boumalhaf Abdellatif; Boumalhaf Nouredine; Calzoni Roberta; Campo Rosario; Carmazzi Maria Luisa; Cruz Ruiz Oliva Magdalena; Falorni Andrea; Farnocchia Alessandro Fortunato; Farnocchia Antonio; Monelli Angela; Galano Marina; Habic Ana; Iacopini Elena; Iacopini Mauro; Maccioni Stefania; Mazzoni Ilaria; Mazzoni Michela; Menichetti Emanuela; Milazzo Emanuela; Moussafar Rachid; Orsi Sara; Piagentini Lorenzo; Piagentini Luca; Pucci Mario; Silva Teran Elisabeth Guadalupe;

□ lesioni personali gravi, ai danni di:

Ariq Mohammed, Baldassarri Daniele, Baldassarri Fabrizio, Baldassarri Francesca, Baldi Donatella, Barsanti Alfredo, Barsanti Simone, Battistini Irene, Battistini Veronica, Belluomini Giulio, Beretti Carlo, Bertuccelli Gian Paolo, Biancalana Alessandra, Bianchi Giovanna, Billet Lidia, Billet Ceccardo, Bini Gianni, Brunelli Brunella, Burchi Leda, Cappelli Ilio, Cheli Orlando, Cherubini Barbara, Chiavoni Marcello, Chiavoni Alessandra, Cirilli Siria, Comelli Marcella, Cordoni Luigi, Cortopassi Valentina, Cosci Antonella, Courier Giorgio, Courier Giorgia, Crivello Paolo, Dati Mirena, De Vitis Paolo, De Vitis Massimiliano, Del Lupo Alessandro, Dini Albertina, Doveri Martina, Doveri Stefano, Fagioli Aurora, Falorni Cristiano, Falorni Silvano, Farnocchia Daniela, Farnocchia Sara, Ferrari Maurizio, Ferrari Italo, Fiorentino Emilio, Fiorentino Simone, Fiorentino Lorenzo, Forasiepi Giuseppe, Francesconi Marco, Frasca Antonia, Gagnesi Ivano, Galano Anna, Garcia Capiglia Mariana, Gerard Maria Renata, Germani Marino, Germani Marco, Germani Maria Ademia, Germani Alfio,

Gigliotti Rosario, Gigliotti Massimo, Gigliotti Ludovico, Gonnella Edoardo, Grandi Silvia, Guidi Carla, Lippi Anna Maria, Lippi Antonella, Lombardi Donatella, Lombardi Brunella, Lotti Laura, Lubrano Alessia, Lucatelli Gian Franco, Lucatelli Daniela, Lunardi Antonio, Lunardi Alvaro, Lunardi Sabrina, Maccaferro Manuel, Maccaferro Serena, Maccioni Andrea, Maccioni Maria Antonietta, Malek Marcin, Manfredi Irene, Marcelli Roberta, Marracci Giuseppe, Marracci Roberta, Marsili Oreste, Menichetti Claudio, Menichetti Valentina, Mezzasalma Anna Maria, Michelini Franca, Morri Emiliano, Mucci Giovanna Maria Elena, Mugnaini Anna Maria, Nocerino Andreè, Orlandini Vincenzo Massimo, Orsi Mario, Orsini Valeria, Paoli Angela, Parrini Federico, Pasquinucci Duilio, Pasquinucci Martina, Pellegrini Rolando, Pellegrini Barbara, Pellegrini Giacomo, Pescaglini Enrica, Piagentini Roberto, Piagentini Catia, Piagentini Leonardo, Pierotti Catia, Pinto Francesco, Pinto Vincenzo, Pinto Fabrizio, Pucci Moreno, Pucci Catia, Pucci Sabrina, Pucci Mirella, Puritani Tiziano, Puzello Caterina, Rafael Da Silva Clarinda, Ramaioli Davide, Ramaioli Francesca, Rombi Daniela, Rombi Giuseppe, Rombi Riccardo, Salvadori Cristina, Setaro Rita, Silvi Franco, Tancredi Dario, Tognocchi Giulia, Tognocchi Stefano, Trevisani Luca, Verona Chiara, Vignatelli Miranda, Vivaldi Mariella, Volpe Michela.

gravissime, ai danni di:

Ayad Ibtissam, Frasca Claudia, Galli Laura, Maccarone Anna, Piagentini Marco, UI Haq Ihsan.

Linowski Peter

71. Artt: 61 n. 3, 423 e 449 comma 1 c.p.

perché, nelle qualità e con le condotte descritte sub 70, con colpa cosciente determinava che il primo carro cisterna del treno n. 50325 Trecate-Gricignano, ribaltatosi in seguito allo svio, urtando proprio contro il picchetto n. 24 della curva 12 dispari della tratta Pisa – La Spezia presso la Stazione di Viareggio, provocasse la fuoruscita, dallo squarcio creatosi nell'impatto, di circa 45.700 Kg. di g.p.l., con la sua conseguente esplosione ed incendio, così cagionando l'incendio:

- del predetto g.p.l.;
- dei fabbricati, completamente distrutti dalle fiamme e dagli effetti della sovrappressione, siti in Viareggio, in Via Ponchielli nr. 1, nr. 19, 20, 24, 25 e 32;
- dei fabbricati, parzialmente distrutti dalle fiamme e dagli effetti della sovrappressione, siti in Viareggio, in Via Ponchielli nn. 1-3; 5; 6; 8; 10; 15; 16; 17; 18; 19; 20; 21; 23/25; 26/28/30; 34; 36; 38/40; 42; 44; 46; 48; 50; 52; 54; 56; 58; in Via Porta a Pietrasanta: nn. 2-16; 16-22; 9; 32; 34; 36; 30; dei giardini pubblici di Via Porta a Pietrasanta, in Piazzale Agresti e del

Parco XXV Aprile; in Via Aurelia Nord nn. 1/3; 5; 21; 23; 25; 29; 31; 33; 37; Largo Risorgimento: nn. 1; 9; in Via Botteghi, s.n.c.; in Via Raimondo Del Prete nn 27/41; in Via Garibaldi, edificio della Croce Verde e n. 212; Via Burlamacchi, I e II edificio della stazione ferroviaria, locali ai numeri n. 40 e 257; Via Matteotti n. 252; del verde pubblico davanti la stazione ferroviaria in Piazza Dante;

□ dei seguenti autoveicoli o motoveicoli, completamente o parzialmente distrutti dalle fiamme e dagli effetti della sovrappressione: Ford Focus targata BB725VP; BMW 320 berlina targata DP300YX ; Motociclo Malaguti Ciak DA01377; Ford Mondeo SW targata U583; VW New Beetle targata BX956JT; Renault Koleos targata DP327YK; Peugeot 206 targata CA689GD; Toyota Yaris targata BN048CC; Renault Clio targata DE888CR; Fiat Punto targata BD554RS; Renault Laguna targata CD380JE; Renault Twingo targata BT744JL; Alfa Romeo 159 targata CV665AA; Alfa Romeo mito targata DW385FX; Chrysler targata BL166XC; VW Polo targata BZ008HK; Alfa 159 SW targata DF957SG; Seat Ibiza targata BX332JR; Vespa Piaggio targata LU71084; Ford Transit adibito a carro attrezzi targato CS466FE; Fiat Punto targata AW086YL; Fiat 600 targata BS163ZE; Aprilia Scarabeo targato CW66603; Lancia Libra targata BV326CC; Fiat Marea SW targata BH802NY; Fiat Punto targata DB446YN; Ford Focus targata BX633JN; Audi TT targata DL434GN; Fiat Punto targata DE766CS; Opel Astra targata BT500JT; Fiat 500 targata RM94780; Citroen C3 targata DE986CT; Fiat Bravo targata DN228HY; Piaggio Beverly targato BM46540; Piaggio Vespa targata CC02668; Renault Kangoo targata CS664JY; Audi TT targata DL434GN; Peugeot targata LU553471; Scooter cc 180 targato BK17533; Toyota Rav targata CJ644CB; Toyota Avensis targata BC022SA; Lancia Y targata BB025SA; Ford Fiesta targata DM920LR; Fiat Doblò targata BX364JF; Bici elettrica di Germani Marino; Piaggio Beverly targato CC00697; Ford Fiesta targata DT729JC; Alfa Romeo 156 targata AW589YH; BMW GS 1200 targa

SCONOSC. intestata a GERMANI Marco; Opel Vectra SW targata CN864FR; Peugeot 206 targata BH464NX; Chevrolet 2000 D targata DG678YF; Renault Kangoo targato BL943CM; Ford targata LU553008; Opel Zafira targata DL269ZW; Fiat Panda targato DV209VK; Citroen C3 targata CK725LE; Piaggio targato X37CLS; Fiat Punto targata CB887ZH; Fiat Panda targata FI W73189; Citroen targata CE198ZR; Ford Fiesta targata AM030KK; Toyota Yaris targata CT609ZZ; VW Lupo targata BF579TR; Ford Fiesta targata DN411TJ; Citroen C2 targata CL927TE; auto targata BT850JP; Aprilia Agility targato DA01718; Opel Meriva Enjoi targata DJ772VK; motociclo targato DK31076; Renault Scenic targata BN920AB; Auto targata CX697ML; Citroen ZX targata AR257DL; Kia pregio targata CL731TD; Peugeot

targata MB865WF; Daewoo Matiz targata BL740CR; Peugeot targata DJ115RF; Peugeot targata CV074PC; Renault Twingo CE494ZP; Fiat Punto CE039EY; Renault SW CD862JA; Furgone BV775YV; Opel Agila CP591KE; Renault Clio BV460SB; Carrozzella elettrica per disabili, carrello deambulatore di ORSI Mario; Kia Sportage DW425HF; motociclo Yamaha MejestyCC00973; Camion Scania 124 EBR122Al; Cisterna alimentare HHHT2366; auto targata LU574110; VW Polo DJ122RE; Toyota Yaris DP744SN; Fiat 500 FI118901; Seat furgoncino ZA317BZ; Mercedes DF004XN; Fiat Punto BX803GN; Motociclo Honda DM63196; Autovettura Renault Kangoo BV651NR; Ambulanza Volkswagen 28DL00 LU510989; Autovettura Hyundai Atos CS646WE; Autovettura Opel Corsa AE762VG; Autovettura Alfa 146 AT425TP; Autovettura Fiat 500 BG250654; Autovettura Mercedes BE563FX; Autovettura Fiat Bravo AK859EP; Autovettura Audi CA943HC.

Linowski Peter

72. Artt. 61 n. 3, 430 e 449 commi 1 e 2 c.p.

perché, nelle qualità e con le condotte descritte sub 70, con colpa cosciente determinava che il primo carro cisterna del treno n. 50325 Trecate-Gricignano, ribaltatosi in seguito allo svio, urtando proprio contro il picchetto n. 24 della curva 12 dispari della tratta Pisa – La Spezia presso la Stazione di Viareggio, provocasse la fuoruscita, dallo squarcio creatosi nell'impatto, di circa 45.700 Kg. di g.p.l., con la sua conseguente esplosione ed incendio, così cagionando un disastro ferroviario di straordinaria gravità, complessità ed estensione, consistente nel deragliamento del carro indicato e di altri 9 carri (di cui 4 ribaltati come il primo) in composizione a detto treno; nella fuoruscita, da uno squarcio creatosi in conseguenza del rovesciamento dell'indicata cisterna sulla sede ferroviaria e l'impatto contro il citato picchetto n. 24, di circa 45.700 Kg. di g.p.l.; nella combustione di detta sostanza, con le conseguenti morti, lesioni e danneggiamenti a cose come indicate nei capi che precedono; nel danneggiamento dei binari 1 e 3 della stazione di Viareggio; nella grave deformazione e/o avulsione dalla loro sede, dei binari 4, 5, 6, 7, 8, 9 e 10; nel danneggiamento delle traversine e dei relativi organi di attacco dei binari indicati; nel danneggiamento della linea aerea di contatto (fune e conduttori) che alimenta la trazione elettrica dei treni, come pure dei relativi pali di sostegno, mensole e conduttori; nella distruzione di tutti i cavi elettrici e delle fibre ottiche contenuti nei cavidotti della stazione; nel grave danneggiamento della passerella pedonale in cemento armato sovrastante lo scalo ferroviario di Viareggio; nel grave danneggiamento di segnali ferroviari e dei relativi portali, come pure della torre faro; nella creazione di una fondata situazione di pericolo di collisione tra altro convoglio ferroviario, circolante in senso opposto al citato treno merci n. 50325,

nella predetta stazione, con i carri sviati di detto treno merci; nella creazione di una fondata situazione di pericolo di propagazione dell'incendio, cagionato dalla indicata fuoruscita di g.p.l., ad altro convoglio ferroviario, circolante in senso opposto nella già indicata stazione; nella creazione di una fondata situazione di pericolo di esplosione e/o incendio anche di tutti o parte degli altri 13 carri cisterna trainati dal treno indicato, parimenti trasportanti gas di petrolio liquefatto, merce pericolosa, con correlativo pericolo di produzione di danni potenzialmente sterminati; nel blocco della circolazione ferroviaria su tutti i binari di stazione fino al g. 3 luglio 2009 e con riattivazione progressiva di detta circolazione a partire da tale data e fino alla data del 5 luglio 2009.

Eventi concretamente prevedibili ed evitabili, costituenti realizzazione del rischio che le sopra indicate norme cautelari erano idonee ad evitare.
In Viareggio il 29.06.2009.

Mayer Roman

73. artt. 589 c. 1, 2 e 4, 590 c. 1, 2, 3 e 4 c.p.

quale Responsabile Manutenzione flotta carri merci di Gatx Rail Austria, proprietaria, locatrice e detentrica del carro cisterna n. 3380 781 8 210-6 (poi dal contraente del noleggio fornito a Trenitalia S.p.A. , vettore del trasporto eseguito con treno merci n. 50325, deragliato a Viareggio il 29/06/2009) che montava sotto uno dei carrelli l'assile n. 98331 che – per le gravi omissioni nella manutenzione, indicate nei capi da 49 a 72 relativi a Barth, Carlsson, Könnecke, Kogelheide, Kriebel, Linowski, Schröter, Lehmann (qui richiamati in quanto imputabili anche al Mayer nella sua qualità) – presentava un fusello criccato, la cui rottura per fatica causava il deragliamento in Viareggio del 29/06/2009 e conseguente ribaltamento del carro cisterna, con le conseguenze indicate. Nella fattispecie, i controlli manutentivi sull'assile n. 98331 erano stati effettuati dall'officina Jungenthal Waggon GmbH di Hannover che faceva parte della stessa holding di Gatx Rail Austria GmbH, con responsabile della manutenzione carri il Mayer. Pertanto il Mayer nella sua qualità, per negligenza, imperizia ed in violazione dell'art. 8 D.Lvo n. 162/2007 e degli artt. 2043, 2050 c.c., ometteva di adempiere all'obbligo di vigilare sulla bontà della manutenzione che veniva effettuata sui rotabili di proprietà di Gatx Rail Austria e sui loro componenti, nonostante nella fattispecie avesse anche i mezzi idonei per poter eseguire una più che corretta vigilanza (invece del tutto omessa) e per rilevare tutte le carenze manutentive ed organizzative descritte nei capi precedentemente richiamati ed imputabili all'officina Jungenthal, in quanto quest'ultima di fatto era sotto il controllo della società di cui l'imputato era responsabile della manutenzione.

Non impedendo, quindi, nella sua qualità di Responsabile della Manutenzione flotta carri merci di GATX Rail Austria ed in tale posizione di garanzia, che gli assili fossero inviati alla manutenzione presso l'Officina Jungenthal del tutto inadeguata, per risorse, organizzazione e struttura, ai livelli di manutenzione necessari per il tipo di assile, determinando che la Jungenthal GmbH operasse manutenzioni sulle sale di carri merce ferroviari a livello IS1 ed IS2, nonostante la stessa mancasse, in realtà, alla data della revisione della sala n. 98331, di qualsiasi abilitazione e riconoscimento di idoneità a tali tipi di controlli e fosse stata reputata non idonea anche all'interno delle VPI ed, omettendo altresì ogni controllo sull'officina medesima, non attivandosi per rimediare o far rimediare all'inesistenza presso GATX Rail Austria di un sistema di deleghe e controlli adeguato ed efficace ai fini dell'accertamento della regolarità delle operazioni eseguite presso l'officina incaricata della manutenzione dei propri carri e non attivandosi in alcun modo per ovviarvi, o per fornire di adeguate istruzioni e formazione i dirigenti, i preposti ed i lavoratori;

in violazione, ancora, dell'art. 18 comma 1 lett.q ed 23 comma 1 in connessione con l'allegato V parte I Para. 3.2 del D.Lvo n. 81/2008, fornendo alla Cima S.p.A. un assile (parte di un attrezzatura di lavoro) lacunosamente mantenuto e pertanto non rispondente alle disposizioni legislative e regolamentari vigenti in materia, avendo operato in violazione, altresì, nello specifico, delle

- VPI04, 2° edizione, appendice 27 - Prova non distruttiva - Prova a ultrasuoni durante la manutenzione di assili privi di foro longitudinale: "Una volta steso un piano di prova per il tipo di assile in questione, che sia stato approvato dall'ufficio tecnico competente, si esegue la scansione obliqua secondo questo piano e la scansione assiale secondo la presente appendice.";

- UNI EN 583 – 1 , Prove non distruttive: Esame ad ultrasuoni, Parte 1: principi generali. "Qualsiasi esame ad ultrasuoni richiede la definizione di una procedura d'esame. In aggiunta ai requisiti richiamati nella presente norma generale, devono essere comprese, ove applicabile, almeno le informazioni seguenti:.. omissis ... piano di scansione ... omissis " – ;

- "Il collaudo ad ultrasuoni viene effettuato in conformità ai principi base del DIN EN 583 – 1" - norma tedesca DIN 27201 – 7 "Condizione dei veicoli ferroviari, Principi base e tecnologie di produzione, Parte 7 collaudo non distruttivo";

determinava che nell'officina Jungenthal, la sala 98331 superasse erroneamente il controllo manutentivo tramite verifica ad ultrasuoni -con l'apparato tipo USM3 n. 30122-734- avvenuta in data 26.11.2008 - epoca nella quale la cricca nel fusello dell'assile (la cui rottura per fatica cagionò il deragliamento del treno n. 50325 e la conseguente esplosione con le

conseguenze indicate) aveva una profondità di circa 11 mm e quindi tale per dimensione e posizione e con la tecnica ultrasonora prescritta nelle VPI, da avere una probabilità di essere rilevata (probability of detection, POD in caso di adeguata formazione ed istruzione dei dirigenti, preposti e dipendenti) prossima al 100% - nonostante l'operazione fosse da ritenersi di non particolare complessità ed anzi routinaria, determinando quindi che la sala superando erroneamente il controllo manutentivo potesse essere montata sul carrello anteriore del primo carro cisterna del treno n. 50325 determinando, con la sua rottura per fatica, che detto carro cisterna del treno n. 50325 Trecate-Gricignano, ribaltatosi in seguito allo svio, urtando contro il picchetto n. 24 o altro ostacolo nei pressi della curva 12 dispari della tratta Pisa – La Spezia presso la Stazione di Viareggio, provocasse la fuoruscita, dallo squarcio creatosi nell'impatto, di circa 45.700 Kg. di g.p.l., con la sua conseguente esplosione ed incendio, così cagionando

□ la morte di 32 persone:

Aboutalib Aziza; Ayad Hamza; Ayad Iman; Ayad Mohamed; Battistini Federico; Bernacchi Nadia; Bonuccelli Claudio; Boumalhaf Abdellatif; Boumalhaf Nouredine; Calzoni Roberta; Campo Rosario; Carmazzi Maria Luisa; Cruz Ruiz Oliva Magdalena; Falorni Andrea; Farnocchia Alessandro Fortunato; Farnocchia Antonio; Monelli Angela; Galano Marina; Habic Ana; Iacopini Elena; Iacopini Mauro; Maccioni Stefania; Mazzoni Ilaria; Mazzoni Michela; Menichetti Emanuela; Milazzo Emanuela; Moussafar Rachid; Orsi Sara; Piagentini Lorenzo; Piagentini Luca; Pucci Mario; Silva Teran Elisabeth Guadalupe;

□ lesioni personali gravi, ai danni di:

Ariq Mohammed, Baldassarri Daniele, Baldassarri Fabrizio, Baldassarri Francesca, Baldi Donatella, Barsanti Alfredo, Barsanti Simone, Battistini Irene, Battistini Veronica, Belluomini Giulio, Beretti Carlo, Bertuccelli Gian Paolo, Biancalana Alessandra, Bianchi Giovanna, Billet Lidia, Billet Ceccardo, Bini Gianni, Brunelli Brunella, Burchi Leda, Cappelli Ilio, Cheli Orlando, Cherubini Barbara, Chiavoni Marcello, Chiavoni Alessandra, Cirilli Siria, Comelli Marcella, Cordoni Luigi, Cortopassi Valentina, Cosci Antonella, Courier Giorgio, Courier Giorgia, Crivello Paolo, Dati Mirena, De Vitis Paolo, De Vitis Massimiliano, Del Lupo Alessandro, Dini Albertina, Doveri Martina, Doveri Stefano, Fagioli Aurora, Falorni Cristiano, Falorni Silvano, Farnocchia Daniela, Farnocchia Sara, Ferrari Maurizio, Ferrari Italo, Fiorentino Emilio, Fiorentino Simone, Fiorentino Lorenzo, Forasiepi Giuseppe, Francesconi Marco, Frasca Antonia, Gagnesi Ivano, Galano Anna, Garcia Capiglia Mariana, Gerard Maria Renata, Germani Marino, Germani Marco, Germani Maria Ademia, Germani Alfio, Gigliotti Rosario, Gigliotti Massimo, Gigliotti Ludovico, Gonnella Edoardo, Grandi Silvia,

Guidi Carla, Lippi Anna Maria, Lippi Antonella, Lombardi Donatella, Lombardi Brunella, Lotti Laura, Lubrano Alessia, Lucatelli Gian Franco, Lucatelli Daniela, Lunardi Antonio, Lunardi Alvaro, Lunardi Sabrina, Maccaferro Manuel, Maccaferro Serena, Maccioni Andrea, Maccioni Maria Antonietta, Malek Marcin, Manfredi Irene, Marcelli Roberta, Marracci Giuseppe, Marracci Roberta, Marsili Oreste, Menichetti Claudio, Menichetti Valentina, Mezzasalma Anna Maria, Michelini Franca, Morri Emiliano, Mucci Giovanna Maria Elena, Mugnaini Anna Maria, Nocerino Andreè, Orlandini Vincenzo Massimo, Orsi Mario, Orsini Valeria, Paoli Angela, Parrini Federico, Pasquinucci Duilio, Pasquinucci Martina, Pellegrini Rolando, Pellegrini Barbara, Pellegrini Giacomo, Pescaglioni Enrica, Piagentini Roberto, Piagentini Catia, Piagentini Leonardo, Pierotti Catia, Pinto Francesco, Pinto Vincenzo, Pinto Fabrizio, Pucci Moreno, Pucci Catia, Pucci Sabrina, Pucci Mirella, Puritani Tiziano, Puzello Caterina, Rafael Da Silva Clarinda, Ramaioli Davide, Ramaioli Francesca, Rombi Daniela, Rombi Giuseppe, Rombi Riccardo, Salvadori Cristina, Setaro Rita, Silvi Franco, Tancredi Dario, Tognocchi Giulia, Tognocchi Stefano, Trevisani Luca, Verona Chiara, Vignatelli Miranda, Vivaldi Mariella, Volpe Michela.

gravissime, ai danni di:

Ayad Ibtissam, Frasca Claudia, Galli Laura, Maccarone Anna, Piagentini Marco, UI Haq Ihsan.

Mayer Roman

74. Artt. 423 e 449 comma 1 c.p.

perché, nelle qualità e con le condotte descritte sub 73, determinava che il primo carro cisterna del treno n. 50325 Trecate-Gricignano, ribaltatosi in seguito allo svio, urtando proprio contro il picchetto n. 24 della curva 12 dispari della tratta Pisa – La Spezia presso la Stazione di Viareggio, provocasse la fuoruscita, dallo squarcio creatosi nell'impatto, di circa 45.700 Kg. di g.p.l., con la sua conseguente esplosione ed incendio, cosicagionando l'incendio:

- del predetto g.p.l.;
- dei fabbricati, completamente distrutti dalle fiamme e dagli effetti della sovrappressione, siti in Viareggio, in Via Ponchielli nr. 1, nr. 19, 20, 24, 25 e 32;
- dei fabbricati, parzialmente distrutti dalle fiamme e dagli effetti della sovrappressione, siti in Viareggio, in Via Ponchielli nn. 1-3; 5; 6; 8; 10; 15; 16; 17; 18; 19; 20; 21; 23/25; 26/28/30; 34; 36; 38/40; 42; 44; 46; 48; 50; 52; 54; 56; 58; in Via Porta a Pietrasanta: nn. 2-16; 16-22; 9; 32; 34; 36; 30; dei giardini pubblici di Via Porta a Pietrasanta, in Piazzale Agresti e del Parco XXV Aprile; in Via Aurelia Nord nn. 1/3; 5; 21; 23; 25; 29; 31; 33; 37; Largo

Risorgimento: nn. 1; 9; in Via Botteghi, s.n.c.; in Via Raimondo Del Prete nn 27/41; in Via Garibaldi, edificio della Croce Verde e n. 212; Via Burlamacchi, I e II edificio della stazione ferroviaria, locali ai numeri n. 40 e 257; Via Matteotti n. 252; del verde pubblico davanti la stazione ferroviaria in Piazza Dante;

□ dei seguenti autoveicoli o motoveicoli, completamente o parzialmente distrutti dalle fiamme e dagli effetti della sovrappressione: Ford Focus targata BB725VP; BMW 320 berlina targata DP300YX ; Motociclo Malaguti Ciak DA01377; Ford Mondeo SW targata U583; VW New Beetle targata BX956JT; Renault Koleos targata DP327YK; Peugeot 206 targata CA689GD; Toyota Yaris targata BN048CC; Renault Clio targata DE888CR; Fiat Punto targata BD554RS; Renault Laguna targata CD380JE; Renault Twingo targata BT744JL; Alfa Romeo 159 targata CV665AA; Alfa Romeo mito targata DW385FX; Chrysler targata BL166XC; VW Polo targata BZ008HK; Alfa 159 SW targata DF957SG; Seat Ibiza targata BX332JR; Vespa Piaggio targata LU71084; Ford Transit adibito a carro attrezzi targato CS466FE; Fiat Punto targata AW086YL; Fiat 600 targata BS163ZE; Aprilia Scarabeo targato CW66603; Lancia Libra targata BV326CC; Fiat Marea SW targata BH802NY; Fiat Punto targata DB446YN; Ford Focus targata BX633JN; Audi TT targata DL434GN; Fiat Punto targata DE766CS; Opel Astra targata BT500JT; Fiat 500 targata RM94780; Citroen C3 targata DE986CT; Fiat Bravo targata DN228HY; Piaggio Beverly targato BM46540; Piaggio Vespa targata CC02668; Renault Kangoo targata CS664JY; Audi TT targata DL434GN; Peugeot targata LU553471; Scooter cc 180 targato BK17533; Toyota Rav targata CJ644CB; Toyota Avensis targata BC022SA; Lancia Y targata BB025SA; Ford Fiesta targata DM920LR; Fiat Doblò targata BX364JF; Bici elettrica di Germani Marino; Piaggio Beverly targato CC00697; Ford Fiesta targata DT729JC; Alfa Romeo 156 targata AW589YH; BMW GS 1200 targa SCONOSC. intestata a GERMANI Marco; Opel Vectra SW targata CN864FR; Peugeot 206 targata BH464NX; Chevrolet 2000 D targata DG678YF; Renault Kangoo targato BL943CM; Ford targata LU553008; Opel Zafira targata DL269ZW; Fiat Panda targato DV209VK; Citroen C3 targata CK725LE; Piaggio targato X37CLS; Fiat Punto targata CB887ZH; Fiat Panda targata FI W73189; Citroen targata CE198ZR; Ford Fiesta targata AM030KK; Toyota Yaris targata CT609ZZ; VW Lupo targata BF579TR; Ford Fiesta targata DN411TJ; Citroen C2 targata CL927TE; auto targata BT850JP; Aprilia Agility targato DA01718; Opel Meriva Enjoi targata DJ772VK; motociclo targato DK31076; Renault Scenic targata BN920AB; Auto targata CX697ML; Citroen ZX targata AR257DL; Kia pregio targata CL731TD; Peugeot targata MB865WF; Daewoo Matiz targata BL740CR; Peugeot targata DJ115RF; Peugeot targata CV074PC; Renault Twingo CE494ZP; Fiat Punto

CE039EY; Renault SW CD862JA; Furgone BV775YV; Opel Agila CP591KE; Renault Clio BV460SB; Carrozzella elettrica per disabili, carrello deambulatore di ORSI Mario; Kia Sportage DW425HF; motociclo Yamaha MejestyCC00973; Camion Scania 124 EBR122A; Cisterna alimentare HHHT2366; auto targata LU574110; VW Polo DJ122RE; Toyota Yaris DP744SN; Fiat 500 FI118901; Seat furgoncino ZA317BZ; Mercedes DF004XN; Fiat Punto BX803GN; Motociclo Honda DM63196; Autovettura Renault Kangoo BV651NR; Ambulanza Volkswagen 28DL00 LU510989; Autovettura Hyundai Atos CS646WE; Autovettura Opel Corsa AE762VG; Autovettura Alfa 146 AT425TP; Autovettura Fiat 500 BG250654; Autovettura Mercedes BE563FX; Autovettura Fiat Bravo AK859EP; Autovettura Audi CA943HC.

Mayer Roman

75. Artt. 430 e 449 commi 1 e 2 c.p.

perché, nelle qualità e con le condotte descritte sub 73, determinava che il primo carro cisterna del treno n. 50325 Trecate-Gricignano, ribaltatosi in seguito allo svio, urtando proprio contro il picchetto n. 24 della curva 12 dispari della tratta Pisa – La Spezia presso la Stazione di Viareggio, provocasse la fuoruscita, dallo squarcio creatosi nell'impatto, di circa 45.700 Kg. di g.p.l., con la sua conseguente esplosione ed incendio, così cagionando un disastro ferroviario di straordinaria gravità, complessità ed estensione, consistente nel deragliamento del carro indicato e di altri 9 carri (di cui 4 ribaltati come il primo) in composizione a detto treno; nella fuoruscita, da uno squarcio creatosi in conseguenza del rovesciamento dell'indicata cisterna sulla sede ferroviaria e l'impatto contro il citato picchetto n. 24, di circa 45.700 Kg. di g.p.l.; nella combustione di detta sostanza, con le conseguenti morti, lesioni e danneggiamenti a cose come indicate nei capi che precedono; nel danneggiamento dei binari 1 e 3 della stazione di Viareggio; nella grave deformazione e/o avulsione dalla loro sede, dei binari 4, 5, 6, 7, 8, 9 e 10; nel danneggiamento delle traversine e dei relativi organi di attacco dei binari indicati; nel danneggiamento della linea aerea di contatto (fune e conduttori) che alimenta la trazione elettrica dei treni, come pure dei relativi pali di sostegno, mensole e conduttori; nella distruzione di tutti i cavi elettrici e delle fibre ottiche contenuti nei cavidotti della stazione; nel grave danneggiamento della passerella pedonale in cemento armato sovrastante lo scalo ferroviario di Viareggio; nel grave danneggiamento di segnali ferroviari e dei relativi portali, come pure della torre faro; nella creazione di una fondata situazione di 'pericolo di collisione tra altro convoglio ferroviario, circolante in senso opposto al citato treno merci n. 50325, nella predetta stazione, con i carri sviati di detto treno merci; nella creazione di una fondata

situazione di pericolo di propagazione dell'incendio, cagionato dalla indicata fuoruscita di g.p.l., ad altro convoglio ferroviario, circolante in senso opposto nella già indicata stazione; nella creazione di una fondata situazione di pericolo di esplosione e/o incendio anche di tutti o parte degli altri 13 carri cisterna trainati dal treno indicato, parimenti trasportanti gas di petrolio liquefatto, merce pericolosa, con correlativo pericolo di produzione di danni potenzialmente sterminati; nel blocco della circolazione ferroviaria su tutti i binari di stazione fino al g. 3 luglio 2009 e con riattivazione progressiva di detta circolazione a partire da tale data e fino alla data del 5 luglio 2009.

Eventi concretamente prevedibili ed evitabili, costituenti realizzazione del rischio che le sopra indicate norme cautelari erano idonee ad evitare.

In Viareggio il 29.06.2009.

Mansbart Johannes

76. artt. 589 c. 1, 2 e 4, 590 c. 1, 2, 3 e 4 c.p.

perché quale amministratore delegato di GATX Rail Europa ed in qualità di amministratore delegato di Gatx Rail Austria proprietaria e detentrica del carro, per negligenza ed in violazione dell'art. 8 D.Lvo n. 162/2007 e degli artt. 2043, 2050, 2087 c.c., dell'art. 23 comma 1 in connessione con l'allegato V parte I Para. 3.2, nonché dell'art. 18 comma 1 lett.q del D.Lvo n. 81/2008, ed omettendo di adottare o far adottare per GATX Rail Austria un sistema di deleghe, formazione, istruzioni e controlli adeguato ed efficace ai fini dell'accertamento della regolarità delle operazioni eseguite presso le officine incaricate delle manutenzioni dei carri di proprietà della società dallo stesso rappresentata, noleggiava in favore di Cargo Chemical S.r.l., poi B.U. Industria Chimica e Ambiente di FS Logistica S.p.A., un'attrezzatura di lavoro non correttamente mantenuta, nella specie il carro cisterna n. 33807818210-6 (poi dal suddetto contraente fornito a Trenitalia S.p.A., vettore del trasporto eseguito con treno merci n. 50325, deragliato a Viareggio il 29/06/2009) che montava sotto uno dei carrelli l'assile n. 98331 che presentava un fusello criccato, la cui rottura per fatica causava il deragliamento in Viareggio del 29/06/2009 e conseguente ribaltamento del carro cisterna, con le conseguenze indicate. Nella fattispecie, i controlli sull'assile n. 98331 erano stati effettuati dall'officina Jungenthal Waggon GmbH di Hannover che faceva parte della stessa holding di Gatx Rail Austria GmbH, con vertice nel Mansbart, amministratore, peraltro, anche della GATX Europa. Pertanto il locatore non solo aveva l'obbligo di vigilare comunque sulla bontà della manutenzione che veniva fatta sui rotabili di sua proprietà e sui loro componenti, ma nella fattispecie aveva anche i mezzi idonei per poter eseguire una più che

corretta vigilanza e per rilevare tutte le carenze organizzative e manutentive descritte nei capi da 49 a 75 relativi a Barth, Carlsson, Könnecke, Kogelheide, Kriebel, Linowski, Mayer, Schröter, Lehmann (pertanto qui richiamati anche per il Mansbart in quanto anche a lui imputabili) ed imputabili all'officina Jungenthal che di fatto era sotto il suo controllo, agendo pertanto in totale violazione di tutti gli obblighi e posizioni di garanzia che gli avrebbero imposto di verificare o far verificare tutte le carenze dell'Officina del gruppo e di intervenire per eliminarle o farle eliminare, determinando con tali omissioni che le manutenzioni dei carri di proprietà del gruppo e della società da lui rappresentata avvenissero in violazione di norme e discipline tecniche, contravvenendo peraltro a molteplici ulteriori fonti tecniche di riferimento e normative – il cui mancato rispetto non veniva mai rilevato o fatto rilevare, mancando in seno alla società ogni struttura o delega adeguata ed in grado di garantire il rispetto della normativa e la qualità del lavoro – fonti ulteriori, oltre alle norme già citate, nelle quali anche è indicata la necessità di dotare il personale operativo addetto ai controlli non distruttivi di istruzioni dettagliate e formalizzate in funzione dell'assile sotto esame e, nello specifico,

- VPI 04, 2° edizione, appendice 27 - Prova non distruttiva - Prova a ultrasuoni durante la manutenzione di assili privi di foro longitudinale: "Una volta steso un piano di prova per il tipo di assile in questione, che sia stato approvato dall'ufficio tecnico competente, si esegue la scansione obliqua secondo questo piano e la scansione assiale secondo la presente appendice.";

- UNI EN 583 – 1 , Prove non distruttive: Esame ad ultrasuoni, Parte 1: principi generali. "Qualsiasi esame ad ultrasuoni richiede la definizione di una procedura d'esame. In aggiunta ai requisiti richiamati nella presente norma generale, devono essere comprese, ove applicabile, almeno le informazioni seguenti: omissis ... piano di scansione .. omissis ..." – ;
- "Il collaudo ad ultrasuoni viene effettuato in conformità ai principi base del DIN EN 583 – 1" - norma tedesca DIN 27201 – 7 "Condizione dei veicoli ferroviari, Principi base e tecnologie di produzione, Parte 7 collaudo non distruttivo"

Così con colpa cosciente omettendo di adempiere al proprio ruolo di garanzia, determinando che nell'Officina del proprio gruppo, cui veniva inviato il carro di proprietà della società dallo stesso rappresentata e successivamente noleggiato, la sala 98331 superasse erroneamente il controllo manutentivo tramite verifica ad ultrasuoni -con l'apparato tipo USM3 n. 30122-734- avvenuta in data 26.11.2008 - epoca nella quale la cricca nel fusello dell'assile (la cui rottura per fatica cagionò il deragliamento del treno n. 50325 e la conseguente esplosione con le conseguenze indicate) aveva una profondità di circa 11 mm

e quindi tale per dimensione e posizione e con la tecnica ultrasonora prescritta nelle VPI, da avere una probabilità di essere rilevata (probability of detection, POD) prossima al 100% - nonostante l'operazione fosse da ritenersi di non particolare complessità ed anzi routinaria, determinando quindi che la sala passando erroneamente il controllo manutentivo potesse essere fornita alla Cima SpA e montata sul carrello anteriore del primo carro cisterna del treno n. 50325 determinando, con la sua rottura per fatica, che detto carro cisterna del treno n. 50325 Trecate-Gricignano, ribaltatosi in seguito allo svio, urtando contro il picchetto n. 24 o altro ostacolo nei pressi della curva 12 dispari della tratta Pisa – La Spezia presso la Stazione di Viareggio, provocasse la fuoruscita, dallo squarcio creatosi nell'impatto, di circa 45.700 Kg. di g.p.l., con la sua conseguente esplosione ed incendio, così cagionando

· la morte di 32 persone:

Aboutalib Aziza; Ayad Hamza; Ayad Iman; Ayad Mohamed; Battistini Federico; Bernacchi Nadia; Bonuccelli Claudio; Boumalhaf Abdellatif; Boumalhaf Nouredine; Calzoni Roberta; Campo Rosario; Carmazzi Maria Luisa; Cruz Ruiz Oliva Magdalena; Falorni Andrea; Farnocchia Alessandro Fortunato; Farnocchia Antonio; Monelli Angela; Galano Marina; Habic Ana; Iacopini Elena; Iacopini Mauro; Maccioni Stefania; Mazzoni Ilaria; Mazzoni Michela; Menichetti Emanuela; Milazzo Emanuela; Moussafar Rachid; Orsi Sara; Piagentini Lorenzo; Piagentini Luca; Pucci Mario; Silva Teran Elisabeth Guadalupe;

□ lesioni personali gravi, ai danni di:

Ariq Mohammed, Baldassarri Daniele, Baldassarri Fabrizio, Baldassarri Francesca, Baldi Donatella, Barsanti Alfredo, Barsanti Simone, Battistini Irene, Battistini Veronica, Belluomini Giulio, Beretti Carlo, Bertuccelli Gian Paolo, Biancalana Alessandra, Bianchi Giovanna, Billet Lidia, Billet Ceccardo, Bini Gianni, Brunelli Brunella, Burchi Leda, Cappelli Ilio, Cheli Orlando, Cherubini Barbara, Chiavoni Marcello, Chiavoni Alessandra, Cirilli Siria, Comelli Marcella, Cordoni Luigi, Cortopassi Valentina, Cosci Antonella, Courier Giorgio, Courier Giorgia, Crivello Paolo, Dati Mirena, De Vitis Paolo, De Vitis Massimiliano, Del Lupo Alessandro, Dini Albertina, Doveri Martina, Doveri Stefano, Fagioli Aurora, Falorni Cristiano, Falorni Silvano, Farnocchia Daniela, Farnocchia Sara, Ferrari Maurizio ,Ferrari Italo, Fiorentino Emilio, Fiorentino Simone, Fiorentino Lorenzo, Forasièpi Giuseppe, Francesconi Marco, Frasca Antonia, Gagnesi Ivano, Galano Anna, Garcia Capiglia Mariana, Gerard Maria Renata, Germani Marino, Germani Marco, Germani Maria Ademia, Germani Alfio, Gigliotti Rosario, Gigliotti Massimo, Gigliotti Ludovico, Gonnella Edoardo, Grandi Silvia, Guidi Carla, Lippi Anna Maria, Lippi Antonella, Lombardi Donatella, Lombardi Brunella, Lotti Laura, Lubrano Alessia, Lucatelli Gian Franco, Lucatelli Daniela, Lunardi Antonio, Lunardi

Alvaro, Lunardi Sabrina, Maccaferro Manuel, Maccaferro Serena, Maccioni Andrea, Maccioni Maria Antonietta, Malek Marcin, Manfredi Irene, Marcelli Roberta, Marracci Giuseppe, Marracci Roberta, Marsili Oreste, Menichetti Claudio, Menichetti Valentina, Mezzasalma Anna Maria, Michelini Franca, Morri Emiliano, Mucci Giovanna Maria Elena, Mugnaini Anna Maria, Nocerino Andreè, Orlandini Vincenzo Massimo, Orsi Mario, Orsini Valeria, Paoli Angela, Parrini Federico, Pasquinucci Duilio, Pasquinucci Martina, Pellegrini Rolando, Pellegrini Barbara, Pellegrini Giacomo, Pescaglini Enrica, Piagentini Roberto, Piagentini Catia, Piagentini Leonardo, Pierotti Catia, Pinto Francesco, Pinto Vincenzo, Pinto Fabrizio, Pucci Moreno, Pucci Catia, Pucci Sabrina, Pucci Mirella, Puritani Tiziano, Puzello Caterina, Rafael Da Silva Clarinda, Ramaioli Davide, Ramaioli Francesca, Rombi Daniela, Rombi Giuseppe, Rombi Riccardo, Salvadori Cristina, Setaro Rita, Silvi Franco, Tancredi Dario, Tognocchi Giulia, Tognocchi Stefano, Trevisani Luca, Verona Chiara, Vignatelli Miranda, Vivaldi Mariella, Volpe Michela.

gravissime, ai danni di:

Ayad Ibtissam, Frasca Claudia, Galli Laura, Maccarone Anna, Piagentini Marco, UI Haq Ihsan.

Mansbart Johannes

77. Artt. 423 e 449 comma 1 c.p.

perché, nelle qualità e con le condotte descritte sub 76, determinava che il primo carro cisterna del treno n. 50325 Trecate-Gricignano, ribaltatosi in seguito allo svio, urtando proprio contro il picchetto n. 24 della curva 12 dispari della tratta Pisa – La Spezia presso la Stazione di Viareggio, provocasse la fuoruscita, dallo squarcio creatosi nell'impatto, di circa 45.700 Kg. di g.p.l., con la sua conseguente esplosione ed incendio, cosicagionando l'incendio:

- del predetto g.p.l.;
- dei fabbricati, completamente distrutti dalle fiamme e dagli effetti della sovrappressione, siti in Viareggio, in Via Ponchielli nr. 1, nr. 19, 20, 24, 25 e 32;
- dei fabbricati, parzialmente distrutti dalle fiamme e dagli effetti della sovrappressione, siti in Viareggio, in Via Ponchielli nn. 1-3; 5; 6; 8; 10; 15; 16; 17; 18; 19; 20; 21; 23/25; 26/28/30; 34; 36; 38/40; 42; 44; 46; 48; 50; 52; 54; 56; 58; in Via Porta a Pietrasanta: nn. 2-16; 16-22; 9; 32; 34; 36; 30; dei giardini pubblici di Via Porta a Pietrasanta, in Piazzale Agresti e del Parco XXV Aprile; in Via Aurelia Nord nn. 1/3; 5; 21; 23; 25; 29; 31; 33; 37; Largo Risorgimento: nn. 1; 9; in Via Botteghi, s.n.c.; in Via Raimondo Del Prete nn 27/41; in Via Garibaldi, edificio della Croce Verde e n. 212; Via Burlamacchi, I e II edificio della stazione

ferroviaria, locali ai numeri n. 40 e 257; Via Matteotti n. 252; del verde pubblico davanti la stazione ferroviaria in Piazza Dante;

□ dei seguenti autoveicoli o motoveicoli, completamente o parzialmente distrutti dalle fiamme e dagli effetti della sovrappressione: Ford Focus targata BB725VP; BMW 320 berlina targata DP300YX ; Motociclo Malaguti Ciak DA01377; Ford Mondeo SW targata U583; VW New Beetle targata BX956JT; Renault Koleos targata DP327YK; Peugeot 206 targata CA689GD; Toyota Yaris targata BN048CC; Renault Clio targata DE888CR; Fiat Punto targata BD554RS; Renault Laguna targata CD380JE; Renault Twingo targata BT744JL; Alfa Romeo 159 targata CV665AA; Alfa Romeo mito targata DW385FX; Chrysler targata BL166XC; VW Polo targata BZ008HK; Alfa 159 SW targata DF957SG; Seat Ibiza targata BX332JR; Vespa Piaggio targata LU71084; Ford Transit adibito a carro attrezzi targato CS466FE; Fiat Punto targata AW086YL; Fiat 600 targata BS163ZE; Aprilia Scarabeo targato CW66603; Lancia Libra targata BV326CC; Fiat Marea SW targata BH802NY; Fiat Punto targata DB446YN; Ford Focus targata BX633JN; Audi TT targata DL434GN; Fiat Punto targata DE766CS; Opel Astra targata BT500JT; Fiat 500 targata RM94780; Citroen C3 targata DE986CT; Fiat Bravo targata DN228HY; Piaggio Beverly targato BM46540; Piaggio Vespa targata CC02668; Renault Kangoo targata CS664JY; Audi TT targata DL434GN; Peugeot targata LU553471; Scooter cc 180 targato BK17533; Toyota Rav targata CJ644CB; Toyota Avensis targata BC022SA; Lancia Y targata BB025SA; Ford Fiesta targata DM920LR; Fiat Doblò targata BX364JF; Bici elettrica di Germani Marino; Piaggio Beverly targato CC00697; Ford Fiesta targata DT729JC; Alfa Romeo 156 targata AW589YH; BMW GS 1200 targa SCONOSC. intestata a GERMANI Marco; Opel Vectra SW targata CN864FR; Peugeot 206 targata BH464NX; Chevrolet 2000 D targata DG678YF; Renault Kangoo targato BL943CM; Ford targata LU553008; Opel Zafira targata DL269ZW; Fiat Panda targato DV209VK; Citroen C3 targata CK725LE; Piaggio targato X37CLS; Fiat Punto targata CB887ZH; Fiat Panda targata FI W73189; Citroen targata CE198ZR; Ford Fiesta targata AM030KK; Toyota Yaris targata CT609ZZ; VW Lupo targata BF579TR; Ford Fiesta targata DN411TJ; Citroen C2 targata CL927TE; auto targata BT850JP; Aprilia Agility targato DA01718; Opel Meriva Enjoi targata DJ772VK; motociclo targato DK31076; Renault Scenic targata BN920AB; Auto targata CX697ML; Citroen ZX targata AR257DL; Kia pregio targata CL731TD; Peugeot targata MB865WF; Daewoo Matiz targata BL740CR; Peugeot targata DJ115RF; Peugeot targata CV074PC; Renault Twingo CE494ZP; Fiat Punto CE039EY; Renault SW CD862JA; Furgone BV775YV; Opel Agila CP591KE; Renault Clio BV460SB; Carrozzella elettrica per disabili, carrello deambulatore di ORSI Mario; Kia

Sportage DW425HF; motociclo Yamaha MejestyCC00973; Camion Scania 124 EBR122AI; Cisterna alimentare HHHT2366; auto targata LU574110; VW Polo DJ122RE; Toyota Yaris DP744SN; Fiat 500 FI118901; Seat furgoncino ZA317BZ; Mercedes DF004XN; Fiat Punto BX803GN; Motociclo Honda DM63196; Autovettura Renault Kangoo BV651NR; Ambulanza Volkswagen 28DL00 LU510989; Autovettura Hyundai Atos CS646WE; Autovettura Opel Corsa AE762VG; Autovettura Alfa 146 AT425TP; Autovettura Fiat 500 BG250654; Autovettura Mercedes BE563FX; Autovettura Fiat Bravo AK859EP; Autovettura Audi CA943HC.

Mansbart Johannes

78. Artt. 430 e 449 commi 1 e 2 c.p.

perché, nelle qualità e con le condotte descritte sub 76, determinava che il primo carro cisterna del treno n. 50325 Trecate-Gricignano, ribaltatosi in seguito allo svio, urtando proprio contro il picchetto n. 24 della curva 12 dispari della tratta Pisa – La Spezia presso la Stazione di Viareggio, provocasse la fuoruscita, dallo squarcio creatosi nell'impatto, di circa 45.700 Kg. di g.p.l., con la sua conseguente esplosione ed incendio, così cagionando un disastro ferroviario di straordinaria gravità, complessità ed estensione, consistente nel deragliamento del carro indicato e di altri 9 carri (di cui 4 ribaltati come il primo) in composizione a detto treno; nella fuoruscita, da uno squarcio creatosi in conseguenza del rovesciamento dell'indicata cisterna sulla sede ferroviaria e l'impatto contro il citato picchetto n. 24, di circa 45.700 Kg. di g.p.l.; nella combustione di detta sostanza, con le conseguenti morti, lesioni e danneggiamenti a cose come indicate nei capi che precedono; nel danneggiamento dei binari 1 e 3 della stazione di Viareggio; nella grave deformazione e/o avulsione dalla loro sede, dei binari 4, 5, 6, 7, 8, 9 e 10; nel danneggiamento delle traversine e dei relativi organi di attacco dei binari indicati; nel danneggiamento della linea aerea di contatto (fune e conduttori) che alimenta la trazione elettrica dei treni, come pure dei relativi pali di sostegno, mensole e conduttori; nella distruzione di tutti i cavi elettrici e delle fibre ottiche contenuti nei cavidotti della stazione; nel grave danneggiamento della passerella pedonale in cemento armato sovrastante lo scalo ferroviario di Viareggio; nel grave danneggiamento di segnali ferroviari e dei relativi portali, come pure della torre faro; nella creazione di una fondata situazione di pericolo di collisione tra altro convoglio ferroviario, circolante in senso opposto al citato treno merci n. 50325, nella predetta stazione, con i carri sviati di detto treno merci; nella creazione di una fondata situazione di pericolo di propagazione dell'incendio, cagionato dalla indicata fuoruscita di g.p.l., ad altro convoglio ferroviario, circolante in senso opposto nella già indicata stazione;

nella creazione di una fondata situazione di pericolo di esplosione e/o incendio anche di tutti o parte degli altri 13 carri cisterna trainati dal treno indicato, parimenti trasportanti gas di petrolio liquefatto, merce pericolosa, con correlativo pericolo di produzione di danni potenzialmente sterminati; nel blocco della circolazione ferroviaria su tutti i binari di stazione fino al g. 3 luglio 2009 e con riattivazione progressiva di detta circolazione a partire da tale data e fino alla data del 5 luglio 2009.

Eventi, tutti, concretamente prevedibili ed evitabili, costituenti realizzazione del rischio che le sopra indicate norme cautelari erano idonee ad evitare e con violazione della disciplina sulla sicurezza del lavoro.

In Viareggio il 29.06.2009.

- Omissis -

Brödel Helmut

A) Artt. 61 n. 3, 589 c. 1, 2 e 4, 590 e. 1, 2, 3 e 4 c.p. perché in qualità di "Responsabile Officina sale" nella Officina Jungenthal GmbH dal 5.4.1999, organicamente inserito nel documento aziendale denominato "matrice di funzionamento" del 29.7.2008 (nello specifico nella matrice 24 -revisione sale-) ed in violazione di quanto in essa previsto per ciascun dipendente dell'officina ed in particolare essendo nella matrice n. 24 investito quale "responsabile officina revisione sale", con compiti di "controllo delle ore di lavoro e delle modalità di lavoro", "Controllo del rispetto delle norme vigenti", "Rispetto degli standard di qualità nella Officina Jungenthal", ed avendo adeguata formazione ed esperienza nel settore della manutenzione di carri merce ferroviari e potere di impartire ordini a "tutti i collaboratori" e quindi con posizione di garanzia:

per negligenza, imperizia ed inosservanza delle discipline e delle riconosciute regole della tecnica, nonché in violazione dell'art. 8 D.Lvo n. 162/2007 e degli artt. 2087c.c., dell'art. 18 comma 1 lett. q ed 23 comma 1 in relazione all'allegato V parte I Par. 3.2 del D.Lvo n. 81/2008, consentiva che nell'Officina Sale di cui era responsabile venisse omessa la stesura di istruzioni operative particolari per i diversi tipi di assile -ed omettendo la conseguente verifica della formazione ed istruzione del personale addetto (anch'essa rientrante nelle sue mansioni dalla matrice 24)- istruzioni operative che, nello specifico, avrebbero dovuto essere predisposte da un tecnico in possesso della qualifica di 2° livello (Schröter), che avrebbe dovuto procedere su disposizione di un tecnico di 3° livello (Lehmann), così di fatto, con tale omissione, consentendo ed

avallando con la propria sottoscrizione in sede di verifica- che venisse operato nell'Officina di cui era responsabile -in totale assenza di istruzioni operative- in appena 12 minuti un CND per sua natura richiedente non meno di 30 minuti, più il tempo necessario per le calibrazioni (con le strumentazioni in dotazione alla Jungenthal, fino a 120 minuti) e quello necessario per gli spostamenti del materiale esaminato nel corso delle prove e così di fatto consentendo che fosse inesequibile la seria valutazione sulla correttezza della prova eseguita, mancando al riguardo, nell'officina, ogni piano di prova o standard di riferimento per ogni tipo di assile in prova (e tanto meno per l'assile 98331 in prova e poi fratturatosi determinando il deragliament e le conseguenze imputate) ed essendo anzi assegnato dai documenti di officina ad ogni operatore UT un tempo di 12 min/assile dal medesimo sottoscritto ed approvato, tempo del tutto incompatibile con le finalità ed efficacia dell'esame, così contravvenendo a molteplici fonti tecniche di riferimento e normative nelle quali è indicata la necessità di dotare il personale operativo addetto ai controlli non distruttivi di istruzioni dettagliate e formalizzate in funzione dell'assile sotto esame, fornendo così alla Cima S.p.A. un assile (parte di un attrezzatura di lavoro) lacunosamente mantenuto e pertanto non rispondente alle disposizioni legislative e regolamentari vigenti in materia, avendo operato in violazione, altresì, nello specifico, delle

- VPI 04, 2° edizione, appendice 27 -Prova non distruttiva -Prova a ultrasuoni durante la manutenzione di assili privi di foro longitudinale: "Una volta steso un piano di prova per il tipo di assile in questione, che sia stato approvato dall'ufficio tecnico competente, si esegue la scansione obliqua secondo questo piano e la scansione assiale secondo la presente appendice.";
- UNI EN 583 —1 , Prove non distruttive: Esame ad ultrasuoni, Parte 1: principi generali. "Qualsiasi esame ad ultrasuoni richiede la definizione di una procedura d'esame. In aggiunta ai requisiti richiamati nella presente norma generale, devono essere comprese, ove applicabile, almeno le informazioni seguenti:... omissis ... piano di scansione omissis ..." —;
- "Il collaudo ad ultrasuoni viene effettuato in conformità ai principi base del DIN EN 583 —1"-norma tedesca DIN 27201 —7 "Condizione dei veicoli ferroviari, Principi base e tecnologie di produzione, Parte 7 collaudo non distruttivo".

Mancando di verificare, ancora, essendone il responsabile, il rispetto nell'Officina Sale da parte di tutti gli addetti ai CND nei vari livelli, della norma europea di riferimento EN 473, che suddivide in 3 livelli di competenza i tecnici addetti alle prove non distruttive,

indicandone i rispettivi compiti ed omettendo quindi di vigilare sull'osservanza di detta norma secondo cui la stesura di istruzioni operative particolari per i diversi tipi di assile avrebbe dovuto essere eseguita da un tecnico in possesso della qualifica di 2° livello, che avrebbe dovuto procedere su disposizione di un tecnico di 3° livello e, nonostante presso l'officina Jungenthal operassero a diverso titolo: • un tecnico in possesso della qualifica di 3° livello (Joachim Lehmann) consulente esterno e supervisore del Centro Controlli non Distruttivi dell'officina, • un tecnico in possesso della qualifica di 2° livello (Andreas Schröter) dipendente Jungenthal e sostituto di Lehmann in sua assenza, quindi abilitati a predisporre le istruzioni operative particolari, queste venivano del tutto omesse in Officina, senza che il Responsabile dell'Officina sale, neppure segnalando o in collaborazione con il responsabile di stabilimento o della produzione, eccettesse alcunché, né provvedesse ad ordinare l'eliminazione della lacuna e, nonostante il manuale VPI 04 contenesse un'intera appendice (appendice 27) dedicata alla descrizione delle procedure operative della tecnica di scansione ad ultrasuoni e le stesse VPI 04 richiedessero espressamente la predisposizione formale di tali istruzioni, tutto ciò non risulta essere stato applicato presso la Jungenthal, essendo inesistente in tutto lo stabilimento un documento tecnico di tale portata, con grave violazione della posizione di garanzia lui spettante quale "Responsabile officina sale" dell'Officina Jungenthal GmbH.

Pertanto, ometteva di verificare la sussistenza, predisposizione e rispetto di tutto quanto sopra indicato (di fatto del tutto omesso nell'Officina e nell'intero Stabilimento) anche per ciascun livello del personale di cui era responsabile ed ometteva ogni ordine o direttiva volti a rendere effettivo nell'Officina tutto quanto imposto dalle normative e discipline tecniche sopra richiamate, omettendo anche di impartire ai relativi responsabili all'interno dell'Officina l'ordine di effettuare quanto per ciascuno imposto e sopra più volte indicato e con negligenza astenendosi quindi, di fatto, da ogni compito di gestione e controllo che avrebbe dovuto invece sostenere, essendo, peraltro, la gestione della correttezza dell'operato dell'Officina (peraltro rientrando tra i suoi compiti anche il "Coordinamento lavori nell'Officina") il più delicato e sensibile dei compiti, per l'esposizione di terzi e dell'ambiente al rischio derivante da detta attività, direttamente coinvolta nella sicurezza della circolazione di carri merce ferroviari. Per aver, ancora, per negligenza ed in violazione del citato art. 18 lett. q) consentito che venisse adibita ai controlli non distruttivi (CND) presso la Jungenthal Wagon GmbH di cui era responsabile dell'Officina Sale, strumentazione -nello specifico l'apparato tipo USM3

n. 30122-734- priva di corretta taratura, indispensabile per la esecuzione dei suddetti controlli, in quanto detto strumento era stato tarato con le specifiche macchine, a loro volta, scadute di validità, così compromettendo l'affidabilità del risultato e quindi l'idoneità dell'apparato utilizzato in officina tipo USM3 n. 30122-734 ai CND, contravvenendo all'obbligo, quale responsabile, di far rispettare da tutto il personale (che egli avrebbe dovuto coordinare e controllare), quanto previsto della norma europea di riferimento EN 473, che suddivide in 3 livelli di competenza i tecnici addetti alle prove non distruttive, indicandone i rispettivi compiti, in realtà omessi in officina, determinando che la Jungenthal GmbH operasse manutenzioni sulle sale di carri merce ferroviari a livello IS1 ed IS2, nonostante la stessa mancasse, in realtà, alla data della revisione della sala n. 98331, di qualsiasi abilitazione e riconoscimento di idoneità a tali tipi di controlli e fosse stata altresì reputata non idonea anche all'interno delle VPI; omettendo, infine, in relazione alla sala in questione, di sottoporre l'intero assile al controllo magnetoscopico secondo l'Appendice 28 del manuale, come sarebbe stato necessario a causa della non sufficiente permeabilità agli ultrasuoni dell'assile n. 98331, esame magnetoscopico che avrebbe rivelato l'esistenza della cricca.

Così con colpa cosciente determinando che nell'Officina Sale da lui diretta, la sala 98331 superasse erroneamente il controllo manutentivo tramite verifica ad ultrasuoni -con l'apparato tipo USM3 n. 30122-734-avvenuta in data 26.11.2008 -epoca nella quale la cricca nel fusello dell'assile (la cui rottura per fatica cagionò il deragliamento del treno n. 50325 e la conseguente esplosione con le conseguenze indicate) aveva una profondità di circa 11 mm e quindi tale per dimensione e posizione e con la tecnica ultrasonora prescritta nelle VPI, da avere una probabilità di essere rilevata (probability of detection, POD) prossima al 100% -nonostante l'operazione fosse da ritenersi di non particolare complessità ed anzi routinaria, determinando quindi che la sala passando erroneamente il controllo manutentivo potesse essere montata sul carrello anteriore del primo carro cisterna del treno n. 50325 determinando, con la sua rottura per fatica, che detto carro cisterna del treno n. 50325 Trecate-Gricignano, ribaltatosi in seguito allo svio, urtando contro il picchetto n. 24 o altro ostacolo nei pressi della curva 12 dispari della tratta Pisa - La Spezia presso la Stazione di Viareggio, provocasse la fuoruscita, dallo squarcio creatosi nell'impatto, di circa 45.700 Kg. di g.p.l., con la sua conseguente esplosione ed incendio, così cagionando

□ la morte di 32 persone:

Aboutalib Aziza; Ayad Hamza; Ayad Iman; Ayad Mohamed; Battistini Federico; Bernacchi Nadia; Bonuccelli Claudio; Boumalhaf Abdellatif; Boumalhaf Nouredine; Calzoni Roberta; Campo Rosario; Carmazzi Maria Luisa; Cruz Ruiz Oliva Magdalena; Falorni Andrea; Farnocchia Alessandro Fortunato; Farnocchia Antonio; Monelli Angela; Galano Marina; Habic Ana; Iacopini Elena; Iacopini Mauro; Maccioni Stefania; Mazzoni Ilaria; Mazzoni Michela; Menichetti Emanuela; Milazzo Emanuela; Moussafar Rachid; Orsi Sara; Piagentini Lorenzo; Piagentini Luca; Pucci Mario; Silva Teran Elisabeth Guadalupe;

· lesioni personali gravi, ai danni di:

Ariq Mohammed, Baldassarri Daniele, Baldassarri Fabrizio, Baldassarri Francesca, Baldi Donatella, Barsanti Alfredo, Barsanti Simone, Battistini Irene, Battistini Veronica, Belluomini Giulio, Beretti Carlo, Bertuccelli Gian Paolo, Biancalana Alessandra, Bianchi Giovanna, Billet Lidia, Billet Ceccardo, Bini Gianni, Brunelli Brunella, Burchi Leda, Cappelli Ilio, Cheli Orlando, Cherubini Barbara, Chiavoni Marcello, Chiavoni Alessandra, Cirilli Siria, Comelli Marcella, Cordoni Luigi, Cortopassi Valentina, Cosci Antonella, Courier Giorgio, Courier Giorgia, Crivello Paolo, Dati Mirena, De Vitis Paolo, De Vitis Massimiliano, Del Lupo Alessandro, Dini Albertina, Doveri Martina, Doveri Stefano, Fagioli Aurora, Falorni Cristiano, Falorni Silvano, Farnocchia Daniela, Farnocchia Sara, Ferrari Maurizio, Ferrari Italo, Fiorentino Emilio, Fiorentino Simone, Fiorentino Lorenzo, Forasiepi Giuseppe, Francesconi Marco, Frasca Antonia, Gagnesi Ivano, Galano Anna, Garcia Capiglia Mariana, Gerard Maria Renata, Germani Marino, Germani Marco, Germani Maria Ademia, Germani Alfio, Gigliotti Rosario, Gigliotti Massimo, Gigliotti Ludovico, Gonnella Edoardo, Grandi Silvia, Guidi Carla, Lippi Anna Maria, Lippi Antonella, Lombardi Donatella, Lombardi Brunella, Lotti Laura, Lubrano Alessia, Lucatelli Gian Franco, Lucatelli Daniela, Lunardi Antonio, Lunardi Alvaro, Lunardi Sabrina, Maccaferro Manuel, Maccaferro Serena, Maccioni Andrea, Maccioni Maria Antonietta, Malek Marcin, Manfredi Irene, Marcelli Roberta, Marracci Giuseppe, Marracci Roberta, Marsili Oreste, Menichetti Claudio, Menichetti Valentina, Mezzasalma Anna Maria, Michellini Franca, Morri Emiliano, Mucci Giovanna Maria Elena, Mugnaini Anna Maria, Nocerino Andreè, Orlandini Vincenzo Massimo, Orsi Mario, Orsini Valeria, Paoli Angela, Parrini Federico, Pasquinucci Duilio, Pasquinucci Martina, Pellegrini Rolando, Pellegrini Barbara, Pellegrini Giacomo, Pescagliani Enrica, Piagentini Roberto, Piagentini Catia, Piagentini Leonardo, Pierotti Catia, Pinto Francesco, Pinto Vincenzo, Pinto Fabrizio, Pucci Moreno, Pucci Catia, Pucci Sabrina, Pucci Mirella, Puritani Tiziano, Puzello Caterina, Rafael Da Silva Clarinda, Ramaioli Davide, Ramaioli Francesca, Rombi

Daniela, Rombi Giuseppe, Rombi Riccardo, Salvadori Cristina, Setaro Rita, Silvi Franco, Tancredi Dario, Tognocchi Giulia, Tognocchi Stefano, Trevisani Luca, Verona Chiara, Vignatelli Miranda, Vivaldi Mariella, Volpe Michela;
gravissime, ai danni di:

Ayad Ibtissam, Frasca Claudia, Galli Laura, Maccarone Anna, Piagentini Marco, Ul Haq Ihsan.

B) Artt. 61 n. 3, 423 e 449 comma 1 c.p.

Perché, nelle qualità e con le condotte descritte sopra, con colpa cosciente determinava che il primo carro cisterna del treno n. 50325 Trecate-Gricignano, ribaltatosi in seguito allo svio, urtando contro il picchetto n. 24 o altro ostacolo presso curva 12 dispari della tratta Pisa—La Spezia presso la Stazione di Viareggio, provocasse la fuoriuscita, dallo squarcio creatosi nell'impatto, di circa 45.700 Kg. di g.p.l., con la sua conseguente esplosione ed incendio, così cagionando l'incendio:

- del predetto g.p.l.;
- dei fabbricati, completamente distrutti dalle fiamme e dagli effetti della sovrappressione, siti in Viareggio, in Via Ponchielli nr. 1, nr. 19, 20, 24, 25 e 32;
- dei fabbricati, parzialmente distrutti dalle fiamme e dagli effetti della sovrappressione, siti in Viareggio, in Via Ponchielli nn. 1-3; 5; 6; 8; 10; 15; 16; 17; 18; 19; 20; 21; 23/25; 26/28/30; 34; 36; 38/40; 42; 44; 46; 48; 50; 52; 54; 56; 58; in Via Porta a Pietrasanta: nn. 2-16; 16-22; 9; 32; 34; 36; 30; dei giardini pubblici di Via Porta a Pietrasanta, in Piazzale Agresti e del Parco XXV Aprile; in Via Aurelia Nord nn. 1/3; 5; 21; 23; 25; 29; 31; 33; 37; Largo Risorgimento: nn. 1; 9; in Via Botteghi, s.n.c.; in Via Raimondo Del Prete nn 27/41; in Via Garibaldi, edificio della Croce Verde e n. 212; Via Burlamacchi, I e II edificio della stazione ferroviaria, locali ai numeri n. 40 e 257; Via Matteotti n. 252; del verde pubblico davanti la stazione ferroviaria in Piazza Dante;
- dei seguenti autoveicoli o motoveicoli, completamente o parzialmente distrutti dalle fiamme e dagli effetti della sovrappressione: Ford Focus targata BB725VP; BMW 320 berlina targata DP300YX ; Motociclo Malaguti Ciak DA01377; Ford Mondeo SW targata U583; VW New Beetle targata BX956JT; Renault Koleos targata DP327YK; Peugeot 206 targata CA689GD; Toyota Yaris targata BN048CC; Renault Clio targata DE888CR; Fiat Punto targata BD554RS; Renault Laguna targata CD380JE; Renault Twingo targata BT744JL; Alfa Romeo 159 targata CV665AA; Alfa Romeo mito targata DW385FX; Chrysler targata BL166XC; VW Polo targata BZ008HK; Alfa 159 SW targata DF957SG; Seat Ibiza targata BX332JR; Vespa Piaggio targata LU71084; Ford Transit

adibito a carro attrezzi targato CS466FE; Fiat Punto targata AW086YL; Fiat 600 targata BS163ZE; Aprilia Scarabeo targato CW66603; Lancia Libra targata BV326CC; Fiat Marea SW targata BH802NY; Fiat Punto targata DB446YN; Ford Focus targata BX633JN; Audi TT targata DL434GN; Fiat Punto targata DE766CS; Opel Astra targata BT500JT; Fiat 500 targata RM94780; Citroen C3 targata DE986CT; Fiat Bravo targata DN228HY; Piaggio Beverly targato BM46540; Piaggio Vespa targata CCO2668; Renault Kangoo targata CS664JY; Audi TT targata DL434GN; Peugeot targata LU553471; Scooter cc 180 targato BK17533; Toyota Rav targata CJ644CB; Toyota Avensis targata BCO22SA; Lancia Y targata BB025SA; Ford Fiesta targata DM920LR; Fiat Doblò targata BX364JF; Bici elettrica di Germani Marino; Piaggio Beverly targato CC00697; Ford Fiesta targata DT729JC; Alfa Romeo 156 targata AW589YH; BMW GS 1200 targa SCONOSC. intestata a GERMANI Marco; Opel Vectra SW targata CN864FR; Peugeot 206 targata BH464NX; Chevrolet 2000 D targata DG678YF; Renault Kangoo targato BL943CM; Ford targata LU553008; Opel Zafira targata DL269ZW; Fiat Panda targato DV209VK; Citroen C3 targata CK725LE; Piaggio targato X37CLS; Fiat Punto targata CB887ZH; Fiat Panda targata FI W73189; Citroen targata CE198ZR; Ford Fiesta targata AMO3OKK; Toyota Yaris targata CT609ZZ; VW Lupo targata BF579TR; Ford Fiesta targata DN411TJ; Citroen C2 targata CL927TE; auto targata BT850JP; Aprilia Agility targato DA01718; Opel Meriva Enjoi targata DJ772VK; motociclo targato DK31076; Renault Scenic targata BN920AB; Auto targata CX697ML; Citroen ZX targata AR257DL; Kia pregio targata CL731TD; Peugeot targata MB865WF; Daewoo Matiz targata BL740CR; Peugeot targata DJ115RF; Peugeot targata CV074PC; Renault Twingo CE494ZP; Fiat Punto CE039EY; Renault SW CD862JA; Furgone BV775YV; Opel Agila CP591KE; Renault Clio BV460SB; Carrozzella elettrica per disabili, carrello deambulatore di ORSI Mario; Kia Sportage DW425HF; motociclo Yamaha MejestyCC00973; Camion Scania 124 EBR122A1; Cisterna alimentare HHHT2366; auto targata LU574110; VW Polo DJ122RE; Toyota Yaris DP744SN; Fiat 500 FI118901; Seat furgoncino ZA317BZ; Mercedes DF004XN; Fiat Punto BX803GN; Motociclo Honda DM63196; Autovettura Renault Kangoo BV651NR; Ambulanza Volkswagen 28DL00 LU510989; Autovettura Hyundai Atos CS646WE; Autovettura Opel Corsa AE762VG; Autovettura Alfa 146 AT425TP; Autovettura Fiat 500 BG250654; Autovettura Mercedes BE563FX; Autovettura Fiat Bravo AK859EP; Autovettura Audi CA943HC.

C) Artt. 61 n. 3, 430 e 449 commi I e 2 c.p.

Perché, nelle qualità e con le condotte descritte sopra, con colpa cosciente determinava che il primo carro cisterna del treno n. 50325 Trecate-Gricignano, ribaltatosi in seguito allo svio, urtando contro il picchetto n. 24 o altro ostacolo nei pressi della curva 12 dispari della tratta Pisa - La Spezia presso la Stazione di Viareggio, provocasse la fuoruscita, dallo squarcio creatosi nell'impatto, di circa 45.700 Kg. di g.p.l., con la sua conseguente esplosione ed incendio, così cagionando un disastro ferroviario di straordinaria gravità, complessità ed estensione, consistente nel deragliamento del carro indicato e di altri 9 carri (di cui 4 ribaltati come il primo) in composizione a detto treno; nella fuoruscita, da uno squarcio creatosi in conseguenza del rovesciamento dell'indicata cisterna sulla sede ferroviaria e l'impatto contro il citato picchetto n. 24, di circa 45.700 Kg. di g.p.l.; nella combustione di detta sostanza, con le conseguenti morti, lesioni e danneggiamenti a cose come indicate nei capi che precedono; nel danneggiamento dei binari 1 e 3 della stazione di Viareggio; nella grave deformazione e/o avulsione dalla loro sede, dei binari 4, 5, 6, 7, 8, 9 e 10; nel danneggiamento delle traversine e dei relativi organi di attacco dei binari indicati; nel danneggiamento della linea aerea di contatto (fune e conduttori) che alimenta la trazione elettrica dei treni, come pure dei relativi pali di sostegno, mensole e conduttori; nella distruzione di tutti i cavi elettrici e delle fibre ottiche contenuti nei cavidotti della stazione; nel grave danneggiamento della passerella pedonale in cemento armato sovrastante lo scalo ferroviario di Viareggio; nel grave danneggiamento di segnali ferroviari e dei relativi portali, come pure della torre faro; nella creazione di una fondata situazione di pericolo di collisione tra altro convoglio ferroviario, circolante in senso opposto al citato treno merci n. 50325, nella predetta stazione, con i carri sviati di detto treno merci; nella creazione di una fondata situazione di pericolo di propagazione dell'incendio, cagionato dalla indicata fuoruscita di g.p.l., ad altro convoglio ferroviario, circolante in senso opposto nella già indicata stazione; nella creazione di una fondata situazione di pericolo di esplosione e/o incendio anche di tutti o parte degli altri 13 carri cisterna trainati dal treno indicato, parimenti trasportanti gas di petrolio liquefatto, merce pericolosa, con correlativo pericolo di produzione di danni potenzialmente sterminati; nel blocco della circolazione ferroviaria su tutti i binari di stazione fino al g. 3 luglio 2009 e con riattivazione progressiva di detta circolazione a partire da tale data e fino alla data del 5 luglio 2009.

Eventi concretamente prevedibili ed evitabili, costituenti realizzazione del rischio che le sopra indicate norme cautelari erano idonee ad evitare.

In Viareggio il 29.06.2009

NEL GIUDIZIO DI RINVIO

a seguito del parziale annullamento della sentenza del 20 giugno 2019 della Corte d'appello di Firenze III Sezione Penale, che ha così provveduto:

" *La Corte, visto l'art. 605 cpp, in parziale riforma della sentenza emessa in data 31.1.2017 dal Tribunale di Lucca nei confronti degli imputati: BRÖDEL Helmut, KÖNNECKE Uwe, KOGELHEIDE Rainer, KRIEBEL Uwe, LEHMANN Joachim, LINOWSKI Peter, MANSBART Johannes, MAYER Roman, SCHRÖTER Andreas, PACCHIONI Giuseppe, PIZZADINI Paolo, GOBBI FRATTINI Daniele, VIGHINI Massimo, ANDRONICO Salvatore, CASTALDO Mario, COSTA Giovanni, DI MARCO Giorgio, ELIA Michele Mario, FAVO Francesco, FUMI Alvaro, MAESTRINI Emilio, MARGARITA Giulio, MARZILLI Enzo, MORETTI Mauro, SOPRANO Vincenzo, GALLONI Gilberto, DI VENUTA Calogero, FARNETI Giuseppe, PEZZATI Angelo, TESTA Mario; delle società imputate ai sensi del D.Lgs. n. 231/2001: GATX RAIL Austria GmbH, GATX RAIL Germania GmbH, JUNGENTHAL WAGGON GmbH, TRENITALIA s.p.a, R.F.I. s.p.a., FERROVIE DELLO STATO ITALIANE s.p.a (già FERROVIE DELLO STATO s.p.a), FS LOGISTICA s.p.a.; dei responsabili civili: GATX RAIL Austria GmbH, GATX RAIL Germania GmbH, JUNGENTHAL WAGGON GmbH, TRENITALIA s.p.a, R.F.I. s.p.a., FERROVIE DELLO 886 STATO ITALIANE s.p.a (già FERROVIE DELLO STATO s.p.a), FS LOGISTICA s.p.a., CIMA Riparazioni s.p.a. appellata dal Pubblico Ministero, dalle parti civili: Regione Toscana, Provincia di Lucca, Dopolavoro Ferroviario di Viareggio, UGL Trasporti Regione Toscana, UGL-UTL Provincia di Lucca, ORSA Ferrovie, ORSA Regionale, ORSA Provinciale, Rombi Daniela, Menichetti Claudio, Cufari Filippo, Giuntini Maurizio, De Angelis Dante, Pinto Gabriele, Pellegatta Alessandro, Cito Vincenzo, Falorni Silvano, Maccioni Andrea, Menichetti Giovanni, Bonetti Ivana, Antonelli Maria Grazia; dagli imputati: BRÖDEL Helmut, KÖNNECKE Uwe, KOGELHEIDE Rainer, KRIEBEL Uwe, LINOWSKI Peter, MANSBART Johannes, MAYER Roman, SCHRÖTER Andreas, PACCHIONI Giuseppe, PIZZADINI Paolo, GOBBI FRATTINI Daniele, ANDRONICO Salvatore, CASTALDO Mario, COSTA Giovanni, DI MARCO Giorgio, ELIA Michele Mario, FAVO Francesco, FUMI Alvaro, MAESTRINI Emilio, MARGARITA Giulio, MARZILLI Enzo, MORETTI Mauro, SOPRANO Vincenzo; dalle società condannate ai sensi del D.Lgs. n. 231/2001 GATX RAIL Austria GmbH, GATX RAIL Germania GmbH, JUNGENTHAL WAGGON GmbH, TRENITALIA s.p.a, R.F.I. s.p.a.,*

MERCITALIA RAIL s.r.l. (già ramo di azienda "Cargo" di Trenitalia s.p.a.); e dai responsabili civili condannati; - dichiara LEHMANN Joachim colpevole dei reati di cui agli artt. 589 u.c. cp e 430, 449 cp a lui ascritti ai capi 55 e 57 dell'imputazione, esclusa per entrambi l'aggravante di cui all'art. 61 n. 3 cp, ritenuti uniti ai sensi dell'art. 81 c.1 cp, e lo condanna alla pena di anni sette e mesi tre di reclusione; - dichiara MORETTI Mauro colpevole dei reati a lui ascritti ai capi 34, 35 e 36 dell'imputazione anche nella qualità di Amministratore Delegato di Ferrovie dello Stato s.p.a., e ritenuti gli stessi uniti ai sensi dell'art. 81 cp tra loro e a quelli per i quali egli è stato condannato nella qualità di Amministratore Delegato di R.F.I. s.p.a., nonché concesse le attenuanti generiche equivalenti all'aggravante di cui agli artt. 589 c.2 cp e 590 c.3 cp, ridetermina la pena complessiva in anni sette di reclusione; - assolve KÖNNECKE Uwe, PACCHIONI Giuseppe, COSTA Giovanni, DI MARCO Giorgio, FUMI Alvaro, MARGARITA Giulio e MARZILLI Enzo da 887 tutti i reati loro rispettivamente ascritti per non avere commesso il fatto, e revoca le statuizioni civili pronunciate a loro carico; - dichiara non doversi procedere nei confronti degli imputati ANDRONICO Salvatore e FARNETI Giuseppe per essere i reati loro ascritti estinti per la morte degli imputati; - dichiara non doversi procedere nei confronti degli imputati BRÖDEL Helmut, KOGELHEIDE Rainer, KRIEBEL Uwe, LINOWSKI Peter, MANSBART Johannes, MAYER Roman, SCHRÖTER Andreas, PIZZADINI Paolo, GOBBI FRATTINI Daniele, CASTALDO Mario, ELIA Michele Mario, FAVO Francesco, MAESTRINI Emilio, SOPRANO Vincenzo, LEHMANN Joachim per i reati di cui agli artt. 590 cp e 423-449 cp perché estinti per intervenuta prescrizione; - esclude l'aggravante di cui all'art. 61 n. 3 cp ove contestata; - concede ai soli imputati PIZZADINI Paolo, GOBBI FRATTINI Daniele, CASTALDO Mario, ELIA Michele Mario, FAVO Francesco, MAESTRINI Emilio e SOPRANO Vincenzo le attenuanti generiche equivalenti all'aggravante di cui agli artt. 589 c.2 cp e 590 c.3 cp, e per l'effetto riduce le pene inflitte a tutti i predetti, condannando: - BRÖDEL Helmut alla pena di anni sei e mesi dieci di reclusione; - CASTALDO Mario alla pena di anni sei di reclusione; - ELIA Michele Mario alla pena di anni sei di reclusione; - FAVO Francesco alla pena di anni quattro di reclusione; - GOBBI FRATTINI Daniele alla pena di anni quattro di reclusione; - KOGELHEIDE Rainer alla pena di anni otto e mesi otto di reclusione; - KRIEBEL Uwe alla pena di anni sei e mesi dieci di reclusione; - LINOWSKI Peter alla pena di anni otto e mesi otto di reclusione; - MAESTRINI Emilio alla pena di anni quattro di reclusione; - MANSBART Johannes alla pena di anni otto di reclusione; - MAYER Roman alla pena di anni otto di reclusione; - PIZZADINI Paolo alla pena di anni quattro di reclusione; - SCHRÖTER Andreas alla pena di anni sei e mesi dieci di reclusione; - SOPRANO Vincenzo alla pena di anni sei

di reclusione; - condanna l'imputato LEHMANN Joachim al pagamento delle spese del presente grado di giudizio e di quelle del giudizio di primo grado; - condanna anche l'imputato LEHMANN Joachim e l'imputato MORETTI Mauro quale Amministratore Delegato di Ferrovie dello Stato s.p.a. e il responsabile civile FERROVIE DELLO STATO ITALIANE s.p.a. (già 888 FERROVIE DELLO STATO s.p.a.), in solido con i coimputati e i responsabili civili già condannati, al risarcimento dei danni cagionati a tutte le parti civili costituite, liquidati o da liquidarsi in separata sede e con il pagamento delle provvisoriati così come stabilito nella sentenza impugnata; - revoca le statuizioni civili poste a carico dell'imputato KRIEBEL Uwe in favore delle parti civili Cito, Cufari, De Angelis, Giuntini, Pellegatta e Pinto; - condanna altresì tutti gli imputati condannati, in solido tra loro e con i responsabili civili, al rimborso delle spese di difesa sostenute in questo grado dalle parti civili, che liquida nel seguente modo: □ in favore delle parti civili assistite dall'avv. Dalla Casa: euro 16.038,00 per onorari ed euro 780 per indennità chilometrica; □ in favore delle parti civili assistite dall'avv. Bartolini: euro 9.450,00 per onorari; □ in favore delle parti civili assistite dall'avv. Antonini: euro 22.140,00 per onorari ed euro 1.200 per indennità chilometrica; □ in favore delle parti civili assistite dall'avv. Maffei: euro 17.982,00 per onorari ed euro 840 per indennità chilometrica; □ in favore delle parti civili assistite dall'avv. Pedonese: euro 16.038,00 per onorari ed euro 1.200 per indennità chilometrica; □ in favore delle parti civili assistite dall'avv. Bagatti: euro 17.010,00 per onorari ed euro 1.200 per indennità chilometrica; □ in favore delle parti civili assistite dall'avv. Nicoletti: euro 16.038,00 per onorari ed euro 1.200 per indennità chilometrica; □ in favore delle parti civili assistite dall'avv. Dalle Luche: euro 25.380,00 per onorari ed euro 1.200 per indennità chilometrica; □ in favore delle parti civili assistite dall'avv. Menzione: euro 17.820,00 per onorari ed euro 480 per indennità chilometrica; □ in favore delle parti civili assistite dall'avv. Carloni: euro 17.820,00 per onorari ed euro 600 per indennità chilometrica; □ in favore delle parti civili assistite dall'avv. Bini: euro 9.450,00 per onorari; □ in favore delle parti civili assistite dall'avv. Frezza: euro 9.990,00 per onorari, con distrazione delle somme in favore del procuratore antistatario; □ in favore delle parti civili assistite dall'avv. Cordaro: euro 8.910,00 per onorari; □ in favore delle parti civili assistite dall'avv. Cecchetti: euro 9.450,00 per onorari; □ in favore delle parti civili assistite dall'avv. Colangelo: euro 11.340,00 per onorari; 889 □ in favore delle parti civili assistite dall'avv. Mara: euro 16.038,00 per onorari, con distrazione delle somme in favore del procuratore antistatario; □ in favore delle parti civili assistite dall'avv. Marzaduri: euro 18.900,00 per onorari ed euro 600 per indennità chilometrica; □ in favore delle parti civili assistite dall'avv. Di Celmo: euro 7.430,00 per

onorari; □ in favore delle parti civili assistite dall'avv. Bevacqua: euro 8748,00 per onorari; □ in favore delle parti civili assistite dall'avv. Capri: euro 3.500,00 per onorari; □ in favore delle parti civili assistite dall'avv. Caivano: euro 10.692,00 per onorari (condanna esclusa per l'imputato BRÖDEL); □ in favore delle parti civili assistite dall'avv. Gabbrielli: euro 10.692,00 per onorari; □ in favore delle parti civili assistite dall'avv. Guarini: euro 10.692,00 per onorari ed euro 1.033,50 per spese di trasferta; □ in favore delle parti civili assistite dall'avv. Maccioni: euro 5.940,00 per onorari, disponendone il pagamento in favore dell'erario ai sensi dell'art. 110 c.3 DPR n. 115/2002; oltre, per tutti, il rimborso forfettario delle spese generali nella misura del 15%, IVA e CAP come per legge; - condanna gli imputati LEHMANN Joachim e MORETTI Mauro quale Amministratore Delegato di Ferrovie dello Stato s.p.a. nonché il responsabile civile FERROVIE DELLO STATO ITALIANE s.p.a (già FERROVIE DELLO STATO s.p.a), in solido con i coimputati e i responsabili civili già condannati, al rimborso anche delle spese sostenute dalle parti civili in primo grado, così come già liquidate; - revoca le statuizioni civili in favore di Salvadori Cristiana e Ramaioli Piero quali esercenti la potestà sui figli minori Ramaioli Davide e Francesca, di Vignatelli Miranda, di Baldini Gianfranco, di Rosa Maria Raffaella e della Croce Verde Viareggio; - revoca le statuizioni civili in favore di Beretti Luciana, Angeli Roberto e Forti Deborah quali esercenti la potestà sulle minori Angeli Martina e Giorgia, Comelli Paolo, Maccioni Serena, Del Lupo Alessandro, Bertozzi Rinaldo, Mazzoni Gigliola, Mazzoni Maria Carla; - revoca le sanzioni interdittive irrogate a tutte le società condannate ai sensi del D.Lgs. n. 231/2001, e riduce la sanzione pecuniaria irrogata alle società GATX RAIL Austria GmbH, GATX RAIL Germania GmbH, OFFICINA 890 JUNGENTHAL WAGGON GmbH al numero di 333 quote dell'importo già stabilito di euro 1.200 per ciascuna quota. Conferma nel resto l'impugnata sentenza. Visto l'art. 130 cpp dispone la correzione dell'errore materiale contenuto nella intestazione della sentenza di primo grado, nel senso che il cognome degli imputati: BRÖDEL Helmut, KÖNNECKE Uwe e SCHRÖTER Andreas deve essere scritto o con il simbolo della "umlaut" o dieresi sulla vocale "O" come indicato nel presente dispositivo o, in caso di impossibilità, nella forma internazionalmente riconosciuta della aggiunta della vocale "E": BROEDEL Helmut, KOENNECKE Uwe e SCHROETER Andreas. Manda alla cancelleria per l'annotazione in calce alla sentenza di primo grado. Indica il termine di giorni novanta per il deposito della motivazione";

parziale annullamento disposto con sentenza della Corte di Cassazione del 8 gennaio 2021 che ha così provveduto:

" *Annula la sentenza impugnata nei confronti di Lehmann Joachim, con rinvio alla Corte di appello di Firenze, altra sezione, per nuovo giudizio.*

Annula senza rinvio agli effetti penali la sentenza impugnata nei confronti Kriebel Uwe, Bròdel Helmut, Schròter Andreas, Linowski Peter, Kogelheide Rainer, Mayer Roman, Mansbart Johannes, Pizzadini Paolo, Gobbi Frattini Daniele e Soprano Vincenzo, limitatamente al reato di cui all'art. 589 cod. pen., previa esclusione dell'aggravante di cui all'art. 589, co. 2 cod. pen. perché estinto per prescrizione e rinvia per la determinazione del trattamento sanzionatorio alla Corte di appello di Firenze, altra sezione. Dichiaro irrevocabile l'affermazione di responsabilità dei menzionati imputati in relazione al residuo reato di cui agli artt. 430 e 449 cod. pen.

Annula senza rinvio agli effetti penali la sentenza impugnata nei confronti di Castaldo Mario, relativamente al reato di cui all'art. 589 cod. pen. per essere il medesimo estinto per prescrizione, previa esclusione dell'aggravante di cui all'art. 589, co. 2 cod. pen.

Annula la medesima sentenza agli effetti penali nei confronti del Castaldo, nella posizione di Direttore della Divisione Cargo di Trenitalia s.p.a., relativamente al reato di cui agli artt. 430 e 449 cod. pen., con rinvio alla Corte di appello di Firenze, altra sezione, per nuovo giudizio sul punto.

Dichiara irrevocabile l'affermazione di responsabilità del Castaldo in relazione al reato di cui agli artt. 430 e 449 cod. pen. commesso quale Amministratore delegato di Cargo Chemical s.r.l. e poi di Responsabile della B.U. Industria Chimica e Ambiente di F.S. Logistica s.p.a.

Annula senza rinvio agli effetti penali la sentenza impugnata nei confronti di Maestrini Emilio e Favo Francesco, relativamente al reato di cui all'art. 589 cod. pen. per essere il medesimo estinto per prescrizione, previa esclusione dell'aggravante di cui all'art. 589, Co. 2 cod. pen. e, agli effetti civili, con rinvio alla Corte di appello di Firenze, altra sezione, per nuovo giudizio.

Annula la medesima sentenza nei confronti del Maestrini e del Favo relativamente al reato di cui agli artt. 430 e 449 cod. pen., con rinvio alla Corte di appello di Firenze, altra sezione, per nuovo giudizio sul punto, cui demanda la regolamentazione tra le parti delle spese di questo giudizio di legittimità.

Annula senza rinvio agli effetti penali la sentenza impugnata nei confronti di Elia Michele, relativamente al reato di cui all'art. 589 cod. pen. per essere il medesimo estinto per prescrizione, previa esclusione dell'aggravante di cui all'art. 589, co. 2 cod. pen.

Annula la medesima sentenza nei confronti dell'Elia relativamente al reato di cui agli artt. 430 e 449 cod. pen., in relazione ai profili di colpa puntualizzati in motivazione e rinvia per

nuovo giudizio alla Corte di appello di Firenze, altra sezione, cui demanda la regolamentazione tra le parti delle spese di questo giudizio di legittimità.

Annulla la sentenza impugnata nei confronti di Moretti Mauro, relativamente all'aggravante di cui all'art. 589, co. 2 cod. pen., aggravante che elimina, e relativamente ai profili di colpa puntualizzati in motivazione, e rinvia per nuovo giudizio alla Corte di appello di Firenze, altra sezione, cui demanda la regolamentazione tra le parti delle spese di questo giudizio di legittimità.

Annulla senza rinvio la sentenza impugnata nei confronti di Gatx Rail Austria GmbH, Gatx Rail Germania GmbH, Jungenthal Waggon GmbH, Trenitalia s.p.a., Mercitalia Rail s.r.l., RFI S.p.a., in relazione all'illecito di cui all'art. 25-septies d. lgs. n. 231/2001, perché il fatto non sussiste.

Annulla senza rinvio la sentenza impugnata con riferimento alle statuizioni in favore delle seguenti parti civili: Organizzazione Sindacati Autonomi di base- Segreteria Provinciale di Lucca (Or.S.A Ferrovie), Organizzazione Sindacati Autonomi di base- Segreteria Regionale della Toscana (Or.S.A Ferrovie), Organizzazione Sindacati Autonomi di base- Segreteria Generale (Or.S.A Ferrovie), Sindacato UGL Federazione Trasporti Autoferrotranvieri Regione Toscana, Sindacato Unione Territoriale del Lavoro UTL dell'Unione Generale del Lavoro UGL Provincia di Lucca, CGIL Provincia di Lucca, CGIL Regione Toscana, FILT CGIL Lucca, CGIL Nazionale, Associazione "Comitato Matteo Valenti", De Angelis Dante, Giuntini Maurizio, Cufari Filippo, Cito Vincenzo, Pinto Giuseppe, Pellegatta Alessandro, Profili Antonio, Noon Ward Linda Ellen, Stefania Cataldo, statuizioni che elimina.

Annulla la sentenza impugnata con riferimento alle statuizioni civili in favore di Associazione Dopolavoro Ferroviario di Viareggio e Medicina Democratica Onlus e rinvia per nuovo giudizio alla Corte di appello di Firenze, altra sezione, cui demanda la regolamentazione tra le parti delle spese di questo giudizio di legittimità.

Rigetta nel resto i ricorsi degli imputati sopra menzionati e dei responsabili civili. Rigetta il ricorso del Procuratore Generale presso la Corte di appello di Firenze. Rigetta i ricorsi delle parti civili, che condanna al pagamento delle spese processuali.

Condanna gli imputati Kriebel, Brodel, Schräter, Linowski, Kogelheide, Mayer, Mansbart, Pizzadini, Gobbi Frattini, Soprano e Castaldo, in solido con i responsabili civili - eccezion fatta per RFI s.p.a. e Ferrovie dello Stato s.p.a. - alla rifusione delle spese di questo giudizio di legittimità in favore delle seguenti parti civili, così liquidate:

Rossi Serena, euro cinquemila/00;

Cittadinanzattiva Onlus, euro cinquemila/00, disponendone il pagamento in favore dell'erario al sensi dell'art. 10, co.3 d.p.r. n. 115/2002; Regione Toscana, euro cinquemila/00; Pucci Mirella euro cinquemila/00; Orlandini Vincenzo Massimo, euro cinquemila/00, Parrini Federico e Pulzello Caterina, euro seimilacinquecento per onorario ed euro millequattrocentottanta per indennità e spese di trasferta, da distrarsi in favore del difensore avv. Fabrizio Bartolini, dichiaratosi antistatario; Orsi Annamaria euro cinquemila/00; Rombi Riccardo euro cinquemila/00; oltre, per tutti, spese generali pari al 15%, CPA ed Iva. Compensa le spese di questo giudizio di legittimità tra gli imputati, i responsabili civili e le parti civili ricorrenti"

pronunciando, per quanto ancora in questa sede interessa,

SUGLI APPELLI PROPOSTI

dal Procuratore della Repubblica presso il Tribunale di Lucca nonché dagli imputati Kogelheide Rainer, Linowski Peter, Mayer Roman, Mansbart Johannes, Schröter Andreas, Brödel Helmut, Kriebel Uwe, Soprano Vincenzo, Gobbi Frattini Daniele, Pizzadini Paolo, Moretti Mauro, Elia Michele Mario, Castaldo Mario, Favo Francesco, Maestrini Emilio, Lehmann Joachim e dai responsabili civili società Gatx Rail Austria, Gatx Rail Germany, Jungenthal Waggon, F.S. Logistica, Rete Ferroviaria Italiana, Ferrovie dello Stato Italiane e Trenitalia,

AVVERSO

la sentenza del 31 gennaio 2017 del Tribunale di Lucca in composizione collegiale che ha così provveduto:

" Visto l'art. 533 c.p.p., dichiara BRODEL Helmut, KOENNECKE Uwe, KOGELHEIDE Rainer, KRIEBEL Uwe, LINOWSKI Peter, MANSBARTH Johannes, MAYER Roman, SCHROTER Andreas, PACCHIONI Giuseppe, PIZZADINI Paolo, GOBBI FRATTINI Daniele, ANDRONICO Salvatore, CASTALDO Mario, COSTA Giovanni, DI MARCO Giorgio, ELIA Michele Mario, FAVO Francesco, FUMI Alvaro, MAESTRINI Emilio, MARGARITA Giulio, MARZILLI Enzo, MORETTI Mauro -limitatamente ai reati a lui ascritti nella qualità sub A)-, SOPRANO Vincenzo -limitatamente ai reati a lui ascritti nelle qualità sub B) e B bis)- colpevoli dei reati a loro rispettivamente contestati, unificati ai sensi dell'art. 81 c.p., e condanna: - KOGELHEIDE Rainer e LINOWSKI Peter, alla pena di anni nove e mesi sei di reclusione; MANSBARTH Johannes, MAYER Roman e KOENNECKE Uwe alla pena di anni 9 di reclusione; - SCHROTER Andreas, BRODEL Helmut e KRIEBEL Uwe, alla pena di anni otto di reclusione; PACCHIONI Giuseppe, alla pena di anni sette di reclusione;

GOBBI FRATTINI Daniele e PIZZADINI Paolo, alla pena di anni sei e mesi sei di reclusione; ELIA Michele Mario e SOPRANO Vincenzo alla pena di anni sette e mesi sei di reclusione; MORETTI Mauro e CASTALDO Mario alla pena di anni sette di reclusione; MAESTRINI Emilio e MARGARITA Giulio alla pena di anni sei e mesi sei di reclusione; COSTA Giovanni, DI MARCO Giorgio, ANDRONICO Salvatore, MARZILLI Enzo, FAVO Francesco e FUMI Alvaro, alla pena di anni sei di reclusione. Visti gli artt. 9, 12, 25 septies e 69 D.L.vo 231/01 dichiara la responsabilità delle società GATX RAIL Austria GmbH, GATX RAIL Germania GmbH, OFFICINA JUGENTHAL WAGGON GmbH, TRENITALIA S.p.A, RFT S.p.A. per l'illecito amministrativo a loro rispettivamente contestato e, con la riduzione di cui all'art. 12 co.2 lett. a), applica: la sanzione pecuniaria pari a 400 quote del valore di cura 1.200 ciascuna nei confronti di GATX RAIL Austria GmbH, GATX RAIL Germania GmbH, OFFICINA JUGENTHAL WAGGON GmbH; 1018 • la sanzione pecuniaria pari a 700 quote del valore di cura 1.000 ciascuna nei confronti di TRENITALIA S.p.A ed REI S.p.A.. Applica alle predette società la sanzione interdittiva di cui all'art. 9 col lett. e) del D.L.vo 231/01 per il periodo di mesi 3. Visto l'artt. 535 c.p.p. condanna i suddetti imputati e società al pagamento delle spese processuali. • Visti gli artt 538 e ss. c.p.p. condanna gli imputati, in solido fra loro e con i responsabili civili, a risarcire i danni, da liquidarsi in separato giudizio, cagionati alle seguenti parti civili: REGIONE TOSCANA, COMUNE di VIAREGGIO, AZOUZ Kharboua, RAMANE Fatouma, NOON Ward Linda Ellen, PROFILI Antonio, BERETTI Luciana, ANGELI Roberto e FORTI Deborah quali esercenti la patria potestà sui minori Angeli Martina e Giorgia; PIAGENTINI Marco, con assegnazione di provvisionale di euro 400.000; - PIAGENTINI Marco, quale genitore esercente la patria potestà sul minore Piagentini Leonardo, con assegnazione di provvisionale di euro 1.000.000=; - PIAGENTINI Raffaello, con assegnazione di provvisionale di euro 40.000=; PIAGENTINI Dalma, con assegnazione di provvisionale di euro 40.000=; ROMBI Daniela, con assegnazione di provvisionale di euro 600.000=; - MENICHETTI Claudio, con assegnazione di provvisionale di euro 600.000=; MACCIONI Andrea, con assegnazione di provvisionale di euro 300.000=; MACCIONI Serena, con assegnazione di provvisionale di euro 50.000=; - FALORNI Silvano, con assegnazione di provvisionale di euro 250.000=; MENICHETTI Giovanni, con assegnazione di provvisionale di euro 90.000=; ANTONELLI Maria Grazia, con assegnazione di provvisionale di euro 50.000=; BONETTI Ivana, con assegnazione di provvisionale di euro 30.000=; - ORSI Anna Maria, con assegnazione di provvisionale di euro 50.000=; - ROMBI Riccardo, con assegnazione di provvisionale di euro 100.000=; ROSSI Serena, con assegnazione di provvisionale di euro 40.000=; PUCCI Mirella, con

assegnazione di provvisionale di euro 300.000= ; - ORLANDINI Vincenzo Massimo, con assegnazione di provvisionale di euro 1 00.000=; - DEL LUPO Alessandro, con assegnazione di provvisionale di euro 30.000=; COMELLI Paolo, con assegnazione di provvisionale di euro 40.000=; - BERTOZZI Rinaldo, con assegnazione di provvisionale di euro 40.000=; - MAZZONI Gigliola, con assegnazione di provvisionale di euro 160.000=3 MAZZONI Maria Carla, con assegnazione di provvisionale di euro 160.000=; PUZZELLO Caterina, con assegnazione di provvisionale di euro 70.000=; PARRINI Federico, con assegnazione di provvisionale di euro 50.000=; - STEFANIA Cataldo, con assegnazione di provvisionale di euro 20.000=; PROVINCIA di LUCCA, con assegnazione di provvisionale di euro 150.000=. Condanna, inoltre, gli imputati -in solido fra loro e con i responsabili civili- a risarcire i danni, che si liquidano in via equitativa, nei confronti delle seguenti parti civili: - DOPOLAVORO FERROVIARO, nella misura di complessivi euro 30.000=; - CODACONS, nella misura di complessivi euro 10.000=; 1019 COMITATO MATTEO VALENTI, nella misura di euro 15.000=; - MEDICINA DEMOCRATICA, nella misura di complessivi euro 50.000=; - CITTADINANZA ATTIVA ONLUS, nella misura di euro 10.000=; DE ANGELIS Dante, GIUNTINI Maurizio, CUFARI Filippo, CITO Vincenzo, PINTO Giuseppe, PELLEGATTA Alessandro, nella misura di euro 30.000= ciascuno; - UTL TRASPORTI, UGL TRASPORTI, FILT CGIL Lucca, CG1L Lucca, CGIL Toscana, CGIL Nazionale, ORSA FERROVIE Segreteria Nazionale, ORSA Regionale, ORSA Provinciale, nella misura di complessivi euro 50.000 ciascuno=. Condanna tutti gli imputati -ad eccezione di BRODEL Illemt- ed i responsabili civili al risarcimento dei danni subiti dalla FEDERAZIONE NAZIONALE CUB TRAPSORTI, che si liquidano in via equitativa nella misura di complessivi euro 50.000=. Condanna, altresì, in solido gli imputati PACCHIONI Giuseppe, GOBBI FRATTINI Daniele, PIZZADINI Paolo ed il responsabile civile CIMA Riparazioni S.p.a. al risarcimento, da liquidarsi in separato giudizio, per i danni patiti da: SALVATORI Cristiana e RAMAIOLI Pietro, quali genitori esercenti la patria potestà. sui minori Davide e Francesco, nonché da VIGNATELLI Miranda, BALDINI Gianfranco, ROSAMARIA Raffaella e dalla CROCE VERDE VIAREGGIO. Visto l'art. 541 c.p.p. condanna gli imputati ed i responsabili civili in solido al pagamento delle spese di costituzione e difesa sostenute dalle parti civili che si liquidano in: - euro 80.455= a favore delle parti civili assistite dall'avv. Dalla Casa; euro 67.582= a favore delle parti civili assistite dall'avv. Bartolini; euro 67.582= a favore delle parti civili assistite dall'avv. Antonini; - euro 136.544= a favore delle parti civili assistite dall'avv. Maffei; euro 66.204= a favore delle parti civili assistite dall'avv. Pedonese; euro 66.204= a favore delle parti civili assistite dall'avv. Bagatti; - euro 66.204= a favore delle

parti civili assistite dall'avv. Nicoletti; - euro 55.170= a favore delle parti civili assistite dall'avv. Dalle Luche; euro 30.582= a favore delle parti civili assistite dall'avv. Menzione; - euro 75.859= a favore delle parti civili assistite dall'avv. Cartoni; euro 12.384= a favore delle parti civili assistite dall'avv. Galtieri; euro 25.542= a favore delle parti civili assistite, rispettivamente, dagli avv. Bini, Frezza, Cordaro, Cecchetti, Colangelo, Mara; euro 106.202= a favore delle parti civili assistite dall'avv. Marzaduri; - euro 13.122= a favore delle parti civili assistite dall'avv. Di Celmo; - euro 20.000= a favore delle parti civili assistite dall'avv. Bevacqua; - euro 4.000= a favore delle parti civili assistite dall'avv. Capri; euro 14.697= a favore delle parti civili assistite dall'avv. Caivano; - euro 25.542= a favore delle parti civili assistite dall'avv. Maccioni, disponendone, ai sensi dell'art. 110, comma 3, DPR 115/2002, il pagamento in favore dello Stato; oltre spese generali ed accessori come per legge. Visto l'art. 530 c.p.p. assolve BARTH Andreas, CARLSSON Andreas, LEI Joachim, VIGHINI Massimo, DI VENUTA Calogero, FARNETI Giuseppe, GALLONI Gilberto, MORETTI Mauro -limitatamente ai reati a lui ascritti nella qualità sub B)-, PEZZATI Angelo, 1020 TRIBUNALE DI LUCCA Cancelleria Dibattimento 31 LUG 2017 DEPOSITATO in Cancelleria ET RE AMMINISTRATIVO ott.asa Sara Martino IL ROSSI Stefano, SOPRANO Vincenzo -limitatamente ai reati a lui ascritti nella qualità sub A)- e TESTA Mario dai reati a loro contestati per non avere commesso il fatto. Visto l'art. 66 D. Lvo 231/01 Esclude la responsabilità per l'illecito amministrativo contestato a FERROVIE DELLO STATO S.p.A. (FERROVIE DELLO STATO ITALIANE S.p.A. dal 21 giugno 2011), F.S. LOGISTICA S.p.A e CIMA Riparazioni S.p.A. perché il fatto non sussiste".

Conclusioni delle parti:

La Procura Generale:

per l'imputato Kriebel: condanna alla pena di anni 6 e mesi 6 di reclusione, senza la concessione delle generiche;

per l'imputato Broedel: condanna alla pena di anni 6 e mesi 6 di reclusione, senza la concessione delle generiche;

per l'imputato Schroter: condanna alla pena di anni 6 e mesi 6 di reclusione, senza la concessione delle generiche;

per l'imputato Linowski: condanna alla pena di anni 8 e mesi 2 di reclusione, senza la concessione delle generiche;

per l'imputato Kogelheide: condanna alla pena di anni 8 e mesi 2 di reclusione, senza la concessione delle generiche;

per l'imputato Mayer: condanna alla pena di anni 7 e mesi 4 di reclusione senza la concessione delle generiche;

per l'imputato Mansbart: condanna alla pena di anni 7 e mesi 4 di reclusione, senza la concessione delle generiche;

per l'imputato Pizzadini: condanna alla pena di anni 3 e mesi 6 di reclusione;

per l'imputato Gobbi Frattini: condanna alla pena di anni 3 e mesi 6 di reclusione;

per l'imputato Soprano: condanna alla pena di anni 5 e mesi 6 di reclusione;

per l'imputato Castaldo: condanna alla pena di anni 5 e mesi 8 di reclusione;

per l'imputato Maestrini: condanna alla pena di anni 3 e mesi 8 di reclusione;

per l'imputato Favo: condanna alla pena di anni 3 e mesi 9 di reclusione;

per l'imputato Elia: condanna alla pena di anni 5 e mesi 9 di reclusione;

per l'imputato Moretti: condanna alla pena di anni 6 e mesi 9 di reclusione;

per l'imputato Lehmann: condanna alla pena di anni 6 e mesi 9 di reclusione.

La difesa delle parti civili Orlandini Massimo e Pucci Mirella: come da conclusioni scritte e nota spese allegate al verbale d'udienza del 28.04.2022

La difesa della parte civile Associazione Dopolavoro Ferroviario Di Viareggio: accoglimento delle conclusioni scritte

La difesa delle parti civili Azouz e Hamane: accoglimento delle conclusioni scritte

La difesa della parte civile Cittadinanza Attiva Onlus: accoglimento delle conclusioni scritte

La difesa della parte civile Medicina Democratica Movimento Di Lotta Per La Salute O.N.L.U.S.: accoglimento delle conclusioni scritte

La difesa delle parti civili Puzello e Parrini: accoglimento delle conclusioni scritte

La difesa della parte civile Orsi: accoglimento delle conclusioni scritte

La difesa della parte civile Rombi Riccardo: accoglimento delle conclusioni scritte

La difesa delle parti civili Rossi Serena e Codacons: accoglimento delle conclusioni scritte

La difesa delle parti civili Falorni e Maccioni: accoglimento delle conclusioni scritte

La difesa delle parti civili Menichetti Giovanni, Menichetti Claudio, Rombi Daniela e Provincia di Lucca: accoglimento delle conclusioni scritte

La difesa delle parti civili Antonelli Maria Grazia e Ivana Bonetti: accoglimento delle conclusioni scritte

La difesa delle parti civili Piagentini Marco, Piagentini Raffaele e Piagentini Leonardo: accoglimento delle conclusioni scritte

La difesa del Responsabile Civile Societa' Gatx Rail Austria Gmbh, Societa' Gatx Rail Germany Gmbh, Societa' Jungenthal Waggon Gmbh: accoglimento delle conclusioni scritte depositate in udienza

La difesa dell'imputato Roman Mayer: si riporta ai motivi del ricorso in cassazione nonchè al contenuto della memoria difensiva depositata prima dell'inizio della discussione.

La difesa degli imputati Kogelheide e Linowsky: riconoscimento delle circostanze attenuanti generiche e in relazione al contenuto e al grado della colpa, il minimo della pena

La difesa dell'imputato Mansbart: accoglimento delle conclusioni rassegnate nelle note depositate in cancelleria prima dell'udienza;

La difesa dell'imputato Broedel: accoglimento delle conclusioni rassegnate da ultimo nei motivi aggiunti depositati in cancelleria.

La difesa degli imputati Kriebel e Schroter: irrogazione della pena nel minimo edittale di cui all'art. 449 co 1; concessione delle circostanze generiche e della circostanza attenuante di cui all'art. 114 ultimo comma in relazione all'art. 112 n. 3, prevalente su aggravante di cui al comma 2 dell'art. 449 c.p.; in ogni caso concessione delle attenuanti anche qualora si ritenesse il reato autonomo di cui al 449 co 2 c.p.; in subordine esperimento di accertamento tecnico sull'assile; in ulteriore subordine proposizione di questione pregiudiziale, come da nota scritta depositata in udienza;

La difesa degli imputati Pizzadini e Gobbi Frattini: riconoscimento della pena nei minimi edittali e concessione dei doppi benefici di legge; non luogo a provvedere sulle domande delle parti civili e rigetto della richiesta di condanna al rimborso delle spese del grado di giudizio delle medesime.

La difesa della responsabile civile Fs Logistica S.p.A. ora Mercitalia Logistics S.p.A.: rigetto della domanda risarcitoria formulate da medicina democratica per carenza di legittimazione e insussistenza del diritto, nonche' rigetto della domanda risarcitoria formulata da onlus associazione dopolavoro ferroviario di viareggio per insussistenza de diritto.

La difesa dell'imputato Maestrini: quanto al primo giudizio e alla fattispecie di cui all'art. 529 c.p. , reato dichiarato estinto per prescrizione e considerato solo illecito civile, respingersi le domande delle parti civili perche' infondate e mancanti di prova, con condanna di queste ultime a rifondere all'imputato le spese di giudizio; quanto al nuovo giudizio per i reati di cui agli art. 430 e 449 c.p. assolvere l'imputato dal reato a lui ascritto per non aver commesso il fatto; con conseguente rigetto delle declaratorie.

La difesa della responsabile civile Trenitalia s.p.a.: assoluzione per gli imputati maestri e castaldo; minimo della pena per l'imputato soprano; rigetto delle domande risarcitorie o in subordine precisazione della quota risarcitoria individuata a carico di trenitalia.

La difesa dell'imputato Favo: assoluzione perche' il fatto non costituisce reato;

La difesa dell'imputato Elia: assoluzione dell'imputato dal reato a lui ascritto per non aver commesso il fatto o comunque perche' il fatto non costituisce reato; accoglimento dei motivi di appello e in subordine rimodulazione della pena in prossimita' del minimo edittale con concessione delle attenuanti prevalenti sull' aggravante dell'art. 449 co 2 c.p. nonche' riconoscimento dell'attenuante di cui al n 6 dell'art. 62 c.p.; esclusione di ogni presupposto per ritenere sussistente la responsabilita' civile dell'imputato; accoglimento, in ogni caso, delle conclusioni contenute nella memoria depositata.

La difesa della responsabile civile R.F.I.: assoluzione degli imputati perche' il fatto non sussiste o non costituisce reato; esclusione della responsabilita' civile nei confronti di codacons, dopolavoro ferroviario, cittadinanza attiva onlus e medicina democratica movimento di lotta per la salute o.n.l.u.s.

La difesa della Responsabile Civile ferrovie dello stato italiane Spa: escludersi la responsabilita' civile di ferrovie dello stato italiano in rapporto ai fatti contestati a moretti come amministratore delegato nonche' in ogni caso rigettare le domande risarcitore formulate da associazione dopolavoro ferroviario di viareggio, cittadinanza attiva onlus, medicina democratica e codacons.

La difesa dell'imputato Moretti: assoluzione per non aver commesso il fatto, riportandosi – nel resto- alla memoria depositata in udienza.

PARTE PRIMA - Il fatto e le precedenti sentenze.

1.1. La ricostruzione dell'accaduto e la sentenza di primo grado.

1.1.1. Nelle sue linee generali e in estrema sintesi la complessa vicenda processuale - che verrà più approfonditamente descritta nel trattare le singole posizioni - può essere così riassunta.

Con decreto del 18 luglio 2013 il Giudice dell'udienza preliminare del Tribunale di Lucca disponeva il rinvio a giudizio di Andronico Salvatore e di altri 41 imputati per rispondere dei reati loro ascritti negli articolati capi di imputazione.

Ampi cenni alle attività processuali svolte in primo grado, espressamente indicando altresì le udienze rinviate per adesione dei difensori alle astensioni dalle udienze e rimandando ai

verbali per la più analitica descrizione, si rinvengono nella sentenza del Tribunale, dalla pagina 1 alla pagina 14 della motivazione.

Con la sentenza emessa il 31 gennaio 2017 il Tribunale di Lucca in composizione collegiale, per quanto in questa sede ancora interessa, dichiarava gli imputati Kriebel Uwe, Brödel Helmut, Schröter Andreas, Linowski Peter, Kogelheide Rainer, Mayer Roman, Mansbart Johannes, Pizzadini Paolo, Gobbi Frattini Daniele, Soprano Vincenzo [limitatamente ai reati a lui ascritti nelle qualità sub B) e B bis), ovvero quale amministratore delegato di Trenitalia s.p.a. (di seguito anche: Trenitalia)], Moretti Mauro [limitatamente ai reati a lui ascritti nella qualità sub A), ovvero di amministratore delegato di Rete Ferroviaria Italiana s.p.a. (di seguito anche: R.F.I.)], Elia Michele Mario, Castaldo Mario, Maestrini Emilio e Favo Francesco colpevoli dei reati loro rispettivamente ascritti e, ritenuto il concorso formale, condannava: Kogelheide Rainer e Linowski Peter alla pena di anni nove e mesi sei di reclusione; Mansbart Johannes e Mayer Roman alla pena di anni nove di reclusione; Kriebel Uwe, Brödel Helmut e Schröter Andreas alla pena di anni otto di reclusione; Elia Michele Mario e Soprano Vincenzo alla pena di anni sette e mesi sei di reclusione; Moretti Mauro e Castaldo Mario alla pena di anni sette di reclusione; Pizzadini Paolo, Gobbi Frattini Daniele e Maestrini Emilio alla pena di anni sei e mesi sei di reclusione; Favo Francesco alla pena di anni sei di reclusione; condannava altresì gli imputati, in solido tra loro e con i responsabili civili, a risarcire i danni alle parti civili indicate in dispositivo da liquidare in un separato giudizio nonché al risarcimento dei danni liquidati in via equitativa nei confronti di altre parti civili pure indicate nel dispositivo; assolveva "per non aver commesso il fatto" Moretti Mauro, limitatamente ai reati a lui ascritti nella qualità sub B), ovvero quale amministratore delegato di Ferrovie dello Stato Italiane s.p.a. (di seguito anche: Ferrovie dello Stato), Soprano Vincenzo, limitatamente ai reati a lui ascritti nella qualità sub A), ovvero di presidente del consiglio di amministrazione di Fs Logistica s.p.a. (di seguito anche: Fs Logistica), e Lehmann Joachim.

A tutti i menzionati imputati venivano ascritti i delitti colposi di disastro ferroviario, incendio, omicidio e lesioni plurimi causalmente collegati al deragliamento avvenuto in Viareggio in data 29 giugno 2009 intorno alle ore 23,48 del treno merci n. 50325, composto dalla locomotiva e da 14 carri cisterna trasportanti GPL, che procedeva sulla tratta Trecate-Gricignano.

Il predetto treno, mentre transitava alla velocità di circa 100 Km/h sul quarto binario della stazione di Viareggio, sviava con il primo carro cisterna e, successivamente, con altri quattro carri.

In particolare, lo svio riguardava un assile (n. 98331) del primo carrello del primo carro (n. 33807818210-6), nel momento in cui transitava in adiacenza del marciapiede fra il terzo ed il quarto binario, il cui cordolo veniva colpito dal carrello sviato.

Dopo aver incontrato nella sua corsa un attraversamento a raso, si verificava lo svio anche dell'altro asse del primo carrello, che sormontava il cordolo del marciapiede, con successivo ribaltamento del primo carro e, a seguire, degli altri quattro sul fianco sinistro. Nella fase di strisciamento sulla sede ferroviaria il primo carro impattava con un elemento di acciaio, che provocava uno squarcio nella cisterna, con conseguente fuoriuscita del gas trasportato che invadeva la sede ferroviaria e le aree circostanti.

In un brevissimo lasso di tempo si verificava una potente deflagrazione che interessava una vasta area, comprendente non solo l'area ferroviaria in senso stretto ma anche le aree abitate limitrofe di Via Porta Pietrasanta e Via Ponchielli, sul lato est, e Via Burlamacchi, sul lato ovest.

Il vasto incendio che ne derivava provocava trentadue morti, lesioni gravi a numerose persone, la distruzione o il grave danneggiamento di innumerevoli veicoli e di numerose abitazioni adiacenti la stazione ferroviaria.

Quei drammatici momenti venivano ricostruiti attraverso riprese, immagini fotografiche e dolorose testimonianze, alcune delle quali riportate nella sentenza di primo grado.

Il carro sviato era di proprietà della società Gatx Rail Austria GmbH (di seguito anche: Gatx Rail Austria), appartenente alla Gatx multinazionale americana con varie sedi in Europa (Austria, Germania e Polonia).

L'insieme delle società Gatx aventi sede in Europa veniva denominato Gatx Rail Europe ma, all'epoca dei fatti, la denominazione non individuava un autonomo soggetto giuridico, seppure evidenziava la sostanziale unificazione - già avvenuta nei fatti e già strutturatasi, pur nella perdurante autonomia delle varie società - secondo la "Organizational Design" che Gatx Rail Austria indicava agli inquirenti come propria struttura organizzativa, configurata nel senso che la società Gatx Rail Austria - oltre ad avere una propria attività operativa a livello territoriale - svolgeva anche le funzioni sostanziali di indirizzo, coordinamento e controllo delle altre società della multinazionale Gatx aventi sedi in ambito europeo, rappresentandole anche all'esterno e non solo sul mercato con l'appellativo di Gatx Rail Europe.

La precisazione appare necessaria per chiarire il senso dei riferimenti a Gatx Rail Europe che si rinvencono nella sentenza di primo grado (nonché in quelle della Corte di appello -

che ha approfondito la questione in particolare nel trattare della posizione dell'imputato Mansbart Johannes - e della Corte di cassazione) oltre che, di seguito, nella presente.

In data 11 gennaio 2005 il carro sviato era stato oggetto del contratto di noleggio n. 304061, stipulato tra la società austriaca Kesselwagen KVG - poi acquisita dalla società Gatx Rail Austria- e la società Cargo Chemical s.r.l. (di seguito anche: Cargo Chemical), poi fusa per incorporazione in FS Cargo s.p.a., successivamente rinominata FS Logistica (e, ancora dopo, Mercitalia Logistics) - la quale lo avrebbe affidato a Trenitalia, l'impresa ferroviaria (IF) utilizzatrice del carro sulla linea nazionale italiana dall'11 gennaio 2005 fino al 29 giugno 2009.

Il 21 gennaio 2009 il carro era stato inviato presso l'officina Cima Riparazioni s.p.a. (di seguito anche: Cima Riparazioni) di Bozzolo (MN) per un intervento di revisione del tipo G4.8., disposto dalla proprietaria e affidato all'officina più vicina al luogo di transito del carro stesso.

Nel corso della revisione il personale dell'officina Cima Riparazioni aveva rilevato che due sale del carro non erano regolari e dovevano essere scartate, perché le ruote presentavano profili fuori dai limiti che non era possibile sistemare. Conseguentemente la società proprietaria aveva inviato altri due assili in sostituzione di quelli scartati.

Uno dei due era l'assile (o sala) n. 98331 che, dalle marcature punzonate sulle sue teste, risultava costruito nel 1974 e revisionato nel 2008 (insieme a quello n. 85890, anch'esso montato sul carro deragliato a Viareggio) presso l'officina Jungenthal di Hannover, dopo essere stato rimosso da un altro carro a causa di zone appiattite e presenza di sfaccettature.

Il 28 novembre 2008 l'officina tedesca aveva comunicato alla società Gatx Rail Austria di aver completato la revisione delle due sale, che erano state dapprima depositate in magazzino e, quindi, munite di targhetta identificativa "W1", spedite alla Cima Riparazioni per essere montate sul carro ferroviario n. 33807818210-6.

Il carro, dopo l'intervento di manutenzione, era stato restituito a FS Logistica e da questa consegnato a Trenitalia, per essere nuovamente adibito al predetto servizio di trasporto, a partire dal 2 marzo 2009.

1.1.2. In relazione agli imputati di nazionalità tedesca e austriaca, accertato che il 28 novembre 2008 l'assile 98331 era stato sottoposto a controlli non invasivi presso l'officina Jungenthal, veniva contestato a Kriebel Uwe, che aveva materialmente eseguito il controllo ad ultrasuoni, di aver operato con colpa generica e di non aver osservato le prescrizioni UNI EN 583, la VPI 04 20° edizione, appendice 27, l'art. 8 d. lgs. n. 162/2007 e gli artt. 2043,

2050 c.c., con l'effetto di non rilevare la cricca di circa 11 mm. presente sull'assile, all'origine del successivo cedimento.

A Brödel Helmut, quale responsabile officina sale della Jungenthal, veniva rimproverato di aver operato con colpa generica e di non aver osservato l'art. 8 d. lgs. n. 162/2007 e gli artt. 2087 c.c., 18, co. 1 lett. q) e 23, co. 1 in relazione all'allegato V parte I par. 3.2. del d. lgs. n. 81/2008, le prescrizioni UNI EN 583 e la VPI 04 20° edizione, appendice 27, avendo consentito che venisse omessa la stesura di istruzioni operative particolari per i diversi tipi di assile, non avendo impartito la formazione al personale addetto, non avendo verificato il rispetto delle prescrizioni concernenti le competenze per la stesura delle predette istruzioni e, in sostanza, avendo omesso la gestione ed il controllo delle attività, consentendo l'utilizzo di strumentazione priva di corretta taratura, senza sottoporre l'assile a controllo magnetoscopico nella sua interezza, con l'effetto di permettere che superasse il controllo.

A Schröter Andreas, nella sua qualità di tecnico di secondo livello e di sostituto supervisore dell'officina in parola, veniva contestato di aver svolto il proprio compito, oltre che con negligenza, imprudenza ed imperizia, altresì trasgredendo gli artt. 8 d. lgs. n. 162/2007, 2043 e 2050 c.c.; di aver violato l'art 23, comma 1, in relazione all'allegato V parte I Par. 3.2 del d. lgs. n. 81/2008, con l'effetto di non rilevare che la sala aveva restituito all'esame un rumore di fondo superiore al 10% che ne avrebbe dovuto determinare la sottoposizione ad altro tipo di esame (magnetoscopico), che avrebbe permesso di rilevare la cricca.

A Linowski Peter, nella qualità di responsabile del sistema di manutenzione della Gatx Rail Europe e quale diretto responsabile dell'elaborazione delle regole interne per la manutenzione delle sale e dei carrelli, veniva contestata la negligenza, l'imperizia e l'inosservanza di regole della tecnica nonché dell'art. 8 d. lgs. n. 162/2007 e dell'art. 2050 cc.; di aver violato l'art. 23, comma 1 in relazione all'allegato V Parte I Par. 3.2 del d. lgs. n. 81/2008, le prescrizioni UNI EN 583 e la VPI 04 20° edizione, appendice 27, avendo consentito che l'officina incaricata operasse nella manutenzione delle sale a livello 1S2 nonostante le carenze organizzative ed avendo omesso il controllo e l'emanazione di istruzioni tecniche, necessarie a garantire certezza ed efficacia dei controlli manutentivi delle sale; pertanto, fornendo alla Cima Riparazioni un assile lacunosamente mantenuto e, quindi, non rispondente a disposizioni legislative e regolamentari.

A Kogelheide Rainer, nella qualità di amministratore delegato della Gatx Rail Germany, di direttore generale dell'officina Jungenthal e di responsabile delle operazioni tecniche della Gatx Rail Europe, venivano contestate negligenza, imperizia ed inosservanza delle riconosciute regole della tecnica nonché degli artt. 8 d. lgs. n. 162/2007, 2043, 2050 e 2087

c.c., 23, comma 1 in relazione all'allegato V Parte I Par. 3.2 del d. lgs. n. 81/2008, per aver omesso di esercitare i compiti attribuitigli e consentito che l'officina operasse nella manutenzione delle sale di livello 1S2 nonostante le carenze organizzative accertate e, quindi, di aver fornito alla Cima Riparazioni una sala non conforme alle previsioni normative e tecniche (che tuttavia aveva superato il controllo).

A Mayer Roman, quale responsabile manutenzione della flotta carri merci di Gatx Rail Austria si imputava la violazione degli artt. 8 d. lgs. n. 162/2007, 2043, 2050 c.c., 23, comma 1 in relazione all'allegato V Parte I Par. 3.2 del d. lgs. n. 81/2008, avendo omesso qualsiasi controllo sull'officina Jungenthal, non essendosi adoperato affinché presso la Gatx Rail Austria fosse previsto un sistema di deleghe e controlli adeguati ed efficaci ai fini dell'accertamento della regolarità delle operazioni eseguite presso l'officina incaricata della manutenzione dei propri carri ed avendo fornito a Cima Riparazioni l'assile non conforme.

A Mansbart Johannes, quale amministratore delegato di Gatx Rail Austria, veniva contestata la violazione degli artt. 8 d. lgs. n. 162/2007, 2043, 2050 e 2087 c.c., 23, comma 1 in relazione all'allegato V Parte I Par. 3.2 del d. lgs. n. 81/2008, avendo omesso di adottare o far adottare per Gatx Rail Austria un sistema di deleghe, formazione, istruzioni e controllo adeguato ed efficace ai fini dell'accertamento della regolarità delle operazioni eseguite presso le officine incaricate della manutenzione dei carri di proprietà della società Gatx e avendo noleggiato a Cargo Chemical. - poi FS Logistica – un'attrezzatura di lavoro non conforme alle prescrizioni in materia di sicurezza.

A Lehmann Joachim, nella qualità di supervisore e responsabile degli esami non distruttivi presso l'officina Jungenthal, veniva ascritto di esser stato negligente, imperito e di aver violato le discipline e le riconosciute regole della tecnica nonché l'art. 8 d. lgs. n. 162/2007 e gli artt. 2043, 2050 c.c., l'art. 18, comma 1 lett. q) e l'art. 23, comma 1, in relazione all'All. V parte I Par. 3.2 del d. lgs. n. 81/2008 e, più specificamente, di aver omesso la stesura e la validazione di istruzioni operative particolari per i diversi tipi di assile e la conseguente formazione ed istruzione del personale e, così, di aver permesso che il controllo UT avvenisse in modo errato. Inoltre, gli veniva ascritto, nelle contestazioni originarie, di non aver dotato il personale operativo addetto ai CND di istruzioni dettagliate e formalizzate oltre che specifiche in rapporto all'assile sotto esame ed altresì di aver fatto utilizzare, anche omettendone la verifica, strumentazione priva di corretta taratura.

Come sopra indicato, l'assile revisionato dall'officina tedesca veniva fornito dalla proprietaria Gatx Rail Austria alla Cima Riparazioni, che aveva fatto richiesta di sostituzione di una sala ritenuta non idonea all'uso in sede di revisione del carro merci 33807818210-6.

L'assile 98331 fornito da Gatx Rail Austria veniva quindi montato sul carro in questione. Per tale motivo a Pizzadini Paolo e a Gobbi Frattini Daniele, nelle qualità di capo commessa del settore carri e responsabile tecnico del reparto sale e, rispettivamente, di responsabile tecnico e responsabile commessa carri della Cima Riparazioni, veniva contestata la violazione degli artt. 2043, 2050 e 2087 c.c., 24 d. lgs. n. 81/2008 e delle disposizioni tecniche VPI in materia di controllo visivo delle sale e, quindi, di avere omesso il controllo visivo dell'assile, di non aver rilevato lo stato di ossidazione nel colletto dello stesso nonché gli altri difetti che questo presentava e, così, di aver determinato la circolazione del carro merci (o carro cisterna) munito di assile non conforme alle prescrizioni di sicurezza.

Soprano Vincenzo veniva tratto a giudizio sia in qualità di presidente del consiglio di amministrazione e responsabile della BU Industria Chimica e Ambiente di FS Logistica e, quindi, di noleggiatario dalla società Gatx Rail Austria del carro cisterna, sia come amministratore delegato di Trenitalia, società utilizzatrice del carro.

Le imputazioni elevate nei confronti del Soprano gli ascrivevano, tra l'altro, di aver noleggiato ed utilizzato il carro omettendo di far verificare l'avvenuta esecuzione dei controlli necessari ad evitare la messa in esercizio di un prodotto difettoso, quale era l'assile n. 98331; di aver omesso di far verificare l'adeguatezza dei controlli eseguiti sull'assile affidati all'officina Jungenthal e l'esecuzione dei controlli ad opera della Cima Riparazioni; di non aver previsto, nel contratto di noleggio del carro, l'adozione di standard di manutenzione equivalenti a quelli stabiliti per i carri immatricolati in Italia, anche se non di proprietà di Trenitalia; di aver fornito al personale di Trenitalia un'attrezzatura di lavoro non sicura. Inoltre, al Soprano veniva contestato di aver omesso di chiedere l'esecuzione della procedura di cabotaggio e di aver omesso la valutazione dei rischi specifici inerenti alla sicurezza di esercizio in relazione al trasporto di merci pericolose, nonché di non aver adottato un dispositivo di sicurezza quale il detettore di svio (o rilevatore di svio).

Castaldo Mario veniva tratto a giudizio, quale amministratore delegato di Cargo Chemical e, poi, di B.U. Industria Chimica e Ambiente di FS Logistica azienda che, avendo ricevuto il carro in questione, lo aveva fornito a Trenitalia per il trasporto del GPL dalla sede della Raffineria Sarpom alla sede dell'Aversana Petroli s.p.a. e, inoltre, nella qualità di direttore della divisione Cargo di Trenitalia e, perciò, di datore di lavoro, per aver fornito al personale di condotta del treno merci tale attrezzatura inadeguata.

In particolare, al Castaldo veniva contestato di aver violato gli artt. 8 e 10 d.p.r. n. 753/1980, 2043, 2050, 2051 e 2087 cc., l'art. 8 d. lgs. n. 162/2007, l'art. 1 del decreto n. 1/2009 dell'ANSF, gli artt. 6, co. 1 e 2 e numerose altre disposizioni del d. lgs. n. 626/1994, diverse

disposizioni del d. lgs. n. 81/2008 e la procedura operativa R.F.I. TGCS PR P0 02 002 A dell'8 luglio 2003 (altrimenti menzionata come 'procedura di cabotaggio'), e ciò per aver utilizzato il predetto carro nonostante fosse un'attrezzatura di lavoro non correttamente mantenuta, montando la sala gravemente criccata; per aver omesso di far verificare l'avvenuta esecuzione dei controlli necessari ad evitare la messa in esercizio di un prodotto gravemente difettoso; per aver omesso di verificare o far verificare l'adeguatezza o meno dei controlli effettivamente eseguiti sul medesimo ad opera dell'officina Jungenthal e dell'azienda Cima e per non aver previsto nel contratto di noleggio del carro l'adozione di standard di manutenzione equivalenti a quelli stabiliti per i carri immatricolati in Italia, anche se non di proprietà di Trenitalia e, quindi, per aver fornito al personale di condotta del treno merci - quale direttore della divisione Cargo di Trenitalia e perciò di datore di lavoro - il carro cisterna costituente attrezzatura pericolosa.

Nei confronti di Maestrini Emilio venivano elevate imputazioni che gli rimproveravano essenzialmente di non aver proposto il detettore di svio, avendo il Maestrini, quale vertice di un'articolazione di Trenitalia, la Direzione Ingegneria Sicurezza e Qualità di Sistema - DISQS - compiti di definizione dei criteri generali e standard in materia di sicurezza della gestione del materiale rotabile; gli veniva rimproverato anche di non aver garantito il controllo sui processi manutentivi effettuati da un'officina all'estero e di non aver diramato specifiche prescrizioni sulla circolazione di merci pericolose.

A Favo Francesco i delitti gli venivano ascritti nella qualità di responsabile dell'Istituto sperimentale, facente parte della direzione tecnica di Rete Ferroviaria Italiana, carica ricoperta dal 10 marzo 2008 al 3 giugno 2008 e nella qualità di responsabile della struttura organizzativa "Certificazione Sicurezza Imprese Ferroviarie" (Cesifer), facente parte della medesima direzione tecnica, carica ricoperta in precedenza dal 8 luglio 2004 al 9 marzo 2008.

Al Favo veniva contestato di aver omesso di valutare, proporre e, comunque, di segnalare la necessità dell'installazione del detettore di svio, di non aver emanato o concorso ad emanare prescrizioni riduttive della velocità di attraversamento di stazioni come quella di Viareggio e, ancora, di non aver proposto o segnalato la necessità della sostituzione dei picchetti di tracciamento con altri sistemi meno pericolosi di riferimento del binario.

A Elia Michele Mario i delitti gli venivano ascritti nelle qualità di amministratore delegato di R.F.I. dal 2006 e, in precedenza, di responsabile della SO Armamento e, quindi, della direzione tecnica di R.F.I.

All'Elia veniva contestato di aver omesso di valutare, proporre e, comunque, di segnalare l'installazione sui carri cisterna in circolazione trasportanti materiali pericolosi del detettore di svio; di non aver emanato o concorso ad emanare prescrizioni riduttive della velocità di determinati convogli nell'attraversamento di stazioni come quella di Viareggio; di non aver proposto o segnalato la necessità della sostituzione dei picchetti di tracciamento con altri sistemi meno pericolosi di riferimento del binario; di non aver proceduto alla valutazione dei rischi e, segnatamente, del rischio di fuoriuscita incontrollata e di spargimento di merci infiammabili a seguito di svio e, ancora, di non aver segnalato la necessità di tenere adeguatamente separata la sede ferroviaria dalle contigue abitazioni civili e di non aver proceduto, quale datore di lavoro, alla valutazione di tutti i rischi relativi alla salute e alla sicurezza dei lavoratori.

Moretti Mauro veniva chiamato a rispondere nella qualità di amministratore delegato di R.F.I. ed in quella di amministratore delegato di Ferrovie dello Stato, società capogruppo controllante Trenitalia e R.F.I., per aver omesso di valutare, proporre e, comunque, di segnalare l'installazione sui carri cisterna in circolazione trasportanti materiali pericolosi del detettore di svio; per non aver emanato o concorso ad emanare prescrizioni riduttive della velocità di attraversamento da parte di determinati convogli di stazioni come quella di Viareggio; per non aver proposto o segnalato la necessità della sostituzione dei picchetti di tracciamento con altri sistemi meno pericolosi di riferimento del binario; per non aver proceduto alla valutazione dei rischi e, segnatamente, del rischio di fuoriuscita incontrollata e di spargimento di merci infiammabili a seguito di svio; per non aver segnalato la necessità di tenere adeguatamente separata la sede ferroviaria dalle contigue abitazioni civili.

1.1.3. Con la menzionata sentenza il Tribunale di Lucca riteneva che il gravissimo sinistro fosse stato determinato dal cedimento strutturale dell'assile n. 98331, uno dei due che alcuni mesi prima erano stati sostituiti a quelli originari.

Come sopra ricordato l'assile n. 98331 era stato oggetto di revisione nel corso del 2008 presso l'officina Jungenthal, di Hannover, dopo essere stato rimosso da un altro carro a causa di zone appiattite e per la presenza di sfaccettature.

Il 28 novembre 2008 la predetta officina aveva comunicato alla società Gatx Rail Austria di avere completato la revisione delle due sale e che esse erano state sottoposte a verifica ad ultrasuoni e magnetoscopica in conformità a quanto prescritto dal manuale VPI 04.

Di conseguenza le due sale erano state depositate in magazzino e poi, munite di targhetta identificativa "W1", erano state spedite alla società Cima Riparazioni per essere montate sul carro ferroviario.

Il 21 gennaio 2009, infatti, il carro era stato inviato presso Cima Riparazioni per un intervento di revisione disposto dalla proprietaria.

Nel corso della revisione era stato rilevato che due sale non erano regolari e che dovevano essere scartate; conseguentemente la società proprietaria aveva inviato quelle in sostituzione.

L'intervento di sostituzione era terminato il 2 marzo 2009.

Dopo il montaggio il carro era stato restituito a FS Logistica in ragione del contratto di noleggio stipulato tra la società Kesselwagen KVG - acquisita dalla società Gatx Rail Austria- e la società Cargo Chemical, poi fusa per incorporazione in FS Cargo, a sua volta successivamente trasformata in FS Logistica e, quindi, consegnato a Trenitalia per essere nuovamente adibito al servizio di trasporto, a partire da tale data del 2 marzo 2009.

Il trasporto con il carro merci di passaggio alla stazione di Viareggio doveva svolgersi in virtù di un contratto stipulato tra la Aversana Petroli s.r.l. e la Cargo Chemical.

Dalla data dell'11 gennaio 2005 fino alla data del disastro il carro era sempre stato utilizzato per il trasporto di GPL sulla tratta Trecate-Gricignano, percorrendo una media annuale di circa 24 viaggi.

Il cedimento dell'assile veniva ricondotto ad una "rottura per fatica", determinatasi a causa di una cricca presente nel c.d. collarino, ovvero nella zona di raccordo esterna alle ruote, posta tra la portata di calettamento ed il fusello.

Secondo il Tribunale tale cricca era sicuramente rilevabile al momento del controllo presso l'officina tedesca.

L'affermazione veniva fondata sulla disamina dei numerosi contributi esperti che erano stati acquisiti al giudizio.

La rottura dell'assile aveva determinato lo svio del carro, il ribaltamento per la presenza di un passaggio a raso, il conseguente strisciamento del suo fianco sinistro sull'infrastruttura ferroviaria, l'impatto con un elemento dell'infrastruttura e il conseguente sfondamento del mantello del serbatoio con la fuoriuscita del GPL.

Ad avviso del Collegio di primo grado trattavasi di un evento prevedibile e nessuno dei fattori che avevano avuto un qualche ruolo causale rispetto all'accadimento veniva reputato capace di interrompere la relazione eziologica tra l'evento e la condotta ascrivibile agli imputati.

In particolare, tra quanti avevano operato in veste di esponenti o di dipendenti della officina Jungenthal, venivano distinti coloro che avevano eseguito la manutenzione dell'assile,

violando la normativa vigente, e quanti avevano omesso di esercitare correttamente i doveri di controllo e di direzione.

Al Kriebel veniva quindi rimproverato di non aver effettuato alcun controllo visivo sull'assile che, laddove eseguito, avrebbe permesso di identificare i diversi difetti presenti, dalle anomalie della verniciatura al rilevante stato di ossidazione nella zona del collarino. Inoltre, il controllo ultrasonoro eseguito dal Kriebel era stato svolto con modalità non conformi alle prescrizioni tecniche, che imponevano di eseguire la prova su superfici perfettamente pulite e levigate, dalle quali dovevano essere rimossi il rivestimento, la ruggine ed eventuali danni meccanici e sulle quali avrebbe dovuto essere poi apposto un nuovo strato uniforme di vernice.

Non essendo state compiute tali preliminari operazioni, il controllo era divenuto inaffidabile e inidoneo a rilevare la cricca presente nel collarino, pur identificabile ove esso fosse stato condotto a regola d'arte.

Il Kriebel non aveva neppure rilevato la presenza di rumore di fondo superiore al 10% dello schermo dell'apparecchio ad ultrasuoni nell'esecuzione dell'esame con sonde piane angolari della scala e, quindi, l'invalidità dell'esame UT; inoltre aveva eseguito detto esame nonostante la mancanza del disegno dell'assile, utilizzando un apparecchio con taratura scaduta, per un tempo insufficiente alla sua esecuzione a regola d'arte.

Nel pervenire a tale giudizio il Tribunale superava le tesi difensive attinenti allo stato della verniciatura dell'assile una volta uscito dall'officina Jungenthal e, dunque, alle operazioni che ivi erano state svolte (in particolare la sabbiatura e la riverniciatura).

I giudici di primo grado ritenevano eseguito in violazione delle regole dell'arte anche il controllo magnetoscopico condotto dal Brödel, controllo che secondo l'ipotesi accusatoria non era neppure consentito a livello 1S2.

Tale controllo era stato comunque effettuato senza la preliminare preparazione delle superfici dell'assile; operazione che, se messa in atto, avrebbe permesso la rilevazione dello stato di ossidazione del collarino e di avviare l'assile al superiore livello di controllo 1S3, all'esito del quale sarebbe stata individuata la cricca.

Con riferimento agli imputati aventi ruoli direttivi o di vigilanza il Tribunale individuava quale causa della mancata decisione di scartare l'assile o di inviarlo al controllo 1S3 un deficit organizzativo concernente il procedimento di manutenzione, nonostante che un'ordinanza dell'EBA (l'Agenzia Federale di Sicurezza Ferroviaria della Repubblica Federale di Germany) del 10 luglio 2007 avesse segnalato le rilevanti criticità emerse per alcuni assili di costruzione risalente nel tempo (come era quello fratturatosi a Viareggio).

La carente organizzazione veniva individuata nell'omessa predisposizione dei piani di prova dell'assile, ovvero dei disegni tecnici che ne definivano la tipologia e che erano necessari ai fini dell'esame UT; nell'inadeguatezza dei tempi di esecuzione del controllo UT, contratto in soli dodici minuti; nell'utilizzo per il controllo UT di un apparecchio la cui taratura era stata effettuata con strumentazione di calibrazione munita di certificazione scaduta; nell'assenza di autorizzazione ad eseguire attività di manutenzione di sale montate con controllo magnetoscopico.

Tali carenze venivano ascritte in primo luogo allo Schröter, sostituto supervisore e addetto alla sorveglianza sull'esecuzione delle prove, al quale si rimproverava di aver omesso qualsiasi verifica sull'esecuzione dei controlli svolti dal Kriebel.

Ritenendo l'equipollenza dei ruoli il Tribunale mandava invece assolto il Lehmann, soggetto esterno all'organigramma della Jungenthal ma ad essa legato da un contratto quale supervisore per gli esami non distruttivi, presente del tutto occasionalmente nell'officina e, comunque, assente il 28 novembre 2008, giorno del controllo dell'assile n. 98331.

Il Collegio di prime cure riteneva responsabili anche i soggetti che operavano nell'interesse delle società Gatx Rail Austria e Gatx Rail Germany.

Gatx Rail Austria perché, in quanto proprietaria e noleggiataria del carro a Cargo Chemical, prima, e a FS Logistica, poi, aveva assunto l'obbligo di fornire carri in buono stato di manutenzione.

Gatx Rail Germany perché, come proprietaria dell'officina Jungenthal, aveva l'obbligo di controllare che questa svolgesse correttamente il servizio di manutenzione, attraverso la previsione di procedure adeguate a fronteggiare il rischio.

Il Tribunale evidenziava ancora che presso l'officina mancavano specifiche istruzioni in materia di collaudo, mancavano i piani di prova, non venivano redatti verbali dettagliati dei controlli non distruttivi eseguiti, verbali di collaudo finale, mancavano i banchi di prova automatizzati e le sonde necessarie ad un corretto controllo UT.

La società proprietaria avrebbe peraltro dovuto garantire che fossero disponibili tutte le informazioni tecniche riguardanti la storia del materiale rotabile, invece mancanti.

Veniva anche ascritto di non aver colposamente riconosciuto il rischio - poi concretizzatosi nel disastro ferroviario viareggino - nonostante esso fosse stato segnalato con l'ordinanza dell'EBA già menzionata - e a tal proposito - i giudici di primo grado ritenevano non decisiva la circostanza che il provvedimento fosse stato impugnato e affermavano che gli esponenti della società Gatx Rail Germany avevano omesso di adottare le misure che l'ordinanza medesima suggeriva.

Con particolare riferimento alle posizioni del Kogelheide - A.D. di Gatx Rail Germany e D.G. della Jungenthal - e del Linowski - responsabile del settore manutenzione- che con il Kogelheide condivideva il compito di elaborare le regole interne della manutenzione di sale e carrelli, il Tribunale evidenziava che ad essi competeva l'adozione di adeguate istruzioni tecniche interne, le c.d. TFA, per adeguare i processi manutentivi presso l'officina alle indicazioni dell'ordinanza EBA.

Tali doveri erano rimasti inadempiti, nonostante sin dal 2007 i due fossero in possesso di informazioni che imponevano di affrontare la situazione di rischio segnalata dall'ordinanza EBA.

Quanto al Mayer, responsabile della manutenzione flotta carri merci, e al Mansbart, A.D. di Gatx Rail Austria, per il Tribunale essi avrebbero dovuto ovviare al grave deficit organizzativo riscontrabile nell'area dei servizi di manutenzione di competenza della predetta società e, in particolare, alla grave carenza di informazioni in merito alle revisioni, alle modalità di effettuazione della revisione del novembre 2008 e ai requisiti di sicurezza del carro.

Un ulteriore profilo di colpa veniva individuato nella scelta della Jungenthal quale officina incaricata della specifica manutenzione, nonostante fosse priva delle necessarie autorizzazioni.

Il Tribunale riteneva autori di condotte colpose, eziologicamente rilevanti rispetto al sinistro verificatosi a Viareggio, anche alcuni tra gli imputati tratti a giudizio nelle loro qualità di appartenenti alla Cima Riparazioni, ovvero il Pizzadini ed il Gobbi Frattini.

A tal proposito veniva anzitutto accertato che nemmeno presso tale azienda era stato eseguito il controllo visivo delle sale giunte in sostituzione.

Il Collegio di prime cure riteneva che esso fosse doveroso alla luce delle disposizioni VPI, dell'ordinanza EBA e delle condizioni nelle quali si presentava l'assile n. 98331, sul quale era apposta la targhetta W1 che segnalava la presenza di alveoli di corrosione senza informazioni in merito alle modalità del trattamento degli stessi.

Se tale controllo fosse stato eseguito – proseguivano i primi giudici - sarebbero emersi i difetti dell'assile (presenza di due diverse fasce di colore applicate sull'assile, di segni esteriori del fenomeno corrosivo sul collarino, di differenti colorazioni delle due sale), da considerarsi unitamente all'assoluta carenza di informazioni sullo stesso assile.

Quindi, il Pizzadini aveva materialmente provveduto al montaggio della sala provvista dell'assile n. 98331, senza eseguire il controllo visivo dello stesso ed una verifica documentale.

Il Gobbi Frattini, addetto alla supervisione di tutte le operazioni di manutenzione delle sale, veniva a sua volta giudicato responsabile per non aver mai emanato disposizioni finalizzate ad introdurre il controllo visivo come prova necessaria per ogni sala entrata in officina e per non aver disposto e operato il controllo sulla documentazione della sala.

Tra i soggetti organicamente inseriti in Fs Logistica, che aveva (come in precedenza Cargo Chemical) noleggiato il carro da Gatx Rail Austria per dare adempimento al contratto di spedizione concluso con l'Aversana Petroli s.r.l., il Tribunale riteneva la responsabilità del Castaldo. Lo stesso, quale amministratore delegato di Cargo Chemical e poi di B.U. Industria Chimica e Ambiente di FS Logistica, aveva assunto contrattualmente obblighi di assicurare il perfetto stato di conservazione e di efficienza dei carri noleggiati, seppure nei limiti determinati dal rispetto delle competenze della società proprietaria.

Il Castaldo nei confronti di Trenitalia si poneva come fornitore del carro, il che lo obbligava a garantirne la sicurezza. Da simili premesse e in forza di una pluralità di riferimenti normativi, il Tribunale faceva discendere l'obbligo di acquisire informazioni sulle regole e sulle procedure applicate da Gatx Rail Austria nell'area della manutenzione. Obbligo che, qualora fosse stato adempiuto, avrebbe condotto allo scarto del componente e, quindi, a non fornirlo a Trenitalia.

I primi giudici mandavano assolto Soprano Vincenzo nella sua qualità di presidente del consiglio di amministrazione di FS Logistica, ritenendo che a questi - almeno sul piano dell'elemento soggettivo del reato e per il fatto di non aver altro che compiti di rappresentanza - non fosse rimproverabile di non essersi attivato per governare la fonte di rischio costituita dall'assile, tenuto conto altresì dell'assenza di segnali di allarme a lui noti. Con riferimento agli imputati esponenti di Trenitalia (ovvero, per quello che in questa sede rileva, Soprano, Castaldo e Maestrini) il Tribunale individuava una pluralità di posizioni di garanzia: una prima radicata nel loro essere esponenti di un'impresa ferroviaria, con il corredo di norme che definivano i compiti e i doveri di questa; una seconda nella loro qualità di datori di lavoro, con i conseguenti obblighi di sicurezza definiti dal d. lgs. n. 81/2008 e dall'art. 2087 c.c.; una terza derivante dall'esercizio di attività pericolosa (art. 2050 c.c.).

Con riferimento alla qualità di impresa ferroviaria il primo Collegio giudicante escludeva che sulla medesima gravasse il compito di eseguire la manutenzione di carri esteri circolanti sulla rete italiana marcati RIV (ovvero il Regolamento Internazionale Veicoli, emanato nel 1922 dall'U.I.C. - l'Unione Internazionale delle Ferrovie), tuttavia ritenendo che in forza della Fiche 433 (punto 3.3.1.3), delle CUU punti 7.2. e 7.3., degli artt. 8 e 10 d. lgs. n. 162/2007, del punto 2 dell'allegato a) e dell'allegato ib) della disposizione 13/2001 di R.F.I., gravasse

sull'impresa ferroviaria utilizzatrice il controllo sull'adeguatezza dei processi manutentivi, pur se gestiti dal detentore del carro.

Tale obbligo comportava l'acquisizione di tutta la documentazione a ciò necessaria e, quindi, l'acquisizione di un dossier di sicurezza comprendente il piano di manutenzione, analogamente a quanto era previsto per i rotabili di proprietà di Trenitalia dalla disposizione del gestore dell'infrastruttura n. 23/2004.

Il piano di manutenzione consisteva nella documentazione relativa al programma di manutenzione (disposizione R.F.I. n. 1/2003), ovvero al ciclo di interventi da eseguire a determinati intervalli di tempo o di percorrenza per tutta la vita del rotabile, all'elenco delle operazioni e, cioè, all'indicazione delle attività di manutenzione da svolgere per ciascuna tipologia di intervento e, inoltre, alle istruzioni tecniche, ossia alle procedure che indicavano le modalità di esecuzione delle operazioni di manutenzione.

Secondo il Tribunale ciò era funzionale ad assicurare la tracciabilità dei rotabili ed il pieno controllo da parte dell'impresa ferroviaria sugli stessi.

L'inadempimento di tale obbligo aveva determinato per l'impresa ferroviaria datrice di lavoro la fornitura ai lavoratori di un'attrezzatura di lavoro non sicura, per essere stato installato sul carro trainato un assile gravemente criccato. Erano quindi state violate le prescrizioni di cui agli articoli - 69, 70 e 71, Co. 1 d. lgs. n. 81/2008.

Qualora l'obbligo fosse stato adempiuto il carro non sarebbe stato riammesso alla circolazione.

Il Tribunale faceva riferimento anche alla procedura di cabotaggio, la quale prevedeva il rilascio di una specifica autorizzazione alla circolazione da parte del gestore dell'infrastruttura nell'ipotesi di carri trasportanti merce pericolosa sulla rete ferroviaria nazionale. Detta procedura non era stata eseguita né nel 2005 né nel 2009 benché la normativa che la prevedeva non fosse stata abrogata né superata dalla concorrente normativa comunitaria fondata sul principio di libera circolazione dei carri RIV.

Il Collegio di primo grado riteneva anche che fosse stata omessa una puntuale ed efficace valutazione del rischio, facendo riferimento tanto ai rischi generici connessi al trasporto ferroviario - ed in particolare al rischio di deragliamento derivante da inconvenienti del materiale rotabile - sia ai rischi specifici connessi al tipo di trasporto in concreto effettuato e alle particolari condizioni in cui l'attività veniva svolta (ovvero l'attraversamento di un centro abitato caratterizzato da abitazioni prossime alla sede ferroviaria, in assenza di idonea separazione). Si trattava, per quel giudice, di rischio ampiamente prevedibile.

In particolare, il rischio di deragliamento per rottura di un elemento del materiale rotabile era collegato ad una casistica ben nota.

All'omessa valutazione di tali rischi era conseguita la mancata individuazione e predisposizione di idonee misure preventive o mitigatrici; misure di carattere tecnico e organizzativo identificate nella riduzione della velocità di transito, nella costruzione di barriere o di altri elementi di separazione tra la sede ferroviaria e l'ambiente circostante, nella rimozione dei picchetti di riferimento, nell'adozione di un dispositivo rilevatore di svio o deragliamento.

Il Tribunale evidenziava come sia il gestore dell'infrastruttura R.F.I. (Rete Ferroviaria Italiana) che l'ANSF avessero evidenziato l'esistenza di aree di criticità ed emanato note, aventi valore di prescrizione, con le quali venivano operati numerosi rilievi in materia di sicurezza. Tali indicazioni imponevano all'impresa ferroviaria e, quindi, all'amministratore delegato della stessa, di attivarsi al fine di eliminare le criticità. Invece, nessuna azione specifica era stata intrapresa in funzione del controllo dei processi manutentivi dei carri diversi da quelli di proprietà della stessa Trenitalia, anche se continuativamente utilizzati per il trasporto di merci pericolose.

Quanto alle singole posizioni individuali il Soprano, quale amministratore delegato di Trenitalia, veniva identificato come datore di lavoro, pur a fronte di valide deleghe di funzioni rilasciate ad altri soggetti. Permaneva infatti in capo al delegante il compito di vigilare sulla complessiva politica di sicurezza dell'azienda e a lui facevano capo le scelte aziendali di livello più alto in materia di organizzazione del lavoro, mentre non era delegabile la valutazione dei rischi, esclusiva del datore di lavoro.

La responsabilità dell'amministratore delegato, pur alla luce delle deleghe rilasciate al Maestrini e al Castaldo, si ricollegava, secondo l'avviso del Tribunale, ai difetti strutturali permanenti, non sottoposti ad un'adeguata valutazione nell'ambito della complessiva gestione del rischio da parte della organizzazione che faceva capo all'imputato.

Il Castaldo, delegato dall'amministratore Soprano, aveva fornito al personale di condotta del treno merci - quale direttore della divisione Cargo di Trenitalia e perciò di datore di lavoro - il carro cisterna costituente attrezzatura pericolosa.

Il Tribunale riteneva che anche al Maestrini si ricollegasse una posizione di garanzia che aveva più fonti, fra le quali in particolare indicava, sotto un primo profilo, la specifica delega conferitagli dall'A.D. di Trenitalia Soprano Vincenzo; sotto un secondo profilo, la sua qualifica di responsabile della Direzione ingegneria, Sicurezza e Qualità di Sistema come configurata all'interno dell'organigramma aziendale e, sotto un terzo profilo, la

partecipazione (in posizione di primaria importanza) al Comitato di Business (al quale l'A.D. aveva conferito rilevanti funzioni per il "presidio e miglioramento delle performance di sicurezza di esercizio", anche per far fronte agli specifici rilievi mossi dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie in ordine alle criticità del Sistema di Gestione della Sicurezza).

In virtù di tali competenze, secondo il Tribunale, il Maestrini aveva l'obbligo di attivarsi al fine di assicurare tutte le azioni e le doverose condotte di gestione e controllo di ogni rischio derivante dall'attività di trasporto svolta da Trenitalia, con particolare riferimento alle problematiche in materia di manutenzione del materiale rotabile e di applicazione di dispositivi frenanti di emergenza, secondo quanto imposto all'impresa Trenitalia dalla normativa in materia di circolazione ferroviaria e dalla qualifica di datore di lavoro, a tutela della salute e della incolumità dei lavoratori, dei terzi, dell'intera collettività. Il Collegio di prime cure riteneva che nel caso di specie fosse esigibile dal Maestrini una doverosa condotta di sollecitazione, proposta e segnalazione, tenuto conto altresì delle specifiche competenze tecnico - scientifiche di cui era dotato e degli ampi poteri organizzativi, gestionali e di spesa (anche nel rivolgersi, eventualmente, a competenze esterne) che gli erano riservati.

Moretti Mauro ed Elia Mario Michele venivano ritenuti responsabili nelle loro qualità di amministratori delegati di R.F.I., funzione nella quale si erano succeduti, per le omissioni legate alla valutazione dei rischi e alla tracciabilità dei carri; per il non dovuto rilascio del certificato di sicurezza a Trenitalia e per l'omesso svolgimento della procedura di "cabotaggio"; condotte tutte conseguenti a *"difetti strutturali e permanenti della complessa e articolata organizzazione predisposta da MORETTI ed ELIA"*.

Inoltre, entrambi, per la ritenuta mancata adozione della misura cautelare della riduzione della velocità dei convogli trasportanti merci pericolose nell'attraversamento di stazioni del tipo di quella di Viareggio, circondate da abitazioni.

Il primo Collegio giudicante assolveva invece il Moretti dall'imputazione a lui ascritta nella qualità di amministratore delegato di Ferrovie dello Stato, capogruppo della holding.

Al riguardo escludeva che fosse stata dimostrata un'amministrazione di fatto delle controllate e riteneva, all'inverso, che fosse emerso un fisiologico esercizio dei poteri tipici di una capogruppo. Escludeva altresì la ricorrenza di una posizione di garanzia derivata dall'esercizio dei poteri di indirizzo e di coordinamento.

Nell'affermare la responsabilità del Moretti e dell'Elia i giudici di Lucca davano pertanto eminente rilevanza alla mancata valutazione di tutti i rischi insiti nella circolazione di carri

trasportanti merci pericolose non sottoposti agli standard manutentivi previsti per quelli italiani e, quindi, al non aver adottato le necessarie misure, tra le quali l'esecuzione della procedura di cabotaggio e l'acquisizione del dossier di sicurezza (da intendersi quale sintesi concettuale della verifica documentale dei processi manutentivi dei carri esteri trainati da Trenitalia sulla rete nazionale).

Favo Francesco, che si era alternato con Fumi Alvaro nei ruoli di responsabile del Cesifer, ovvero della struttura Certificazione Sicurezza Imprese Ferroviarie e della struttura organizzativa Istituto Sperimentale di R.F.I., veniva ritenuto anch'egli colpevole perché, avendo i compiti di assicurare il supporto alle strutture di direzione tecnica in materia di fissazione e verifica degli standard tecnici di interoperabilità e di garantire il supporto tecnico scientifico alle altre strutture societarie nei settori specialistici di competenza, era venuto meno all'obbligo di valutare gli specifici rischi connessi al trasporto di merci pericolose, tanto che ancora nel febbraio del 2009 la procedura di cabotaggio, emanata proprio da R.F.I. in materia di trasporto di merci pericolose e facente capo alle competenze del Cesifer, non veniva eseguita.

1. 2. La sentenza di secondo grado.

Con sentenza del 20 giugno 2019, depositata il 16 dicembre 2019, la Corte di appello di Firenze dichiarava Lehmann Joachim colpevole dei reati di cui agli artt. 589 u. c. c.p. e 430, 449 c.p. a lui ascritti ai capi 55 e 57 dell'imputazione, esclusa per entrambi i reati l'aggravante di cui all'art. 61 n. 3 c.p. e, ritenuto il concorso formale ai sensi dell'art. 81 c.p., lo condannava alla pena di anni sette e mesi tre di reclusione; dichiarava Moretti Mauro colpevole dei reati a lui ascritti ai capi 34, 35 e 36 dell'imputazione anche nella qualità di amministratore delegato di Ferrovie dello Stato e, ritenuto il concorso formale tra gli stessi e quelli per i quali il Moretti era già stato condannato nella qualità di amministratore delegato di R.F.I., concesse le attenuanti generiche equivalenti all'aggravante di cui agli artt. 589 c. 2 c.p. e 590 c. 3 c.p., rideterminava la pena complessiva in anni sette di reclusione; dichiarava non doversi procedere nei confronti degli imputati Kriebel Uwe, Brödel Helmut, Schröter Andreas, Linowski Peter, Kogelheide Rainer, Mayer Roman, Mansbart Johannes, Pizzadini Paolo, Gobbi Frattini Daniele, Soprano Vincenzo, Castaldo Mario, Elia Michele Mario, Favo Francesco, Maestrini Emilio e Lehmann Joachim per i reati di cui agli artt. 590 c.p. e 423-449 c.p. perché estinti per intervenuta prescrizione; - escludeva l'aggravante di cui all'art. 61 n. 3 c.p. ove contestata; - concedeva agli imputati Pizzadini Paolo, Gobbi Frattini Daniele, Castaldo Mario, Elia Michele Mario, Favo Francesco, Maestrini Emilio e Soprano Vincenzo le attenuanti generiche equivalenti all'aggravante di cui agli artt. 589 c. 2

c.p. e 590 c. 3 c.p. e, per l'effetto, riduceva le pene inflitte a tutti i predetti, condannando: Kogelheide Rainer e Linowski Peter alla pena di anni otto e mesi otto di reclusione; Mansbart Johannes e Mayer Roman alla pena di anni otto di reclusione; Kriebel Uwe, Brödel Helmut e Schröter Andreas alla pena di anni sei e mesi dieci di reclusione; Castaldo Mario, Elia Michele Mario e Soprano Vincenzo alla pena di anni sei di reclusione; Pizzadini Paolo, Gobbi Frattini Daniele, Maestrini Emilio e Favo Francesco alla pena di anni quattro di reclusione.

La Corte di appello confermava nel resto l'impugnata sentenza, modificando le statuizioni civili pronunciate dal Tribunale, conformandole alle statuizioni penali.

I giudici di secondo grado anzitutto rigettavano le eccezioni di nullità relative all'asserito difetto di precostituzione del giudice di primo grado e, quindi, indicavano le ragioni per le quali ritenevano sussistente l'aggravante di cui all'art. 589, comma 2, c.p.

Ritenevano in particolare come fosse essenziale che l'evento si fosse verificato nello svolgimento di attività lavorativa, mentre non attribuivano valore dirimente né al luogo ove l'evento si era verificato né al fatto che i soggetti passivi non fossero lavoratori.

Per la Corte di appello il deragliamento e quanto ne era seguito erano avvenuti nel corso dello svolgimento dell'attività lavorativa del trasporto per ferrovia del GPL e un simile evento costituiva un rischio tipico che l'imprenditore ferroviario era tenuto a governare, a tutela non solo dei propri dipendenti e di coloro che erano direttamente coinvolti nella circolazione del treno, ma anche di quanti si trovavano legittimamente nei pressi del convoglio nel momento del deragliamento.

Secondo la Corte di merito non poteva distinguersi tra sicurezza sul lavoro e sicurezza della circolazione per limitare la posizione di garanzia dell'impresa ferroviaria, essendo unica ed indubitabilmente lavorativa l'attività svolta. Veniva quindi respinto l'assunto difensivo dell'inapplicabilità al trasporto ferroviario delle disposizioni di cui al d. lgs. n. 81/2008 e quello dell'inapplicabilità della normativa antinfortunistica ai soggetti operanti esclusivamente all'estero perché reputati legittimamente non a conoscenza delle norme del diritto italiano; rigettava, pertanto, anche l'istanza di rinvio pregiudiziale alla CGUE ai sensi dell'art. 267 del TFUE formulata su tale tema.

La Corte di appello confermava la decisione del Tribunale affermativa della responsabilità riguardo alle posizioni degli imputati che avevano operato per le imprese estere.

Riteneva accertato che quando l'assile era stato controllato presso l'officina Jungenthal le dimensioni della cricca fossero tra 10 e 12 millimetri; condivideva il giudizio del Tribunale secondo il quale, al tempo della revisione, l'assile presentasse numerose irregolarità della

verniciatura nonché tracce diffuse di corrosione anche sul corpo. Respingeva la tesi difensiva per la quale l'assile aveva riportato dei danni a seguito dell'incidente e del successivo incendio, con conseguente impossibilità di accertarne l'effettivo stato nel momento in cui veniva revisionato presso la Jungenthal.

Il Collegio di secondo grado, disattendendo le argomentazioni difensive sul punto, riteneva di escludere che gli eventi successivi allo svio si fossero verificati in ragione di un fattore che aveva introdotto un rischio nuovo, tale da interrompere il nesso causale tra le condotte e gli eventi.

Con riferimento alle singole posizioni ribadiva che il Kriebel aveva eseguito con negligenza ed imperizia il controllo non distruttivo dell'assile e per tal motivo non si era avveduto della cricca di 10-12 mm. presente sul collarino, nonostante la medesima fosse rilevabile.

Aggiungeva che il Kriebel non aveva registrato il rumore di fondo superiore al 10% e così non aveva posto termine al controllo ad ultrasuoni, non aveva coinvolto il supervisore e, infine, non aveva reso possibile l'esame magnetoscopico prescritto in casi simili.

Tali condotte avevano cagionato l'incidente perché la condotta alternativa lecita avrebbe determinato la rilevazione della cricca e, quindi, lo scarto dell'assile in questione.

Al Brödel la Corte di appello rimproverava di aver eseguito il controllo magnetoscopico (MT) nonostante l'officina non fosse autorizzata a compierlo e di averlo effettuato senza ispezionare l'intero assile e, quindi, anche l'area del collarino e del fusello, diversamente da quanto richiesto da specifiche regole tecniche (rinvenute nel Manuale VPI) ma anche da regole di comune diligenza, atteso che l'esame magnetoscopico richiedeva la preparazione della superficie di prova, per cui anche nella zona del collarino dovevano essere rimosse le sbollature della vernice e doveva essere verificato il metallo sottostante.

Allo Schröter la Corte di merito ribadiva l'attribuzione di un comportamento omissivo, avendo egli mancato di sorvegliare l'esecuzione del controllo da parte dell'operatore Kriebel.

Nonostante ritenesse non corretta l'affermazione contenuta nella sentenza di primo grado che lo Schröter avesse sottoscritto il 2 dicembre 2008 il documento attestante lo svolgimento della prova ad ultrasuoni (UT) nel tempo di 12 minuti, riteneva che ciò non privasse di rilievo la circostanza che egli non era stato presente al controllo ultrasonoro effettuato dal Kriebel e che, quindi, si era precluso la possibilità di percepire la presenza di 'segnali di allarme', in particolare per quanto concerneva la tempistica di esecuzione dell'esame.

La Corte riteneva che il supervisore Schröter avesse il dovere di rendersi conto della invalidità dell'esame ultrasonoro, per la presenza di anomalie che minavano la affidabilità del controllo.

Accogliendo l'impugnazione del P.M. il giudice di appello riteneva che anche il Lehmann fosse tenuto ad organizzare le attività di controllo e che, ciò nonostante, egli non avesse messo a disposizione degli addetti agli esami ultrasonori né il disegno dell'assile né istruzioni tecniche specifiche relative all'esame.

L'elencazione dei compiti dell'addetto alla sorveglianza sui controlli non distruttivi comprendeva sia compiti di 'alta sorveglianza' e formazione del personale, sia compiti attinenti alla sorveglianza e validazione dei singoli controlli, sia alla decisione tecnica di controllo in caso di dubbio. Il Lehmann non aveva adempiuto a tali doveri, non rinvenibili anche in capo allo Schröter, avente qualificazione professionale non coincidente, per cui anche il Lehmann andava ritenuto responsabile dei delitti a lui ascritti.

Relativamente al Linowski ed al Kogelheide il Collegio di secondo grado ribadiva quanto affermato dal Tribunale, ovvero che presso l'officina Jungenthal esistevano strutturali deficienze dell'organizzazione delle attività manutentive: erano assenti i piani di prova per i diversi tipi di assile; mancava la documentazione tecnica relativa alle precedenti attività manutentive svolte sull'assile n. 98331, del quale non disponeva neppure di un disegno tecnico; vi erano gravi deficit organizzativi nella supervisione dei controlli non distruttivi.

Tutto questo nonostante l'ordinanza EBA del 10 luglio 2007 avesse evidenziato la necessità urgente del perfezionamento di determinate procedure che riguardavano la ricognizione delle sale e quelle relative al pericolo legato alla corrosione della superficie degli assili e alle frequenti anomalie della verniciatura.

Linowski e Kogelheide, titolari del potere di redigere ed approvare le istruzioni tecniche per le manutenzioni da eseguire presso l'officina Jungenthal su sale di proprietà Gatx, non avevano adottato alcuna disposizione.

Una più puntuale classificazione degli assili - corrispondente a quanto dopo il sinistro viareggino era stato disposto - avrebbe portato ad un livello di sicurezza notevolmente più elevato e l'assile n. 98331 non avrebbe potuto essere classificato "W1" ma di categoria 4, con conseguente scarto. La valutazione complessiva delle istruzioni tecniche emanate dopo il sinistro di Viareggio evidenziava che queste contenevano rilevanti correzioni e perfezionamenti delle tecniche di manutenzione che, se realizzate tempestivamente, avrebbero avuto efficacia impeditiva dell'evento.

In particolare, quanto al Linowski, la Corte di appello precisava che la sua responsabilità andava affermata perché diretto responsabile, unitamente al Kogelheide, dell'elaborazione delle regole interne della manutenzione delle sale e carrelli (c.d. TFA) inoltrate alle tre

società del "gruppo Gtx" e dotate di efficacia vincolante e prevalente rispetto alle norme VPI.

Quanto al Mayer ed al Mansbart, la Corte di appello respingeva l'assunto difensivo di carenza di una loro competenza quanto a poteri organizzativi e di controllo sulla manutenzione effettuata presso l'officina Jungenthal.

In primo luogo, la Corte riteneva che Gtx Rail Austria avesse svolto un duplice ruolo: società immediatamente operativa nel settore del commercio di carri ferroviari e società svolgente funzioni di 'capogruppo'.

Il sistema di gestione degli investimenti delle varie società Gtx prevedeva sempre un intervento del vertice amministrativo a livello europeo, appunto il Mansbart, quando non anche della società americana alla quale quelle europee facevano capo.

La Corte di appello escludeva anche che i compiti del Mansbart si esaurissero nell'attività commerciale. Egli svolgeva invece le funzioni di unico vertice amministrativo di Gtx Rail Austria la quale, oltre ad avere una propria attività operativa a livello territoriale, svolgeva anche le funzioni sostanziali di indirizzo, coordinamento e controllo delle altre società Gtx operative in ambito europeo (Gtx Germania e Gtx Polonia), rappresentandole anche all'esterno e non solo sul mercato con la denominazione di Gtx Rail Europe, benché questa non corrispondesse a un soggetto giuridico distinto.

Al già menzionato imputato spettavano compiti di intervento e vigilanza anche nel settore della manutenzione svolta dalle tre società Gtx Rail europee sicché la Corte di appello gli ascriveva la responsabilità delle relative carenze strutturali. Inoltre, la sua qualità di amministratore di Gtx Rail Austria, con competenza in tutti i settori compresa la Divisione Tecnica, gli attribuiva una posizione di garanzia quale proprietario e fornitore del carro-cisterna noleggiato a FS Logistica e l'obbligo di fornire una "macchina" sicura e correttamente mantenuta, derivante dagli artt. 23 d. lgs. n. 81/2008, 8, co. 2 d. lgs. n. 162/2007 e 2087 c.c.

Quanto al Mayer, la Corte di appello riteneva di dover escludere la sua responsabilità per non avere adeguato il sistema di manutenzione vigente in Gtx Rail Austria.

Nel ruolo di responsabile della manutenzione della flotta carri merci di tale società, questi operava a livello territoriale e non europeo. Pertanto, egli non poteva modificare un sistema di gestione dell'attività manutentiva che era unitario per tutte le società del "gruppo Gtx".

Tuttavia, la responsabilità gli veniva ascritta nella qualità di direttore tecnico all'interno di Gtx Rail Austria, referente del "Maintenance Management Team", responsabile per l'assistenza nella manutenzione periodica di tutti i carri Gtx.

In tale qualità il Mayer aveva un dovere di vigilanza sull'operato dei componenti del Team e di verifica della correttezza degli interventi manutentivi effettuati dalle officine (esterne a Gatx Rail Austria) e, in particolare, della qualità della manutenzione delle cisterne di proprietà. Egli aveva dunque uno specifico dovere di controllo sul livello manutentivo della cisterna di proprietà di Gatx Rail Austria e noleggiata a FS Logistica.

L'imputato aveva invece omesso di controllare se la Jungenthal possedesse le autorizzazioni necessarie per svolgere quel lavoro di revisione.

Il controllo avrebbe potuto e dovuto mettere in allarme il Mayer nel richiedere alla stessa la fornitura dell'assile da utilizzare su un carro destinato al noleggio. Comunque, in difetto di una attestazione della piena idoneità dell'officina Jungenthal all'esecuzione di tutte le operazioni di manutenzione sugli assili, l'imputato avrebbe dovuto direttamente sincerarsi del possesso di quei requisiti. Quale responsabile del team di gestione della manutenzione (MMT) di Gatx Rail Austria il Mayer ben sapeva che i controlli eseguiti presso l'officina Jungenthal non comportavano anche l'effettivo accertamento della corretta esecuzione delle operazioni.

La Corte di appello riteneva, poi, che il Gobbi Frattini, in qualità di responsabile della organizzazione delle attività manutentive di Cima Riparazioni, avesse omesso di predisporre disposizioni operative contemplanti l'ispezione delle sale giunte presso la società e la verifica della documentazione della sala e della revisione eseguita presso la Jungenthal. Nel fare tale affermazione la Corte di Firenze riteneva che, per la posizione di questo imputato, non venisse in considerazione una posizione datoriale e che egli fosse il soggetto tenuto a pianificare il lavoro di manutenzione e ad adottare disposizioni per la corretta esecuzione del controllo visivo.

La Corte di appello escludeva che vi fosse stata una illegittima immutazione della contestazione, per essere stata attribuita al Gobbi Frattini una condotta commissiva (l'aver messo in circolazione il carro) a fronte di una contestazione che gli rimproverava esclusivamente condotte omissive.

Quanto al Pizzadini, capo commessa del settore carri di Cima Riparazioni, che aveva eseguito la revisione G4.8 sul carro, scartato le due sale e, quindi, montato quelle inviate in sostituzione, era ascritto di aver omesso il controllo visivo, dovuto sia per l'assenza di documentazione circa la revisione eseguita presso Jungenthal, sia per lo stato dell'assile, sia perché questo non era di nuova fabbricazione.

Anche per il Pizzadini veniva esclusa una posizione di garanzia quale datore di lavoro e si affermava che le sue conoscenze rendevano doveroso il riconoscimento dei segnali di allarme.

Il Collegio di secondo grado passava in rassegna anche le responsabilità dei singoli imputati operanti, a diverso titolo, all'interno della holding Ferrovie dello Stato, alla luce dei profili di colpa (ri)delineati e (ri)definiti in punto di omessa verifica della piena tracciabilità del carro n. 33807818210-6 e di tutti i suoi componenti; di omessa richiesta al proprietario dei rotabili e dei componenti della documentazione relativa alla loro vita pregressa e alla loro storia manutentiva; di omessa previsione - sulla scorta delle numerose carenze di detto rotabile in ordine alla documentazione di sicurezza, alla merce infiammabile che trasportava ed alle caratteristiche particolarmente pericolose del suo percorso - della riduzione della sua velocità quanto meno nell'attraversamento di stazioni complesse e poste in centri densamente popolati, come era quella di Viareggio.

Relativamente alla posizione degli esponenti di Trenitalia la Corte di merito rinveniva, come fonte dell'obbligo di operare un controllo in ordine alla vita del carro, innanzitutto le norme che imponevano al datore di lavoro di munire i lavoratori di attrezzature sicure e indicava poi le seguenti ulteriori fonti:

- la norma CEI-EN 50126 che stabiliva la formazione di un dossier di sicurezza senza distinguere tra rotabili di proprietà o noleggiati, immatricolati in Italia o all'estero;
- l'art. 14 del d. lgs. n. 162/2007 che, in rapporto all'art. 10, comma 2 lett. b) della direttiva CE 49/2004, stabiliva che il certificato di sicurezza dovesse contenere l'autorizzazione a mettere in servizio il materiale rotabile usato dall'impresa ferroviaria, indipendentemente dal suo utilizzo a titolo di proprietà o di noleggio; quella certificazione era basata sulla documentazione trasmessa dall'impresa ferroviaria ai sensi dell'allegato 1V, attestante che il materiale rotabile era conforme alle specifiche tecniche di interoperabilità (STI) o alle norme nazionali e che era stato debitamente certificato. Secondo la Corte di appello quella documentazione doveva contenere tutte le informazioni relative alla storia manutentiva dei carri;
- l'art. 9 del d. lgs. n. 162/2007, con il quale veniva data attuazione all'articolo 14 della menzionata direttiva; la Corte di appello evidenziava come per l'utilizzo di carri omologati in altro Stato membro, e segnatamente in Germania, che erano stati in tale Paese già autorizzati alla messa in servizio, l'impresa ferroviaria Trenitalia avrebbe dovuto presentare all'ANSF e prima ancora al gestore dell'infrastruttura un fascicolo tecnico contenente tutte

le informazioni relative al materiale rotabile in parola. Trenitalia non era in possesso di tale fascicolo, non lo aveva mai richiesto al suo fornitore FS Logistica né al proprietario del carro;

- la disposizione n. 13/2001 di R.F.I. che all'art. 4 stabiliva che le imprese ferroviarie dovevano presentare al gestore dell'infrastruttura un dossier di sicurezza, il quale doveva anche contemplare la considerazione dei rischi derivanti dall'interfaccia tra le proprie attività e quella dei propri fornitori;
- l'art. 4.3.1, lett. b) della disposizione n. 13/2001 di R.F.I. precisando che esso si riferiva al solo materiale rotabile omologato e immatricolato presso il gestore italiano e che purtuttavia il capo c) precisava che doveva essere dichiarata la conformità del materiale rotabile relativamente ad attestazioni di omologazione ed immatricolazione dei rotabili trasmesse all'atto della richiesta del certificato di sicurezza, in cui dovevano essere compresi anche i rotabili omologati all'estero;
- il punto 4.3.5 capo n) della disposizione n. 13/2001 di R.F.I.;
- la disposizione di R.F.I. n. 1/2003 la quale richiedeva per il materiale rotabile nuovo che non aveva mai circolato sulla rete ferroviaria italiana – come il carro in questione nel 2005 – senza distinguere in base alla proprietà o alla provenienza dall'estero o alla marcatura RIV, l'esistenza di una documentazione da produrre per la verifica della compatibilità tecnica e della congruenza normativa agli standard di sicurezza, facendo espressa richiesta di un dossier tecnico descritto come *"fascicolo in cui sono raccolti: a) i documenti riguardanti un rotabile o parti specifiche di esso; b) la documentazione relativa ai processi di omologazione delle apparecchiature e/o dei componenti per le quali è richiesta"*;
- la disposizione n. 23/2004 emessa da R.F.I. l'8 giugno 2004 che riguardava anche il materiale rotabile impiegato dalle imprese ferroviarie sulla infrastruttura ferroviaria nazionale, e pertanto non solo quello da esse immatricolato, e che imponeva alle imprese ferroviarie di conservare la documentazione della registrazione scritta delle operazioni di manutenzione effettuate su ogni rotabile utilizzato e di garantire la disponibilità della rintracciabilità delle operazioni di manutenzione effettuate, delle modalità di intervento, dell'indicazione degli operatori che avevano effettuato gli interventi, di copie originali dei piani di manutenzione;
- la "Modifica alla comunicazione per il certificato di sicurezza revisione B del 3 Marzo 2004", contenente la procedura per le immatricolazioni dei rotabili delle divisioni di trasporto di Trenitalia, che al punto 4.1 relativo ai rotabili nuovi, stabiliva l'immatricolazione da parte del Cesifer senza distinguere tra carri di proprietà o meno e, soprattutto, al punto 4.2 relativo ai rotabili già circolanti stabiliva che, in caso di modificazione della proprietà o della

destinazione d'uso, se si trattava di materiale marcato RIV o RIC, acquistato e/o affittato o noleggiato da amministrazioni straniere o da privati già ammesso a circolare sulla rete in virtù della marcatura di cui sopra, la divisione di trasporto dovesse fornire a Cesifer anche i piani di manutenzione tradotti in lingua italiana (quindi era previsto dalla stessa impresa ferroviaria Trenitalia l'obbligo di acquisire e depositare presso il Cesifer i piani di manutenzione anche per i rotabili marcati RIV e, pertanto, un obbligo di tracciabilità delle procedure di manutenzione benché tali carri potessero circolare senza essere sottoposti a controlli di natura tecnica);

- la procedura operativa R.F.I. TCCS PR P0 02002, risalente all'8 luglio 2003, la cosiddetta procedura di cabotaggio, che presupponeva la disponibilità dell'impresa ferroviaria di un dossier tecnico, dovendo la stessa, nel richiedere l'autorizzazione al gestore alla messa in servizio di carri cisterna conformi RIV/RID immatricolati su reti di paesi appartenenti all'Unione europea da utilizzare in servizio interno per il trasporto di merci pericolose di cui al RID classe 2, sottoscrivere l'impegno di fornire ogni altro documento o informazione eventualmente richiesti in corso di esame della documentazione stessa.

Anche l'omessa effettuazione della procedura di cabotaggio, da ritenere ancora vigente al momento del fatto, per la Corte di appello era rilevante perché aveva determinato l'inadempimento dell'obbligo di acquisire informazioni supplementari in ordine al carro. Inoltre, la sua omissione dimostrava che Trenitalia aveva messo in circolazione il carro senza rispettare nessuna delle norme e delle procedure che imponevano di fornire al gestore della rete la documentazione e le informazioni rilevanti per la sicurezza con riferimento a tutti i componenti del carro medesimo.

Quanto alla posizione dell'imputato Soprano Vincenzo il Collegio di secondo grado osservava che questi, quale A.D. della società Trenitalia, andava individuato come datore di lavoro e aveva, quindi, il compito di elaborare, assieme ai responsabili delle singole unità produttive territorialmente competenti, le normative interne e di adottare decisioni rilevanti per l'intera organizzazione e le sue articolazioni.

Con riferimento al Castaldo, la Corte di appello oltre alle già sopra precisate fonti dell'obbligo di operare un controllo in ordine alla vita manutentiva del carro, precisava che egli, nelle diverse qualità nel tempo assunte, aveva avuto il ruolo di fornitore a Trenitalia di carri per il trasporto di GPL.

La Corte respingeva quindi le doglianze difensive secondo le quali Cargo Chemical e FS Logistica avevano stipulato solo un contratto di spedizione del gas o un contratto con Trenitalia per assicurarsi il servizio di trazione dei carri.

I giudici di appello svolgevano difatti un'analisi dei contratti stipulati evidenziando che nel contratto di spedizione l'interessato consegnava la merce allo spedizioniere, il quale organizzava il trasporto con i propri mezzi e in piena libertà; nel caso di specie, invece, il trasporto era avvenuto con carri scelti, controllati e riempiti dallo stesso richiedente la spedizione. Del resto – proseguiva il Collegio - la qualità di fornitore discendeva anche dall'espressa previsione dell'articolo 19.1.3 del contratto stipulato con Trenitalia ove si prevedeva unicamente l'offerta di un servizio di trasporto senza contemplare l'impiego di carri che fossero già nella disponibilità di Trenitalia. In sostanza, Cargo Chemical prima e FS Logistica poi avevano concesso in uso i carri a Trenitalia, da considerarsi attrezzature di lavoro secondo la definizione di cui all'articolo 69 del d. lgs. n. 81/2008. Un ulteriore referente normativo per l'identificazione di un obbligo di garanzia in capo al Castaldo veniva indicato nell'art. 2050 c.c., poiché il trasporto di merci infiammabili per centinaia di chilometri veniva ritenuto esercizio di un'attività pericolosa.

Quindi, Cargo Chemical prima e FS Logistica, poi, avevano l'obbligo di curare l'organizzazione nel modo più corretto e diligente possibile per tutta la durata del trasporto. Per tali ragioni la Corte di merito disattendeva il rilievo difensivo secondo il quale al più le due società dovevano ritenersi responsabili della sicurezza nella fase del carico e scarico del gas e nel perimetro della raffineria Sarpom.

Anche la previsione dell'art. 6.2. del contratto stipulato con il proprietario locatore del carro veniva ritenuta fonte di una posizione di garanzia del Castaldo quale amministratore di Cargo Chemical, giacché essa prevedeva che il locatario fosse responsabile per tutti i danni provocati a terzi dal carro e dal trasporto e che questi sollevasse il locatore dall'obbligo di soddisfare i reclami di terzi, nella misura in cui il locatore non aveva colpa.

Il precedente articolo 4, poi, prevedeva che il locatore dovesse spedire il vagone in perfette condizioni, mentre il locatario doveva accertarsi che il vagone fosse in condizioni ineccepibili e in totale conformità con quanto previsto nel contratto.

La Corte di appello riteneva, inoltre, che l'evento fosse prevenibile ed evitabile mediante l'acquisizione della documentazione e, quindi, soddisfacendo l'obbligo di tracciabilità identificato in capo alla società fornitrice.

Riguardo al Maestrini la Corte distrettuale precisava che il datore di lavoro era da individuare nell'A.D. di Trenitalia Soprano e non nei responsabili delle singole unità produttive territorialmente competenti, fra i quali il Maestrini, benché fossero stati nominati tali.

La Corte identificava i responsabili delle direzioni centrali come figure dirigenziali, in quanto costoro, unitamente all'A.D., avevano il compito di elaborare le normative interne e di adottare decisioni rilevanti per l'intera organizzazione e le sue articolazioni.

In particolare, riteneva che le competenze del Maestrini si estendessero al settore della sicurezza, sulla scorta della qualifica di responsabile della DISQS e della procura rilasciata dall'A.D. il 5/9 febbraio 2007 e puntualizzava che la sua responsabilità, comunque, non derivava dalla mancata elaborazione del DVR, ma dalla mancata rilevazione ed eliminazione dei deficit organizzativi in tema di sicurezza, che avrebbero dovuto condurlo a rilevare e correggere l'errata prassi interpretativa in tema di tracciabilità.

Riteneva, ancora, che al Maestrini spettasse di indicare alle altre direzioni l'interpretazione da dare alle norme, sicché non lo esimeva da responsabilità il fatto che le altre unità produttive non avessero rilevato criticità in tema di sicurezza nella circolazione dei carri esteri trasportanti merci pericolose.

Affermava, inoltre, che fosse un suo compito rilevare l'erroneità della citata prassi interpretativa delle norme, che non prevedeva alcuna redazione del "dossier di sicurezza" e nessun rispetto della tracciabilità per i carri di proprietà estera utilizzati continuativamente da Trenitalia.

Riteneva pertanto che spettasse al Maestrini di indicare la corretta interpretazione delle norme internazionali e interne che prescrivevano l'acquisizione di una documentazione completa anche circa la vita e la storia manutentiva dei rotabili e verificare, poi, che tale interpretazione venisse rispettata. Aggiungeva che la DISQS riceveva ed analizzava tutte le informazioni relative ad incidenti e criticità nella circolazione ferroviaria, avendo accesso alla Banca Dati della Sicurezza, informazioni di cui teneva conto nel predisporre i piani di sicurezza annuali per i quali avrebbe dovuto anche tenere conto delle segnalazioni di criticità che dapprima R.F.I. e poi l'ANSF avevano inviato a seguito di appositi audit.

I giudici di secondo grado affermavano, inoltre, che il Maestrini era a conoscenza che Trenitalia utilizzava siffatti carri, avendo seguito nel 2005 un progetto per la realizzazione di un parco carri di tale tipologia.

Riguardo alla posizione dell'imputato Favo Francesco la Corte di appello ne confermava la colpevolezza limitatamente al ruolo di responsabile del Cesifer, mentre accoglieva l'impugnazione proposta avverso l'affermazione della responsabilità del prevenuto per le violazioni commesse come responsabile dell'Istituto sperimentale. Ciò in ragione del breve lasso di tempo durante il quale aveva ricoperto la carica.

Quale responsabile del Cesifer, la Corte di appello riteneva: a) che, dovendo essere eseguita la procedura di cabotaggio nel 2005, il Favo era responsabile dell'omessa esecuzione; b) che della mancata esecuzione egli era a conoscenza o, comunque, avrebbe dovuto avere conoscenza perché al Cesifer era demandato il compito di tenere i rapporti con le imprese ferroviarie ai fini del rilascio, rinnovo, modifica e revoca del Certificato di sicurezza nonché di verificare la persistenza della conformità agli standard di sicurezza definiti da parte delle imprese ferroviarie certificate mediante attività ispettiva, audit e monitoraggio e, ancora, mediante analisi dei manuali, delle procedure, dei dossier e dei piani di sicurezza elaborati dalle imprese ferroviarie stesse.

Il Cesifer - osservava la Corte di appello - aveva interlocuzioni continue con l'impresa ferroviaria e avrebbe dovuto verificare periodicamente se tutti i carri utilizzati erano conformi agli standard di sicurezza e, quindi, se erano accompagnati dal dossier di sicurezza e dal dossier tecnico o, comunque, dalla documentazione prescritta per la tracciabilità.

Per il Collegio di secondo grado non era credibile che il Favo non avesse saputo per tre anni, dal 2005 al 2008, che Trenitalia stava eseguendo trasporti di GPL con carri non omologati in Italia e privi di documentazione.

In ogni caso - aggiungeva - se anche lo avesse ignorato sarebbe stata una sua negligenza colpevole.

La Corte di appello citava poi due certificati rilasciati a Trenitalia nel 2006, il n. 74 ed il n. 76, per le tratte Salone - Gricignano e Bivio Stura - Bivio Novara Ovest, ritenuti dimostrativi del fatto che, essendo arrivate al Favo le richieste di rilascio dei certificati, sarebbe stato per lui doveroso "verificare il deposito del dossier di sicurezza per tutto il materiale rotabile impiegato su quelle tratte". Inoltre, secondo la Corte di merito, la conoscenza della circolazione di carri cisterna adibiti al trasporto di merci pericolose si traeva dal fatto che Trenitalia non aveva tale tipologia di carri.

Riguardo a Elia Michele Mario la Corte di appello riteneva corretta la qualificazione come "datore di lavoro" dello stesso quale amministratore delegato di R.F.I., in quanto il D.Lgs. n. 81/2008 trovava applicazione anche per il trasporto ferroviario.

Riteneva come, nonostante la complessa organizzazione di R.F.I. 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, l'A.D. mantenesse pieni poteri di organizzazione e di gestione della intera società, avesse il compito di dettare la politica aziendale, anche in tema di sicurezza e che, pertanto, l'Elia avrebbe dovuto impartire le linee-guida per la valutazione dei rischi e per il miglioramento degli standard di sicurezza,

fornendo la corretta interpretazione delle norme nazionali, sovranazionali e interne, a partire dalla disposizione n. 13/2001 da lui stesso emanata, imponendo un controllo documentale su tutti i rotabili circolanti sulla propria infrastruttura, in particolare sui carri esteri, per i quali era noto che non venivano effettuati interventi manutentivi diretti.

La Corte di appello evidenziava che, essendo conosciuta la "criticità" consistente nella difficoltà di *"rintracciabilità e validità del materiale rotabile in servizio"*, tanto da essere stata segnalata a Trenitalia dalla stessa R.F.I. con la nota n. 624/2007 dell'11.8.2007, l'Elia avrebbe dovuto intervenire, sia attraverso istruzioni e linee-guida alle direzioni competenti, tra cui la direzione tecnica, perché si procedesse a controlli accurati sulla "rintracciabilità" di tutti i rotabili circolanti e venisse imposto a Trenitalia il deposito del "dossier di sicurezza" o di una documentazione equipollente (dossier tecnico, piani manutentivi), prevedendo, in difetto, l'adozione dei provvedimenti opportuni, dalla riduzione di velocità dei carri privi di tracciabilità, al divieto di circolazione degli stessi. Riteneva non liberatorie le pur ampie deleghe rilasciate alle direzioni sotto ordinate permanendo a suo carico, come amministratore delegato, i compiti di organizzazione e il dovere di vigilanza alta, come stabilito dall'art. 16 c. 3 D. Lgs. n. 81/2008.

Ribadiva come anche per l'Elia la responsabilità penale non derivasse dall'omissione di condotte materiali ascrivibili a soggetti gerarchicamente subordinati quanto, piuttosto, dalla decisione di omettere qualunque controllo, anche documentale, sui carri esteri trasportanti merci pericolose, sulla base di una non corretta interpretazione delle norme nazionali, sovranazionali e interne fatta propria da tutte le società appartenenti al "Gruppo Ferrovie dello Stato".

Si era trattato - proseguiva il Collegio di secondo grado - della scelta aziendale di "alta amministrazione", adottata dai vertici societari, di consentire all'impresa ferroviaria Trenitalia, formalmente indipendente da R.F.I. ma appartenente al medesimo gruppo societario, di poter accedere al settore del trasporto delle merci pericolose pur essendo priva di una propria flotta di carri idonei, impiegando materiali rotabili appartenenti a terzi senza assicurare per detti carri il medesimo livello di sicurezza di quelli propri della società stessa.

Di tale scelta doveva ritenersi responsabile l'imputato Elia, nominato A.D. di R.F.I. il 25 settembre 2006, per averla avallata e mantenuta, essendo stata adottata in precedenza, quanto meno dal gennaio 2005, momento iniziale di utilizzo da parte di Trenitalia dei carri-cisterna di proprietà della società Gatx Rail Austria senza richiesta, acquisizione o deposito

di alcun documento inerente alla storia manutentiva dei rotabili acquisiti ed immessi in circolazione.

La Corte di appello individuava peraltro la responsabilità dell'Elia in un momento ancora più risalente, quando rivestiva la qualifica di responsabile della Direzione Tecnica di R.F.I., attività da lui svolta prima della nomina ad amministratore delegato nonché dopo, quando ne aveva assunto l'*interim* per un breve periodo.

La direzione tecnica era una struttura centrale operativa avente fra l'altro i seguenti compiti: *"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"*.

Proprio in tale veste Elia Michele Mario aveva emesso nel giugno 2001 una disposizione (n. 13/2001) rivolta alle imprese ferroviarie *"per rendere evidenza del possesso dei requisiti, in termini di ... sicurezza"*, dell'obbligo di presentare al gestore dell'infrastruttura un "dossier di sicurezza" il cui contenuto, secondo il punto 4.3.1 capo c), doveva 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 andavano ricompresi anche i rotabili omologati all'estero.

Sempre in detta qualità l'Elia era il responsabile della emissione dei certificati di sicurezza ed aveva competenza ad emettere i provvedimenti di riduzione di velocità limitati a singoli rotabili, singole tratte o periodi temporali sicché doveva essergli addebitata l'omessa previsione della riduzione della velocità, nel 2005, per il treno in questione, trasportante i carri-cisterna non controllati perché privi di documentazione e di tracciabilità, nell'attraversamento di zone maggiormente pericolose, come la Stazione di Viareggio.

Secondo il giudice di appello l'imputato Elia, quale responsabile della direzione tecnica, avrebbe dovuto impartire al proprio personale dipendente specifiche istruzioni e pretendere la tracciabilità di tutti i treni ammessi a circolare sulla rete gestita da R.F.I., richiedendo quindi il deposito del "dossier di sicurezza" anche per i treni non omologati presso di lei; di conseguenza nel 2005 avrebbe dovuto vietare la circolazione del treno composto dai carri-cisterna di proprietà della GATX Rail Austria per l'impossibilità di effettuare un controllo sulla sua sicurezza; avrebbe dovuto comunque, in attesa della produzione della necessaria documentazione, adottare il provvedimento di riduzione della velocità che dopo l'incidente di Viareggio era stato adottato su richiesta dell'ANSF (il n. 3816 dell'11 dicembre 2009, richiesto da ANSF con la nota n. 6846/09 del 26 novembre 2009); quale A.D. avrebbe quindi

dovuto imporre la modifica della prassi interpretativa che escludeva la necessità di ogni controllo documentale sui carri esteri utilizzati continuativamente da Trenitalia sulla sua rete e verificare, sempre nell'ambito dei doveri di "vigilanza alta" attribuiti al datore di lavoro sovraordinato nelle organizzazioni aziendali complesse, l'attuazione delle proprie direttive sul punto, condotta ancor più necessaria all'esito delle verifiche sulle imprese ferroviarie, compresa Trenitalia spa, che continuavano ad evidenziare "criticità" nella manutenzione, nella *"rintracciabilità e nella validità del materiale rotabile in servizio"*, come segnalato da R.F.I. spa stessa con la nota n. 624/2007 dell'11 giugno 2007, a firma proprio dell'Elia.

Riteneva non revocabile in dubbio l'esigibilità di tali condotte da parte dell'imputato, pienamente consapevole dell'importanza della tracciabilità dei rotabili, avendo egli stesso emanato, nel giugno 2001, la predetta 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 analogo documentazione per ogni rotabile nonché la disposizione n. 23/2004 (firmata quale responsabile della direzione tecnica l'8 giugno 2004) 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 verificabilità delle operazioni di manutenzione effettuate.

Dava conto di come proprio il contenuto della segnalazione a sua firma nella nota n. 624/2007 dimostrasse la specifica conoscenza di Elia delle "criticità", alle quali tuttavia non aveva fatto seguito l'adozione di alcun correttivo o prescrizione ulteriore di contenimento del rischio.

Sotto questi profili, quindi, la Corte di appello confermava la decisione di condanna a suo carico pronunciata in primo grado.

Analogamente a quanto affermato per la posizione di Elia Michele Mario, anche rispetto all'imputato Moretti Mauro la Corte di appello riteneva che la responsabilità dello stesso come A.D. di R.F.I. non derivasse dalla condotta omissiva tenuta dai subordinati né da un difetto di vigilanza sul loro operato quanto, piuttosto, dalla deliberata violazione di norme nazionali, sovranazionali e interne in tema di "tracciabilità" dei rotabili, dipendente da una loro "forzata" interpretazione in senso contrario alla sicurezza dell'esercizio dell'attività propria delle imprese ferroviarie, del personale, dei terzi e dell'ambiente.

Ribadiva essersi trattato di una precisa scelta di politica aziendale, verosimilmente dettata dalla volontà di contenimento dei costi tramite limitazione degli impegni di spesa relativi al trasporto delle merci, settore minoritario anche per Trenitalia e fonte di minori guadagni, per investire, anche in termini di sicurezza, nel trasporto passeggeri. Dava conto di come

rispondesse a tale logica aziendale la decisione di non investire nella realizzazione di una flotta di carri-merci cisterna per il trasporto di materiali pericolosi di proprietà e di utilizzare rotabili appartenenti a terzi; di non impegnare personale e denaro per sottoporli a controlli particolarmente accurati, applicando i criteri di interoperabilità ed i regimi internazionali RIV e CUU come un'autorizzazione ad omettere qualunque controllo ed a non pretendere dai fornitori dei carri stessi la prova, documentale, dell'effettuazione di interventi manutentivi quantomeno equipollenti a quelli operati da Trenitalia sul materiale rotabile di sua proprietà. Rappresentava come tale politica aziendale fosse sicuramente in vigore negli anni in cui il Moretti aveva operato quale amministratore delegato di R.F.I., dal momento che i carri di proprietà di Gatx Rail Austria avevano iniziato a circolare in Italia, in assenza di tali controlli, nel 2005 senza che Trenitalia avesse fornito alcuna documentazione in ordine alla loro vita e alla loro storia manutentiva e senza aver effettuato neppure la procedura di cabotaggio. Riteneva noti, conosciuti o conoscibili, a quella data, incidenti e segnalazioni di deragliamenti di treni conseguenti a rotture di parti strutturali dovute a difetti di manutenzione o ad omessi controlli evidenziando come la emanazione da parte di R.F.I. il 10 aprile 2006 della nota 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"* fosse incontestabilmente dimostrativa che il problema della carenza di informazioni e di documentazione per i carri non omologati da R.F.I. spa, anche in tema di manutenzione, si era già manifestato prima del 2006 e che se ne comprendeva la pericolosità.

Riportava in tal senso il contenuto dell'audizione resa dall'imputato Moretti al Senato della Repubblica il 2 luglio 2009, nella quale aveva esplicitato come fosse noto che le modalità manutentive in Germania erano diverse da quelle italiane e che non vi era spazio per far operare 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 ovvero, detto in altre parole, che i carri provenienti dall'estero fossero conformi ai requisiti richiesti da R.F.I.

La Corte di appello accoglieva inoltre il ricorso presentato dal pubblico ministero avverso la sentenza del Tribunale di assoluzione del Moretti dai reati a lui ascritti quale A.D. della *holding* Ferrovie dello Stato, ruolo ricoperto a far data dal 21 settembre 2006, evidenziando un indebito frazionamento delle risultanze obiettive nella valutazione della posizione ricoperta e del ruolo svolto dal Moretti nella ricordata qualità e l'omessa corretta valutazione

della natura giuridica della *holding* a capo della quale l'imputato operava come amministratore delegato.

Ferrovie dello Stato, nata come una holding operativa, presentava le caratteristiche proprie della *holding* "gestoria", a capo di più società aventi *business* strategicamente interdipendenti, da coordinare attraverso l'adozione, legittima e doverosa, di obiettivi e strategie, di controllo finanziario e sulle operazioni svolte dalle singole società, finanche con la sostituzione ad esse per perseguire gli obiettivi funzionali al gruppo, peraltro dettati dalla capogruppo stessa.

Secondo la Corte la forte ingerenza nelle scelte delle società controllate in tema di investimenti coinvolgeva, inevitabilmente, l'ambito della sicurezza, settore nel quale venivano concentrati buona parte degli investimenti.

Riteneva, quindi, andando di contrario avviso rispetto alla valutazione operata dal Tribunale, come per la capogruppo Ferrovie dello Stato Italiane l'obbligo giuridico di gestione anche dei rischi propri delle controllate derivasse sia dall'attribuzione a sé del potere di intervento attraverso controllo e il condizionamento diretto degli investimenti proposti dalle controllate anche in tema di sicurezza, sia dalla sussistenza del potere/dovere di controllo delle società operative, anche nel settore della sicurezza, ricavabile a) dalla disposizione n. 113/AD del 1 aprile 2008 ("La sicurezza sul lavoro nel Gruppo FS – Indirizzi e obiettivi di medio termine 2008-2012"); b) dalle "Missioni/Responsabilità al 29 giugno 2009" nelle quali la capogruppo attribuiva alle proprie direzioni precisi doveri di controllo ispettivo sulle controllate, anche in tema di sicurezza, precisando come la direzione centrale risorse umane e organizzazione (DCRUO) avesse la missione generica di "*garantire la coerenza ... delle politiche occupazionali e degli interventi in materia di risorse umane*" indicandone le modalità: "*elabora e diffonde indirizzi e politiche di Gruppo in materia di sicurezza del lavoro, verificandone la corretta applicazione anche attraverso specifiche attività di ispezione*"; "*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*"; c) dalla comunicazione organizzativa di Trenitalia n. 296/DRUO del 3 marzo 2009 (con la previsione dell'intervento della controllante FS nel sottoprocesso, cioè in una fase intermedia, per la modifica delle "*procedure inerenti la sicurezza di Esercizio, l'Ambiente e la Sicurezza sul Lavoro, la Qualità*", con verifiche di coerenza a livello di gruppo di tale modifica).

Dava conto di come tale stringente condizionamento spiegasse l'intervento diretto del Moretti in molte operazioni che riguardavano esclusivamente singole società controllate e il suo frequente presentarsi come se fosse stato l'amministratore di queste ultime ed in particolare di Trenitalia, come avvenuto nella stipula dei contratti con le Regioni per il trasporto locale. Emergevano, secondo il giudice di appello, poteri di decisione e di controllo previsti ed esercitati in tema di investimenti, di bilancio e persino di sicurezza tali da determinare una "gestione unitaria" delle controllate, ben più pervasiva della "direzione unitaria" ravvisata dal Tribunale, situazione fonte di una posizione di garanzia in capo all'A.D. di Ferrovie dello Stato *"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"* (p. 796).

Riteneva, pertanto, che la posizione di garanzia derivasse dall'esercizio di poteri, fortemente interferenti con l'autonomia delle controllate, che la società capogruppo si era attribuita con propria autonormazione sicché il Moretti, come amministratore delegato di Ferrovie dello Stato, doveva essere dichiarato responsabile *"per avere ommesso 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"* (p. 796); che la condotta alternativa corretta, doverosa ed esigibile consisteva nel controllo delle modalità di svolgimento dell'attività di trasporto delle merci pericolose, rispetto alle quali avrebbero dovuto essere adottate le migliori cautele possibili e, dunque, senz'altro 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, *"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"*.

Evidenziava la Corte di appello, in punto di esigibilità della condotta mancata, che il Moretti, sino al 25 settembre 2006 era stato l'amministratore delegato di R.F.I. 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 di salvaguardia, come la riduzione di velocità nell'attraversamento di stazioni

complesse quale quella di Viareggio, da adottare quanto meno per i carri di cui si ignorava la vita pregressa e la storia manutentiva.

1. 3. La sentenza della Corte di cassazione.

Con sentenza resa in data 8 gennaio 2021 e depositata il 6 settembre 2021 la Corte di cassazione annullava la sentenza impugnata nei confronti di Lehmann Joachim, con rinvio alla Corte di appello di Firenze, altra sezione, per nuovo giudizio; annullava senza rinvio agli effetti penali la sentenza impugnata nei confronti Kriebel Uwe, Brödel Helmut, Schröter Andreas, Linowski Peter, Kogelheide Rainer, Mayer Roman, Mansbart Johannes, Pizzadini Paolo, Gobbi Frattini Daniele e Soprano Vincenzo, limitatamente al reato di cui all'art. 589 c.p., per essere il medesimo estinto per prescrizione, previa esclusione dell'aggravante di cui all'art. 589, co. 2 c.p. e rinviava per la determinazione del trattamento sanzionatorio alla Corte di appello di Firenze, altra sezione; dichiarava irrevocabile l'affermazione di responsabilità dei menzionati imputati in relazione al residuo reato di cui agli artt. 430 e 449 c.p.; annullava senza rinvio agli effetti penali la sentenza impugnata nei confronti di Castaldo Mario, relativamente al reato di cui all'art. 589 c.p. per essere il medesimo estinto per prescrizione, previa esclusione dell'aggravante di cui all'art. 589, co. 2 c.p.; annullava la sentenza agli effetti penali nei confronti del Castaldo, nella posizione di direttore della divisione Cargo di Trenitalia, relativamente al reato di cui agli artt. 430 e 449 c.p., con rinvio alla Corte di appello di Firenze, altra sezione, per nuovo giudizio sul punto; dichiarava irrevocabile l'affermazione di responsabilità del Castaldo in relazione al reato di cui agli artt. 430 e 449 c.p. commesso quale amministratore delegato di Cargo Chemical e, poi, di Responsabile della B.U. Industria Chimica e Ambiente di F.S. Logistica; annullava senza rinvio agli effetti penali la sentenza impugnata nei confronti di Maestrini Emilio e Favo Francesco, relativamente al reato di cui all'art. 589 c.p. per essere il medesimo estinto per prescrizione, previa esclusione dell'aggravante di cui all'art. 589, co. 2 c.p. e, agli effetti civili, con rinvio alla Corte di appello di Firenze, altra sezione, per nuovo giudizio; annullava la sentenza nei confronti del Maestrini e del Favo relativamente al reato di cui agli artt. 430 e 449 c.p., con rinvio alla Corte di appello di Firenze, altra sezione, per nuovo giudizio sul punto, cui demandava la regolamentazione tra le parti delle spese del giudizio di legittimità; annullava senza rinvio agli effetti penali la sentenza impugnata nei confronti di Elia Michele Mario, relativamente al reato di cui all'art. 589 c.p. per essere il medesimo estinto per prescrizione, previa esclusione dell'aggravante di cui all'art. 589, co. 2 c.p.; annullava la sentenza nei confronti dell'Elia relativamente al reato di cui agli artt. 430 e 449 c.p., in relazione ai profili di colpa puntualizzati in motivazione e rinviava per nuovo giudizio alla

Corte di appello di Firenze, altra sezione, cui demandava la regolamentazione tra le parti delle spese del giudizio di legittimità; annullava la sentenza impugnata nei confronti di Moretti Mauro, relativamente all'aggravante di cui all'art. 589, co. 2 c.p., aggravante che eliminava, e relativamente ai profili di colpa puntualizzati in motivazione, rinviando per nuovo giudizio alla Corte di appello di Firenze, altra sezione, cui demandava la regolamentazione tra le parti delle spese del giudizio di legittimità; annullava la sentenza impugnata con riferimento alle statuizioni civili in favore di Associazione Dopolavoro Ferroviario di Viareggio e Medicina Democratica Onlus e rinviava per nuovo giudizio alla Corte di appello di Firenze, altra sezione, cui demandava la regolamentazione tra le parti delle spese del giudizio di legittimità; condannava gli imputati Kriebel, Brödel, Schröter, Linowski, Kogelheide, Mayer, Mansbart, Pizzadini, Gobbi Frattini, Soprano e Castaldo, in solido con i responsabili civili - eccezion fatta per R.F.I. e Ferrovie dello Stato - alla rifusione delle spese del giudizio di legittimità in favore delle parti civili indicate nel dispositivo stesso.

La Corte di cassazione, innanzitutto, respingeva i ricorsi aventi ad oggetto la violazione del principio di precostituzione del giudice e la conseguente nullità ex art. 178, lett. c), c.p.p., ritenendo che l'assegnazione del processo innanzi al Tribunale di Lucca fosse stata effettuata seguendo le disposizioni tabellari, pur senza la puntuale osservanza delle forme previste dall'art. 57.2 della circolare del CSM del 12 dicembre 2012, senza tuttavia che ciò integrasse una delle ipotesi determinanti la nullità degli atti, ovvero una situazione caratterizzata da un arbitrio nella designazione del giudice prodottasi al di fuori di ogni previsione tabellare.

Precisava, poi, che le norme per la prevenzione infortuni sul lavoro - nel contesto degli artt. 589 comma 2 e 590 comma 3 c.p. - avessero natura "cautelare" e fossero volte ad eliminare o ridurre non un rischio generico di morte o lesioni ma specifici eventi di danno di lavoratori o di soggetti a questi assimilabili, scaturenti dallo svolgimento dell'attività lavorativa.

La S.C. affermava che la violazione di una regola prevenzionistica (come quella di cui all'art. 589 comma 2 c.p.) non garantiva che l'evento fosse stato commesso proprio con violazione di essa e ciò in esplicazione delle teorie della causalità della colpa e della c.d. concretizzazione del rischio. Perveniva, quindi, alla conclusione che era ben possibile che nell'evento nel quale si era concretizzato il rischio lavorativo potesse ricomprendersi anche il danno patito dal terzo, ma in tal caso vi era la necessità che il terzo si fosse trovato esposto al rischio alla stessa stregua del lavoratore.

La Corte di legittimità affermava pertanto il seguente principio di diritto: *"Ai fini dell'integrazione della circostanza aggravante di cui all'art. 589, co. 2 (e all'art. 590, Co. 3) c.p., la locuzione 'se il fatto è commesso con violazione delle norme per la prevenzione degli infortuni sul lavoro' va interpretata come riferita ad eventi nei quali risulta concretizzato il rischio lavorativo, per essere quelli causati dalla violazione di doveri cautelari correlati a tale tipo di rischio. Per rischio lavorativo deve intendersi quello derivante dallo svolgimento di attività lavorativa e che ha ordinariamente ad oggetto la sicurezza e la salute dei lavoratori ma può concernere anche la sicurezza e la salute di terzi, ove questi vengano a trovarsi nella medesima situazione di esposizione del lavoratore"*.

Riteneva, pertanto, che sia il Tribunale che la Corte di appello avessero errato nel ravvisare la sussistenza dell'aggravante di cui all'art. 589, comma 2, c.p.

Sempre in ordine alle norme indicate come dirette alla prevenzione degli infortuni sul lavoro, la Corte di cassazione escludeva che potessero rientrarvi l'art. 2043 c.c., non classificabile tra le norme di dovere; l'art. 2050 c.c., non costituente una norma prevenzionistica ma presupponente un generico rischio derivante da attività pericolose; gli artt. 2 lett. N e 18 lett. Q del d. leg.vo n. 81/2008, aventi la sola finalità di evitare che in funzione della sicurezza delle attività lavorative si creassero rischi per la popolazione e per l'ambiente esterno ai luoghi di lavoro; l'art. 8 d. leg. vo n. 162/2007, che tutelava la sicurezza della circolazione ferroviaria analogamente alle regole tecniche del manuale VPI, includendovi le sole disposizioni di cui agli artt. 2087 c.c. e artt. 23 e 24 d. leg.vo n. 81 del 2008. Tali ultime norme, però, nel caso in esame non avevano avuto alcun ruolo causale nella verifica degli eventi omicidiari, con conseguente inapplicabilità agli omicidi colposi della regola posta dall'art. 157 comma 6 c. p. (ovvero del raddoppio dei termini stabiliti ai commi precedenti) e, quindi, proseguiva la S.C., alla luce del termine di prescrizione pari a sette anni e sei mesi, ai quali andava aggiunto un periodo di sospensione pari a 72 giorni, doveva essere dichiarata (per tutti gli imputati, ad eccezione del Moretti, del quale si dirà infra) l'estinzione di tali reati, prescritti in date comprese tra il 12 marzo 2017 ed il 2 settembre 2017.

Da ciò conseguiva che la sentenza della Corte di appello doveva essere annullata senza rinvio agli effetti penali, limitatamente ai reati di cui all'art. 589 c.p. e che doveva essere rideterminata la pena.

Veniva poi precisato - "in ausilio al giudice del rinvio" - che, pur versandosi in ipotesi di concorso formale di reati e di connesso cumulo giuridico, risultava valevole - per identità di *ratio* - il principio secondo il quale nella rideterminazione della pena non incorreva nella

violazione del divieto di *reformatio in peius* il giudice dell'impugnazione o del rinvio che, per effetto del mutamento della struttura del reato continuato per essere la regiudicanda satellite divenuta la più grave, avesse apportato per uno dei fatti unificati dalla identità del disegno criminoso un aumento maggiore rispetto a quello ritenuto dal primo giudice, pur non irrogando una pena complessivamente maggiore (Sez. U, n. 16208 del 27/03/2014, C., Rv. 258653; Sez. 3, n. 1957 del 22/06/2017, dep. 2018, Vallozzi e altri, Rv. 272072).

La Corte di cassazione respingeva le richieste degli operatori stranieri di rinvio pregiudiziale alla CGUE di una questione concernente l'interpretazione del diritto unionale sia perché generica, sia perché non era dimostrato il presupposto di una normativa unionale che aveva trovato attuazione in termini dissimili in Italia ed in Austria, sia perché, infine, con riferimento alla posizione di Mansbart e Mayer, la condotta di costoro si era realizzata in Italia con la fornitura dell'assile criccato a Cima Riparazioni.

La Corte esaminava, quindi, le singole posizioni.

Per questa ampia parte il contenuto specifico della decisione della S.C., al fine di evitare superflue ripetizioni, sarà di seguito richiamato nel trattare le posizioni di ciascun imputato all'esito di questo giudizio di rinvio.

PARTE SECONDA - Il giudizio di rinvio. Lo svolgimento del processo nelle sue linee essenziali.

2.1. Il giudizio di rinvio veniva introdotto con decreto di citazione a giudizio emesso il 30 dicembre 2021.

Alla prima udienza del 7 marzo 2022, dopo la costituzione delle parti, veniva pronunciata ordinanza con la quale questa Corte dava atto che nel decreto di citazione a giudizio vi era un errore materiale nella parte in cui, tra i responsabili civili, veniva indicata al punto 9 la società Mercitalia Rail s.r.l.

Detta società era infatti intervenuta nel corso del processo quale beneficiaria del ramo di azienda di Trenitalia denominato "Cargo," in forza di atto di scissione parziale del 21 dicembre 2016, nella qualità di soggetto solidalmente obbligato al pagamento di eventuali sanzioni pecuniarie dovute dall'ente scisso per i reati commessi anteriormente alla data dalla quale la scissione aveva avuto effetto nonché di destinataria di eventuali sanzioni interdittive ai sensi del decreto legislativo n. 231 del 2001.

La Corte rilevava, quindi, che tale posizione processuale fosse stata definita con la sentenza della Corte di cassazione e che, pertanto, la società Mercitalia Rail s.r.l. non era da considerare parte del giudizio di rinvio; per le medesime ragioni il Collegio dichiarava non

luogo a provvedere sulla istanza di revoca del decreto di citazione a giudizio proposta da Mercitalia Rail s.r.l.

La Corte rappresentava, poi, che con atti denominati "motivi nuovi" proposti nell'interesse degli imputati di lingua tedesca Mansbart Johannes, Mayer Roman, Brödel Helmut, Schröter Andreas e Kriebel Uwe, dai rispettivi difensori veniva proposta eccezione di nullità del decreto di citazione a giudizio perché non preceduto dalla traduzione della sentenza della Corte di cassazione in lingua tedesca, con prospettata lesione dei diritti di difesa per non aver potuto i difensori ricevere indicazioni in ordine alla "linea difensiva" da adottare e per non essere stati gli imputati posti in grado di far valere i diritti previsti dagli artt. 585, comma 4, c.p.p. e 599 bis c.p.p.

Il Collegio rappresentava inoltre che, con istanze personalmente sottoscritte e depositate in Cancelleria, gli imputati Lehman Joachim, Kogelheide Rainer, Linowski Peter, Brödel Helmut, Schröter Andreas, Mayer Roman, Mansbart Johannes e Kriebel Uwe avevano chiesto la traduzione in lingua tedesca della sentenza della Corte di cassazione; che erano state depositate dai difensori degli imputati Kogelheide Rainer e Linowski Peter memorie contenenti eccezioni di nullità del decreto di citazione a giudizio perché non preceduto dalla traduzione nella lingua madre dei predetti imputati della sentenza della Corte di cassazione e, nel contempo, veniva chiesta di traduzione in lingua tedesca della sentenza stessa.

Sulle predette questioni, sentite le parti, questa Corte si pronunciava con ordinanza.

In particolare, il Collegio riteneva che il decreto di citazione a giudizio notificato agli imputati alloggiati costituisca un atto autonomo rispetto alla sentenza della Corte di cassazione e rilevava che, comunque, fosse stato tradotto nella lingua madre degli stessi, per cui le eccezioni di nullità del decreto in tal senso proposte erano infondate, dovendo altresì considerarsi che il contenuto del decreto di citazione nel giudizio di rinvio era limitato ai soli requisiti stabiliti dall'art. 601, comma 3, c.p.p. e, dunque, non prevedeva alcun riferimento alle accuse contestate agli imputati.

Ciò premesso, la Corte riteneva che, pur non sussistendo ipotesi di nullità, fosse comunque opportuno disporre la traduzione della sentenza della Corte di cassazione nelle parti relative ai passaggi riguardanti gli imputati alloggiati (tutti di lingua tedesca), per consentire un più agevole esercizio dei diritti e delle facoltà difensive loro riservate nell'ambito del giudizio di rinvio, come in linea di principio previsto dalla direttiva 2010/64/UE, dall'art. 6 della Convenzione Europea per i diritti dell'Uomo e dall'art. 143 c.p.p.

Al riguardo il Collegio osservava che il processo svoltosi dinanzi alla Corte di cassazione aveva visto la partecipazione di 23 imputati ricorrenti (di cui 16 persone fisiche e 7 enti), 9

imputati destinatari di impugnazione del Procuratore generale della Repubblica di Firenze, 19 parti civili ricorrenti e 8 società responsabili civili ricorrenti, per cui la motivazione della Corte di legittimità, composta da ben 584 pagine, risultava in larga parte del suo contenuto non afferente alle posizioni degli imputati alloglotti; che, nello specifico, la sentenza era suddivisa in vari paragrafi (42 nell'ambito del "Ritenuto in fatto" e 32 nel contesto del "Considerato in diritto"); che detti paragrafi, da una parte, riepilogavano il contenuto delle precedenti decisioni di merito del Tribunale e della Corte d'appello (paragrafi 1, 2 e 3 del "Ritenuto in fatto"), le quali erano già state tradotte nella lingua madre degli imputati alloglotti e, dall'altra, compendiarono il contenuto degli atti di impugnazione e delle memorie (paragrafi da 4 a 42 del "Ritenuto in fatto") che, parimenti, non necessitavano di traduzione ai fini indicati, perché o non pertinenti alle posizioni degli imputati alloglotti o, alternativamente, provenienti dai rispettivi difensori e, quindi, già a loro noti; che, analogamente, nella parte del "Considerato in diritto", i paragrafi da 17 a 28, 30 e 31 riguardavano la decisione sui ricorsi proposti da soggetti processuali diversi dagli imputati alloglotti.

La Corte evidenziava altresì la necessità di contemperare le contrapposte esigenze di tutte le parti coinvolte nel giudizio di rinvio, non prolungandone la durata con lo svolgimento di attività di traduzione superflue. Osservava che in tal senso deponeva anche il testo della direttiva 2010/64/UE all'articolo 1 del paragrafo 4 (*"Non è necessario tradurre i passaggi di documenti fondamentali che non siano rilevanti allo scopo di consentire agli indagati o agli imputati di conoscere le accuse a loro carico"*), persino prevedendo, nel paragrafo 7, che, *"in deroga alle norme generali di cui ai paragrafi 1, 2, 3 e 6, è possibile fornire una traduzione orale o un riassunto orale di documenti fondamentali, anziché una traduzione scritta, a condizione che tale traduzione orale o riassunto orale non pregiudichi l'equità del procedimento"*.

Il Collegio riteneva che, pertanto, le parti della sentenza della Corte di cassazione da tradurre in lingua tedesca, in quanto riguardanti gli imputati alloglotti, andassero individuate nelle seguenti: da pag. 1 a pag. 3 (intestazione con indicazione parti); da pag. 281 a pag. 414 (Considerato in diritto: 1. La violazione del principio di precostituzione del giudice e la conseguente nullità ex art. 178, lett. c) cod. proc. pen.; 2. Precisazioni preliminari in ordine ai concetti di 'posizione di garanzia', 'norme di dovere', e 'regole cautelari'; 'condotta attiva e condotta omissiva'; 3. Le 'norme per la prevenzione degli infortuni sul lavoro' nel contesto degli artt. 589, co. 2 e 590, co. 3 c.p.; 4. La valenza causale della trasgressione alla regola prevenzionistica; 5. Analisi delle disposizioni richiamate nelle contestazioni; 6. L'esclusione

dell'aggravante di cui all'art. 589, co. 2 c.p. e conseguenti statuizioni: a) la prescrizione dei reati di omicidio colposo; 7. Segue: b) la carenza di legittimazione attiva delle organizzazioni sindacali; 8. Segue: c) l'insussistenza dell'illecito di cui all'art. 25-septies d.lgs. n. 231/2001 e la giurisdizione nazionale sugli enti esteri; 9. La richiesta degli operatori stranieri di rinvio pregiudiziale alla CGUE; 10. Il ricorso di Kriebel Uwe ; 11. Il ricorso di Brödel Helmut; 12. Il ricorso di Schröter Andreas; 13. Il ricorso di Lehmann Joachim; 14. I ricorsi di Kogelheide Rainer e di Linowsky Peter; 15. Il ricorso di Mayer Roman; 16. Il ricorso di Mansbart Johannes); da pag. 553 a pag. 571 (29. I motivi di ricorso concernenti le statuizioni civili); da pag. 578 a pag. 584 (32. Riepilogo statuizioni e dispositivo). La Corte, quindi, disponeva la traduzione in lingua tedesca della sentenza della Corte di cassazione nelle parti relative ai passi riguardanti gli imputati alloggiati, conferendo incarico al traduttore e fissando il termine per il deposito in cancelleria della sentenza tradotta al 17 marzo 2022 e la successiva udienza alla data del 7 aprile 2022, considerato un lasso di tempo (corrispondente all'intero termine a comparire) congruo e tale da consentire agli imputati alloggiati l'esercizio dei diritti e delle facoltà difensive a loro riservate nell'ambito del presente giudizio.

Il Collegio interpellava, poi, come stabilito dalla Corte di cassazione con la sentenza rescindente, l'imputato Moretti Mauro al fine di verificare la volontà dello stesso di rinunciare o non rinunciare alla prescrizione in relazione al contestato delitto di omicidio colposo plurimo, a seguito dell'esclusione da parte della Corte di legittimità della circostanza aggravante di cui al comma 2 dell'articolo 589 del codice penale.

L'imputato Moretti Mauro dichiarava: "*Non rinuncio*".

Alla successiva udienza del 7 aprile 2022 la Corte rappresentava che erano state depositate in Cancelleria memorie dei difensori degli imputati Kogelheide Rainer e Linowsky Peter con le quali, per quanto di interesse nella fase processuale, veniva "rinnovata la eccezione di nullità, a norma dell'art. 178 co. 1 lett. c), del decreto di citazione in appello" dei predetti imputati "nonché di ogni atto processuale compiuto in assenza della traduzione integrale della sentenza della Suprema Corte di Cassazione n. 32899 dell'8 gennaio 2021" e, in via "ulteriormente preliminare", venivano chieste la revoca dell'ordinanza emessa da questa Corte il 7 marzo 2022 e la traduzione integrale della sentenza della Corte di cassazione dell'8 gennaio 2021, chiedendo di dichiarare la nullità derivata, a norma dell'art. 178, co. 1, lett. c) c.p.p. della citazione in appello dei predetti imputati, disponendo la rinnovazione della citazione all'esito del deposito della traduzione ed eccependo, in mancanza, la nullità dell'ordinanza richiamata nonché di tutti gli atti conseguenti alla stessa.

La Corte rappresentava altresì che erano state depositate memorie anche dai difensori degli imputati Brödel Helmut, Mayer Roman, Schröter Andreas, Mansbart Johannes e Kriebel Uwe, con le quali venivano chieste la revoca dell'ordinanza pronunciata da questa Corte all'udienza del 7 marzo 2022 e la traduzione integrale della sentenza della Corte di cassazione dell'8 gennaio 2021 eccependo, in mancanza, la nullità dell'ordinanza richiamata nonché di tutti gli atti conseguenti alla stessa.

Il Collegio dava atto, inoltre, del deposito di una memoria del difensore delle società responsabili civili Gatx Rail Austria, Gatx Rail Germany e Jungenthal Waggon con la quale, per quanto di interesse nella fase processuale, chiedeva la esclusione delle parti civili diverse all'Associazione Dopolavoro Ferroviario di Viareggio e Medicina Democratica Onlus. Sulle predette questioni, sentite le parti, la Corte si pronunciava con ordinanza.

In particolare il Collegio, con riferimento alle richieste ed eccezioni svolte con le memorie dei difensori degli imputati Kogelheide Rainer e Linowsky Peter e con quelle presentate dai difensori degli imputati Mayer Roman, Schröter Andreas, Mansbart Johannes e Kriebel Uwe, ne riteneva l'infondatezza per una serie di ragioni: in primo luogo perché proposte da soggetti processuali non legittimati atteso che, secondo l'orientamento assolutamente prevalente della S.C., l'eccezione di pretesa violazione dell'obbligo di traduzione della sentenza, previsto dall'art. 143 c.p.p. - e, dunque, anche dei profili ad esso connessi o dipendenti - costituendo atto "personalissimo" doveva essere compiuto in maniera espressa dall'imputato allogliotta e non dal difensore, come poteva desumersi dalla stessa lettera della norma processuale evocata (cfr. Cass. 9504/2020; Cass. 15056/2019); in secondo luogo perché la pretesa nullità a norma dell'art. 178 co. 1 lett. c) c.p.p. del decreto di citazione dinanzi a questo giudice di rinvio era insussistente, come già rilevato con l'ordinanza del 7 marzo 2022; che al riguardo andava considerato come nella stessa prospettazione difensiva la eccepita nullità sarebbe stata di natura "derivata" e, quindi, scaturente dalla presunta nullità della sentenza della Corte di cassazione perché non tradotta in lingua tedesca; tale ipotesi di nullità era da considerare inesistente nell'ordinamento e, in ogni caso, il decreto di citazione a giudizio dinanzi a questa Corte costituiva un atto autonomo rispetto alla sentenza della Corte di cassazione ed era stato notificato agli imputati allogliotti tradotto nella lingua madre degli stessi, per cui l'eccezione di nullità del decreto così come proposta era infondata; andava peraltro soggiunto che il decreto di citazione nel giudizio di rinvio, avendo un contenuto limitato ai soli requisiti stabiliti dall'art. 601, comma 3, c.p.p., non prevedeva alcun riferimento alle accuse contestate agli imputati; in terzo luogo perché, con riferimento all'ordinanza pronunciata il 7 marzo 2022, la pretesa nullità di ordine generale a regime

intermedio alla quale i difensori facevano riferimento avrebbe dovuto essere immediatamente eccepita in udienza, ex art. 182, comma 2, c.p.p., avendo la predetta ordinanza espressamente disposto la traduzione in lingua tedesca della sentenza della Corte di cassazione nelle sole parti relative ai passi riguardanti gli imputati alloglotti, analiticamente specificati con riferimento alle pagine e ai paragrafi della sentenza, senza che alcuna delle parti eccepisse nulla dopo la pronuncia della predetta ordinanza e neppure successivamente, prima e dopo il conferimento dell'incarico al traduttore, con conseguente sanatoria della ipotetica nullità, comunque tardivamente eccepita con le memorie depositate in cancelleria il 22 marzo 2022, dopo il deposito della sentenza tradotta, avvenuto il 16 marzo 2022; in quarto luogo perché il D. Lgs. n. 32 del 2014, che aveva novellato l'art. 143 c.p.p., non prevedeva sanzioni processuali per l'omessa traduzione e, a maggior ragione, con riguardo al preteso diritto alla traduzione integrale della sentenza di legittimità anche nelle parti non afferenti alle posizioni degli imputati alloglotti; che sul punto andava ribadito che il processo svoltosi dinanzi alla Corte di cassazione aveva visto la partecipazione di 23 imputati ricorrenti (di cui 16 persone fisiche e 7 enti), 9 imputati destinatari di impugnazione del Procuratore generale della Repubblica di Firenze, 19 parti civili ricorrenti e 8 società responsabili civili ricorrenti, per cui la motivazione della Corte di legittimità, composta da ben 584 pagine, in larga parte del suo contenuto non riguardava in alcun modo le posizioni degli imputati di lingua tedesca; in quinto luogo perché il fondamento giustificativo della disposizione dell'art. 143 c.p.p. andava individuato nell'intento perseguito dalla direttiva europea 2010/64/UE per cui, anche con riferimento alle sentenze e agli altri atti indicati nel comma 2, la funzione era sempre quella di *"consentire agli indagati o agli imputati di conoscere le accuse loro carico"*, esigenza che non sosteneva la pretesa della "obbligatoria traduzione integrale" di una sentenza complessa e coinvolgente una pluralità di rapporti processuali autonomi, relativi a un elevato numero di imputati, parti civili e responsabili civili, anche nelle parti riguardanti le altrui posizioni; che in merito non era condivisibile neppure l'assunto difensivo secondo il quale nell'ordinamento italiano, con riferimento agli atti di cui al comma 2 dell'art. 143 c.p.p., l'obbligo di traduzione scritta sarebbe stato invece indiscriminato, atteso che proprio il predetto comma 2 dell'art. 143 prevedeva espressamente che la traduzione scritta fosse disposta *"negli stessi casi"* indicati dal comma 1, ovvero, per quanto in questa sede di interesse, al fine di consentire all'imputato *"di poter comprendere l'accusa contro di lui formulata.."*; in sesto luogo perché nessuna lesione del diritto di difesa era stata concretamente prospettata dai difensori; al riguardo andava difatti osservato che nei confronti degli imputati Kogelheide Rainer, Linowsky Peter, Brödel

Helmut, Mayer Roman, Schröter Andreas, Mansbart Johannes e Kriebel Uwe l'affermazione di responsabilità pronunciata dalla Corte d'appello di Firenze con la sentenza del 20 giugno 2019 (della quale gli stessi avevano ricevuto integrale traduzione scritta nella loro lingua) era divenuta irrevocabile, per cui tutti gli elementi di fatto e di diritto riguardanti le responsabilità di ciascuno di essi erano stati definitivamente accertati, non configurandosi, dunque, neppure in linea teorica, un loro interesse alla traduzione delle parti della sentenza riguardanti gli "imputati di nazionalità italiana", peraltro non essendovi stato - contrariamente a quanto genericamente sostenuto e come era del tutto ovvio, attesa la natura propria del giudizio di legittimità - alcun accertamento della Corte di cassazione in ordine alla sequenza causale complessiva che aveva dato luogo all'evento né alla dinamica causale che si era tradotta nella produzione dell'evento tipico; in settimo luogo perché non sussisteva alcuna lesione del diritto di difesa anche sotto il profilo della congruità del termine riconosciuto agli imputati alloghotti, dal momento che l'udienza successiva al deposito della sentenza tradotta in lingua tedesca (avvenuto in data 16 marzo 2022, in anticipo di un giorno) era stata fissata dopo un lasso di tempo, decorrente dal 17 marzo 2022, termine ultimo stabilito per il deposito, parametricamente corrispondente al termine a comparire di cui all'articolo 601, comma 3, c.p.p. e, quindi, tale da consentire ampiamente ai predetti l'esercizio delle facoltà e dei diritti difensivi a loro riservati nell'ambito del giudizio di rinvio, compreso quello di presentare motivi nuovi ai sensi dell'articolo 585, comma 4, c.p.p. che, peraltro, nessuno di essi aveva personalmente ritenuto di presentare; in ottavo luogo, con riferimento alla posizione degli imputati Kogelheide Rainer e Linowsky Peter, la Corte soggiungeva che non corrispondeva alle risultanze processuali quanto si leggeva all'ultimo capoverso della prima premessa della memoria sottoscritta dai difensori avv.ti Tullio Padovani e Annarosa Francini ovvero che: *"la traduzione in lingua tedesca delle parti indicate da Codesta Ecc. ma Corte d'Appello depositata in termini, veniva resa disponibile a ciascun imputato alloghotta in data 18.03.2022"*; dagli atti del processo risultava infatti che, con nota a firma digitale "Tullio Padovani" inviata via pec alla Cancelleria di questa Corte in data 16 marzo 2022, era proprio il predetto: *"Prof. Avv. Tullio Padovani (anche per l'Avv. Annarosa Francini)"* che testualmente scriveva: *"Con la presente i sottoscritti (...) comunicano che il giorno 18 marzo provvederanno - salva diversa ed esplicita indicazione della Corte d'Appello - al ritiro delle copie di spettanza (in formato elettronico o cartaceo, a seconda delle esigenze della Cancelleria), tramite il delegato sin d'ora nominato Avv. Caterina Marcacci Belaise del foro di Pisa"*; che, pertanto, non era esatta l'affermazione che la traduzione in lingua tedesca *"veniva resa disponibile a ciascun imputato alloghotta in data 18.03.2022"*, atteso che,



piuttosto, erano i difensori degli imputati Kogelheide Rainer e Linowsky Peter, tramite il delegato, come da loro comunicata volontà, a curarne il ritiro in cancelleria soltanto il giorno 18 marzo 2022.

In ordine alla richiesta di esclusione delle parti civili diverse dall'Associazione Dopolavoro Ferroviario di Viareggio e da Medicina Democratica Onlus proposta dal difensore delle società responsabili civili Gatx Rail Austria, Gatx Rail Germany e Jungenthal Waggon, alla quale si associavano i difensori indicati nel verbale di udienza, il Collegio riteneva che trattavasi di eccezione inammissibile perché tardivamente formulata atteso che, stante il disposto degli artt. 80, 484 e 491, comma 1, c.p.p., la richiesta di esclusione delle parti civili doveva essere proposta, a pena di decadenza, immediatamente dopo verificata per la prima volta la regolare costituzione delle parti.

Respinte le richieste ed eccezioni con l'ordinanza predetta, che previa lettura veniva allegata al verbale, i componenti del Collegio procedevano alla relazione ex art. 602 c.p.p.

All'udienza del 28 aprile 2022 (che faceva seguito a quelle dell'11 e del 21 aprile nelle quali veniva disposto il rinvio per impedimento per ragioni di salute di uno dei componenti del Collegio), il difensore degli imputati Castaldo Mario e Soprano Vincenzo e i difensori dei responsabili civili Mercitalia Logistics (già F.S. Logistica) e Trenitalia, a seguito di presentazione da dette parti di ricorso straordinario ex art. 625 bis c.p.p. e della successiva fissazione dell'udienza dinanzi alla S.C. per il 12 luglio 2022, chiedevano il rinvio del processo in attesa della decisione della Corte di cassazione.

Questa Corte, con ordinanza che veniva allegata al verbale, rilevato che la presentazione del ricorso non sospendeva gli effetti del provvedimento e che allo stato non risultava che la Corte di cassazione avesse disposto la sospensione degli effetti della sentenza impugnata con il ricorso straordinario ex art. 625 bis c.p.p., rigettava la richiesta e disponeva procedersi oltre.

Veniva quindi svolta la requisitoria dei rappresentati della Procura generale della Repubblica, che depositavano note di udienza/memorie e concludevano come da verbale. Le parti civili Pucci Mirella e Orlandini Vincenzo Massimo concludevano a loro volta come da verbale. Alla successiva udienza del 5 maggio 2022 concludevano tutte le altre parti civili ad eccezione di Piagentini Marco, Piagentini Raffaello e Piagentini Leonardo, che concludevano all'udienza del 9 maggio 2022. Nella stessa udienza il difensore del Comune di Viareggio depositava atto di revoca della costituzione di parte civile del predetto ente pubblico. Sempre all'udienza citata e per tutte le successive fino a quella del 9 giugno 2022 svolgevano le loro discussioni i difensori dei responsabili civili e degli imputati, che

depositavano note di udienza/memorie e concludevano come riportato nei verbali. A detta ultima udienza il Procuratore generale chiedeva un differimento riservandosi il diritto di replica. Veniva all'uopo fissata l'udienza del 30 giugno 2022.

In data 27 giugno 2022 veniva trasmessa a mezzo posta elettronica certificata, dal difensore della parte civile Medicina Democratica, una memoria "ex articolo 121 cpp".

Sempre in data 27 giugno 2022 veniva trasmessa a mezzo posta elettronica certificata, dai difensori delle parti civili Provincia di Lucca, Rombi Daniela, Menichetti Giovanni, Menichetti Claudio, Maccioni Andrea, Falorni Silvano, Antonelli Maria Grazia e Bonetti Ivana, una "memoria ex art. 121 c.p.p."

In data 28 giugno 2022, con lo stesso mezzo, veniva trasmessa "memoria difensiva" dai difensori degli imputati Elia Michele Mario e Moretti Mauro e dai difensori dei responsabili civili Rete Ferroviaria Italiana e Ferrovie dello Stato Italiane.

All'udienza del 30 giugno 2022 il Procuratore generale dichiarava di rinunciare alla replica. La difesa del responsabile civile Mercitalia Logistics (già FS Logistica) depositava memoria, delle cui produzione aveva fatto riserva all'esito della discussione.

La Corte dava quindi atto del pervenimento in cancelleria, a mezzo posta elettronica certificata, delle suindicate memorie.

Le parti, invitate a esprimersi al riguardo, nulla osservavano in ordine alla loro acquisizione. Chiedeva infine la parola l'imputato Moretti Mauro, che rendeva dichiarazioni spontanee con le quali contestava l'addebito di responsabilità in ogni suo profilo, criticava le decisioni di condanna intervenute nei suoi confronti, assumendo di essere vittima di un teorema poggiante su presupposti falsi, su argomentazioni (illazioni) artificialmente costruite e capziosamente utilizzate per coinvolgerlo quale A.D. di RFI e per ravvisare la sua responsabilità anche in relazione alla qualifica di A.D. di Ferrovie dello Stato, qualificava come "sofisma" la ricostruzione della sua posizione fatta nelle precedenti sentenze, poggiante su un teorema "*che è privo, paradossalmente, di ogni rintracciabilità probante ed è fondato, manifestamente, su ipotesi-movente completamente false*".

Depositava, quindi, una memoria da lui sottoscritta, costituita da 33 cartelle, riepilogativa del contenuto delle dichiarazioni rese.

All'esito delle dichiarazioni dell'imputato Moretti, la Corte si ritirava per deliberare e, quindi, decideva come da dispositivo letto in udienza.

Per concludere l'*excursus* sullo svolgimento del giudizio di rinvio, va osservato che in relazione alla memoria trasmessa dai difensori delle parti civili Provincia di Lucca, Rombi Daniela, Menichetti Giovanni, Menichetti Claudio, Maccioni Andrea, Falorni Silvano,

Antonelli Maria Grazia e Bonetti Ivana, va rilevato che la memoria dei difensori degli imputati Elia Michele Mario e Moretti Mauro e dei responsabili civili Rete Ferroviaria Italiana e Ferrovie dello Stato Italiane, ne ha eccepito *"la radicale inammissibilità – almeno sino a che la Procura Generale non si determini a replicare"*, aggiungendo altresì: *"Lo stesso vale – coerentemente e allo stato – per questo nostro atto che tuttavia per dovere difensivo rassegniamo"*.

Ciò posto, il Collegio ritiene che, attesa l'espressa eccezione come sopra formulata, della memoria trasmessa dai difensori delle parti civili Provincia di Lucca, Rombi Daniela, Menichetti Giovanni, Menichetti Claudio, Maccioni Andrea, Falorni Silvano, Antonelli Maria Grazia e Bonetti Ivana e, di conseguenza, anche di quella dei difensori degli imputati e responsabili civili da ultimo citati, non si debba tenere conto nel presente giudizio.

Va infatti osservato che il processo è, per sua natura, costituito da una serie ordinata di atti funzionali al raggiungimento del naturale epilogo decisionale, per cui anche la facoltà di deposito delle memorie difensive non può essere svincolata da ogni preclusione o limitazione, ponendosi altrimenti in contrasto con la logica del sistema.

Va rilevato, inoltre, che il disposto generale dell'articolo 121 del codice di procedura penale deve essere coordinato con l'articolo 482 dello stesso codice, il quale prevede l'allegazione al verbale delle "memorie scritte presentate dalle parti a sostegno delle proprie richieste e conclusioni", così facendo chiaro riferimento alla necessità che le memorie siano depositate precedentemente o contestualmente alle conclusioni (Cass. n. 38.757 del 2016).

Nel caso di specie sia i difensori delle parti civili Provincia di Lucca, Rombi Daniela, Menichetti Giovanni, Menichetti Claudio, Maccioni Andrea, Falorni Silvano, Antonelli Maria Grazia e Bonetti Ivana sia i difensori degli imputati Elia Michele Mario e Moretti Mauro e dei responsabili civili Rete Ferroviaria Italiana e Ferrovie dello Stato Italiane hanno discusso e rassegnato le loro conclusioni in udienze tenutesi in epoca precedente alla trasmissione delle rispettive citate memorie per cui, in assenza di accordo delle parti, deve ritenersi che il loro inoltro a questa Corte, successivamente al compimento delle predette attività, si ponga al di fuori dell'ambito di applicazione del menzionato articolo 121 c.p.p.

Tali attività difensive, difatti, non possono sovrapporsi all'atto finale del processo, informato al principio dell'oralità, rappresentato appunto dalla formulazione delle conclusioni preceduta dalla discussione e dalla illustrazione delle ragioni a sostegno delle stesse, con la conseguenza che le predette memorie vanno ritenute inammissibili.

PARTE TERZA - Il giudizio di rinvio. Le posizioni degli imputati *sub iudice* per l'accertamento della responsabilità o di taluni profili di essa incidenti sul trattamento sanzionatorio.

3.1. Lehmann Joachim

3.1.1 Le motivazioni dei Collegi di primo e di secondo grado.

Con la sentenza emessa il 31 gennaio 2017 il Tribunale di Lucca mandava assolto Lehmann Joachim dai reati colposi aggravati di omicidio plurimo e lesioni personali (capo 55), di incendio (capo 56) e di disastro ferroviario (capo 57), ascrittigli nelle sue qualità di supervisore e responsabile di esami "non distruttivi" presso la Jungenthal, con la formula "per non aver commesso il fatto".

Richiamate le considerazioni e la narrativa già svolte può qui osservarsi che il Tribunale, attraverso l'analisi e la valutazione della normativa (secondaria) vigente, riteneva da un lato che all'imputato dovesse essere riconosciuta la qualifica di «supervisore», valorizzando l'efficacia ed il contenuto della duplice certificazione in suo possesso (livello 3 multisetoriale e livello UT1 nel settore specifico della manutenzione ferroviaria), in quanto la norma DIN 27201., all'art. 4.3.4, consentiva a personale di livello 3 proveniente da altri settori di accedere, tramite l'iter descritto nell'allegato D, al settore industriale della manutenzione ferroviaria con la qualifica di supervisore di collaudo; dall'altro che la redazione delle istruzioni di prova richiedesse un requisito aggiuntivo del quale Lehmann non era in possesso, risultando sprovvisto di una abilitazione di livello 3 nel settore della manutenzione ferroviaria e non avendo, comunque, una esperienza quinquennale nel medesimo settore. Assumeva il Tribunale che *"i dati acquisiti al processo non valgono dunque ad individuare Joachim LEHMANN quale destinatario degli obblighi previsti dalla normativa sopra richiamata, con la conseguenza che nessun rimprovero può essere mosso sotto tale profilo all'imputato per non avere predisposto le istruzioni operative che egli non aveva l'obbligo di compilare, con conseguente esclusione di responsabilità"*.

Affermava inoltre che, seppure con provvedimento del 27 agosto 2008 fossero stati apparentemente nominati all'interno di Jungenthal due soggetti per esercitare la stessa funzione, di fatto Lehmann non aveva esercitato i poteri corrispondenti, essendo stato presente in officina in modo assolutamente saltuario, sporadico e quantitativamente inconsistente, potendosi affermare che il suo incarico aveva costituito la risposta ai rilievi mossi a Jungenthal nel corso di una verifica tecnica operata da DB in data 19 marzo 2007, in vista del riconoscimento dell'officina come centro esami non distruttivi.

Assumeva sul punto il Tribunale che la presenza assolutamente saltuaria di Lehmann era certamente insufficiente a garantire la sicurezza dei controlli non distruttivi e ma che non era possibile considerarla causale rispetto agli eventi verificatisi; che non era stato accertato se, quando era presente in officina, le prove non distruttive venissero svolte dietro la sua costante supervisione o si continuassero a seguire la prassi instaurata da Schröter, di lasciare totale autonomia all'operatore; che non era provato che la decisione di svolgere la prova in un tempo così ridotto fosse attribuibile ad una scelta specifica dell'imputato; che la mancanza dei piani di prova non fosse rilevante sotto il profilo dell'efficacia impeditiva dell'evento.

La Corte d'appello, accogliendo il ricorso del pubblico ministero, dichiarava Lehmann Joachim colpevole dei reati di cui agli artt. 589 u.c. c.p. e 430, 449 c.p. a lui ascritti ai capi 55 e 57 dell'imputazione, esclusa per entrambi l'aggravante di cui all'art. 61 n. 3 c.p., unificati ai sensi dell'art. 81 c. 1 c.p., e lo condannava alla pena di anni sette e mesi tre di reclusione, modificando le statuizioni civili conformandole a quelle penali.

Secondo la Corte di appello l'elencazione dei compiti dell'addetto alla sorveglianza sui controlli non distruttivi comprendeva sia compiti di «alta sorveglianza» e formazione del personale sia compiti attinenti alla sorveglianza e validazione dei singoli controlli e alla decisione tecnica di controllo in caso di dubbio.

Il Lehmann non aveva adempiuto a tali doveri, non rinvenibili anche in capo allo Schröter, avente qualificazione professionale non coincidente, per cui anche il Lehmann andava ritenuto responsabile dei delitti a lui ascritti.

La Corte di appello riteneva errate ed illogiche le conseguenze a cui era pervenuto il Tribunale, atteso che proprio la qualità di supervisore -ritenuta non esercitabile da un tecnico di livello 2 in modo continuo e in tutte le funzioni tipiche- avrebbe imposto all'imputato di assicurare *"la realizzazione appropriata e a regola d'arte del collaudo non distruttivo"*, di garantire la verifica dell'utilizzo di norme valide e riconosciute e dei regolamenti interni aziendali e di esercitare controllo e vigilanza in merito alla disponibilità e all'applicazione di piani di prova relativi alle varie tipologie di assile.

Secondo la Corte era proprio la eterogeneità dei compiti della figura del «supervisore», alcuni dei quali di "alta sorveglianza" - rilevazione dell'assenza dei piani di prova, grave carenza di carattere strutturale che avrebbe dovuto essere rilevata dal tecnico di terzo livello, posto al vertice del reparto nel quale i controlli non distruttivi venivano eseguiti – a renderli non esigibili dal tecnico di secondo livello indicato quale sostituto del supervisore titolare.

Assumeva, in proposito, che correttamente il riferimento normativo era rappresentato dalla norma DIN 27201-7 art. 6.1 la quale stabiliva che le istruzioni relative ai controlli non distruttivi potessero essere compilate esclusivamente da esaminatori di livello 3 con comprovata esperienza nel settore industriale "Manutenzione Ferroviaria" ma che questo non significava che l'imputato *"non fosse tenuto, nell'ambito dell'incarico che aveva accettato, a svolgere a pieno titolo le funzioni di supervisore, essendo il soggetto che nell'organizzazione dell'officina aveva una posizione di vertice nel reparto incaricato dell'esecuzione di controlli non distruttivi... reparto dotato di elevata autonomia che rispondeva in linea gerarchica soltanto alla direzione generale"* (p. 601).

Assumeva, ancora, la non rilevanza della nomina del 27 agosto 2008 (che prevedeva una possibile sostituzione legata ad una presenza non costante dell'imputato in officina), rispetto alla posizione di garanzia attribuita al supervisore Lehmann.

L'imputato, dunque, nella valutazione offerta dal giudice di appello, *"avrebbe dovuto rilevare l'illegittimità della prassi applicata in modo sistematico presso l'officina Jungenthal - attuata anche nel caso del controllo UT dell'assile n. 98331- consistente nell'effettuare il controllo ultrasonoro in assenza di piani di prova"* (senza attribuirgli però il compito di stenderli lui stesso) con efficienza causale del comportamento alternativo corretto: *"Se il supervisore fosse intervenuto in merito a questa problematica sarebbe stato possibile impedire che una simile prassi continuasse ad essere seguita, così bloccando i controlli non distruttivi effettuati in modo irregolare"*, aggiungendo come a tale sistematica condotta omissiva dovesse attribuirsi, con certezza, una efficienza causale rispetto agli eventi in contestazione *"perché una diversa condotta avrebbe impedito che la revisione dell'assile fosse eseguita con le inadeguate modalità che hanno determinato l'incidente di Viareggio"* e come una condotta osservante degli obblighi fosse certamente esigibile dall'imputato per la sua qualificazione professionale e per l'incarico di supervisione assunto oltre tre anni prima della revisione operata nel novembre del 2008.

In punto di trattamento sanzionatorio la Corte riteneva equa una pena superiore a quella irrogata agli operai della officina in considerazione del maggior grado della colpa che aveva caratterizzato ed accompagnato la sua condotta, inferiore tuttavia a quella comminata ai vertici aziendali, condannandolo alla pena finale di anni sette mesi tre di reclusione, così determinata: pena base per il delitto di cui al capo 55 anni sei di reclusione, aumentata di anni uno e mesi tre di reclusione per il reato di disastro ferroviario.

3.1.2. Le motivazioni dell'annullamento disposto dalla Corte di cassazione.

Investita del ricorso proposto nell'interesse dell'imputato, la Corte di cassazione al punto 13.3 accoglieva il terzo, il quarto, il quinto ed il settimo motivo di censura, in ordine alla ritenuta titolarità da parte del Lehmann di una posizione gestoria in forza della quale, secondo il giudice di appello, gli competevano doveri di alta vigilanza fondanti, a cagione della loro omissione, il giudizio di responsabilità penale.

La Corte di cassazione evidenziava che per giungere alla sentenza di condanna la Corte di appello, lungi dal seguire gli insegnamenti in merito alla necessità di una motivazione rafforzata in caso di *overturning*, non aveva innovato il complesso dei dati di fatto assunti dal Tribunale ed aveva reso affermazioni illogiche nel senso delineato dalla sentenza a SS.UU Dasgupta.

La Corte di appello aveva difatti taciuto ogni confronto con la norma che era stata richiamata dal Tribunale, ovvero *"la norma Appendice 17 (che) richiede per la figura del cd. addetto alla sorveglianza la qualifica di tecnico di II livello ed una certificazione nel settore industriale 9 (conforme alla EN 473), requisito questo che possedeva infatti anche Schröter"*, aggiungendo che si trattava di una funzione che poteva essere svolta con assoluta tranquillità da un tecnico di livello 2.

Quindi - proseguiva la Corte di legittimità - come indicato dal Tribunale, con il provvedimento di nomina, in coerenza con le disposizioni richiamate, *"alla data del 28 agosto 2008 erano stati nominati all'interno della società Jungenthal due soggetti per esercitare la stessa funzione"*.

La Corte di appello aveva invece citato la DIN 27201-7 (ovvero la norma DIN EN 473 che ne costituiva la matrice) perché ad essa facevano riferimento le perizie di *DB Systemtechnik*, sulla cui base la Jungenthal aveva ricevuto le autorizzazioni.

Ma tali perizie, osservava la Corte di cassazione, sulla base della documentazione offerta dalla difesa, indicavano sempre, dal 2005 al 2008, che la qualificazione dei supervisori doveva essere documentata *"con diploma almeno di livello 2 o 3 secondo DIN EN 473"*.

Trattavasi di dati tutti pretermessi dalla Corte d'appello, che avrebbe dovuto invece indicare la eventuale diversità dei ruoli tra il supervisore di secondo e di terzo livello.

La Corte di cassazione dava ancora conto di come la Corte di appello non si fosse confrontata con i dati probatori analizzati dal Tribunale, ovvero il ridotto numero di ore (90 nel quadriennio 2005 – 2009 delle quali solo 15 nel 2008) lavorate dal Lehmann nell'officina Jungenthal, il suo corrispondente basso compenso e le dichiarazioni di Kriebel, Barth e Toni.

Vi era stata, quindi, una violazione dell'obbligo della motivazione rafforzata, essendosi la Corte di appello limitata a verificare la titolarità astratta di un ruolo in capo al Lehmann, senza accertare se il conferimento di poteri allo stesso fosse effettivo anche in relazione alla sua reale presenza nell'officina, come stabilita dal suo contratto di lavoro.

Accoglieva, conseguentemente, anche il decimo motivo di ricorso proposto dalla difesa Lehmann, che aveva impugnato la sentenza nella parte in cui aveva dichiarato estinti i reati di cui rispettivamente agli artt. 590 c.p. e 423, 449 c.p. perché prescritti.

Al riguardo la S.C. ribadiva il principio secondo il quale *"nel caso di annullamento con rinvio, per difetto di motivazione rafforzata, della sentenza di appello che condanna l'imputato in riforma di quella assolutoria di primo grado, la declaratoria di estinzione del reato conseguente alla prescrizione nel frattempo maturata non prevale sul proscioglimento dell'imputato nel merito, atteso che detta declaratoria postula un'attività meramente ricognitiva del compendio probatorio, preclusa dal rinvio disposto dalla Corte di cassazione proprio sul presupposto della necessità di ulteriori verifiche (Cass. n. 15524 del 06/03/2018, Rv. 272613 – 01)"*.

Annulava pertanto la sentenza impugnata, rinviando a questa Corte per un nuovo giudizio.

3.1.3. Il nuovo giudizio sulla posizione dell'imputato

A questa Corte è richiesto di valutare se il Lehmann fosse stato titolare in Jungenthal di una posizione gestoria comportante doveri di alta vigilanza, la cui omissione costituiva fonte di responsabilità penale.

Sono rimasti assorbiti dalla decisione della Corte di cassazione i motivi relativi alla violazione dell'obbligo di rinnovazione istruttoria con riguardo alle diverse valutazioni operate dalla Corte di appello circa le dichiarazioni del consulente Toni, senza procedere alla rinnovazione del suo esame.

Sono stati ritenuti assorbiti anche l'ottavo motivo, relativo al vizio di motivazione per travisamento in ordine alla rilevanza della documentazione concernente i corsi di formazione tenuti dal Lehmann presso la Jungenthal ed il nono, riguardante la mancata calibrazione della macchina ad ultrasuoni, risultata invece perfettamente funzionante.

Tale condotta, seppure non ritenuta dai giudici di secondo grado causalmente efficiente, veniva considerata importante dalla difesa perché all'imputato era stato addebitato il difetto organizzativo della mancata archiviazione del duplicato del certificato di taratura della macchina ad ultrasuoni, da cui era conseguito l'originario addebito circa l'omessa taratura. Il sesto motivo, anch'esso rimasto assorbito, riguardava la violazione e falsa applicazione degli artt. 40 e 43 c.p. e il vizio della motivazione sul punto.

Secondo la difesa, nella sentenza impugnata era stata erroneamente ritenuta sussistente la causalità della colpa sulla base di un generico rimprovero connesso alla mancanza dei piani di prova, nonostante la violazione medesima non avesse concretizzato il rischio che la norma cautelare mirava a prevenire e non avesse avuto efficienza causale nella produzione dell'evento.

Analoghe considerazioni dovevano essere svolte in merito alla mancanza dei disegni tecnici dell'assile, considerata parimenti priva di efficacia causale.

Per la difesa era illogico ritenere, come aveva fatto la Corte di appello, che, attesa la scarsa presenza in officina del Lehmann e la presenza di un sostituto, egli avrebbe dovuto segnalare la mancanza di istruzioni inerenti a quello specifico assile.

Ad avviso della parte ricorrente dette istruzioni non erano nemmeno necessarie, come indicato nei vari audit del 2006 e del 2007, ove non era stata segnalata la necessità di piani di prova.

A conferma che i piani di prova non erano necessari la difesa deduceva che, neppure in sede di incidente probatorio per la scansione obliqua dell'assile 98331, fosse stato steso un piano di prova né tracciato il disegno tecnico ma, ciò nonostante, il test era stato ugualmente eseguito.

Nella prospettazione difensiva - peraltro - l'imputato non avrebbe potuto nemmeno redigere detti piani di prova, perché non competente per svolgere tale operazione né per validarla. L'omessa segnalazione ai superiori della loro mancanza non avrebbe avuto efficienza causale, perché sia il Kogelheide, sia il Mansbart sia il Mayer ne erano a conoscenza ed in quanto tutte le officine europee della Gatx erano prive dei piani di prova e nessun piano di prova per la verifica dell'assile 98331 era stato predisposto prima dell'incidente.

Per di più non erano individuabili prassi manutentive illegittime o insufficienti, che erano state ricavate solo dalle carenze individuate con riferimento alla specifica sala 98331; gli audit avevano sempre avuto esito positivo e non poteva escludersi che, in occasione delle sporadiche presenze del Lehmann, le procedure manutentive si fossero svolte in modo corretto (peraltro solo dall'agosto del 2008, quando era entrato in vigore il manuale VPI nella versione contestata al personale dell'officina).

Infine, sempre secondo la parte ricorrente, non vi era la prova della conoscenza da parte del Lehmann della circostanza che il controllo sull'assile avrebbe avuto una durata di soli 12 minuti.

È rimasto assorbito il motivo sollevato dalla difesa Lehmann relativamente alla mancata applicazione delle attenuanti generiche ed al conseguente difetto di motivazione sul punto

della sentenza impugnata, che non aveva tenuto conto della situazione nella quale l'imputato aveva operato, comunque da valutare in sede di commisurazione della pena.

Parimenti assorbito restava l'ultimo motivo di ricorso, con il quale la difesa si doleva del trattamento sanzionatorio, superiore a quello inflitto agli altri operatori della Jungenthal ed inferiore a quella dei vertici delle società tedesche, senza considerare che il Lehmann non era soggetto sovraordinato allo Schröter né aveva una maggiore competenza professionale rispetto agli altri operatori, tale da giustificare la pena irrogata.

Ciò premesso, osserva questa Corte come la sentenza di assoluzione del Tribunale di Lucca prendesse le mosse dalla norma appendice 17 del manuale VPI 01, che richiedeva per la figura dell'addetto alla sorveglianza la qualifica di tecnico di livello 2 ed una certificazione nel settore industriale 9 (conforme alla EN 473), requisito che possedeva anche Schröter.

Tale norma non era stata invece considerata dal Collegio di secondo grado, per il quale la norma DIN 27201-7 (quindi la norma DIN EN 473 che ne costituiva la matrice) alla quale avevano fatto riferimento gli audit di DB Sistemtechnik e sulla cui base la Jungenthal aveva ricevuto le autorizzazioni, conduceva al Lehmann quale unico supervisore.

Come sopra visto, detta norma stabiliva che le istruzioni relative ai controlli non distruttivi potevano essere compilate esclusivamente da esaminatori di livello 3 con comprovata esperienza nel settore industriale "Manutenzione Ferroviaria" senza che questo significasse - ad avviso della Corte di appello - che l'imputato *"non fosse tenuto, nell'ambito dell'incarico che aveva accettato, a svolgere a pieno titolo le funzioni di supervisore, essendo il soggetto che nell'organizzazione dell'officina aveva una posizione di vertice nel reparto incaricato dell'esecuzione dei controlli non distruttivi.... reparto dotato di elevata autonomia che rispondeva in linea gerarchica soltanto alla direzione generale"*.

Esaminando il materiale probatorio disponibile va in primo luogo analizzato e valutato il contratto 27 agosto 2008 con il quale il Lehmann veniva nominato supervisore per i controlli non distruttivi ed indicato come responsabile ai sensi della VPI 01 allegato 17 punto 2 comma 3, con un ambito di responsabilità determinato dalla DIN 27201 - 7 *"in relazione all'ambito di applicazione"*.

Nello stesso contratto veniva aggiunto testualmente che *"visto che il sig. Lehmann non è sempre presente in loco, suo sostituto in loco sarà nominato il sig. Andreas Schröter"*. Lo Schröter veniva quindi indicato non come sostituto occasionale ma quale figura professionale che avrebbe fatto le veci del Lehmann, salvo che quest'ultimo fosse stato

presente *in loco*, circostanza assai remota, dato che si era recato in azienda soltanto in quattro occasioni nell'anno 2008, per complessive 12 ore e 15 minuti.

Esaminando le norme che qualificavano la supervisione del Lehmann e di cui al contratto, la DIN 27201 – 7 prevedeva che, ove venissero eseguiti controlli non distruttivi nella manutenzione dei veicoli ferroviari, l'officina dovesse incaricare una commissione ispettiva (punto 4.3.4) – senza alcun riferimento ad un supervisore.

Come riferito dal consulente del PM prof. Toni, nella EN 473 l'unico riferimento ad un supervisore si trovava al punto 3.32 ("*supervision*") dal quale si ricavava che il supervisore era colui che dirigeva le operazioni di altri tecnici NDT in tutte le fasi del loro lavoro (preparazione del test, esecuzione della misura, emissione del report di prova) e che tale incarico ben poteva essere svolto dallo Schröter, il quale aveva un "*potere di controfirma per approvazione dei risultati delle misure condotte dai 1° livello (insieme a Lehman sulla base dell'incarico del direttore Carlsson)*". Anche dal manuale VPI 01 si evinceva come (cfr. Appendice 17) "*per l'addetto alla sorveglianza è richiesta una certificazione nel settore industriale 9 del 2° livello conforme DIN EN 473 nella procedura specifica. Se un addetto alla sorveglianza è certificato in più procedure, egli può scegliere, per il compito di controllo, anche tra quelle procedure in cui è certificato con l'ulteriore responsabilità in seno alla sezione 2, paragrafo 3.*".

Da ciò emergeva la conferma che il compito di addetto alla sorveglianza poteva essere svolto anche dallo Schröter, per questo nominato sostituto del Lehmann per lo svolgimento delle sue funzioni.

Lo stesso manuale VPI appendice 17 indicava quali potessero essere i compiti aggiuntivi di un tecnico di livello 3, ovvero per casi particolari esemplificativamente indicati in compiti di controllo specifici o introduzione di nuove tecniche di controllo.

Nel contratto con il quale il Lehmann era stato assunto non si rilevava alcuna specificità di mansioni rispetto a quelle affidate al sostituto Schröter, sicché doveva ritenersi che egli avesse le stesse sue mansioni per come sopra indicate.

Inoltre, come riferito sempre dal C.T. Toni, la posizione di Lehmann era "*più formale che sostanziale*", essendo raramente presente in officina e, non a caso, trovandosi al momento del fatto in Sud America.

La presenza di Lehmann - e dunque, la presenza di un tecnico di livello 3 - era necessaria, per come anche ipotizzato dal più volte citato C.T. Toni, a seguito dell'entrata in vigore della normativa EN 473, ma allo stesso non era richiesto di "*assumersi tutte le responsabilità per un dispositivo e un centro di prova e per il suo personale*" (come prescritto

al punto 5.3.3.1 della norma EN 473), compito per il quale sarebbe servita una persona certificata di livello 3, ma solo di supervisionare i test dei controlli non distruttivi, compito per il quale era stato chiamato e rispetto al quale era indifferente la qualifica tecnica di livello 2 o di livello 3.

Peraltro, dalla relazione del consulente Toni in data 19 settembre 2009, emergeva ancora che:

- in data 9 marzo 2005 Lehmann otteneva dalla società Sector - Cert la qualifica di operatore UT di livello 3 per il settore plurimo 9 (fusione, forgiatura, saldature, tubazioni e assemblati in genere) nonché per gli stessi settori la qualifica di livello 3 per i controlli "a vista" e la qualifica di livello 3 per i controlli magnetoscopici;

- in data 20 giugno 2005 Lehmann, che era in possesso di certificati di livello 3 per generici settori meccanici, certificazione rilasciata dalla DGZFP (Deutsche Gesellschaft Fuer Zerstoerungsfreie Pruefung) a differenza di Kriebel e Schröter, si presentava all'esame presso il Centro di formazione per i CND delle Ferrovie tedesche (DB) ed otteneva in questo specifico settore la qualifica di operatore agli ultrasuoni di livello 1 (ovvero due livelli in meno rispetto a quanto riconosciuto da Sector - Cert)."

Tali elementi rendono ancora meno distante la qualifica tecnica tra Schröter - (che superava in data 27 giugno 2007 l'esame di operatore UT di livello 2 presso il Centro di formazione DB di Wittenberge ed in data 24 settembre 2008 presso la Società Tedesca per i Controlli Non Distruttivi la qualifica di operatore UT di 2° livello per i settori industriali 6 - fusioni, forgiati, tubazioni, assemblati in genere, 7 serbatoi, 9 competenze - 6 più saldature) - e Lehmann.

Entrambi effettuavano corsi di formazione per il personale, per cui anche per tale aspetto le loro competenze erano identiche.

Peraltro, nello specifico settore ferroviario, la qualifica dello Schröter per i controlli UT - di livello 2 - era superiore a quella del Lehmann - di livello 1 per tali interventi - e, inoltre, le certificazioni di livello 3 del Lehmann non erano state rilasciate dalle ferrovie tedesche (DB) sicché, anche per questo profilo, la qualità delle certificazioni del Lehmann era di grado inferiore.

Dai verbali dell'audit della DB Systemtechnik (del 12 gennaio 2006 e del 19 marzo 2007), ancora, emergeva che l'autorizzazione dell'officina Jungenthal come centro esami fosse stata inizialmente negata non tanto per la mancata presenza di un certificatore di livello 3, ma solo perché il sostituto del supervisore non aveva la certificazione UT di livello 2.

Detta autorizzazione era stata infatti rilasciata successivamente alla indicazione, per iscritto, come sostituto del supervisore, dello Schröter, che nel frattempo aveva conseguito la certificazione di livello 2 per gli esami UT.

In sostanza deve ritenersi che l'attività contrattualmente richiesta al Lehmann ben poteva essere svolta anche dallo Schröter.

L'assunto è stato confermato anche dal C.T. Toni nel corso del suo esame innanzi al Tribunale di Lucca in data 12 novembre 2014 - alle pagine 114 e ss. del verbale fonoregistrato - che, per utilità espositiva, si riportano:

"... P.M. GIANNINO – Quindi Lehmann è il nostro addetto alla sorveglianza?"

C.T. P.M. TONI – Sì. Quello che è in bianco, incorniciato in bianco, è un copia incolla della lettera di nomina dove si specificano i compiti. Il supervisore è responsabile ai sensi della VPI 01 seconda dizione, quella di cui stiamo trattando, allegato 17, esami non distruttivi, punto 2 comma 3. È quello che abbiamo visto prima. Però qui mi compare un'altra indicazione normativa, è la prima volta che mi compare: l'ambito di responsabilità è determinato dalla DIN 27201 – in relazione all'ambito di applicazione. Quindi sono due i riferimenti della nomina che danno la responsabilità dell'addetto alla sorveglianza, uno è l'allegato 17.2 comma 3 delle stesse VPI che ha titolo "dettaglio compiti e responsabilità". L'altro è questa norma il cui titolo è "condizione dei veicoli ferroviari, principi base e tecnologie di produzione, parte 7, collaudo non distruttivo". Quindi è una norma DIN che in qualche modo convive con la EN. La EN ha compiti di fissare i livelli di preparazione, mentre vedremo che questa DIN che avevo a disposizione nella traduzione italiana e ho letto con attenzione, dà qualche compito, qualche specifica aggiuntiva in più anche sulle procedure, sui mezzi, quindi non solo sulle qualifiche. Però l'ambito in cui il signor Lehmann che è stato nominato da Carlsson, dovrebbe operare, riguarda queste due semplici indicazioni. Tenete conto che nella lettera, che io non ho riportato perché non mi sembrava... mi sembrava esulasse un po' dai mandati tecnici precisi, però ne aveva già parlato l'ispettore Laurino, è che Lehmann è un personaggio esterno, quindi è l'addetto alla sorveglianza, è un personaggio esterno, però nella nomina c'è anche scritto che non è sempre presente e che in caso di sua assenza viene sostituito, c'è un vice che può sostituirlo, tipo vicario, che è il signor Schroter che è un dipendente a tempo pieno di Jungenthal che è l'unico di tutti gli addetti al centro controlli non distruttivi in possesso del secondo livello. Io credo di non avere dimenticato niente.

P.M. GIANNINO – Quindi questi richiami sono espressamente indicati nell'atto di investitura scritto nei confronti del signor Lehmann?"

C.T. P.M. TONI – Sì. Io quello che ho riportato dettagliatamente qui nella cornicetta bianca che potete vedere sullo schermo o sui monitor è un copia incolla della lettera di nomina, o meglio della traduzione della lettera di nomina fatta dall'interprete della Procura che mi fissa i riferimenti in ambito di responsabilità di questo signore che dipende da quanto è dettato dal VPI e dipende, però lavora, l'ambito di responsabilità è delimitato da quanto previsto da questa norma DIN di cui fino ad ora non abbiamo parlato.

P.M. GIANNINO – Senta lei è un consulente tecnico e quindi può esprimere anche pareri. A suo modo di vedere e conoscendo anche il mondo ferroviario molto bene, il corretto ed esaustivo adempimento di quegli obblighi richiamati nella lettera può essere soddisfatto con 15 ore l'anno di presenza in officina?

C.T. P.M. TONI – Questa è una domanda... Direi proprio di no, salvo il fatto che bisogna capire come funzionava questa supplenza di Schroter e l'affidabilità nei confronti di Lehmann. Lehmann è un supervisore... è un personaggio che lavora in una società esterna in cui è stato fatto questo contratto, le sue competenze, i suoi doveri riguardano il fatto che le prove siano fatte secondo i dettati regolati dal manuale e deve stare attento anche alla formazione, anche quella in projet, quella continua, dei personaggi addetti ai controlli. Può anche firmare, controfirmare, convalidare i certificati di collaudo, però questo lo può fare anche e Schröter, questo... Per rispondere alla sua domanda bisogna capire esattamente quale è il dettato della norma DIN che ce l'ho nelle dia successive, quindi le rispondo con due diapositive. E qui cosa dice la norma DIN tradotta in italiano? Al punto 6.1, disposizioni, leggo testualmente: "Per ogni componente da collaudare mediante procedura di collaudo non distruttivo ogni proprietario DAF – è un acronimo per impresa ferroviaria – deve applicare le istruzioni scritte per il collaudo non distruttivo. Quindi ogni proprietario deve applicare istruzioni scritte, queste devono contenere le definizioni riguardanti l'attuazione dei collaudi, nonché le soglie rilevanti per l'evidenza dei difetti". Anche come si regola gli strumenti, tutto molto preciso. Poi ho sottolineato: "Le istruzioni dei controlli non distruttivi per i componenti rilevanti ai fini della sicurezza possono essere redatti soltanto da collaudatori di livello 3 con comprovata esperienza nel settore industriale e manutenzione ferroviaria. Quindi le istruzioni scritte possono essere approvate e rese valide solo da un livello 3 del settore 9" e questo non è Lehmann e non è Schroter.

P.M. GIANNINO – In Jungenthal c'era un livello 3?

C.T. P.M. TONI – No, un livello 3 con queste competenze specifiche dentro Jungenthal non... Però c'è un'altra possibilità...

P.M. GIANNINO – Un attimo. Sono state trovate istruzioni scritte per l'assile?

C.T. P.M. TONI – Queste non sono mai state trovate. Per lo meno io non le ho mai viste. Poi continuiamo a vedere quali sono dettagliate all'interno della norma DIN che è quella che sulla base della nomina regolava l'ambito di responsabilità dell'addetto alla sorveglianza, quale è il compito del supervisione e collaudo. Qui è tradotto supervisione e collaudo ma è chiaramente l'addetto al sorveglianza. Ovunque vengano... Dunque, sarebbe il 4.4 3 4 della DIN: "Ovunque vengano eseguiti collaudi non distruttivi è necessario inserire un supervisore del collaudo". Quindi questo è un obbligo dalla DIN, avere in ambito di un centro, di un officina dove si fanno controlli non distruttivi, questo addetto alla sorveglianza e mandatorio sulla base di questa norma. "Il supervisore del collaudo è responsabile per la realizzazione appropriata e a regola d'arte del collaudo non distruttivo. Nel caso di nuovi compiti di collaudo i collaudatori devono essere addestrati in modo dimostrabile dal supervisore di collaudo". Quindi è lì in veste di garanzia perché deve garantire che i controlli sono fatti a regola d'arte, come procedura chiaramente, non è lui che l'esegue, e deve garantire anche la formazione del personale. Infatti nella cornice in fondo io ho messo in evidenza che per il personale di livello 3 proveniente da altri settori – stiamo bene attenti – costui potrebbe essere anche, nella frase intermedia, un livello 2 del settore della manutenzione ferroviaria, però in appendice rimanda anche alla possibilità che sia un livello 3 di altri settori che però ha fatto una sorta di tirocinio nel settore ferroviario. Ecco, c'è questa tabellina, se si va a vedere e si segue sulla destra, l'ultima colonna a destra, ci sono i passaggi intermedi. Basta avere un livello 3 in settori generici, magnetoscopico o ultrasonico, essere stati nel settore generico industriale, poi nel settore manutenzione ferroviaria avere avuto un tirocinio di livello 1, automaticamente si passa nell'empireo livello in alto dove si può essere nominati addetti alla sorveglianza. Lehmann aveva questi quarti di nobiltà, cioè era transitato per avere la possibilità di essere nominato dalla via che vi ho detto, quella cioè sulla destra. Livello 3 nei settori generici, livello 1... All'inizio queste cose erano abbastanza oscure, poi prendendo le norme, mettendole insieme, questo credo che sia attualmente ben inquadrato. Quindi lui poteva essere nominato, è stato nominato nei termini che vi ho detto. Qui riporto le VPI, il 17, il richiamo della lettera di nomina alla VPI. Quella alle DIN l'abbiamo visto, l'ambito di responsabilità è quello che ho delineato prima sulla base di quelli estratti della norma. Su quello che riguarda le competenze, le responsabilità che derivano dalle VPI sempre nella stessa nomina sono andato a prendere l'appendice, la parte a cui si fa riferimento esatto nella nomina e ho sottolineato quelle che mi sembrano, dal nostro punto di vista, le cose più rilevanti. Al punto 2 vedo: "Garanzia nell'utilizzo delle norme valide e riconosciute e di altre regole tecniche nonché dei regolamenti interni aziendali. Messa a

disposizione e cura di disposizioni di controllo – quindi quelle scritte famose – per la procedura in cui egli è certificato”. Quindi messa a disposizione e cura. Poi abbiamo: “Garanzia dell'utilizzo perfetto e regolare dei sistemi di controllo curati”. Scusate la traduzione ma il senso è molto chiaro. Poi: “Avviamento, direzione, formazione e istruzione dei verificatori”.

Quindi c'è una classe di studenti modello, io che sono responsabile devo garantire che costoro mantengano la loro eccellenza nel tempo, e devo fare anche delle verifiche. Questo è un po' la posizione di garanzia demandata a questa figura che gli deriva sia dall'inquadramento del manuale di manutenzione sia in maniera ancora più precisa dalla norma DIN di riferimento specifica. ...”

All'udienza in data 10 dicembre 2014 sempre innanzi al Tribunale di Lucca, il C.T. Toni precisava, a domanda della difesa, che il Lehmann, avendo un'abilitazione solo di livello 1 nel campo ferroviario, non avrebbe potuto né stendere né validare i piani di prova (ovvero le istruzioni tecniche per il personale operativo addetto ai controlli non distruttivi), né aveva un'esperienza maggiore di 5 anni nel campo ferroviario, atteso che solo nel 2005 aveva conseguito l'estensione delle sue certificazioni in tale settore come invece previsto dalle norme tecniche ISB1 e DIN.

Il consulente tecnico del P.M. precisava altresì che lo Schröter, che aveva una qualifica di livello 2 in ambito ferroviario e che ben avrebbe potuto ricoprire il ruolo di addetto alla sorveglianza secondo le norme tecniche VPI e, quindi, sostituire Lehmann quando questi non era presente in azienda.

La diversa interpretazione offerta dal P.G. nelle sue note d'udienza non è accoglibile.

Viene operata un'indebita commistione tra la definizione delle istruzioni indicate dalla norma EN 473 al punto 3.14 con le istruzioni di cui al punto 6.1. della Din 27201 - 7, per affermare che, poiché le predette istruzioni possono essere svolte solo da un tecnico di livello 3 con esperienza ferroviaria (che non era il Lehmann), ciò non varrebbe per le procedure di prova (ridenominate "piani di prova") indicate al punto 3.13 della norma EN 473, con la conseguenza che soltanto il Lehmann – in quanto supervisore - avrebbe potuto redigere i piani di prova in quanto supervisore.

In realtà le istruzioni di cui al punto 6.1. della Din 27201 - 7 non possono essere assimilate alle istruzioni di cui al punto 3.14 della norma EN 473 perché riguardano disposizioni del tutto differenti.

La prima definisce le istruzioni scritte per il collaudo non distruttivo come norme che devono contenere le definizioni e le soglie rilevanti per l'evidenza dei difetti ed i loro limiti di

ammissibilità; le seconde riguardano la mera descrizione delle singole fasi da seguire in occasione di un controllo, ovvero operazioni di carattere esecutivo e non valutativo. Seguendo la tesi del P.G. si giungerebbe al paradosso che le istruzioni di cui al punto 3.14 della EN 473 potrebbero essere redatte solo da un tecnico di livello 3 con esperienza ferroviaria, mentre le procedure di prova di cui al punto 3.13, ben più complesse perché riguardanti la descrizione dei parametri essenziali e delle precauzioni da osservare in occasione di una prova, non necessiterebbero per la loro stesura di un tecnico abilitato di livello 3 con esperienza nella manutenzione ferroviaria.

Vero è, invece, che le istruzioni di cui al punto 6.1. della Din 27201- 7 sono disposizioni del tutto assimilabili alle procedure di prova di cui al punto 3.13 della norma EN 473, in quanto entrambe contengono l'indicazione di soglie /parametri nell'esecuzione degli esami. Lo stesso C.T. Toni nel corso del suo esame, in data 10 dicembre 2014 alla pagina 110 del verbale fonoregistrato, ha indicato chiaramente che i piani di prova riguardano proprio la stesura di istruzioni ben precise, con ciò chiudendo il cerchio sull'equivocità dei termini oggetto della memoria del P.G.

Parimenti non accoglibile è l'affermazione fatta dal P.G. nelle sue note d'udienza con la quale assume una diversità di funzioni e ruoli tra "addetto alla sorveglianza" e "supervisore" per dedurre che, mentre per l'addetto era richiesta una presenza continuativa nell'officina, per il supervisore ciò non sarebbe stato necessario (dovendo egli elaborare solo regole generali), sicché la presenza non costante del Lehmann nell'officina doveva ritenersi compatibile con l'effettivo esercizio della supervisione.

La tesi è errata.

Il CT Toni ha riferito che la qualifica "supervisore" compare nella EN 473 per indicare la persona che dirige le operazioni di altri tecnici NDT in tutte le fasi del loro lavoro, condizione che esclude la possibilità di una presenza sporadica nell'officina; inoltre, lo stesso CT del PM ha utilizzato nel suo esame in modo indifferenziato i termini tradotti dal tedesco "addetto alla sorveglianza" e "supervisore " (cfr. pag. 107 del verbale fonoregistrato all'udienza del 12 novembre 2014), ritenendo che si riferissero alla stessa qualifica.

A conferma di ciò insiste la circostanza che lo stesso termine "Prüfaufsicht" sia stato effettivamente (cfr. documenti in atti) tradotto come "supervisore" nel contratto del 27.8.2008 tra la Jungenthal, il Lehmann e lo Schhöter, come "supervisore " nella DIN 27201-7 prodotta dal PM nel giudizio di primo grado, come "commissione ispettiva" nella DIN 27201-7 depositata dall'avv. Padovani e, infine, come "addetto alla sorveglianza" nella VPI allegato 17.

All'interno dell'officina Jungenthal vi erano due profili professionali abilitati alla supervisione delle operazioni; la presenza del Lehmann poteva essere giustificata in quanto egli (con una certificazione di livello 3 non in ambito ferroviario) una volta maturata una sufficiente esperienza nel campo ferroviario (5 anni secondo le norme tecniche ISB1) avrebbe potuto predisporre anche le istruzioni tecniche – piani di prova per il personale operativo addetto ai controlli non distruttivi.

Inoltre nell'audit in data 12 gennaio 2006 era già stata prevista la presenza del Lehmann quale supervisore, ma non era stata rilasciata la certificazione all'officina Jungenthal come centro per esami non distruttivi in quanto il supervisore, Lehmann appunto, non era indicato nominativamente nel contratto tra la Jungenthal ed il Centro formativo e sperimentale di saldatura SLV di Hannover e il sostituto del supervisore, allora Wille Thorsen, non aveva una certificazione di livello UT 2 in ambito ferroviario.

Quindi, del tutto verosimilmente, la nomina del Lehmann era stata riconfermata con la successiva indicazione per iscritto e la successiva acquisizione da parte dello Schröter della qualifica UT2 con la conseguente sua nomina effettiva a sostituto del supervisore.

Questo è il motivo per il quale alla Jungenthal si era verificata la presenza del Lehmann quale supervisore e dello Schröter quale suo sostituto benché anche quest'ultimo avesse le stesse prerogative del primo.

La sostanziale equipollenza dei ruoli tra Lehmann e Schröter è del resto confermata anche dai coimputati Koennecke, Kriebel e Barth nel corso dei loro interrogatori (si veda in particolare l'interrogatorio di Kriebel ove afferma che il Lehmann era il soggetto a cui egli si rivolgeva indifferentemente rispetto allo Schröter per richiedere istruzioni a cui si doveva attenere).

Tale elemento, unito alla circostanza che il Lehmann era presente presso l'officina Jungenthal circa due volte al mese, come deciso dalla direzione (secondo Koennecke), tre quattro volte in un anno (secondo Barth) e comunque certamente presente per meno di 15 ore nel 2008 (precisamente 12 ore e 15 minuti in occasione di complessive quattro presenze), fa ritenere che le sue funzioni avessero ad oggetto solo sporadici controlli. Del resto, la sua mancata strutturazione all'interno dell'officina e la sua sostanziale assimilabilità ad un consulente esterno non potevano che determinarne una presenza discontinua all'interno dell'azienda già preannunciata nel contratto di nomina, cui corrispondeva un proporzionale ridotto compenso, pari a circa 1000 euro annui (cfr. fatture in atti).

Non risponde al vero, quindi, che la presenza sporadica in officina del Lehmann fosse il frutto di una sua autonoma determinazione o negligente esecuzione dell'obbligo assunto, come sostenuto dal P.G. nelle sue note d'udienza, ma si trattava di una circostanza contrattualmente prevista e decisa dalla direzione dell'officina.

Emerge infatti che i poteri assunti dall'imputato Lehmann non erano effettivi e continuativi, attesa la sua presenza assolutamente saltuaria in azienda e la presenza continuativa di un sostituto che poteva svolgere tutti i ruoli demandati al supervisore.

Lehmann come visto non può rispondere dell'omessa stesura dei piani di prova poiché non avrebbe potuto predisporli; avrebbe potuto in astratto rispondere di aver consentito che venisse operato il controllo in assenza di istruzioni operative, ma ciò per le superiori considerazioni non gli può essere concretamente addebitato.

Deve essere quindi confermata la sua assoluzione dai reati contestati, ivi compresi quelli di cui agli artt. 590, 423 e 449 c.p., dichiarati estinti per prescrizione nella sentenza annullata della Corte d'appello; gli altri motivi restano assorbiti.

3.2. Elia Michele Mario e Moretti Mauro

3.2.1. Elia Michele Mario. Le motivazioni dei Collegi di primo e di secondo grado.

Elia Michele Mario veniva tratto a giudizio per rispondere, nelle qualità di amministratore delegato di RFI dal 2006 e, in precedenza, quale responsabile della SO Armamento e quindi della Direzione Tecnica di RFI, dei delitti contestati ai capi 31 (disastro ferroviario colposo, p. e p. dagli artt. 430 e 449 comma 1 e 2 c.p.), 32 (incendio colposo, p. e p. dagli artt. 423 e 449 c.p.) e 33 (omicidio colposo plurimo aggravato e lesioni colpose gravi e gravissime plurime aggravate, pp. e pp. dagli artt. 589 comma 1, 2 e 4, 590 comma 1, 2, 3 e 4 c.p.), per aver omesso di valutare, proporre e comunque di segnalare l'installazione sui carri cisterna in circolazione trasportanti materiali pericolosi del detettore di svio; per non aver emanato o concorso ad emanare prescrizioni riduttive della velocità di determinati convogli nell'attraversamento di stazioni come quella di Viareggio; per non aver proposto o segnalato la necessità della sostituzione dei picchetti di tracciamento con altri sistemi meno pericolosi di riferimento del binario; per non aver proceduto alla valutazione dei rischi e segnatamente del rischio di fuoriuscita incontrollata e di spargimento di merci infiammabili a seguito di svio e per non aver segnalato la necessità di tenere adeguatamente separata la sede ferroviaria dalle contigue abitazioni civili; per non aver proceduto, quale datore di lavoro, alla valutazione di tutti i rischi relativi alla salute e alla sicurezza dei lavoratori.

La Corte di appello di Firenze, a seguito dell'impugnazione avverso la sentenza 31 gennaio 2017 del Tribunale di Lucca, che aveva condannato Elia per i delitti ascrittigli alla pena di anni sette e mesi sei di reclusione, passava in rassegna la responsabilità del ricorrente alla luce dei profili di colpa (ri)delineati e (ri)definiti in punto di omessa verifica della piena tracciabilità del carro n. 33807818210-6 e di tutti i suoi componenti, di omessa richiesta al proprietario dei rotabili e dei componenti della documentazione relativa alla loro vita pregressa e alla loro storia manutentiva, di omessa previsione, sulla scorta delle numerose carenze di detto rotabile in ordine alla documentazione di sicurezza, alla merce infiammabile che trasportava ed alle caratteristiche particolarmente pericolose del suo percorso, della riduzione della sua velocità quanto meno nell'attraversamento di stazioni complesse e poste in centri densamente popolati, come la stazione di Viareggio.

All'esito del giudizio, con sentenza 20 giugno 2019, concesse ad Elia le circostanze attenuanti generiche in regime di equivalenza con l'aggravante di cui all'articolo 589, comma 2 c.p., reato più grave tra quelli in concorso formale, la Corte territoriale dichiarava l'estinzione per prescrizione dei delitti di cui agli artt. 590 commi 2 e 3 e 423-449 c.p. (rispettivamente capi 33 e 32) ed irrogava nei suoi confronti la pena di anni sei di reclusione, così determinata: pena base per l'omicidio colposo anni cinque di reclusione, aumentata ex art. 81 comma 1 c.p. per il disastro ferroviario colposo nella misura indicata.

Il giudice di appello riteneva corretta la qualificazione come "datore di lavoro" dell'amministratore delegato RFI, trovando il D.lgs. n. 81/2008 diretta applicazione anche per il trasporto ferroviario e per le imprese operanti in quell'ambito.

Valutava come, nonostante una complessa organizzazione di RFI, articolata in strutture di "Sede Centrale" e "Territoriali", le prime facenti capo direttamente all'A.D. ed aventi il compito di emanare gli indirizzi alle seconde, questi mantenesse pieni poteri di organizzazione e di gestione dell'intera società, avesse il compito di dettare la politica aziendale, anche in tema di sicurezza e, pertanto, avrebbe dovuto impartire le linee-guida per la valutazione dei rischi e per il miglioramento degli standard di sicurezza, fornendo la corretta interpretazione delle norme nazionali, sovranazionali e interne, a partire dalla disposizione n. 13/2001 da lui stesso emanata, imponendo un controllo documentale su tutti i rotabili circolanti sulla propria infrastruttura, in particolare i carri esteri sui quali era noto non venissero operati interventi manutentivi diretti.

Evidenziava che, essendo nota la "criticità" consistente nella difficoltà di "*rintracciabilità e validità del materiale rotabile in servizio*", tanto da essere stata segnalata a Trenitalia spa dalla stessa RFI con la nota n. 624/2007 dell'11.8.2007, Elia avrebbe dovuto intervenire,

sia attraverso istruzioni e linee-guida alle Direzioni competenti, tra cui la Direzione Tecnica, perché si procedesse a controlli accurati sulla "rintracciabilità" di tutti i rotabili circolanti e venisse imposto a Trenitalia spa il deposito del "dossier di sicurezza" o di una documentazione equipollente (dossier tecnico, piani manutentivi) sia, in difetto, adottando i provvedimenti opportuni, dalla riduzione di velocità dei carri privi di tracciabilità al divieto di circolazione degli stessi.

Riteneva non liberatorie le pur ampie deleghe rilasciate alle Direzioni sotto ordinate, permanendo a suo carico, come Amministratore Delegato, i compiti di organizzazione ed il dovere di vigilanza alta, come stabilito dall'art. 16 c. 3 D.Lgs. n. 81/2008.

Ribadiva come anche per Elia, nella qualità di A.D. di RFI, la responsabilità penale non derivasse dall'omissione di condotte materiali ascrivibili a soggetti gerarchicamente subordinati quanto, piuttosto, dalla decisione di omettere qualunque controllo, anche documentale, sui carri esteri trasportanti merci pericolose, sulla base di una non corretta interpretazione delle norme nazionali, sovranazionali e interne fatta propria da tutte le società appartenenti al "Gruppo Ferrovie dello Stato".

Riteneva che quella di consentire all'impresa ferroviaria Trenitalia, formalmente indipendente da RFI ma appartenente al medesimo gruppo societario, di poter accedere al settore del trasporto delle merci pericolose pur essendo priva di una propria flotta di carri idonei, impiegando materiali rotabili appartenenti a imprese ferroviarie estere senza dover assicurare per questi carri il medesimo livello di sicurezza di quelli "nazionali" in circolazione sulla rete interna, fosse stata una scelta aziendale di "alta amministrazione", adottata dai vertici societari.

Di tale scelta doveva tenersi responsabile l'imputato Elia, nominato A.D. di RFI il 25 settembre 2006, per averla avallata e mantenuta, essendo stata adottata in precedenza, quanto meno dal gennaio 2005, momento iniziale di utilizzo da parte di Trenitalia spa dei carri-cisterna di proprietà della società Gatx Rail Austria senza richiesta, acquisizione o deposito di alcun documento inerente la storia manutentiva dei rotabili acquisiti ed immessi in circolazione.

Individuava inoltre la responsabilità dell' Elia in un momento ancora più risalente, quando rivestiva la qualifica di Responsabile della Direzione Tecnica di RFI, da lui svolta prima della nomina ad Amministratore Delegato nonché dopo, quando ne aveva assunto l'interim per un breve periodo; la Direzione Tecnica era una struttura centrale operativa con il compito 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". Proprio in tale veste Elia aveva emesso, nel giugno 2001, la disposizione n. 13/2001 prescrittiva, tra l'altro, per le imprese ferroviarie, "per rendere evidenza del possesso dei requisiti, in termini di ... sicurezza", dell'obbligo di presentare al gestore dell'infrastruttura un «dossier di sicurezza» il cui contenuto, secondo il punto 4.3.1 capo c), doveva 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 andavano ricompresi anche i rotabili omologati all'estero. Sempre in detta qualità Elia era il responsabile della emissione dei certificati di sicurezza ed aveva competenza ad emettere i provvedimenti di riduzione di velocità limitati a singoli rotabili, singole tratte o periodi temporali sicché doveva essergli addebitata, nel 2005, l'omessa previsione della riduzione della velocità per il treno in questione, trasportante i carri-cisterna non controllati perché privi di documentazione e di tracciabilità, nell'attraversamento di zone maggiormente pericolose, come la Stazione di Viareggio. Dunque, secondo il giudice di appello, l'imputato Elia, quale responsabile della Direzione Tecnica, avrebbe dovuto impartire al proprio personale dipendente specifiche istruzioni e pretendere la tracciabilità di tutti i treni ammessi a circolare sulla rete gestita da RFI, richiedendo quindi il deposito del "dossier di sicurezza" anche per i treni non omologati presso di lei; di conseguenza nel 2005 avrebbe dovuto vietare la circolazione del treno composto dai carri-cisterna di proprietà della Gatx Rail Austria per l'impossibilità di effettuare un controllo sulla sua sicurezza; avrebbe dovuto comunque, in attesa della produzione della necessaria documentazione, adottare lo stesso provvedimento di riduzione della velocità che, dopo l'incidente di Viareggio, era stato disposto su richiesta dell'ANSF (il n. 3816 dell'11.12.2009, richiesto da ANSF con la nota n. 6846/09 del 26.11.2009); quale amministratore delegato di RFI 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" attribuiti al datore di lavoro sovraordinato nelle organizzazioni aziendali complesse, l'attuazione delle proprie direttive sul punto, condotta ancor più necessaria all'esito delle verifiche sulle imprese ferroviarie, compresa Trenitalia spa, che continuavano ad evidenziare "criticità" nella manutenzione, nella "rintracciabilità e nella validità del materiale rotabile in servizio", come segnalato da RFI stessa con la nota n. 624/2007 dell'11.6.2007, a firma proprio di Elia.

Riteneva non revocabile in dubbio l'esigibilità di tali condotte da parte dell'imputato, pienamente 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 analogo documentazione per ogni rotabile nonché la disposizione n. 23/2004 (firmata quale Responsabile della Direzione Tecnica l'8.6.2004) 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 verificabilità delle operazioni di manutenzione effettuate.

Dava conto di come proprio il contenuto della segnalazione a sua firma nella nota n. 624/2007 dimostrasse la piena conoscenza di Elia delle "criticità" specifiche, alle quali tuttavia non aveva fatto seguito l'adozione di alcun correttivo o prescrizione ulteriore di contenimento del rischio. In relazione a questi profili, quindi, confermava la decisione di condanna a suo carico pronunciata in primo grado dal Tribunale, determinando la pena nei termini sopra indicati.

3.2.2. Moretti Mauro. Le motivazioni dei Collegi di primo e di secondo grado.

Moretti Mauro, nella qualità di amministratore delegato di RFI ed in quella di amministratore delegato di Ferrovie dello Stato, società capogruppo controllante Trenitalia e RFI (per essersi concretamente ingerito nella gestione delle predette società), veniva tratto a giudizio per rispondere dei delitti contestati ai capi 34 (incendio colposo, p. e p. dagli artt. 423 e 449 c.p.), 35 (omicidio colposo plurimo aggravato e lesioni colpose gravi e gravissime plurime aggravate, pp. e pp. dagli artt. 589 comma 1, 2 e 4, 590 comma 1, 2, 3 e 4 c.p.) e 36 (disastro ferroviario colposo, p. e p. dagli artt. 430 e 449 comma 1 e 2 c.p.), per aver omesso di valutare, proporre e comunque di segnalare l'installazione sui carri cisterna in circolazione trasportanti materiali pericolosi del detettore di svio; per non aver emanato o concorso ad emanare prescrizioni riduttive della velocità di attraversamento da parte di determinati convogli di stazioni come quella di Viareggio; per non aver proposto o segnalato la necessità della sostituzione dei picchetti di tracciamento con altri sistemi meno pericolosi di riferimento del binario; per non aver proceduto alla valutazione dei rischi e segnatamente del rischio di fuoriuscita incontrollata e di spargimento di merci infiammabili a seguito di svio; per non aver segnalato la necessità di tenere adeguatamente separata la sede ferroviaria dalle contigue abitazioni civili.

Con sentenza del 31 gennaio 2017 il Tribunale di Lucca affermava la sua penale responsabilità per i delitti in contestazione (ad eccezione delle contestazioni mossegli come

amministratore delegato della holding Ferrovie dello Stato, per le quali veniva assolto), condannandolo alla pena di anni sette di reclusione.

La Corte di Appello di Firenze, con sentenza 20 giugno 2019, accogliendo il ricorso del pubblico ministero e ravvisando a carico dell'imputato la responsabilità penale anche quale Amministratore Delegato di Ferrovie dello Stato [Italiane] Spa, confermava i profili di colpa in punto di omessa verifica della piena tracciabilità del carro n. 33807818210-6 e di tutti i suoi componenti, di omessa richiesta al proprietario dei rotabili e dei componenti della documentazione relativa alla loro vita pregressa e alla loro storia manutentiva, dell'omessa previsione, sulla scorta delle numerose carenze di detto rotabile in ordine alla documentazione di sicurezza, alla merce infiammabile che trasportava ed alle caratteristiche particolarmente pericolose del suo percorso, della riduzione della sua velocità quanto meno nell'attraversamento di stazioni complesse e poste in un centri densamente popolati, come la stazione di Viareggio.

Gli riconosceva quindi le circostanze attenuanti generiche in regime di equivalenza con l'aggravante di cui all'articolo 589, comma 2, c.p., reato più grave tra quelli in concorso formale e, attesa l'intervenuta formale dichiarazione di rinuncia alla prescrizione da parte del Moretti, confermava il giudizio di responsabilità anche per i delitti di cui agli artt. 590 comma 2 e 3 e 423-449 c.p. (rispettivamente capi 35 e 34), rideterminando la pena nei suoi confronti in anni sette di reclusione, secondo il seguente calcolo: pena base per l'omicidio colposo anni cinque e mesi undici di reclusione (di cui mesi quattro di reclusione per i delitti di lesioni colpose), aumentata ex art. 81 comma 1 c.p. per il disastro ferroviario colposo di anni uno di reclusione e per l'incendio colposo di mesi uno di reclusione.

Dava conto di come il Tribunale avesse condannato in primo grado Moretti Mauro, nella sola veste di Amministratore Delegato di RFI dal 2 luglio 2001 al 25 settembre 2006, per le omissioni legate alla valutazione dei rischi ed alla tracciabilità dei carri, per il non dovuto rilascio del certificato di sicurezza a Trenitalia spa e per l'omesso svolgimento della procedura di "cabotaggio" nonché per 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"*.

Analogamente a quanto affermato per la posizione Elia, anche rispetto all'imputato Moretti la Corte di appello riteneva che la sua responsabilità penale, come A.D. di RFI, non derivasse dalla condotta omissiva tenuta dai subordinati né da un difetto di vigilanza sul loro operato quanto, piuttosto, dalla deliberata violazione di norme nazionali, sovranazionali e interne in tema di "tracciabilità" dei rotabili, dipendente da una loro forzata interpretazione in

senso contrario alla sicurezza dell'esercizio dell'attività propria delle imprese ferroviarie, del personale, dei terzi e dell'ambiente.

Ribadiva essersi trattato di una precisa scelta di politica aziendale, verosimilmente dettata dalla volontà di contenimento dei costi tramite limitazione degli impegni di spesa relativi al trasporto delle merci pericolose, settore minoritario anche per Trenitalia spa e fonte di minori guadagni, per investire, anche in termini di sicurezza, nel trasporto passeggeri.

Indicava come rispondente a tale logica aziendale la decisione di non investire nella realizzazione di una flotta di carri-merci di proprietà per il trasporto di merci pericolose e di utilizzare carri appartenenti a terzi; di non impegnare personale e denaro per sottoporli a controlli particolarmente accurati, applicando appunto i criteri di interoperabilità ed i regimi internazionali RIV e CUU come un'autorizzazione ad omettere qualunque controllo ed a non pretendere dai fornitori dei carri stessi la prova, documentale, dell'effettuazione di interventi manutentivi quantomeno equipollenti a quelli operati da Trenitalia sul materiale rotabile di sua proprietà.

Rappresentava come tale politica aziendale fosse sicuramente in vigore negli anni in cui Moretti aveva operato quale Amministratore Delegato di RFI spa, dal momento che i carri di proprietà di Gatx Rail Austria avevano iniziato a circolare in Italia nel 2005, in assenza di tali controlli, senza che Trenitalia spa avesse fornito alcuna documentazione in ordine alla loro vita e alla loro storia manutentiva e senza aver effettuato neppure la procedura di cabotaggio.

Riteneva note, conosciute o conoscibili, a quella data, le segnalazioni di incidenti e deragliamenti di treni conseguenti a rotture di parti strutturali dovute a difetti di manutenzione o ad omessi controlli, evidenziando come la emanazione da parte di RFI il 10 aprile 2006 della nota 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"*, fosse incontestabilmente dimostrativa 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 se ne comprendeva la pericolosità.

Riportava in tal senso il contenuto dell'audizione resa dall'imputato Moretti al Senato della Repubblica il 2 luglio 2009, all'indomani del disastro ferroviario di Viareggio, nella quale aveva esplicitato come fosse noto che le modalità manutentive del materiale rotabile in Germania fossero diverse da quelle italiane, in conseguenza del diverso modo di

interpretare sul punto la direttiva vigente sicché, secondo il giudice di appello, non vi era spazio per l'operatività del principio di 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 ovvero, in altre parole, che i carri provenienti dall'estero fossero conformi ai requisiti richiesti da RFI per la circolazione del rotabile "nazionale".

La Corte di appello accoglieva inoltre il ricorso presentato dal pubblico ministero avverso la sentenza del Tribunale di assoluzione di Mauro Moretti dai reati a lui ascritti quale Amministratore Delegato della holding Ferrovie dello Stato, ruolo ricoperto a far data dal 21 settembre 2006, ritenendo che il Tribunale avesse proceduto ad un indebito frazionamento delle risultanze obiettive nella valutazione della posizione ricoperta e del ruolo svolto dal Moretti nella ricordata qualità e non avesse correttamente valutato la natura giuridica della holding a capo della quale l'imputato operava come amministratore delegato.

Secondo il giudice di appello Ferrovie dello Stato, nata come una holding operativa, presentava le caratteristiche proprie della holding "gestoria", a capo di più società aventi business strategicamente interdipendenti, da coordinare attraverso l'adozione, legittima e doverosa, di obiettivi e strategie, di controllo finanziario e sulle operazioni svolte dalle singole società, finanche con la sostituzione ad esse per perseguire gli obiettivi funzionali al gruppo, peraltro dettati dalla capogruppo stessa.

La forte ingerenza nelle scelte delle società controllate in tema di investimenti coinvolgeva, inevitabilmente, l'ambito della sicurezza, settore nel quale venivano concentrati buona parte degli investimenti.

Riteneva quindi, andando di contrario avviso rispetto alla valutazione operata dal Tribunale, come per la capogruppo Ferrovie dello Stato Italiane l'obbligo giuridico di gestione anche dei rischi propri delle controllate derivasse sia dalla attribuzione a sé del potere di intervento attraverso il controllo e il condizionamento diretto degli investimenti proposti dalle controllate anche in tema di sicurezza sia dalla sussistenza del potere/dovere di controllo delle società operative, anche nel settore della sicurezza, ricavabile: a) dalla disposizione n. 113/AD del 1 aprile 2008 ("La sicurezza sul lavoro nel Gruppo FS – Indirizzi e obiettivi di medio termine 2008-2012"); b) dalle "Missioni/Responsabilità al 29 giugno 2009" nelle quali la capogruppo attribuiva alle proprie direzioni precisi doveri di controllo ispettivo sulle controllate, anche in tema di sicurezza, precisando come la Direzione Centrale Risorse Umane e Organizzazione (DCRUO) avesse la missione generica di *"garantire la coerenza ... delle politiche occupazionali e degli interventi in materia di risorse umane"* indicandone le modalità: *"elabora e diffonde indirizzi e politiche di Gruppo in materia di sicurezza del lavoro,*

verificandone la corretta applicazione anche attraverso specifiche attività di ispezione"; *"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"*; c) dalla Comunicazione Organizzativa di Trenitalia spa n. 296/DRUO del 3 marzo 2009 (con la previsione di l'intervento della controllante FS spa nel sotto processo cioè in una fase intermedia, per la modifica delle *"procedure inerenti la sicurezza di Esercizio, l'Ambiente e la Sicurezza sul Lavoro, la Qualità"*, con verifiche di coerenza a livello di gruppo di tale modifica).

Dava conto di come tale stringente condizionamento spiegasse l'intervento diretto del Moretti in molte operazioni che riguardavano esclusivamente singole società controllate e il suo frequente presentarsi come se fosse stato l'Amministratore di queste ultime ed in particolare di Trenitalia spa, come avvenuto nella stipula dei contratti con le Regioni per il trasporto locale.

Emergevano, secondo il giudice di appello, poteri di decisione e di controllo concretamente esercitati in tema di investimenti, di bilancio e persino di sicurezza tali da determinare una "gestione unitaria" delle controllate, ben più pervasiva della "direzione unitaria" ravvisata dal Tribunale, situazione 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"* (sentenza di appello, p. 796).

Riteneva, pertanto, che la posizione di garanzia derivasse dall'esercizio di poteri, fortemente interferenti con l'autonomia delle controllate, che la società capogruppo si era attribuita con propria autorizzazione sicché Moretti, nella qualità di Amministratore Delegato di Ferrovie dello Stato spa, doveva essere dichiarato responsabile *"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"* (p. 796) e la condotta alternativa corretta, doverosa e esigibile consisteva nel controllo delle modalità di svolgimento dell'attività di trasporto delle merci pericolose, rispetto alle quali avrebbero dovuto essere adottate le migliori cautele possibili, dunque senz'altro il controllo della piena tracciabilità dei rotabili di proprietà di terzi (anche da parte di FS Logistica, società

appartenente al "Gruppo Ferrovie dello Stato") e dei loro processi manutentivi, *"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"*.

Evidenziava la Corte, in punto di esigibilità della condotta mancata, che Moretti sino al 25 settembre 2006 era stato l'Amministratore Delegato di RFI 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 obbligo di tracciabilità e di formazione di dossier tecnici o dossier di sicurezza, sia della mancanza di misure alternative di salvaguardia, come la riduzione di velocità nell'attraversamento di stazioni complesse quale quella di Viareggio, da adottare quanto meno per i carri di cui si ignorava la vita pregressa e la storia manutentiva.

3.2.3. Elia Michele Mario e Moretti Mauro. Le motivazioni dell'annullamento disposto dalla Corte di Cassazione.

Investita dei ricorsi presentati dai due imputati con sentenza 8 gennaio-6 settembre 2021 la Corte Suprema di Cassazione stabiliva testualmente, in parte dispositiva, l'annullamento senza rinvio agli effetti penali della *"sentenza impugnata nei confronti di Elia Michele, relativamente al reato di cui all'art. 589 cod. pen. per essere il medesimo estinto per prescrizione, previa esclusione dell'aggravante di cui all'art. 589, co. 2 cod. pen."*; l'annullamento della *"medesima sentenza nei confronti dell'Elia relativamente al reato di cui agli artt. 430 e 449 cod. pen., in relazione ai profili di colpa puntualizzati in motivazione"* con rinvio *"per nuovo giudizio alla Corte di appello di Firenze, altra sezione, cui demanda la regolamentazione tra le parti delle spese di questo giudizio di legittimità"*; l'annullamento della sentenza impugnata *"nei confronti di Moretti Mauro, relativamente all'aggravante di cui all'art. 589, co. 2 cod. pen., aggravante che elimina, e relativamente ai profili di colpa puntualizzati in motivazione"* con rinvio *"per nuovo giudizio alla Corte di appello di Firenze, altra sezione, cui demanda la regolamentazione tra le parti delle spese di questo giudizio di legittimità"*.

Due i tratti principali dell'intervento rescindente del giudice di legittimità: 1) l'esclusione della circostanza aggravante prevista dall'articolo 589 comma 2 del codice penale, con ripercussioni diverse per gli imputati Elia e Moretti in punto di immediata declaratoria di prescrizione del reato; 2) la censura del ravvisato profilo di colpa afferente l'inottemperanza alla regola cautelare della necessaria riduzione della velocità da adottare rispetto alla

circolazione di materiale rotabile estero in regime di RIV del quale non vi era disponibilità del dossier sicurezza o, comunque, di informazioni inerenti la vita manutentiva.

In ordine al primo profilo, oggetto di impugnazione con il nono motivo del ricorso Elia, con il quinto motivo del ricorso RFI e con il quinto motivo di ricorso Moretti (a firma avv. Coppi), dopo un approfondito *excursus* in tema di reati colposi di evento, con riferimenti al necessario accertamento, accanto al profilo della causalità materiale, di quello della "causalità della colpa", da operarsi attraverso la ricostruzione della "concretizzazione del rischio" conseguente alla violazione della regola cautelare e della valenza impeditiva del "comportamento alternativo lecito" (par. 3 del "Considerato in diritto") e dopo aver esaminato il possibile diverso rilievo causale della trasgressione della regola prevenzionistica (par. 4), indicava un primo principio di diritto assumendo che *"ai fini dell'integrazione della circostanza aggravante di cui all'art. 589, co. 2 (e all'art. 590, Co. 3) cod. pen., la locuzione «se il fatto è commesso. con violazione delle norme per la prevenzione degli infortuni sul lavoro» va interpretata come riferita ad eventi nei quali risulta concretizzato il rischio lavorativo, per essere quelli causati dalla violazione di doveri cautelari correlati a tale tipo di rischio. Per rischio lavorativo deve intendersi quello derivante dallo svolgimento di attività lavorativa e che ha ordinariamente ad oggetto la sicurezza e la salute dei lavoratori ma può concernere anche la sicurezza e la salute di terzi, ove questi vengano a trovarsi nella medesima situazione di esposizione del lavoratore"*.

Ribadiva, pertanto, che per la sussistenza della aggravante in contestazione fosse necessaria: a) la violazione di una norma a tutela della sicurezza e della salute dei lavoratori; b) la prova che l'evento, anche quello occorso in danno di un terzo, fosse concretizzazione del rischio lavorativo, ovvero *"del rischio di nocimento del lavoratore in conseguenza dell'attività espletata o del terzo che si trova in analoga situazione di esposizione"* (Cass. p. 312) censurando la decisione adottata dalla Corte di appello di ritenere che quanto accaduto a Viareggio avesse rappresentato per i dipendenti dell'impresa ferroviaria da un lato e per le 32 vittime dall'altro la concretizzazione del rischio tipico lavorativo.

Analizzate nel dettaglio le normative indicate in imputazione quali disposizioni prevenzionali degli infortuni sul lavoro [artt. 2043 codice civile, art. 2050 codice civile, art. 2087 codice civile, artt. 2 lett. n) e 18 lett. q) d. l.vo 81/2008, art. 23 d. l.vo 81/2008; art. 8 d. l.vo 162/2007: par. 5)] il giudice di legittimità assumeva come certo l'obbligo del datore di lavoro di un'impresa ferroviaria di valutare tutti i rischi derivanti dall'esercizio dell'attività di impresa, comprendenti all'evidenza quelli legati alla tutela della salute e della sicurezza dei lavoratori conseguenti alla circolazione di carri trasportanti merci pericolose, dei quali non curava

direttamente l'attività manutentiva, escludendo tuttavia che i fatti occorsi alla stazione di Viareggio avessero concretizzato un rischio lavorativo con la conseguenza che *"l'eventuale inosservanza dell'obbligo datoriale della valutazione del rischio non assume rilievo causale"* (p. 498).

Dichiarava pertanto per l'imputato Elia estinto per prescrizione il delitto omicidio colposo plurimo, previa esclusione della suindicata circostanza aggravante, disponendo il rinvio a questa Corte per la rideterminazione del trattamento sanzionatorio, con espressa indicazione circa il fatto che il venire meno della fattispecie più grave posta a base del calcolo della pena, secondo il criterio del cumulo giuridico proprio del concorso formale di reati, previsto dal comma 1 dell'articolo 81 c.p., comportava che violazione più grave dovesse essere individuata in uno dei reati "satellite", per il quale era possibile individuare una pena diversa e maggiore di quella stabilita nella decisione cassata, con il limite della pena finale complessiva che non poteva essere determinata in misura maggiore di quella precedentemente irrogata (p. 321).

Riguardo alla posizione Moretti operava un distinguo sul presupposto che l'imputato, all'udienza 11 febbraio 2019, nel corso di dichiarazioni spontanee, avesse espressamente rinunciato alla prescrizione *"per i reati ai quali ha fatto riferimento il Procuratore..."*, dunque per quelli (lesioni personali colpose e incendio colposo) per i quali la fattispecie estintiva era, a quel momento, già maturata e per gli ulteriori (disastro ferroviario colposo e omicidio plurimo colposo: parte del capo 35 e capo 36) per i quali non risultava ancora integrata.

Nel richiamare il costante orientamento secondo il quale era possibile rinunciare validamente alla prescrizione solo a fronte di un termine già maturato al momento della rinuncia medesima (*"sia perché in genere la rinuncia presuppone che il diritto rinunciato sia già maturato - perché solo in quel momento l'interessato può realmente apprezzare gli effetti della sua rinuncia - sia innanzitutto perché la possibilità di una rinuncia ad un diritto futuro mal si attaglia alla prescrizione in tema di reati in cui è in giuoco la libertà personale"*) la Suprema Corte osservava come tale preconditione sussistesse soltanto rispetto ai primi due delitti sopra indicati (l'incendio e le lesioni) mentre, rispetto alla fattispecie di cui all'articolo 589 c.p., la stessa si fosse prodotta, *ex tunc*, soltanto a seguito di successiva valutazione giudiziale, non conoscibile al momento della dichiarazione di rinuncia, inefficace proprio in quanto a quel momento non ancora venuta a giuridica esistenza la fattispecie estintiva. Evidenziava, tuttavia, che proprio in quanto resa in un momento in cui non era ravvisabile il reato non aggravato, avente il più breve termine di prescrizione, condizione avveratasi successivamente, a seguito della pronuncia della stessa della Corte, occorreva

riservare al giudizio di rinvio la verifica la persistenza della volontà dell'imputato di rinunciare alla prescrizione dei reati di omicidio colposo, attraverso specifico interpello del predetto, che questa Corte ha provveduto ad effettuare alla udienza 7 marzo 2022 nel corso della quale Moretti, come sopra specificato, ha dichiarato di non volervi rinunciare.

In ordine al secondo profilo la S.C. esaminava i motivi di ricorso afferenti ai due aspetti centrali della sentenza della Corte di appello, sui quali poggiava l'affermazione della penale responsabilità degli imputati Elia e Moretti ovvero: a) l'omessa previsione ed esecuzione di controlli documentali sullo stato manutentivo del rotabile estero trasportante materiale pericoloso circolante in regime RIV (Accordo tra Imprese Ferroviarie per lo scambio e l'utilizzazione dei carri) e b) l'omessa introduzione di limitazioni di velocità di detti convogli in attraversamento di punti critici della linea ferroviaria nazionale.

Quanto al primo aspetto:

- riteneva manifestamente infondata la censura in punto di mancata verifica dell'effettiva prevedibilità, da parte degli amministratori e dei dirigenti del Gruppo FS, del rischio deragliamento per rottura di un assile conseguente ad una non corretta manutenzione della carrozza da parte del competente organo tedesco assumendo la completezza della motivazione della sentenza sul tipo di evento verificatosi (deragliamento conseguente a rottura per fatica di un assile causata dall'azione di corrosione non rilevata nel corso dell'attività manutentiva) e sulla conoscibilità del rischio creato (segnalato espressamente nell'ordinanza Eba del 2007 rispetto alla quale rilevava *"la conoscibilità degli eventi da essa considerati e della loro portata dimostrativa della esistenza di un rischio non adeguatamente fronteggiato dalle prescrizioni cautelari codificate per i carri merci esteri circolanti in regime RIV/RID"*- p. 502), espressamente ritendo come per un soggetto giuridico quale RFI Spa, gestore dell'intera rete nazionale, articolato in strutture interne con competenze specifiche sull'analisi dei rischi, fosse assolutamente esigibile la conoscenza di tali informazioni e l'elaborazione delle stesse in termini di sicurezza della circolazione;

- riteneva non fondato il richiamo fatto dai ricorrenti al "principio dell'affidamento" sulla sufficienza ed idoneità delle regole esistenti a livello comunitario in relazione alla manutenzione dei rotabili merci in quanto proprio la conoscibilità di criticità e segnali di allarme, dunque di situazioni di pericolo, rendeva inoperante detto principio, a maggior ragione per un attore primario come RFI, dotato di articolazioni interne deputate proprio alla analisi dei rischi, che rendevano esigibile l'acquisizione delle necessarie informazioni in merito e la loro elaborazione in termini di sicurezza; precisava ancora come la corretta gestione del rischio imponesse di valutare anche l'inidoneità o l'insufficienza delle regole

positivizzate (con conseguente adozione di efficaci misure di contenimento o contrasto di evenienze avverse) aggiungendo che *"ciò che viene rimproverato è proprio di aver mancato di adottare misure di controllo nonostante i più volte menzionati segnali di allarme in merito alla inefficacia dei sistemi di manutenzione rispetto al rischio di frattura di assile per corrosione del metallo"* (p. 503);

- riteneva infondati i motivi afferenti i profili di causalità materiale e di causalità della colpa, affrontando nuovamente il tema della valenza impeditiva della condotta ritenuta, nei due giudizi di merito, doverosa ed esigibile, segnalando come in nessun passaggio argomentativo motivazionale la Corte di appello avesse affermato che l'acquisizione di informazioni sulla vita manutentiva del carro avrebbe consentito di accertare l'errore esecutivo commesso nel corso delle verifiche estere, al contrario avendo ritenuto come la disponibilità delle informazioni avrebbe evidenziato l'inaffidabilità delle procedure di intervento manutentivo seguite dalla Gatx, l'assoluta inidoneità delle procedure di revisione dei controlli non distruttivi e dell'intera filiera manutentiva interna a quell'impresa;

- valutava corretta l'impostazione seguita dal giudice di appello sul piano della causalità della colpa, con l'individuazione della *"classe degli eventi che la regola cautelare mirava a prevenire, per poi verificare se in tale classe è ricompreso anche l'evento concretamente determinatosi"* (p. 504), in ossequio a quanto affermato in proposito dalla giurisprudenza di legittimità (richiamando la sentenza a Sezioni Unite 38343 del 24.4.2014 Espenhahn e le successive, a sezioni semplici, a questa conformi) secondo la quale era necessaria ed ineludibile la ricostruzione della seriazione causale degli accadimenti e la successiva verifica del se lo svolgimento causale fosse compreso tra quelli considerati dalla regola cautelare violata, con la precisazione che, sempre sotto l'aspetto causale, *"la necessaria prevedibilità dell'evento non possa estendersi fino al punto di ricomprendere la configurazione dello specifico fatto in tutte le sue più minute articolazioni, dovendo necessariamente circoscriversi alla classe di eventi in cui quello oggetto del processo si colloca"* (p. 505);

- concludeva assumendo che in relazione alla contestata natura della violazione della regola cautelare doveva ritenersi certamente rilevante, rispetto ai decessi ed alle lesioni delle vittime ed al disastro ferroviario, il nesso causale tra il negligente controllo della "altrui" attività manutentiva e gli eventi tipici *"atteso l'indiscusso nesso corrente tra quelle attività e la sicurezza della circolazione ferroviaria"* (p. 506);

- riteneva infondate le censure mosse in merito alla rilevanza delle eventuali disfunzioni in punto di "procedura di cabotaggio" nel senso prospettato dalla difesa che esse non

potessero investire i vertici di RFI e che, comunque, quelle determinatesi nel 2005 non si ponessero in linea di derivazione causale con gli eventi di danno verificatisi nel giugno 2009;

- evidenziava in proposito come correttamente i giudici di merito: a) avessero dato conto del contenuto di detta procedura (che prevedeva una apposita autorizzazione per la messa in servizio dei carri cisterna conformi RIV/RID -Regolamento per il trasporto internazionale ferroviario di merci pericolose- da utilizzare nella rete nazionale per il trasporto di merci pericolose, con previsione all'interno del procedimento della sottoscrizione dell'impegno da parte dell'impresa ferroviaria a fornire la documentazione e le informazioni richieste nel corso della verifica della documentazione stessa: p. 458); b) avessero escluso che tali controlli dovessero spingersi alla verifica visiva e/o strumentale dei componenti del carro, delimitando l'obbligo di intervento ad un controllo documentale che, per la procedura di cabotaggio, doveva riguardare annotazioni non soltanto relative alla sovrastruttura del carro (alla cisterna, sostanzialmente) ma anche alla sottostruttura, in particolare alla rilevazione del tipo di carrelli, delle sale montate, all'identità del costruttore, al tipo di treno, alla data dell'ultima revisione; c) avessero quindi ritenuto sussistente una regola cautelare di matrice prasseologica "*imponente l'acquisizione di informazioni in merito alla storia manutentiva del carro sviato a Viareggio e dei suoi componenti*" (p. 460); d) avessero ricondotto la mancata richiesta e la mancata attivazione della procedura di cabotaggio a scelte di "alta amministrazione" concretizzatesi nella decisione di omettere, a differenza di quanto previsto per i propri treni, ogni verifica sulla storia manutentiva dei carri esteri trasportanti merci pericolose circolanti in regime RIV/RID utilizzati in regime di noleggio;
- riteneva in conclusione immune da censure l'affermazione della Corte di appello circa l'esigibilità del comportamento alternativo corretto omesso, causale agli eventi di danno verificatisi, consistente nella doverosa acquisizione (con specifiche direttive, ordini ed istruzioni impartiti al personale dipendente) dei documenti (dossier tecnico, dossier sicurezza, atti relativi alla procedura di cabotaggio) di tutti i treni ammessi a circolare sulla rete gestita da RFI, non omologati presso di lei, condotta che nel 2005 avrebbe fatto emergere l'assenza di tale documentazione e l'impossibilità di una verifica sullo stato manutentivo e sulla sicurezza del treno composto dai carri-cisterna di proprietà della Gatz Rail Austria GmbH, con il conseguente divieto della loro immissione in circolazione sulla rete nazionale.

Quanto al secondo aspetto – omessa previsione di riduzione della velocità del rotabile merci estero circolante in regime RIV in attraversamento di centri abitati- riteneva fondate le

censure difensive in punto di individuazione (e preesistenza) della regola cautelare della necessaria riduzione della velocità di determinati convogli ferroviari in specifiche condizioni.

Il giudice di legittimità si confrontava:

a) con il settimo motivo di ricorso della difesa Elia, nel quale si lamentava la manifesta illogicità della motivazione della sentenza in ordine al punto specifico dell'omessa previsione della riduzione della velocità sotto una pluralità di aspetti e, in particolare:

- nel passaggio in cui sosteneva che, fin dal 2005, RFI avrebbe dovuto imporre a quel determinato convoglio il limite di velocità di 60 km/h nell'attraversamento delle stazioni ferroviarie, atteso l'evidente contrasto di tale disposizione con il RID (Regolamento per il trasporto internazionale ferroviario di merci pericolose);

- nell'effettuazione del giudizio controfattuale, viziato dalla individuazione a posteriori della regola cautelare, assumendo in particolare come il giudice di appello avesse preso a riferimento la condotta che avrebbe evitato, alla luce delle indicazioni dei consulenti (peraltro anch'esse non attendibili e scientificamente fondate), le conseguenze disastrose del deragliamento, ovvero la riduzione della velocità, individuando in essa la condotta ex ante doverosa, così confondendo il giudizio "contro il fatto" di verifica dell'idoneità impeditiva della regola cautelare con la fonte della regola medesima;

- nell'aver essa stessa "creato" la regola cautelare ex ante inesistente, con riferimenti a dati scientifici non validati ed in assenza di un criterio di settore riconosciuto sulla misura di riduzione della velocità;

b) con l'ottavo motivo di ricorso Elia, nel quale si lamentava la mancata assunzione di prova decisiva costituita dalla deposizione dell'ing. Malavasi, studioso esperto della tipicità della circolazione ferroviaria e dei criteri di determinazione della velocità, inserito in lista della difesa, inizialmente ammesso dal Tribunale, che ne aveva successivamente revocato l'ammissione e che la Corte di appello non aveva autorizzato a rendere esame in rinnovazione con l'argomentazione, contraddittoria, che le sue dichiarazioni avrebbero riguardato questioni legate alla velocità nell'infrastruttura ferroviaria e non alla adozione di un provvedimento da adottarsi in circostanze specifiche limitate a singoli attraversamenti e convogli, a fronte della intervenuta condanna di Elia (anche) per non aver eseguito la valutazione del rischio afferente il trasporto di merci pericolose in Italia;

c) con il motivo aggiunto, con il quale veniva ribadita l'erronea effettuazione del giudizio contro il fatto concernente la riduzione di velocità, definendolo lacunoso, apodittico e scientificamente non validato;

d) con il terzo motivo di ricorso Moretti, a firma avv. Coppi, con il quale si contestava la ritenuta sussistenza del profilo di colpa per non aver introdotto, prima dell'incidente, per i soli treni trasportanti merci pericolose, dotati di assili privi di completa tracciabilità, il limite di velocità dei 60 chilometri orari, almeno nei tratti della rete ferroviaria più pericolosi, assumendo:

- che il rimedio adottato in via straordinaria dall'ANSF successivamente all'incidente di Viareggio, prima che ne fossero chiare le cause, aveva necessariamente natura temporanea, straordinaria e subordinata e non poteva dirsi esigibile prima della verifica dell'evento di danno attesa peraltro l'affermazione di sussistenza di una precedente norma precauzionale altrettanto ampia e generica nei suoi contenuti (la verifica della tracciabilità di tutti gli assili appartenenti a tipologie all'epoca sospettabili di poter provocare altri incidenti), che, se correttamente attuata, avrebbe reso superflua la riduzione di velocità;
- che la mancata contestazione da parte delle imprese ferroviarie e del Gestore della rete della misura riduttiva successivamente applicata trovava fondamento logico esclusivo nella temporaneità ed eccezionalità della stessa, a fronte di un incidente di tale portata e gravità, ma non significava acquiescenza ad un provvedimento che era e rimaneva incompatibile con il RIV e con i principi dell'interoperabilità;
- che muovere ad amministratori e dirigenti Gruppo Ferrovie il rimprovero di non aver introdotto, prima dell'incidente, analoghe limitazioni di velocità, non si poneva in una logica *ex ante* e contrastava in modo insanabile con l'altro addebito concernente la mancata introduzione e implementazione di norme riguardanti il divieto di introdurre nella rete ferroviaria italiana assili (e comunque componenti ferroviari) privi di una completa tracciabilità;
- che il ritenere tale ultima prescrizione cautelare idonea ad impedire l'evento in concreto verificatosi rendeva illogico contestare alle stesse figure datoriali la mancata introduzione di limitazioni di velocità per convogli merci, trasportanti merci pericolose, non dotati di assili completamente tracciabili, in quanto la prima sarebbe stata *ex se* causalmente efficiente ad impedire la circolazione di convogli (di qualunque tipo) dotati di assili non perfettamente tracciabili ed avrebbe reso quindi del tutto inutile l'introduzione della seconda, introduttiva di limitazioni di velocità per convogli che non avrebbero potuto/dovuto circolare sulla rete ferroviaria nazionale;
- che trattavasi, pertanto, di prescrizione inesigibile la quale, peraltro, non superava il giudizio controfattuale necessario per ritenerla dotata di efficienza causale impeditiva, individuato dal giudice di appello attraverso argomentazioni congetturali e approssimative,

segnalando come la stessa mancata individuazione della causa dello squarcio della cisterna con conseguente fuoriuscita del gas di petrolio liquefatto (picchetto o deviatore a zampa di lepre) rendesse inconsistente, sotto il profilo causale, la prescrizione cautelare omessa;

- che l'imprevedibilità della cinematica di un carro sviato, affermata in sentenza sulla scorta delle risultanze probatorie e, in particolare, sulle considerazioni svolte dal consulente Toni del pubblico ministero ("*... allo stato attuale delle conoscenze scientifiche . . la dinamica di un treno sviato è soggetta a incertezze tali da rendere impossibile qualunque simulazione capace di fornire risultati dotati di un minimo di attendibilità*") rendeva illogica ed incomprensibile la successiva affermazione di compatibilità di un giudizio controfattuale in forza del quale, se il treno fosse entrato in stazione a velocità più bassa di quella effettivamente tenuta, l'evento non si sarebbe sicuramente verificato:

- che ragionare sugli esiti alternativi che avrebbe potuto avere una serie causale se fosse stata tenuta l'ipotizzata condotta osservante della regola cautelare asseritamente violata, non significava, come affermato dalla Corte territoriale, sostituire all'evento *hic et nunc* come in concreto verificatosi un altro evento con caratteristiche totalmente diverse ma, piuttosto, era coerente con il corretto svolgimento del giudizio controfattuale, consentendo di verificare se l'asserita condotta osservante avrebbe con certezza evitato l'evento;

e) con il secondo motivo di ricorso Moretti, a firma congiunta avv.ti Coppi e D'Apote, con il quale:

- si contestava la "confusione" presente nella sentenza di appello, tra la valutazione di "prevedibilità" e quella di "evitabilità", in quanto l'istruttoria dibattimentale aveva dimostrato l'impossibilità di ricostruire la cinematica di un treno successivamente al deragliamento sicché quello che era possibile e doveroso eliminare o, più realisticamente, minimizzare, riguardava la probabilità di uno svio e non già le sue imprevedibili conseguenze; - si contestava, nello specifico, la contraddittorietà dell'apparato argomentativo motivazionale nella parte in cui, mal interpretando il RID, attribuiva all'Ente Gestore e non allo Stato (MIT) la competenza all'adozione di provvedimenti di riduzione della velocità del materiale rotabile in determinate condizioni e le insuperate incertezze, emerse in istruttoria e fondate su pareri, studi, confronti istituzionali a livello sovranazionale in merito all'opportunità di adottare un simile dispositivo, proprio per la molteplicità di situazioni, tra loro eterogenee, potenzialmente da fronteggiare;

- si censurava la illogicità della ricostruzione del nesso causale in quanto non era dato conoscere, prima del fatto, quale fosse la misura della velocità prudenziale che, ove osservata, avrebbe impedito l'evento sicché la regola cautelare contestata, creata ex post,

violava il canone della tipicità della colpa; la conoscibilità di quella cautela (e della misura della velocità prudenziale, indicata in 60 km/h) era stata dedotta da elementi successivi al fatto (provvedimento straordinario di ANSF n. 6846 dell'autunno 2009; i precedenti ordini di ANSF dell'agosto e del settembre 2009, anch'essi emanati post-factum, cui RFI diede successiva attuazione con le prescrizioni n. 2508 e n. 2819 sulle tratte Sannazaro Torreberetti e Termoli-Guglionesi, adottati per specifiche ipotesi di non coerenza del Sottosistema di Bordo installato sui treni merci (SSB) con il Sottosistema di Terra (SST) e, dunque, l'impossibilità di funzionamento del Sistema Controllo Marcia Treno) o eccentrici rispetto ad essa [«esame della banca dati di RFI spa riferito dall'ANSF nella nota n. 4376/12 del 13.6.2012» che in nessuna parte conteneva riferimenti alle velocità né, tanto meno, alla misura di 60 km/h, dal momento che i trentadue episodi di svio in essa elencati erano avvenuti (tra il 2002 e il 2012) «in manovra», «presso scali ferroviari» e, quindi, a velocità bassissime].

Riteneva la Corte di legittimità preliminarmente infondate le doglianze in punto di competenza del MIT a intervenire, in via esclusiva, su tale aspetto sia in quanto l'organo politico manteneva il potere di disciplina generale della velocità dei convogli sulla rete spettando al gestore dell'infrastruttura l'azione di singoli specifici provvedimenti, per singole tratte, relativi ai treni circolanti senza il Sotto Sistema di Bordo SSB sia in quanto per le previsioni del RID, Rete Ferroviaria Italiana Spa era il soggetto delegato dal MIT a svolgere tutti gli adempimenti tecnici e operativi relativi alla circolazione dei carri trasportanti merci pericolose.

Nel merito della censura riteneva come la regola cautelare di cui veniva assunta la violazione (adozione di limitazioni di velocità per determinati convogli non tracciati trasportanti merci pericolose in regime RID, in attraversamento di specifiche tratte quali stazioni poste in centri abitati densamente popolati) fosse effettivamente stata individuata *ex post*, "con una erronea identificazione della condotta che avrebbe evitato l'evento (o ne avrebbe mitigato gli effetti) con quella che il sapere disponibile avrebbe dovuto suggerire agli operatori del settore prima del verificarsi del sinistro" (p. 508), dunque sovrapponendo i profili di evitabilità e prevedibilità.

Ripercorreva il tratto motivazionale seguito dai giudici del merito dando conto che nella sentenza di primo grado il Tribunale di Lucca aveva descritto la regola cautelare come "riduzione della velocità" senza riuscire ad indicare quale dovesse essere, nella prospettiva *ex ante*, il limite da osservare, al punto di incentrare il rimprovero a carico degli imputati

incardinati in RFI spa nella omessa valutazione del rischio connesso alla circolazione di detta tipologia di convogli.

Riteneva che così facendo il Tribunale avesse affermato il principio secondo il quale era il valutatore a creare la regola cautelare piuttosto che conseguirla dal sapere preesistente e che anche la Corte di appello fosse incorsa nello stesso errore, dapprima argomentando nel senso che la riduzione della velocità fosse (ri)conosciuta ex ante come misura idonea a ridurre i rischi, quindi rimproverando alle figure datoriali garanti di non aver svolto quella valutazione dei rischi che avrebbe consentito di dare contenuto più specifico alla regola genericamente individuata.

Ribadiva, richiamando e condividendo un proprio precedente orientamento, come dovesse escludersi *"che l'attività che va sotto il nome di «valutazione del rischio» costituisca in via ordinaria il contenuto di una regola cautelare; potrà esserlo quando particolari elementi la propongano come misura direttamente incidente su uno specifico evento pregiudizievole. Diversamente la prescrizione che attribuisce il compito di eseguire la valutazione del rischio è da ritenersi norma attributiva di un compito doveroso"* affermando, testualmente, che *"la valutazione dei rischi è un obbligo procedurale che non ha, in genere, diretta rilevanza causale, attributo invece della misura che attraverso la valutazione sarebbe stata individuata e di conseguenza - ma anche ciò può dover essere distintamente dimostrato - adottata. Anche per il datore di lavoro, in ordine al quale l'obbligo di valutazione è distintamente previsto e autonomamente sanzionato, esso non risolve il tema del comportamento cautelare, considerato che è tenuto a dover adottare anche quelle misure che si correlano a rischi non specificamente contemplati dal documento di valutazione dei rischi"* (p. 510).

Evidenziava, dunque, che il dato rimarcato dalla Corte di appello circa la non predeterminabilità da parte del legislatore dell'entità della riduzione, prima dell'effettuazione della valutazione del rischio, non legittimava a ritenere che tale incombente gravasse automaticamente sul gestore del rischio.

Riteneva, pertanto, ancora una volta testualmente, che *"i giudici di merito avrebbero dovuto accertare se in rapporto alle contingenze particolari del caso concreto, tenuto conto delle caratteristiche dei diversi fattori pertinenti, individuati e valutati in ragione delle informazioni scientifiche disponibili, fosse acquisita al sapere scientifico o esperienziale la valenza cautelare di una determinata misura della velocità di attraversamento di una stazione aventi le caratteristiche di quella di Viareggio da parte di un convoglio aventi le caratteristiche di quello sviato"*, sottolineando la decisività della individuazione della misura di riduzione della

velocità per poter operare, su basi corrette, il giudizio "contro il fatto" di verifica della valenza impeditiva del comportamento alternativo lecito.

Nel disporre il rinvio per un nuovo giudizio, in ausilio alla valutazione rimessa al giudizio rescissorio, indicava come la suddetta valenza cautelare dovesse ritenersi sussistente *"non solo quando la misura permette di eliminare del tutto il rischio (si parla al riguardo di regole proprie) ma anche allorché ne assicura soltanto una riduzione (regola impropria). Si tratta in ogni caso di un rischio categoriale (sia pure definito alla luce di quei fattori pertinenti dei quali si è fatta menzione) e non dell'evento in concreto verificatosi"* rappresentato, nella vicenda che occupa, dal disastro ferroviario, dalle morti e dalle lesioni personali occorse in conseguenza.

Riteneva assorbito nella pronuncia rescindente l'ottavo motivo del ricorso Elia ed il quarto motivo del ricorso RFI con i quali si lamentava la mancata adozione della testimonianza - ritenuta decisiva - del prof. Malavasi in ordine al profilo specifico della riduzione della velocità attese le conoscenze tecniche e scientifiche di cui era portatore in particolare in merito agli studi sulla tipicità della circolazione ferroviaria e sui criteri di determinazione della velocità proprio in relazione a circostanze specifiche limitate a singoli attraversamenti e specifici convogli e considerato che proprio su detta circostanze l'imputato aveva riportato condanna; l'undicesimo motivo del ricorso ELIA relativo all'erroneo esito del giudizio di bilanciamento delle circostanze sia sotto il profilo della insussistenza della aggravante contestata per l'omicidio colposo (esclusa dallo stesso giudice di legittimità) della commissione del fatto con violazione di norme prevenzionistiche, sia sotto il profilo dell'omessa motivazione sull'esito di detto giudizio; al difetto di motivazione in merito alla determinazione della misura della pena base.

Pertanto la Corte di Cassazione disponeva per Elia l'annullamento senza rinvio della sentenza agli effetti penali rispetto al delitto di omicidio colposo plurimo, esclusa la contestata aggravante, perché estinto per prescrizione; l'annullamento con rinvio della sentenza in relazione al profilo di colpa relativo *"alla omessa disposizione della riduzione della velocità dei convogli merci"* con nuovo giudizio davanti a questa Corte alla quale veniva altresì demandata la regolamentazione tra le parti delle spese del giudizio di legittimità.

Rispetto agli ulteriori profili la Corte trattava unitariamente i ricorsi presentati nell'interesse di Elia e di Moretti quali A.D. di RFI (e di RFI quale responsabile civile) respingendo: a) la censura in punto di assegnazione al Tribunale di Lucca, III Collegio, non ravvisando il vizio di predeterminazione del giudice; b) l'eccezione di nullità della sentenza per violazione dell'articolo 521 c.p.p., per avere il Tribunale condannato Elia per condotte non previamente

oggetto di imputazione; c) la censura mossa nell'interesse di Elia per violazione degli art. 520 c.p.p., 24, 25 e 11 Cost., 6 e 7 Cedu per omessa preventiva notifica della modifica dell'imputazione fatta nei confronti del Moretti quale amministratore di fatto delle società del gruppo e dunque anche di RFI di cui Elia era amministratore delegato; d) l'eccezione di nullità della sentenza sollevata dalla difesa Moretti in merito alla violazione dell'obbligo di tracciabilità dei carri, non esplicitata in imputazione, questione sulla quale vi era stato ampio contraddittorio in entrambi i gradi di giudizio di merito; e) il motivo comune in punto di errore di diritto e violazione di legge nel non aver ravvisato che, fin da un momento antecedente alla verifica del sinistro la competenza alla gestione del rischio legato alla circolazione di carri trasportanti merci pericolose in regime di interoperabilità fosse a carico di ANSF, in quanto con motivazione congrua e logica la responsabilità dei due imputati era stata affermata sulla considerazione della mancata adozione, risalente al 2005 e protrattasi sino al 2009, delle misure cautelari ritenute doverose e sul fatto che i provvedimenti omessi (il controllo sul mancato deposito del "dossier di sicurezza") dovevano essere assunti nel 2005, ripetuti nel 2006, quando erano stati rilasciati a Trenitalia due nuovi certificati di sicurezza e accompagnati dalla procedura di cabotaggio da effettuarsi nel 2005 e da ripetersi nel 2009; f) le censure relative all'affermazione di responsabilità per la violazione di regole cautelari non scritte dalle quale derivavano obblighi comportamentali ulteriori rispetto a quelli indicati da regole cautelari positivizzate; alla insussistenza nel caso specifico di un vincolo alla osservanza delle sole regole positivizzate discendente dalla prevalenza del diritto dell'Unione sul diritto nazionale; alla evidenziazione fatta dalla Corte di appello delle circostanze di fatto dalle quale si ricavava che già prima del sinistro di Viareggio era noto agli operatori del trasporto ferroviario che la manutenzione degli assili presentava criticità tali da poter condurre a fratture degli stessi nel corso della circolazione dovute alla presenza di corrosioni e che erano ritenute misure idonee a eliminare tali rischi o quanto meno a ridurre la portata la conoscenza approfondita dei processi mantenutivi; alla procedura di cabotaggio; g) il motivo di censura in punto di mancato riconoscimento della attenuante di cui all'articolo 62 n. 6 c.p., circostanza non applicabile ai reati produttivi di conseguenza irreversibili e non rimediabili dall'agente e peraltro proposto in termini aspecifici per il solo delitto di omicidio colposo; h) la censura in punto di manifesta illogicità della motivazione che aveva ritenuto la penale responsabilità di Moretti quale A.D. di RFI per l'evento del 2009 a fronte della cessazione dell'incarico a far data dal 2006, assumendo al contrario come nella vicenda in esame si fosse verificata una successione di posizioni di garanzia che comportava la necessità dell'accertamento del nesso causale rispetto all'evento occorso da

svolgersi con riguardo alla condotta e al ruolo di ciascun titolare della posizione di garanzia, "stabilendo cosa sarebbe accaduto nel caso in cui la condotta dovuta da ciascuno dei garanti fosse stata tenuta, anche verificando se la situazione di pericolo non si fosse modificata per effetto del tempo trascorso o di un comportamento dei successivi garanti" (p. 516). La verifica "contro il fatto" andava svolta dunque rispetto a ciascun garante al momento in cui aveva gli obblighi di protezione e controllo connessi e dipendenti da tale posizione e il giudice di appello, con motivazione logica e coerente, aveva operato in tal senso ritenendo che anche la condotta del Moretti fosse stata efficiente, dal punto di vista causale, alla verifica dell'evento, avendo creato o comunque avallato quella prassi interpretativa rispetto alla circolazione del materiale rotabile estero trasportante merci pericolose più volte richiamata.

La Corte analizzava quindi la posizione dell'imputato Moretti quale amministratore delegato della holding Ferrovie dello Stato premettendo come il giudice di appello, pur concordando con il Tribunale circa il fatto che l'esercizio da parte del ricorrente dei poteri di direzione e coordinamento previsti dall'articolo 2497 del codice civile non dimostrava, per ciò solo, la sussistenza di un'ingerenza sostanziale nelle scelte operate dagli organi delle società controllate, tale da determinare una compressione rilevante, al limite dell'annullamento, dei poteri gestori loro propri, avesse tuttavia ravvisato nell'amministratore delegato della società capogruppo una posizione di garanzia derivante dal ruolo di "co-gestore" della sicurezza nel trasporto ferroviario, attuato tanto con interventi diretti in materia quanto attraverso il controllo delle attività svolte su tale aspetto dalle società controllate.

Passava in rassegna, attraverso una approfondita disamina, l'istituto del "Gruppo di imprese" e gli arresti giurisprudenziali in tema di responsabilità penale dell'amministratore di diritto della capogruppo per gli atti compiuti dagli amministratori di una o più società controllate, dando conto della recente elaborazione in punto di responsabilità per i delitti colposi di evento, conosciuta come "*teoria della competenza per il rischio*", che riteneva decisivi, per l'attribuzione dell'illecito penale: a) l'individuazione del soggetto titolare dei compiti di gestione del rischio concretizzatosi nell'evento tipico venutosi a determinare e b) l'accertamento del se la concreta gestione doveva essere svolta osservando la regola cautelare risultata, nel caso specifico, causalmente efficiente.

Richiamando la decisione a Sezioni Unite n. 38343/2014 Espenhahn evidenziava, quindi, come nei contesti lavorativi complessi fosse quasi inevitabile la sussistenza di aree diversificate di rischio e di distinte figure datoriali chiamati a governare detti rischi; erano cioè enucleabili sfere distinte di responsabilità gestionale che "*conformano e limitano*

l'imputazione penale dell'evento al soggetto che viene ritenuto gestore del rischio" tanto nelle ipotesi di cooperazione (compresenza) sincronica di più gestori di rischi concorrenti, quanto di cooperazione diacronica delle stesse criticità.

Osservava poi come un medesimo rischio potesse essere oggetto di gestione (e di competenza) di più soggetti, con compiti differenziati in ragione dei poteri a ciascuno attribuiti rispetto ad esso e come, rispetto alla figura dell'amministratore della società capogruppo, l'esercizio "ordinario" dei poteri di direzione e coordinamento e l'autonomia giuridica e gestionale delle società controllate non rendessero incompatibile la sua competenza su determinate aree di rischio connesse alla attività di impresa.

Al contrario era ben configurabile in capo all'amministratore della capogruppo un fascio di poteri in grado di incidere sulla gestione del rischio affidata sul piano operativo alle società controllate, il cui esercizio negligente, imprudente o imperito, laddove causalmente efficiente nella verifica dell'evento, concretizzava il primo presupposto della responsabilità colposa.

Sulla posizione specifica di Moretti quale A.D. della capogruppo Ferrovie dello Stato la Corte di cassazione riteneva corrette e non censurabili le considerazioni svolte dal giudice di appello, che aveva individuato in capo all'imputato l'esercizio di poteri interferenti con l'autonomia degli organi direttivi delle società controllate in materia di sicurezza e gestione del rischio connesso, condotta rispondente a quella oggetto dell'imputazione nella quale gli veniva rimproverato *"di aver adottato ed imposto quella interpretazione indebitamente riduttiva dell'impegno cautelare, dalla quale è discesa la mancata adozione della misura della acquisizione di informazioni attinenti alla storia manutentiva dei carri merci esteri circolanti in regime di RIV/RID"*. Sulla scorta di siffatte argomentazioni riteneva infondato il sesto motivo di ricorso a firma avv. Coppi (con il quale veniva censurata la considerazione del MORETTI quale amministratore di fatto delle controllate), il quinto motivo a forma congiunta dei difensori (con il quale si lamentava la mancata rinnovazione della istruttoria dibattimentale), le altre doglianze afferenti il punto specifico della decisione, l'ottavo motivo con il quale si lamentava la violazione del divieto di *reformatio in peius*.

Concludeva pertanto, testualmente, per Moretti: *"la sentenza impugnata deve essere annullata, relativamente all'aggravante di cui all'art. 589, co. 2 cod. pen., che va eliminata, e relativamente ai profili di colpa consistenti nella mancata adozione di provvedimenti di riduzione della velocità dei convogli, con rinvio per nuovo giudizio alla Corte di appello di Firenze, altra sezione"* demandando al giudizio rescissorio la regolamentazione tra le parti delle spese di questo giudizio di legittimità.

Rimetteva altresì a questo giudice del rinvio la nuova valutazione:

- del settimo motivo del ricorso, a firma avv. Coppi, sull'errato esito del giudizio di comparazione delle circostanze che, a seguito della esclusione della aggravante portata in bilanciamento, rendeva necessaria la determinazione della riduzione della pena da operare per effetto della riconosciuta circostanza attenuante di cui all'articolo 62 bis c.p.;
- del nono motivo di ricorso, a firma avv. Coppi, afferente al profilo del trattamento sanzionatorio, da rideterminare "*salvo -testualmente- quanto definitivamente stabilito per effetto della presente pronuncia*".

3.2.4. Elia Michele Mario e Moretti Mauro. La ricognizione di quanto devoluto al presente giudizio di rinvio rispetto alle posizioni dei due imputati.

Va preliminarmente definito il *thema decidendum* ovvero quanto devoluto al presente giudizio rescissorio rispetto alle posizioni degli imputati Elia Michele Mario e Moretti Mauro, facendo richiamo ai principi di diritto in tema di giudicato parziale, giudicato progressivo e di preclusioni all'interno di un giudizio conseguente alla pronuncia di annullamento parziale con rinvio da parte della Corte Suprema di Cassazione.

La questione investe, come è noto, il significato giuridico dei termini "capi", "punti" e "parti" della sentenza, nello sviluppo conseguente alla proposizione dei ricorsi ed alle decisioni di gravame.

Nel sistema delle impugnazioni per "capo" di una sentenza, plurima o cumulativa, si intende «*ciascuna decisione emessa relativamente ad uno dei reati attribuiti all'imputato*» (Cass. Pen., SS. UU., 27.5.2016 n. 6093; nello stesso senso SS. UU. 28.06.2000 n. 1, Tuzzolino; Sez. 2, 23.12.2020 n. 37407; nello stesso senso, da ultimo SS. UU. 27.1.2021 n. 3423 Gialluisi) e corrisponde "*ad un atto giuridico completo, tale da poter costituire da solo, anche separatamente, il contenuto della sentenza*", come tale suscettibile di passare in giudicato.

Il «punto» di sentenza, richiamato dall'art. 597 comma 1 c.p.p., ha una portata maggiormente contenuta, limitata alle statuizioni suscettibili di autonoma considerazione e costituenti il passaggio necessario per raggiungere una decisione completa sul capo (così Cass. Pen. SS.UU. 6093/2016).

I «punti» della sentenza all'interno di ogni «capo», "*segnano un passaggio obbligato per la completa definizione di ciascuna imputazione, sulla quale il potere giurisdizionale del giudice non può considerarsi esaurito se non quando siano stati decisi tutti i punti che costituiscono i presupposti della pronuncia finale su ogni reato*" (Sez. 2, 37407/20 cit.) afferendo all'accertamento del fatto, all'attribuzione di esso all'imputato, alla sua qualificazione giuridica, all'inesistenza di cause di giustificazione, alla colpevolezza.

Per come efficacemente indicato dalla decisione a SS. UU. Tuzzolino *"l'irrevocabilità della sentenza può essere, dunque, il risultato finale di un percorso frammentato, segnato da una pluralità di decisioni cristallizzate su singoli punti in fasi e gradi diversi del processo, in corrispondenza di una graduale e simmetrica riduzione della regiudicanda, fino a quando questa, nella sua interezza, diventa irretrattabile ed immutabile ed acquista, cioè, il crisma dell'irrevocabilità, essendo consumato il potere decisorio del giudice della cognizione sull'oggetto del giudizio"*.

La giurisprudenza ha altresì precisato come, all'interno di un processo "cumulativo" (oggettivamente, quanto ai capi di imputazione elevati), la definitività dell'accertamento e la "cosa giudicata" possano investire uno o più tra i capi ed il giudizio proseguire per gli altri, così formandosi il «giudicato progressivo» sui primi.

Analogia d'attitudine non hanno i «punti» della sentenza, rispetto ai quali il fondamento di una eventuale preclusione al loro nuovo esame deriva dalla mancata devoluzione della questione specifica attraverso il meccanismo delle impugnazioni.

Diverso è il caso specifico della pronuncia che occupa, conseguente ad una sentenza di annullamento parziale con rinvio da parte della Corte Suprema di Cassazione.

In tale evenienza, infatti, trova applicazione il disposto di cui all'articolo 624 c.p.p., nel quale sono fissati i limiti di valutazione del giudizio rescissorio, attraverso l'introduzione del concetto di «parti» della sentenza.

La norma richiamata espressamente stabilisce che *"se l'annullamento non è pronunciato per tutte le disposizioni della sentenza, questa ha autorità di cosa giudicata nelle parti che non hanno connessione essenziale con la parte annullata"*.

Trattasi di disposizione che, come riaffermato con chiarezza da reiterate pronunce della Corte di legittimità, a Sezioni Unite, *"riconosce l'autorità del giudicato sia ai capi che ai punti della sentenza"* (SS. UU. Tuzzolino cit.; SS. UU. 373/1990 Agnese, secondo la quale i limiti oggettivi del giudizio rescissorio *"sono diretta ed ineludibile conseguenza dell'irrevocabilità della pronuncia della Corte di cassazione in relazione a tutte le parti diverse da quelle annullate ed a queste non necessariamente connesse"*; SS. UU. 6019/93 Ligresti, che ha ribadito come con l'introduzione dell'articolo 624 c.p.p. il legislatore abbia inteso far riferimento a qualsiasi statuizione avente un'autonomia giuridico-concettuale, dunque non soltanto alle decisioni che concludono il giudizio in relazione ad un determinato capo di imputazione, ma anche a quelle che, nell'ambito di una stessa contestazione, individuano aspetti non più suscettibili di riesame, rispetto alle quali la decisione, ancorché non ancora

eseguibile, acquista autorità di cosa giudicata, quale che sia l'ampiezza del relativo contenuto).

Un orientamento, questo, che si è consolidato anche nelle successive e più recenti decisioni che richiamano l'istituto del «giudicato parziale» su «parti della sentenza» con riferimento alle statuizioni dotate di autonomia giuridico-concettuale *"e quindi non solo le decisioni che concludono il giudizio in relazione ad un determinato capo di imputazione, ma anche a quelle che, nell'ambito di una stessa contestazione, individuano aspetti non più suscettibili di riesame"* (in questi termini, molto chiaramente, Cass. Pen., Sez. 5, 17.5.2021 n. 19350; nello stesso senso Sez. 3, 5.5.2015 n. 18502).

Ulteriori pronunce hanno fatto chiarezza sul rapporto tra irrevocabilità ed esecutività di «parti della sentenza» non direttamente interessate dalla pronuncia rescindente e non in connessione essenziale con quelle annullate, precisando che l'autorità di cosa giudicata non va scambiata con la esecutorietà di una decisione, *"perché l'esecutorietà non è sufficiente ad attribuire a un provvedimento l'autorità di cui si tratta e, talvolta, neppure il carattere della irrevocabilità, mentre vi possono essere decisioni aventi autorità di cosa giudicata senza essere in tutto o in parte eseguibili"* (SS. UU 3423/21; in tal senso SS. UU. 4460/94 Cellerini).

E' proprio con la decisione a Sezioni Unite 4460/94 Cellerini che viene offerta una puntuale definizione del rapporto di connessione essenziale della parte della sentenza non toccata dal giudizio rescindente con quella annullata, connessione che, ove esistente, impedisce che la prima assuma autorità di cosa giudicata.

Si è affermato con chiarezza in detta sentenza come tale rapporto si sostanzia nella necessaria interdipendenza logico-giuridica tra le due parti sicché l'annullamento di una di esse comporta, necessariamente, la rivalutazione dell'altra nel giudizio rescissorio (cfr., in ordine alla definizione da attribuire alla locuzione in esame, SS. UU. 3423/2021 secondo la quale *"Il rapporto di connessione essenziale, richiesto quale condizione imprescindibile per attrarre alla cognizione del giudice di rinvio le disposizioni della sentenza non comprese tra quelle annullate, va inteso come necessaria interdipendenza logica e giuridica tra le diverse statuizioni, di guisa che l'annullamento di una di esse rende inevitabile il riesame di quelle parti che, perché non suscettibili di autonoma decisione, impongono un rinnovato giudizio"*). Non si può poi non convenire con l'ulteriore assunto, ripreso dalla SS.UU. 3423/21, secondo il quale *"la posizione di chi è stato conclusivamente giudicato e di chi ancora attende la definizione del giudizio di rinvio per la determinazione della pena è identica con riguardo al giudicato formatosi sull'accertamento del reato e sulla dichiarazione della responsabilità,*

non essendo la contestualità fra dichiarazione di responsabilità e irrogazione della pena espressione di «un precetto costituzionale» (così SS.UU. ult. cit.).

In detta decisione si è pertanto precisato come con l'espressione "giudicato" il legislatore non abbia inteso far riferimento *"all'intrinseca idoneità della sentenza ad essere posta in esecuzione"* e come l'irrevocabilità possa non coincidere con la definitività del «*decisum*», *"quando si sia formato un giudicato (parziale) sulla responsabilità dell'imputato e non è ancora intervenuta la determinazione della pena e, quindi, la sentenza non è ancora utilizzabile come titolo esecutivo"* (SS.UU. Attinà, cit.).

Come chiaramente affermato dalla giurisprudenza di legittimità, nel suo ultimo arresto a Sezioni Unite, l'orientamento sopra esposto in tema di giudicato progressivo costituisce ormai "diritto vivente", affatto compatibile con il sistema costituzionale in vigore (coerentemente a quanto affermato dalla Consulta nel provvedimento 367/96); sono state in tal senso dichiarate manifestamente infondate questioni di legittimità costituzionale sollevate per contrasto con l'articolo 27 comma 2 della Costituzione dell'allora articolo 545 c.p.p. poi riprodotto in modo identico nell'articolo 624 c.p.p. oggi vigente sull'assunto che detta disposizione nel riferirsi, nel suo significato più ampio, al concetto di "condanna definitiva" di cui alla norma costituzionale, attribuisce *"il crisma della irrevocabilità solo alle parti non annullate della sentenza e non connesse con quelle annullate che, con autorità di cosa giudicata, e pertanto in maniera «definitiva», abbiano accertato la sussistenza del fatto ed abbiano riconosciuto la responsabilità dell'imputato, nei cui confronti, quindi, il problema della presunzione di non colpevolezza non risulta neppure proponibile"* (in questi termini SS. UU. 4460/1994, Cellerini cit.; in modo conforme SS. UU. 4904/ 1997, Attinà, cit.; SS. UU. 3423/2021 Gialluisi).

Peraltro, come è stato ancora osservato dalla S.C. (già a partire da Cassazione SSUU n. 1608/2014), *"al di là delle opzioni dogmatiche, può rilevarsi che se il punto deciso, ma non annullato, genera comunque una preclusione, resta difficile intravedere una distinguibilità teorica tra preclusione e giudicato ove la decisione su quel punto provenga dall'organo di vertice della piramide giurisdizionale e non possa, quindi, essere comunque ridiscusso"*.

In questa prospettiva, appare logicamente consequenziale ritenere che, ove la parte di sentenza irretrattabilmente risolta attenga alla ritenuta sussistenza di responsabilità penale in ordine ad una determinata fattispecie, le vicende del reato e della sua riferibilità all'imputato si "cristallizzano", con la conseguenza, peraltro, di rendere il reato stesso ormai processualmente insensibile rispetto al sopravvenire di ipotesi estintive, come la prescrizione, o modificative.

In altri termini, accertata la responsabilità, con sentenza ormai irrevocabile, siffatto accertamento cessa di essere semplicemente un aspetto intangibile della futura condanna in sede di rinvio (come tale rimuovibile per l'intervento di cause estintive), per divenire, invece, una porzione qualificante della sentenza non annullata, che assume, essa stessa, i connotati di un giudicato, appunto, di responsabilità.

Il riconoscimento della autorità di cosa giudicata, enunciato, in tema di annullamento parziale, dall'art. 624 c.p.p., con riguardo alle parti della sentenza che non hanno connessione essenziale con la parte annullata, non si riferisce infatti, come sopra indicato, né al giudicato cosiddetto sostanziale, né alla intrinseca idoneità della decisione ad essere posta in esecuzione, ma soltanto "*all'esaurimento del potere decisorio del giudice della cognizione*".

Ci si muove, dunque, nell'ambito di uno iter che conduce alla definizione del giudizio su di uno specifico oggetto, nel quadro di un fenomeno preclusivo che mira ad impedire che su di uno stesso tema possa intervenire una serie indeterminata di pronunce, così da assegnare i connotati della intangibilità a quella porzione di risultato raggiunta "nel" processo e "dal" processo.

Il giudicato, pertanto, può avere una formazione non simultanea ma progressiva e ciò può accadere sia nelle ipotesi di procedimento cumulativo, allorché nel processo confluiscono una pluralità di domande di giudizio che comportino una pluralità di regiudicande, sia quando il procedimento riguardi un solo reato attribuito ad un solo soggetto, perché anche in quest'ultimo caso la sentenza definitiva può essere la risultante di più decisioni, intervenute attraverso lo sviluppo progressivo dei mezzi di impugnazione.

D'altra parte, è diretta conseguenza proprio della definitività della decisione della Corte di cassazione, sia pure limitata nel suo contenuto all'oggetto dell'annullamento, la circostanza che l'art. 628 c.p.p. espressamente consenta la impugnabilità della sentenza del giudice di rinvio soltanto in relazione ai "punti" non decisi in sede di giudizio rescindente, proprio perché il perimetro cognitivo del giudice del rinvio è tracciato dai limiti del devoluto, senza che possano venire nuovamente in discorso le "parti" della sentenza annullata che hanno ormai assunto i connotati di intangibilità propri della cosa giudicata.

La sentenza della Corte di cassazione, dunque, ove di annullamento parziale, delimita l'oggetto del giudizio di rinvio, riducendo corrispondentemente l'oggetto del processo, senza che peraltro possa cogliersi un nesso di corrispondenza biunivoca tra la eseguibilità della sentenza penale di condanna e l'autorità di cosa giudicata attribuibile ad una o più statuizioni in essa contenute, giacché la possibilità di dare attuazione alle decisioni definitive di una

sentenza non va confusa con la irrevocabilità della pronuncia stessa in relazione all'iter processuale.

Ad ulteriore conferma dello iato che separa il giudizio rescissorio dai precedenti gradi, sta la regola dettata dall'art. 627, comma 4, c.p.p., in forza della quale non possono essere proposte nullità, anche assolute, o inammissibilità, verificatesi in precedenza, oltre alla già segnalata inoppugnabilità dei profili già decisi dalla Corte di cassazione.

Come è stato osservato, lo *stare decisis* è, quindi, puntualmente evocato dal sistema, secondo un modulo che rende la sentenza di merito "formalmente" - quanto ai profili di preclusione interni al processo - e "sostanzialmente" - quanto ai riverberi che ne possono scaturire sul versante del *ne bis in idem* - intangibile, seppure soltanto nella parte non compromessa dalla pronuncia di annullamento.

Sono pertanto prive di fondamento le tesi sostenute dalle difese Elia e Moretti (riprese e sviluppate anche dalle difese RFI e Ferrovie dello Stato) che, con argomentazioni tra loro diverse, hanno comunque sostenuto, concordemente, come l'intervenuto annullamento con rinvio per le posizioni dei due imputati legittimasse –anzi imponesse- una nuova integrale valutazione della colpa addebitata agli imputati, comprensiva quindi del rimprovero mosso in relazione all'omessa tracciabilità dei carri esteri noleggiati per il trasporto nazionale di merci pericolose.

Hanno sostenuto le difese di RFI e di Elia che la possibilità (e la doverosità) della rivalutazione dell'intero profilo di responsabilità penale dell'imputato fosse connessa e dipendente dagli asseriti (sette) errori di fatto presenti nella decisione della Corte di cassazione (cfr. pp. 60 e 61 della memoria 30.5.2022 RFI spa; pp. da 3 a 43 della memoria 30.5.2022 Elia), condizionanti la sentenza rescindente su aspetti (il profilo di colpa in punto di tracciabilità dei carri noleggiati) non oggetto di annullamento, essendo preclusa, in assenza di una irrevocabilità della sentenza, ancora *sub iudice*, la possibilità di esperire il ricorso straordinario ex art. 625 bis c.p.p., consentito soltanto per la posizione del "condannato" .

Trattasi di una prospettazione fallace e incompleta, tenuto conto della espressa indicazione fornita, con assoluta coerenza, dallo stesso giudice di legittimità che, espressamente affrontando la questione del giudicato progressivo e della legittimazione alla proposizione del ricorso straordinario da parte dell'imputato nei confronti del quale la sentenza sia divenuta definitiva solo in ordine alla affermazione della responsabilità, con rinvio al giudice, a seguito di sentenza ex art. 624 c.p.p., per la determinazione del trattamento sanzionatorio, ha ritenuto come la formazione del giudicato «*ben possa assumere, proprio nelle ipotesi di*

annullamento parziale pronunciato in sede di legittimità, i connotati tipici di una fattispecie a formazione progressiva».

Dunque il venir meno della presunzione costituzionale di innocenza agli effetti tipici del giudicato parziale determina lo status di "condannato", conferendo legittimazione alla proposizione del ricorso straordinario ex art. 625 bis c.p.p. (così Cass. Pen., SS. UU. 28717/2012, Brunetto; nello stesso senso Sez. 5, 57484/2018, Esperto secondo la quale *"riveste la qualità di condannato e, quindi, è legittimato a proporre il ricorso straordinario per cassazione a norma dell'art. 625-bis cod. proc. pen., il soggetto nei cui confronti il giudice di legittimità abbia pronunciato sentenza di annullamento parziale con rinvio, limitatamente a profili che attengono alla determinazione del trattamento sanzionatorio, potendosi ritenere avvenuto l'accertamento della responsabilità"*, decisione intervenuta in tema di sentenza di annullamento, pronunciata nei confronti di soggetto ritenuto responsabile di omicidio, con rinvio disposto per verificare la sussistenza dell'ipotesi circostanziale di cui all'art. 116, comma secondo, cod. pen., con ripercussioni sulla determinazione della pena).

In linea con quel "diritto vivente" oggetto di espresso richiamo da parte dei giudici di legittimità deve pertanto affermarsi come la qualità di condannato sussista anche nel caso di una sentenza di annullamento che rinvii per nuovo giudizio su punti della decisione diversi dalla contestuale conferma dell'affermazione di colpevolezza avvenuta nei gradi precedenti del giudizio di merito, posto che, come innanzi ricordato, ai sensi dell'art. 624 c.p.p., comma 1 *"la sentenza ha autorità di cosa giudicata nelle parti che non hanno connessione essenziale con la parte annullata"*.

La soluzione contraria manifesta molteplici incongruità sistematiche, non compensate da alcuna eventuale utilità per l'interessato o il sistema processuale. Infatti essa condurrebbe a ritenere che, a fronte di un vizio suscettibile di essere rilevato e rimosso subito con lo strumento del ricorso straordinario ex art. 625 bis c.p.p. occorrerebbe invece attendere il compimento del giudizio di rinvio e la definizione dell'eventuale giudizio di cassazione conseguente (con i possibili ulteriori corsi diversi dalla immediata definizione del processo), per poi giungere all'annullamento della sentenza di annullamento con rinvio, della sentenza del giudice del rinvio e di quella di cassazione sul giudizio di rinvio: il che è assolutamente incompatibile con i principi costituzionali della ragionevole durata e dell'efficienza del processo.

Il ricorso straordinario ai sensi dell'art. 625 bis c.p.p. è dunque ammesso anche nei confronti delle sentenze di annullamento con rinvio che determinino l'efficacia del giudicato per la

parte della decisione relativa all'affermazione della responsabilità e la relativa questione non può essere prospettata nel giudizio rescissorio.

L'altro difensore (avv. Stortoni) del responsabile civile RFI (memoria 14 aprile 2022, pp. 27 a 40), dopo aver riportato la parte di motivazione compendiante l'oggetto dell'annullamento con rinvio per la posizione Elia, ha rivendicato l'unitarietà della nozione di colpa, la mancata formazione di qualsivoglia preclusione da giudicato e la necessità di una rivisitazione integrale dell'elemento soggettivo addebitato all'imputato per la cui responsabilità civile era costituito in giudizio,

Analogamente, il difensore della parte civile Ferrovie dello Stato (Italiane), interpretando il *dictum* della sentenza rescindente nei confronti del Moretti alla luce della decisione 1/2000 Tuzzolino e della decisione Sezione IV n. 47158/2007 Minardi, ha affermato come non si possa mai parlare di formazione del giudicato su parti di sentenza che non abbiano la "dignità" e la dimensione minima di un "punto" della stessa; come l'accertamento della responsabilità e la determinazione della pena rappresentino due distinti punti di una sentenza; come i "punti" -costituenti presupposti per la pronuncia finale su un reato siano *"l'accertamento del fatto, l'attribuzione di esso all'imputato, la qualificazione giuridica, l'inesistenza di cause di giustificazione, la colpevolezza, e - nel caso di condanna- l'accertamento delle circostanze aggravanti ed attenuanti e la relativa comparazione, la determinazione della pena, la sospensione condizionale di essa, e le altre eventuali questioni dedotte dalle parti o rilevabili di ufficio"*; come il punto afferente la colpa sia unico e inscindibile ai fini della decisione nella quale, per quanto espressamente previsto dalla sentenza Minardi, sono comprese *"tutte le articolazioni di tale profilo dell'imputazione"*; come, pertanto, nel procedimento per un reato colposo, in caso di impugnazione in punto di responsabilità, al giudice di appello sia richiesto di indagare su tutti gli elementi della colpa, compresi quelli rispetto ai quali il precedente giudizio era stato favorevole all'imputato.

Anche questa "chiave di lettura", proposta per scardinare il *decisum* della Corte di cassazione, è del tutto priva di fondamento, non foss'altro poiché poggiante su un presupposto ermeneutico errato.

I richiami alla sentenza a Sezioni Unite Tuzzolino ed a quella della IV Sezione Minardi non sono infatti correttamente operati; nella vicenda in esame, all'evidenza, per come ampiamente chiarito nel presente paragrafo, non opera la distinzione tra capi e punti della sentenza secondo lo schema della giurisprudenza richiamata ma, piuttosto, a fronte di una decisione di annullamento con rinvio, occorre confrontarsi con il disposto di cui all'articolo 624 c.p.p. per come sopra costantemente e uniformemente interpretato da ripetuti e ormai

consolidati arresti giurisprudenziali, con il riferimento alla nozione di "parte della sentenza" e con l'esplicazione del suo significato e della sua portata.

Della decisione a SS.UU. Tuzzolino, assolutamente in linea con la tesi accolta dalle successive pronunce a SS UU. e condivisa da questa Corte, il ricorrente ha dunque estrapolato e valorizzato un passaggio non rilevante per il giudizio in esame; ancora, la decisione del 2007 Minardi è stata resa in una vicenda affatto diversa, riguardante il giudizio "ordinario" di impugnazione ed il differente atteggiarsi delle preclusioni tra i "capi" ed i "punti" della sentenza gravata da ricorso, situazione dunque non pertinente con quella propria della vicenda che occupa.

È altresì privo di fondamento l'assunto della mancata espressa attestazione di irrevocabilità su detta parte della sentenza (omesso tracciamento dei carri noleggiati) da parte del Supremo Collegio che, rispetto ad altre posizioni, l'aveva esplicitata.-

È sufficiente osservare, in proposito, come in caso di sentenza di annullamento parziale con rinvio la declaratoria in dispositivo delle parti della sentenza impugnata divenute irrevocabili, stante l'inequivoca previsione dell'art. 624 , comma 2, c.p.p., abbia natura discrezionale ("*quando occorre*") ed efficacia meramente dichiarativa e non costitutiva, con la conseguenza che, qualora tale dichiarazione non sia stata ritenuta necessaria o, comunque, sia stata omessa, ciò non esclude che possano/debbero essere individuate, sulla base della lettura e dell'interpretazione della sentenza, le parti passate in giudicato.

La tesi secondo la quale l'annullamento con rinvio su specifici profili di colpa si estenderebbe all'intero punto della colpa impedendone il passaggio in giudicato "*con conseguente espansione del giudizio di rinvio a tutti i profili di colpa contestati*" è, dunque, frutto di un'interpretazione errata dell'istituto del giudicato parziale/progressivo conseguente a sentenza di annullamento con rinvio per le parti non in connessione essenziale con quelle annullate, definito dalle SS.UU. 2021 Gialluisi vero e proprio "diritto vivente".

Nel caso di specie il giudice di legittimità ha valutato nel dettaglio, respingendoli, tutti i motivi di ricorso sollevati dalle difese Moretti avverso la sentenza di appello, occupandosi approfonditamente, rispetto al profilo dell'omesso tracciamento dei carri esteri noleggiati in regime RIV e destinati al trasporto sulla rete nazionale di materiale pericoloso, di tutti gli aspetti censurati, con particolare riguardo all'esistenza di una posizione di garanzia come gestore del rischio categoriale, alla ricorrenza, accanto alla regola cautelare ed alla causalità materiale, della causalità della colpa.

Come indicato, anche per la posizione Moretti si è di fronte ad una "parte di sentenza" affatto completa quanto all'accertamento della sussistenza del fatto ed alla sua addebitabilità,

materiale e psicologica, all'imputato, profili sui quali si è formato il giudicato, nei termini sopra richiamati.

Sono di conseguenza infondate le conclusioni indicate alla pagina 7 della memoria Ferrovie dello Stato Italiane del 6 giugno 2022 che hanno costituito la base per l'articolazione dell'impianto difensivo volto a rimettere in discussione l'intero addebito mosso al Moretti.

La difesa Moretti, nella discussione orale e nella memoria depositata (pp. 3 e ss.) ha trattato il tema dell'ambito del devoluto nel giudizio rescissorio in piena adesione alle argomentazioni spese dalla difesa del responsabile civile Ferrovie dello Stato Italiane spa, richiamando le sentenze Tuzzolino (SS. UU. 1/2000), Minardi (Sez. 4 25.10.2017), sostenendo come gli accertamenti intervenuti in ordine agli elementi della colpa contestata al Moretti dovessero considerarsi *"quali argomentazioni logiche e non quali punti della decisione"* come tali *"sottratti alla preclusione derivante dall'effetto devolutivo dell'impugnazione"*.

L'incedere argomentativo ha portato quindi a sostenere che *"l'annullamento della sentenza nei confronti dell'odierno imputato sia da intendersi quale attinente al punto relativo alla ritenuta colpevolezza dell'imputato e, conseguentemente, all'affermazione di responsabilità del medesimo, della quale la colpevolezza costituisce antecedente logico essenziale"* concentrando in particolare, lo sforzo interpretativo - argomentativo sul contenuto della decisione della quarta sezione penale della Corte di Cassazione Minardi in tema di necessaria unitarietà della colpa e del potere-dovere del giudice del rinvio di valutare, con *plena cognitio*, la colpevolezza dell'imputato riguardo all'intero enunciato imputativo mossogli.

Trattasi, come sopra evidenziato e ripetuto, di argomentazioni fragili e giuridicamente inesatte dal momento che non è revocabile in dubbio come il giudice di legittimità abbia respinto, con motivazione puntuale e approfondita, sopra compendiata, tutti i motivi di ricorso proposti, con i quali venivano censurate le argomentazioni poste dalla Corte di appello a fondamento della affermazione della penale responsabilità di Moretti, nelle ricordate qualità, in merito alla mancata tracciabilità dei rotabili merci noleggiati da imprese ferroviarie estere in regime RIV ed immessi in circolazione nella rete nazionale ed al mancato esperimento della procedura di cabotaggio.

È pertanto certo come si tratti di una parte della sentenza "coperta" da giudicato in ordine all'affermazione della sussistenza del fatto, della sua rilevanza penale e della addebitabilità (anche) all'imputato Moretti, del tutto autonoma, indipendente e non in "connessione essenziale" con quella, oggetto di annullamento con rinvio, afferente al tema della omessa

riduzione della velocità di quella categoria di rotabili in attraversamento di determinate stazioni (connessione essenziale che, per come affermato a più riprese dal giudice di legittimità, anche nel suo massimo consesso, sussiste soltanto laddove ricorra una *"necessaria interdipendenza logica e giuridica tra le diverse statuizioni, di guisa che l'annullamento di una di esse rende inevitabile il riesame di quelle parti che, perché non suscettibili di autonoma decisione, impongono un rinnovato giudizio"* -SS. UU 2021 Gialluisi, cit.-), condizione inesistente tra le due parti oggetto della decisione della Corte di Cassazione, nei diversi termini ricordati (di rigetto di tutti i motivi per la parte relativa al tracciamento, di accoglimento, con conseguente annullamento con rinvio per la parte relativa all'omessa adozione di provvedimenti di riduzione della velocità di marcia di quella particolare tipologia di rotabili merci di sentenza).

Non possono pertanto essere riproposte, né debbono essere analizzate, le doglianze riportate nella memoria ai punti 2 (il tema della tracciabilità), 4 (la responsabilità penale di Moretti quale amministratore della capogruppo per l'esercizio colposo dei poteri di direzione coordinamento delle società controllate), 5 (i presupposti per la verifica dell'eventuale esercizio colposo e causalmente rilevante dei poteri di direzione e di coordinamento tenuti nella predetta qualità), 6 (la individuazione degli elementi di prova in relazione all'esercizio dei poteri dell'amministratore delegato del gruppo Ferrovie dello Stato in tema di sicurezza della circolazione e del trasporto ferroviario).

In conclusione deve ribadirsi come la sentenza rescindente abbia esaminato e respinto tutti i motivi di ricorso afferenti i profili di colpa mossi ad Elia e Moretti, succedutisi nel ruolo di amministratore delegato di RFI ed a Moretti quale A.D. della società capogruppo, relativi alla mancata tracciabilità dei rotabili merci noleggiati in regime RIV e destinati al trasporto nazionale di merci pericolose, tanto in relazione all'esistenza della regola cautelare quanto in punto di causalità della colpa.

Per entrambi si è pertanto di fronte ad una «parte» di sentenza non in connessione essenziale con quella oggetto di decisione rescindente (che ha annullato la sentenza di appello in punto mancata adozione di un provvedimento di riduzione della velocità, richiedendo la valutazione della preesistenza di una regola cautelare prescrittiva dell'imposizione di una determinata misura di riduzione della velocità di circolazione dei rotabili merci noleggiati in regime Riv in attraversamento di stazioni di centri urbani densamente popolati) in quanto aspetti tra loro logicamente e giuridicamente indipendenti e non interferenti.

La responsabilità penale di Elia Michele Mario e Moretti Mauro, nelle ricordate qualità, per il delitto di disastro ferroviario colposo – per Moretti anche per quelli di lesioni plurime e di incendio- per colpa consistita nell'omesso controllo della tracciabilità dei carri merci esteri circolanti sulla rete nazionale in regime RIV/RID, nell'omessa acquisizione della documentazione di sicurezza, nell'omessa effettuazione della procedura di cabotaggio, affermata dal Tribunale di Lucca e dalla Corte di appello di Firenze, rispetto alla quale, il giudice di legittimità ha respinto tutte le censure difensive portate alla sua attenzione, è quindi irrevocabile e "coperta" dal giudicato progressivo.

Non debbono infine essere analizzate le argomentazioni poste dall'imputato Moretti a fondamento delle dichiarazioni spontanee rese all'udienza 30 giugno 2022 e riportate nel memoriale prodotto: trattasi, invero, di censure tutte afferenti al merito di un accertamento irrevocabile di penale responsabilità, quale amministratore delegato di RFI prima e di FS successivamente, in ordine al profilo di colpa, non devoluto al giudizio rescissorio, legato alla mancata tracciabilità dei carri cisterna noleggiati all'estero, dalla società Gatx, per lo svolgimento del trasporto nazionale di merci pericolose.

3.2.5. Elia Michele Mario e Moretti Mauro. Il nuovo giudizio sui profili di colpa oggetto dell'annullamento.

Venendo all'oggetto specifico del presente giudizio, la Corte di Cassazione, accogliendo le censure mosse dai ricorrenti, ha annullato con rinvio la sentenza del giudice di appello rispetto al delitto di disastro ferroviario contestato ad Elia (capo 31) e Moretti (capo 36) in relazione al profilo di colpa, di identico contenuto per entrambi gli imputati, consistente nel non aver emanato o concorso ad emanare prescrizioni riduttive della velocità di attraversamento di stazioni poste in centri abitati densamente popolati, come Viareggio, da parte di convogli immatricolati all'estero e privi di tracciabilità dei componenti e della documentazione di sicurezza.

Ha annullato altresì la sentenza della Corte di appello, in relazione alla sola posizione Elia, *"relativamente al reato di cui agli artt. 430 e 449 cod. pen., in relazione ai profili di colpa costituiti dalla violazione dell'obbligo datoriale di valutazione di tutti i rischi lavorativi"*.

Quanto al primo aspetto il Tribunale di Lucca aveva individuato nella riduzione della velocità di transito di un convoglio ferroviario del tipo di quello che aveva causato il disastro una misura a carattere preventivo, riconosciuta dalla comunità scientifica e prevista a livello normativo in relazione alle potenziali conseguenze di un deragliamento, ivi compresi danni anche gravissimi e catastrofici.

Aveva richiamato i dati obiettivi e documentali a sostegno e condiviso le conclusioni dei consulenti del pubblico ministero e delle parti civili in ordine alla valenza impeditiva, rispetto alla verifica dell'evento di danno, della misura cautelare della riduzione della velocità che, quale che fosse stato il fattore esterno causativo dello squarcio nel cassone della cisterna, della successiva fuoriuscita del liquido infiammabile, dell'esplosione, dell'incendio, ove regolata (ridotta) avrebbe impedito la verifica dell'evento di danno.

Aveva ritenuto che l'adozione della riduzione della velocità quale misura preventiva/protettiva rispetto al deragliamento di un carro ferroviario e alle conseguenze potenzialmente catastrofiche dello stesso costituisse, all'esito di una corretta e completa valutazione dei rischi, una misura ineludibile per RFI, gestore dell'infrastruttura ed ente deputato a garantire la sicurezza della circolazione ferroviaria, sulla scorta sia dei criteri ordinari di diligenza e prudenza sia di quanto previsto da specifiche disposizioni di legge in tema di analisi e valutazione dei rischi.

Aveva considerato l'attuazione di tale misura "laboriosa" ma non complessa per il gestore dell'infrastruttura, che disponeva di mezzi, strutture idonee e personale dotato di elevata e specifica competenza tecnica, scientifica e organizzativa per attuarla in situazioni di particolare criticità.

La Corte di appello di Firenze aveva confermato la rilevanza (con)causale della condotta omissiva del gestore dell'infrastruttura RFI che, non avendo svolto una approfondita e completa valutazione del rischio, non aveva disposto una limitazione di velocità per i carri trasportanti merci pericolose in tratte o in punti di maggiore criticità della rete ferroviaria.

Aveva ritenuto provato *"con probabilità logica prossima alla certezza, che una velocità minore del treno all'ingresso nell'area della stazione di Viareggio avrebbe evitato non lo svio ma forse il ribaltamento della cisterna e sicuramente la sua rottura"* operando il richiamo ai calcoli matematici svolti dal consulente in ordine alla velocità del convoglio in ingresso in stazione, al momento della rottura dell'assile ovvero al momento dell'inizio dell'azione di frenatura da parte dei macchinisti, avvenuta dopo 386 metri dal punto di svio e dopo 16 metri dall'inizio del ribaltamento, concludendo per la sussistenza di una condotta alternativa "prudenziale" -la riduzione della velocità di transito di quella tipologia di rotabili in attraversamento di determinate stazioni- che, con probabilità prossima alla certezza, avrebbe impedito il verificarsi delle terribili conseguenze del deragliamento, ravvisando quindi la sussistenza del nesso causale tra l'omessa previsione della riduzione della velocità e l'evento di danno.

Aveva altresì affermato come una valutazione accorta e completa del rischio avrebbe evidenziato tanto il pericolo legato al trasporto di merce pericolosa su materiale rotabile del quale si ignorava il completo percorso manutentivo, quanto la elevata probabilità, in caso di deragliamento e ribaltamento, di gravissime conseguenze per la pubblica incolumità, assumendo, testualmente, che *"la norma individuata dal Tribunale, quindi, non deriva da una ricostruzione ex post della velocità che avrebbe permesso di evitare l'evento, ma rappresenta, e rappresentava anche all'epoca, una misura riconosciuta come prudentiale a livello scientifico ed anche a livello normativo, ... sempre indicata e suggerita, anche se non imposta, per ridurre i pericoli derivanti dalla circolazione ferroviaria"* (p. 684).

Aveva aggiunto poi che nel caso in esame le conoscenze diffuse e le prescrizioni già adottate in casi analoghi permettevano di individuare come adeguatamente prudentiale la riduzione della velocità a 60 km/h per l'attraversamento della stazione ferroviaria di Viareggio, velocità che, all'esito delle prove e dei calcoli effettuati dai consulenti tecnici, avrebbe verosimilmente evitato il ribaltamento e, con certezza, impedito lo squarcio della cisterna, la fuoriuscita del materiale infiammabile e gli eventi conseguenti, consentendo l'arresto del treno sviato prima dell'urto con gli elementi significativi sopra riportati (picchetto o deviatore).

Aveva precisato come Ferrovie dello Stato prima e RFI successivamente avessero ritenuto velocità prudentiale, nei casi in cui doveva disporsi una riduzione della stessa legata a particolari condizioni (del tratto viario o del rotabile che si trovava a percorrerlo), proprio quella indicata in 60 km/h, sicché non era revocabile in dubbio che tale limite costituisse misura cautelare adeguata e sufficientemente sicura, al punto che la stessa era stata mantenuta ferma anche nelle disposizioni contenitive emanate successivamente ai fatti per cui è processo.

A fronte di ciò la Corte di cassazione, ritenuta la competenza di RFI per l'adozione di provvedimenti di riduzione della velocità rispetto a singoli treni (adibiti al trasporto di merci pericolose, non tracciati, circolanti in regime RIV) e per singole tratte (in attraversamento di stazioni di centri densamente abitati), accogliendo i ricorsi delle difese Elia (settimo motivo), Moretti (terzo motivo appello avv. Coppi, secondo motivo appello a firma congiunta difensori) e RFI quale responsabile civile (non parte civile, come erroneamente riportato; terzo motivo) ha censurato tale statuizione affermando che, in entrambi i giudizi di merito, la regola cautelare fosse stata individuata con un criterio *ex post*, erroneamente identificando la condotta alternativa lecita doverosa, che avrebbe impedito o mitigato gli eventi di danno, *"con quella che il sapere disponibile avrebbe dovuto suggerire agli operatori*

del settore prima del verificarsi del sinistro", come dimostrava l'incapacità di descrivere con precisione e chiarezza il contenuto di detta prescrizione e di indicare la misura della velocità (ri)conosciuta *ex ante* come adeguata.

La contestazione mossa all'apparato argomentativo motivazionale seguito nei due giudizi di merito sul punto specifico è stata dunque quella di aver identificato genericamente una misura della velocità prudenziale e adeguata con quella desunta da tutte le circostanze del caso concreto colte in prospettiva causale secondo la valutazione a posteriori propria dell'accertamento del nesso causale.

In altri termini viene contestato alla Corte di appello di aver omesso di identificare con precisione la regola cautelare facendo coincidere la velocità che *ex ante* avrebbe dovuto essere prescritta per tale tipologia di rotabile con quella che, secondo il ragionamento *ex post*, avrebbe avuto efficacia "salvifica", evitando l'evento.

La Corte di cassazione ha infatti affermato come a fronte di una generica ed intuitiva valenza cautelare della riduzione della velocità di percorrenza da parte di determinate tipologie di rotabili in attraversamento di stazioni in centri densamente abitati, sia il Tribunale sia la Corte di appello non fossero stati in grado di indicare "*quale dovesse essere, nella prospettiva ex ante, la misura doverosa*", desumendo il valore di 60 km/h da ciò che, *ex post*, era stato accertato essere misura impeditiva dell'evento o attenuativa delle sue conseguenze, precisando come "*i giudici di merito avrebbero dovuto accertare se in rapporto alle contingenze particolari del caso concreto, tenuto conto delle caratteristiche dei diversi fattori pertinenti, individuati e valutati in ragione delle informazioni scientifiche disponibili, fosse acquisita al sapere scientifico o esperienziale la valenza cautelare di una determinata misura della velocità di attraversamento di una stazione avente le caratteristiche di quella di Viareggio da parte di un convoglio avente le caratteristiche di quello sviato*".

Ha aggiunto come la previsione della riduzione della velocità, attuata successivamente alla verifica del disastro ferroviario, per treni trainanti carri cisterna privi di informazioni sulla tracciabilità, in attraversamento delle stazioni a 60 km/h, non fosse in alcun modo indicativa della preesistenza di analoga regola "*non essendo stato accertato che ciò rispondesse ad un orientamento preesistente ed anzi apparendo evidente la natura meramente precauzionale della misura*", sottolineando la decisività della individuazione della misura di riduzione della velocità per poter operare, su basi corrette, il giudizio "contro il fatto" di verifica della valenza impeditiva del comportamento alternativo lecito.

Ritiene questa Corte come, per quanto di seguito rappresentato, a fronte di tale principio di diritto, non sia possibile addivenire ad una indicazione della misura della velocità prudenziale alternativa a quella già proposta, poggiante su argomentazioni diverse e ulteriori da quelle rappresentate dalla Corte di appello nella decisione censurata.

In tema di reati omissivi impropri le questioni della causalità materiale, della causalità della colpa, del giudizio di *evitabilità* (in termini assoluti o di contenimento degli effetti conseguenti all'omissione), del comportamento alternativo corretto lecito, doveroso ed esigibile, costituiscono momenti ricostruttivi fondamentali centrali per l'individuazione della responsabilità penale del garante.

Nella vicenda che occupa l'omessa fissazione di una limitazione di velocità di un treno immatricolato all'estero, trasportante merci pericolose e circolante in regime RIV/RID, ha assunto la natura di condotta prevalentemente omissiva, di mancato contrasto/contenimento di un rischio "creato" da una (logicamente e cronologicamente) precedente condotta (mista ma prevalentemente commissiva) di autorizzazione alla messa in circolazione di detto materiale rotabile non tracciato..

Nella sentenza rescindente è stato altresì precisato che:

- la responsabilità colposa nei reati omissivi impropri presuppone non soltanto la titolarità di una posizione di garanzia ma anche la violazione di una o più regole cautelari che alla prima afferiscono;
- occorre dunque la violazione da parte del titolare della posizione di garanzia di una regola cautelare, specifica o generica; la prevedibilità ed evitabilità dell'evento dannoso che detta regola "protegeva", sì da accertarsi avvenuta la concretizzazione del rischio; la sussistenza della relazione causale tra la condotta ascrivibile al garante e l'evento di danno;
- la regola cautelare ha natura e contenuto necessariamente "modale", dovendo altresì essere tenuto distinto il "dovere di diligenza" – avente comunque fonte formale legale - dalla "diligenza doverosa" - poggiante su regole cautelari che specificano modalità comportamentali concretizzando, nelle singole situazioni specifiche, il livello atteso di diligenza-;
- le regole cautelari non si identificano necessariamente in norme giuridiche "*trovando origine la loro validità ed efficacia nell'effettiva attitudine preventiva*" (p. 294) e la loro positivizzazione "*può non esaurire il novero delle cautele doverose, se il patrimonio scientifico ed esperienziale ha sedimentato pertinenti regole cautelari non ancora positivizzate*" (p. ultima citata);

- al pari della posizione di garanzia, anche l'accertamento di una competenza gestoria richiede la verifica delle specifiche modalità di adempimento dell'obbligo, indicate appunto dalle pertinenti regole cautelari;

- la prevedibilità dell'evento, nella sua funzione (anche) di fonte di produzione della regola cautelare, quale giudizio in merito alla sua portata previsionale dell'evento categoriale "protetto", deve essere operata secondo un giudizio *ex ante* correlato al decorso causale ipotizzato, *"dovendo certamente ritenersi rilevante in relazione alla natura della violazione cautelare contestata il nesso tra il negligente controllo delle attività manutentive operato da altri e gli eventi tipici, atteso l'indiscusso nesso corrente tra quelle attività e la sicurezza della circolazione ferroviaria"* (p. 506).

La giurisprudenza di legittimità, dalla pronuncia delle Sezioni Unite n. 38343/2014 in avanti, ha precisato e chiarito i passaggi essenziali di tale delicato accertamento.

L'individuazione del comportamento alternativo corretto lecito, necessario per l'operazione di eliminazione mentale propria del giudizio "contro il fatto", di natura prognostica, "predittiva", necessariamente fa ricorso a generalizzazioni scientifiche o esperienziali *"in chiave eminentemente deduttiva"*.

Ha affermato in proposito la richiamata decisione a Sezioni Unite, testualmente, che *"il giudizio di certezza del ruolo salvifico della condotta omessa presenta i connotati del paradigma indiziario, si fonda anche sull'analisi della caratterizzazione del fatto storico e culmina nel già detto giudizio di elevata probabilità logica, id est di corroborazione delle ipotesi. Le incertezze alimentate dalle generalizzazioni probabilistiche possono essere in qualche modo superate nel crogiuolo del giudizio focalizzato sulle particolarità del caso concreto, quando l'apprezzamento conclusivo può essere espresso in termini di elevata probabilità logica."*

È principio ormai acquisito e condiviso che la prevedibilità dell'evento non debba riguardare il fatto in tutte le sue specifiche articolazioni o possibili manifestazioni dovendosi avere riguardo alla *"classe di eventi in cui quello oggetto del processo si colloca"*, dunque mantenendo una ineliminabile soglia di categorialità, atteso che ogni evento presenta specifici dettagli e connotazioni, nel suo determinismo e negli effetti, che lo rendono unico e irripetibile.

Quanto al profilo strettamente causale, la separazione logica, nel processo ricostruttivo, tra causalità materiale e causalità della colpa, propria dei reati "commissivi" (rispetto ai quali, si procede prima alla valutazione di rilevanza condizionalistico - causale, in termini di certezza processuale, dell'azione tenuta e, quindi, si valuta l'evitabilità dell'evento per effetto del

comportamento alternativo lecito, in termini di significative, apprezzabili probabilità impeditive), si sfuma fino a perdere una netta distinzione nei reati omissivi impropri o commissivi mediante omissione, nei quali lo statuto condizionalistico della causalità finisce per sovrapporsi al giudizio di evitabilità proprio della colpa, che mantiene la residua autonomia soltanto rispetto all'apprezzamento ulteriore, legato alle peculiarità del caso concreto.

In punto di fatto, per verificare la possibilità concreta della (richiesta) preventiva individuazione della misura della velocità prudenziale da adottare, appare necessario analizzare nuovamente i passaggi argomentativi propri della motivazione della sentenza sul punto annullata.

La Corte di appello di Firenze, oltre alle indicazioni espressamente censurate nei ricorsi per cassazione mossi dalle difese Elia, Moretti e RFI e nella sentenza rescindente, laddove si fa riferimento a provvedimenti effettivamente adottati successivamente al disastro ferroviario del giugno 2009 (la previsione, da parte di RFI, su prescrizione dell'ANSF, di provvedimenti di riduzione della velocità a 60 km/h su specifiche tratte - tra cui l'attraversamento della stazione di Viareggio per i treni merci trasportanti materiale pericoloso, dimostrativa della percezione, da parte del gestore, del fattore velocità come potenziale pericolo per la popolazione), aveva richiamato e valutato altri indicatori, preesistenti al disastro, attribuendo agli stessi, nel loro complesso, la connotazione e la funzione di regola cautelare prudenziale, fonte di colpa generica, rispetto alla quale gli altri elementi, sopra ricordati, si atteggiavano quali momenti di conferma e riscontro.

Si faceva riferimento, in sentenza: a) al contenuto della deposizione dell'ing. Chiovelli, direttore ANSF, sulla efficacia prevenzionale cautelare della riduzione della velocità di transito di determinati treni in determinate situazioni, dato notorio agli addetti ai lavori; b) ai dati risultanti da precedenti deragliamenti, conosciuti o conoscibili per i vertici RFI Spa, dai quali emergeva l'assenza di conseguenze gravi e, in molti casi, dello stesso ribaltamento, nelle ipotesi di svio avvenuto a velocità basse o contenute (con esplicito riferimento alla nota n. 4376/12 del 13 giugno 2012 con la quale l'ANSF aveva riferito che nella banca dati di RFI spa erano annotati 39 episodi di svio di carri trasportanti merci pericolose, verificatisi tra il 2002 e il 2012, in 32 dei quali, avvenuti a basse velocità, non vi era stata alcuna dispersione del carico); c) al contenuto della relazione dell'ing. Boiardi relativamente agli studi, pubblicati successivamente al fatto in contestazione ma relativi ad eventi ad esso precedenti ed all'analisi degli studiosi Kawprasert e Barkam secondo i quali, testualmente, *"la velocità operativa di un treno è uno dei fattori che influiscono sulla*

probabilità di rilascio negli incidenti ferroviari di carri cisterna che trasportano sostanze pericolose. Al crescere della velocità di deragliamento, un numero maggiore di carri è soggetto a deragliamento in termini probabilistici, e per quei carri deragliati vi è una maggiore probabilità che uno o più subirà un rilascio"; d) all'espressa previsione, vigente al 2007, contenuta nel RID -acronimo di Regolamento relativo al Trasporto di Merci Pericolose- al punto 1.9.2, che consentiva agli Stati membri interventi di riduzione della velocità, misura peraltro oggetto di espressa raccomandazione dell'ERA (Agenzia Europea per la Sicurezza Ferroviaria) nel parere del 7 maggio 2009 nel quale, respingendo la proposta di rendere obbligatoria l'installazione dei detettori di svio sui carri merci, suggeriva proprio tale intervento come presidio precauzionale adottabile in presenza di rischi specifici locali; e) alla circostanza, ritenuta ampiamente dimostrata, che RFI spa riconosceva la funzione cautelare preventiva della riduzione della velocità dei convogli in determinate condizioni, adottandola non soltanto in casi eccezionali ma anche in via generale su linee che presentavano criticità locali e rischi particolari, come nel caso di attraversamento di zone residenziali e prevedendo, nel proprio Regolamento per la Circolazione dei Treni, oltre alla velocità di linea, riduzioni di velocità per specifiche situazioni standardizzate, legate all'infrastruttura o alla categoria di rotabili (ad esempio, secondo la previsione di cui agli artt. 3, 4 e 6, per l'ingresso nelle stazioni di testa, in caso di mancanza dei fermascambi di sicurezza sui deviatoi, per i treni con le apparecchiature ERTMS/ETCS L2 della cabina di guida in stato "Isolato"), fissando la minore velocità in 60 km/h o, in casi eccezionali, in 30 km/h.

Secondo la Corte di appello, dunque, una valutazione accorta e completa avrebbe evidenziato il rischio incrementale legato al deragliamento e ribaltamento di rotabili adibiti al trasporto di merce pericolosa dei quali si ignorava il completo percorso manutentivo ed alle gravissime conseguenze per la pubblica incolumità, assumendo che *"la norma individuata dal Tribunale, quindi, non deriva da una ricostruzione ex post della velocità che avrebbe permesso di evitare l'evento, ma rappresenta, e rappresentava anche all'epoca, una misura riconosciuta come prudentiale a livello scientifico ed anche a livello normativo, ... sempre indicata e suggerita, anche se non imposta, per ridurre i pericoli derivanti dalla circolazione ferroviaria"* (p. 684).

Si era aggiunto, nella decisione sul punto annullata, come siffatta regola cautelare, a connotazione prudentiale e contenuto ampio e generico, consistente nell'obbligo di disporre una riduzione di velocità di un treno per ridurre il rischio delle conseguenze nefaste legate ad inconvenienti nella sua circolazione fosse nota, (ri)conosciuta e applicata dal gestore della rete prima del fatto per cui è processo, in casi analoghi nei quali era stata imposta la

riduzione della velocità a 60 km/h, misura che, all'esito delle prove dei calcoli effettuati dai consulenti tecnici rispetto al fatto in contestazione, risultava verosimilmente idonea ad evitare il ribaltamento del carro e, con certezza, lo squarcio della cisterna, la fuoriuscita del materiale infiammabile e gli eventi conseguenti, consentendo l'arresto del treno sviato prima dell'urto con gli elementi significativi sopra riportati (picchetto o deviatore).

Non si trattava, a giudizio della Corte di appello, di misura determinata empiricamente, in via congetturale; sul punto veniva espressamente richiamato il Regolamento per la Circolazione dei Treni del 1962, ancora in vigore, affermando che *"se dunque le stesse Ferrovie dello Stato e poi RFI spa hanno sempre ritenuto prudentiale, nei casi in cui hanno valutato opportuno prescrivere un transito a velocità ridotta, fissare il limite massimo di 60 km/h significa che tale velocità costituiva ed ancora costituisce una misura cautelare adeguata e sufficientemente sicura"*, aggiungendo come lo stesso gestore della rete, oltre ad individuare *ex ante* tale misura della velocità come idonea al momento di introdurla nel Regolamento, l'avesse applicata come cautela generale *"in tutti i casi in cui riteneva prudentiale ridurre la velocità di singoli treni o in singole tratte"*, citando i provvedimenti confermativi ANSF, successivi al disastro ferroviario, non al fine di ricavare da essi la regola ma, esclusivamente, quali significativi momenti di conferma della bontà della prescrizione prevenzionale preesistente omessa.

Aveva quindi concluso affermando come la consapevolezza della pericolosità connessa e dipendente dall'attraversamento di stazioni come quella di Viareggio ad opera di materiale rotabile trasportante merce pericolosa privo di dispositivi di sicurezza (ancorché non obbligatori, quali il detettore di svio) e, soprattutto, privo della documentazione attestante la storia manutentiva e la tracciabilità dei vari componenti, rendesse concretamente esigibile il comportamento alternativo lecito omesso, concludendo nel senso che *"le conoscenze scientifiche e l'esperienza consentono e consentivano già all'epoca di ritenere prudentiale la riduzione della velocità a 60 km/h nelle stazioni ... che si trovano all'interno di centri densamente abitati e con abitazioni in prossimità dei binari stessi.... per cui questa è la misura cautelare che poteva essere pretesa dal gestore della infrastruttura e la cui adozione avrebbe escluso una responsabilità per violazione dei principi di diligenza e di prudenza"* (p. 691).

Orbene, fermo quanto indicato nella decisione rescindente, non pare revocabile in dubbio come la individuazione *ex ante* della misura della velocità dovesse essere parametrata al rischio categoriale che la regola cautelare andava a "coprire".

Né pare a questa Corte errato sostenere: a) che l'intervento di riduzione della velocità di circolazione avesse funzione e portata cautelare, di natura "elastica", come necessaria modalità prudenziale di regolamentazione del transito in attraversamento di passaggi critici da parte di un rotabile merci non tracciato, circolante in regime RIV/RID; b) che la individuazione della misura di detta riduzione in 60 km/h non fosse stata (esclusivamente almeno) ricavata da elementi propri della causalità della colpa, necessari per il giudizio di evitabilità e per la sua valutazione in termini di efficacia "salvifica", impeditiva o riduttiva dell'evento di danno, ma poggiasse su elementi obiettivi effettivamente preesistenti al disastro ferroviario per cui è processo, noti ai responsabili dell'Ente Gestore della rete ferroviaria, trattandosi dunque di condotta prevenzionale conosciuta, esigibile e doverosa. Invero, sebbene (come correttamente indicato dai giudici di merito) non vi fossero disposizioni cogenti impositive di detta limitazione, il panorama normativo nazionale e sovranazionale consentiva di ritenere esistente tanto la suddetta regola cautelare quanto la misura della velocità prudenziale da far osservare in situazioni quale quella verificatasi.

Il RID vigente all'epoca dei fatti, al capitolo 1.9, titolato "RESTRIZIONI AL TRASPORTO IMPOSTE DALLE AUTORITÀ COMPETENTI", al punto 1 prevedeva, testualmente: " *Uno Stato membro può applicare, per il trasporto internazionale ferroviario di merci pericolose sul suo territorio, alcune disposizioni supplementari che non sono contenute nel RID, con riserva che queste disposizioni supplementari,*

- *siano in accordo con il 1.9.2,*
- *non contraddicano quelle del 1.1.2 b),*
- *figurino nella sua legislazione nazionale e siano ugualmente applicabili al trasporto nazionale ferroviario di merci pericolose sul territorio del suddetto Stato membro,*
- *non abbiano per conseguenza il divieto del trasporto per ferrovia sul territorio dello Stato membro delle merci pericolose contemplate da queste disposizioni".*

A seguire, al punto 1.9.2 indicava: "*Le disposizioni supplementari del 1.9.1 sono: a) requisiti addizionali di sicurezza o restrizioni per trasporti, - interessanti certe strutture come ponti e tunnel; - utilizzanti installazioni per il traffico combinato come per esempio interporti, o che iniziano o terminano in porti, stazioni o altri terminali di trasporto. b) disposizioni in base alle quali il trasporto di certe merci pericolose è vietato o è sottoposto a particolari condizioni di esercizio (per esempio velocità ridotta, durata determinata del tragitto, divieto di incrocio, ecc.) su linee presentanti rischi particolari o locali, come linee attraversanti zone residenziali, regioni ecologicamente sensibili, centri commerciali o zone industriali dove si trovano*

installazioni pericolose (Le autorità competenti dovranno fissare, nella misura possibile, itinerari sostitutivi da utilizzare per le linee chiuse o sottoposte a particolari condizioni [...])

Dunque, sussisteva un'indicazione normativa chiara in merito alla possibilità dell'adozione del provvedimento di riduzione della velocità per determinate tipologie di treni in attraversamento di determinati tratti della linea ferroviaria, quale presidio cautelare prevenzionale.

Ancora, in tal senso, rilevava il contenuto del Resoconto Finale ERA sulla valutazione dell'impatto dei DDD (Dispositivi di Rilevamento Deragliamenti) sulla rete Ferroviaria UE del 9 maggio 2009 nel quale, al punto 9.2.2. espressamente affermava: "[...] sono già a disposizione degli Stati membri possibilità alternative per ridurre il rischio causato dal trasporto di merci pericolose, in conformità con quanto disposto dall'articolo 1.4.b della Direttiva in materia di trasporto interno di merci pericolose e secondo quanto stabilito dal Capitolo 1.9 del RID. Requisiti specifici di sicurezza più severi, a livello di ciascuno Stato membro, che si concentrino su rischi locali specifici, potrebbero essere efficaci quanto l'Opzione 2° o persino di più, supponendo che i requisiti locali possano essere adattati meglio rispetto a norme uniformi per risolvere particolari situazioni locali. **Quest'ultimo punto è sottolineato anche nella raccomandazione dell'Agenzia** (neretto presente nello stesso documento riportato). Ad esempio, il presente quadro giuridico consente agli Stati membri di richiedere misure di sicurezza più severe o restrizioni sui servizi di trasporto tramite diverse modalità, come segue (elenco non esaustivo): ... velocità ridotta...".

Assolutamente rilevante si poneva il contenuto dell'ordinanza EBA (Autorità Federale per le Ferrovie Tedesche) del 10 luglio 2007 diretta a tutte le società operanti nel settore del traffico ferroviario, soggette al suo controllo, avente ad oggetto la problematica della manutenzione delle sale montate dei carri merci ed emessa "per evitare pericoli per la sicurezza del traffico ferroviario".

Trattavasi di ordinanza particolarmente puntuale, significativa e concreta nella parte motivazionale ed in quella dispositiva. Veniva indicato come al 16 maggio 2007: - EBA "fosse al corrente di sette casi di deragliamenti di treni merci occorsi in Germania, Olanda, Austria e Svizzera, tutti riconducibili a cedimento degli assili delle sale montate"; - dalle relazioni di inchiesta su detti deragliamenti si evincesse che "le rotture da fatica erano derivate da problemi di corrosione e/o danneggiamenti di altro tipo delle superfici e hanno portato a un cedimento violento spontaneo"; - i treni merci possedessero "un'enorme energia cinetica, che deriva dall'elevata massa del treno (fino a 5.000 tonnellate per ogni treno) e dalla velocità relativamente alta consentita in Europa fino a 120 km/h" sicché in caso di

cedimento dell'assile della sala montata "questa energia cinetica diventa più o meno incontrollabile, con conseguenti e gravi pericoli per l'uomo e per la natura".

EBA approfondiva il tema aggiungendo che "I pericoli derivano in primo luogo dalla stessa sala montata rotta. Le due metà della sala montata, ciascuna del peso di 1,5 tonnellate, iniziano a muoversi in maniera incontrollata sotto il veicolo. Se si staccano da questa area, diventano un ostacolo per il carro che segue. Oltre a provocare considerevoli danni, questo può portare a un deragliamento e a un'estensione del pericolo anche ben oltre l'area dei binari. Le rotture delle sale montate comportano inevitabilmente il deragliamento del veicolo interessato. In caso di deragliamento sussiste l'alta probabilità di una collisione con oggetti che si trovano in prossimità dei binari, come ponti, imbocchi di gallerie, banchine ferroviarie e, in particolare, anche con treni provenienti in direzione opposta. Ciò comporta un rischio particolarmente elevato, in quanto possono essere colpiti sia treni passeggeri che treni trasportanti merci pericolose".

Veniva altresì indicato, con una allarmante precisione, come nel quadro dei programmi di monitoraggio dei veicoli l'Autorità Federale per le Ferrovie Tedesche "continua a rilevare la presenza di sale montate, i cui assili e raccordi compositi presentano ammaccature o crateri di corrosione. Questi ultimi occupano spesso ampie zone dello strato superficiale dell'assile che non di rado sono state ricoperte con vernice colorata. Oltre alle ammaccature e ai crateri di corrosione, sugli assili vengono trovati ripetutamente punti non coperti da vernice".

Le assonanze con quanto occorso a Viareggio nel giugno 2009 sono drammaticamente evidenti.

Nella seconda parte dell'ordinanza, dopo aver richiamato un deragliamento conseguente a rottura per fatica della sala montata, avvenuto il 26 luglio 2006 in Svizzera e l'esito della relativa inchiesta, che aveva dimostrato come una corretta manutenzione ne avrebbe evitato il cedimento, EBA aveva disposto, per le "ferrovie federali", per le "ferrovie non federali che necessitano di una certificazione di sicurezza" e per i "proprietari di veicoli ferroviari con sede all'estero" che venisse creato e mantenuto "uno stato di funzionamento sicuro di tutti i veicoli ferroviari e dei relativi accessori" ovvero venissero adottate "misure per la tutela di una sicurezza almeno di pari grado", così lasciando ai destinatari una adeguata libertà di azione nel raggiungimento dell'obiettivo di sicurezza indicato.

Ribadiva in merito come l'insufficiente manutenzione delle sale montate "costituisce un pericolo per la sicurezza pubblica in quanto, come sopra esposto, minaccia con sufficiente probabilità la sicurezza del traffico ferroviario e, di conseguenza, vite umane e importanti beni materiali. I destinatari sono tutti i responsabili della manutenzione" aggiungendo,

sempre testualmente, che "non esistono misure di pari efficacia più blande della regolare e corretta manutenzione delle sale montate" e che "limitazioni generali della velocità o divieti di utilizzo per gran parte dei carri merci in servizio non costituirebbero una misura più blanda".

Il Regolamento per la circolazione dei treni (RCT) adottato nel 1962 da Ferrovie dello Stato e nel tempo modificato, implementato e aggiornato, prevedeva la adozione di limitazioni della velocità dei treni (a 30, 60 e 100 km/h) in relazione a determinate condizioni del rotabile o del tratto percorso. L'art. 96, lett. h), dpr. 753/1980, ancora vigente, prescriveva (e prescrive) che «*Il direttore generale delle F.S. emana: 1) [...]; 2) le disposizioni interne riguardanti: a) le prove e i collaudi necessari per l'accettazione e l'immissione in servizio delle locomotive e dei rotabili automotori anche se destinati a servizi di manovra o a servizi interni delle officine, nonché dei veicoli di ogni specie; [...] h) la determinazione della velocità massima dei treni e delle locomotive isolate in relazione al tracciato delle linee o dei tratti di linea interessati, al materiale rotabile, alla composizione dei convogli ed alle condizioni di frenatura;*»

Dunque sussisteva effettivamente una regola cautelare/prevenzionale, a connotazione modale, consistente nell'adozione, tra le misure protettive e di controllo di cui il gestore del rischio disponeva, del provvedimento di riduzione della velocità di percorrenza di determinati rotabili in attraversamento di determinati tratti ferroviari.

La ricostruzione offerta dal giudice di secondo grado sugli aspetti sopra indicati in merito alla regola cautelare appare, in sostanza, l'unica concretamente percorribile.

Non vi sono spunti ulteriori per seguire un percorso logico argomentativo differente da quello sopra riportato né, stante lo stringente contenuto della decisione rescindente, che ha ritenuto giuridicamente non corretto l'iter ricostruttivo motivazionale operato dalla Corte di appello nella parte annullata, lo stesso è utilmente riproponibile.

Il richiamo alla misura della riduzione della velocità a 60 km/h, già operata da RFI in situazioni assimilabili (criticità di attraversamento e ingresso in stazioni di rotabili), secondo le previsioni indicate nel RCT di anno in anno implementato e rivisitato, è stato infatti ritenuto non correttamente effettuato, attesa la sua funzione meramente precauzionale, e non rispondente ai criteri ordinari di ricostruzione della responsabilità.

Il risultato dell'accertamento rimesso a questa Corte con il principio di diritto sopra evidenziato non può quindi che avere esito negativo, per l'impossibilità di una motivazione diversa da quella censurata e di un esito finale differente, non essendo provato che, in rapporto alle contingenze particolari del caso concreto, tenuto conto delle caratteristiche dei

diversi fattori pertinenti, individuati e valutati in ragione delle informazioni disponibili all'epoca dei fatti, fosse acquisita al sapere scientifico o esperienziale *"la valenza cautelare di una determinata misura della velocità di attraversamento di una stazione aventi le caratteristiche di quella di Viareggio da parte di un convoglio aventi le caratteristiche di quello sviato"*

Anche una eventuale integrazione istruttoria sul punto si rivelerebbe superflua, non potendo pervenire a un esito diverso da quello già emerso e ampiamente illustrato. poggiante su una evidenza disponibile affatto completa ed esaustiva.

Va pertanto escluso per gli imputati Elia e Moretti il suindicato profilo di colpa.

L'esclusione del profilo oggetto del settimo motivo di ricorso Elia e del motivo aggiunto, assorbe ed esaurisce la censura mossa dalla difesa con l'ottavo motivo legato alla mancata rinnovazione istruttoria con l'esame del teste Malavasi (richiesta proposta negli stessi termini anche nel quarto motivo del ricorso per cassazione di RFI).

Allo stesso modo l'accoglimento (di parte) di quello che costituiva il secondo motivo del ricorso per cassazione del Moretti, a firma congiunta dei due difensori, assorbe le restanti parti dello stesso e quanto censurato con il terzo motivo del ricorso a firma avv. Coppi.

Come indicato in apertura del presente paragrafo, il secondo motivo di annullamento ha investito, per la sola posizione Elia, anche il profilo di colpa costituito dalla violazione dell'obbligo datoriale di valutazione di tutti i rischi lavorativi.

La Corte di Cassazione, nella decisione rescindente, al paragrafo 27.7, oltre a richiamare quanto affermato in termini generali al precedente paragrafo 3, in ordine alla valutazione di insussistenza della aggravante prevenzionale contestata agli imputati in relazione all'omicidio colposo plurimo, trattando specificamente il quarto motivo di ricorso dell'imputato Elia, analizzava il profilo di colpa contestato in relazione all'aspetto relativo all'omessa valutazione del rischio di deragliamento.

Nel fare ciò richiamava i passaggi motivazionali essenziali seguiti nelle due precedenti sentenze di merito, compendiabili nell'assunto che *"la valutazione del rischio specifico di deragliamento di un treno che trasporta merci pericolose fosse imposta dal ruolo datoriale in connessione alle previsioni del D. lgs. n. 81/2008 (e prima ancora del D. lgs. n. 626/1994) nonché dall'art. 8 del D. lgs. n. 162/2007"*.

Dava conto di come il giudice di secondo grado avesse mostrato la consapevolezza del fatto che la condotta colposa in contestazione, causalmente efficiente agli eventi verificatisi a Viareggio, potesse essere solo quella della omessa adozione delle pertinenti misure di

prevenzione individuate mediante la valutazione dei rischi e che a tale omissione, integrante la violazione di specifiche prescrizioni, si dovesse dare autonoma evidenza *"in quanto dimostratrice di una condotta genericamente imprudente e negligente"*.

Riteneva quindi non revocabile in dubbio l'esistenza di un obbligo per il datore di lavoro di un'impresa ferroviaria di valutazione di tutti i rischi derivanti dall'esercizio delle attività di impresa e, quindi, anche dei rischi per la salute e la sicurezza dei lavoratori, derivanti dalla circolazione di carri dei quali non curava direttamente la manutenzione, destinati al trasporto di merci pericolose, richiamando tuttavia quanto affermato in precedenza (ai paragrafi 3 e ss.) ed affermando, testualmente, che doveva essere *"escluso che i tragici eventi occorsi a Viareggio abbiano concretizzato un rischio lavorativo, di talché l'eventuale inosservanza dell'obbligo datoriale della valutazione dei rischi non assume rilievo causale"*.

Una considerazione, quella sopra riportata, coerente e in linea con l'intera costruzione della pronuncia rescindente e con la declaratoria di estinzione per prescrizione del delitto di omicidio colposo plurimo contestato, depurato dalla citata aggravante prevenzionistica. Trattandosi di un profilo già definitivamente deciso dal Supremo Collegio, a questo giudice del rinvio è richiesta l'adozione di una pronuncia formale di esclusione, per l'imputato Elia, del profilo di colpa relativo alla violazione dell'obbligo datoriale di valutazione dei rischi lavorativi, profilo che va pertanto dichiarato insussistente rispetto al delitto disastro ferroviario colposo a lui ascritto, verificatosi al di fuori dall'ambito dell'omessa valutazione del rischio lavorativo da parte del datore di lavoro.

Per la rideterminazione del trattamento sanzionatorio si fa rinvio alla successiva parte quinta.

3.3. Maestrini Emilio.

3.3.1. Le motivazioni dei Collegi di primo e di secondo grado.

Maestrini Emilio veniva chiamato a rispondere dei delitti contestati ai capi 28 (incendio colposo), 29 (disastro ferroviario colposo) e 30 (omicidio colposo plurimo aggravato e lesioni colpose plurime aggravate), cagionati nella sua qualità di Responsabile dell'Unità Produttiva Direzione Ingegneria, Sicurezza e Qualità di Sistema (in sigla DISQS) di Trenitalia

Il Tribunale condannava il Maestrini alla pena di anni sei mesi sei di reclusione, così determinata: pena base anni cinque di reclusione per i delitti colposi plurimi di omicidio e lesioni personali, aumentata per il delitto di disastro colposo ad anni sei mesi quattro di reclusione e ulteriormente nella misura di cui innanzi per il delitto di incendio colposo.

Il Collegio di primo grado evidenziava che al Maestrini si ricollegava una posizione di garanzia che aveva più fonti, fra le quali, in particolare, indicava la specifica delega conferitagli dall'A.D. di Trenitalia (all'epoca Soprano Vincenzo), la qualifica di Responsabile della Direzione Ingegneria, Sicurezza e Qualità di Sistema come configurata all'interno dell'organigramma aziendale e la partecipazione (in posizione di primaria importanza) al Comitato di Business (al quale l'A.D. aveva conferito rilevanti funzioni per il "presidio e miglioramento delle performance di sicurezza di esercizio", anche per far fronte agli specifici rilievi mossi dall'ANSF in ordine alle criticità del Sistema di Gestione della Sicurezza).

In virtù di tali competenze, secondo il Collegio di prime cure, poteva ritenersi che il Maestrini avesse l'obbligo di attivarsi al fine di assicurare tutte le azioni e le doverose condotte di gestione e controllo di ogni rischio derivante dall'attività di trasporto svolta, con particolare riferimento alle problematiche in materia di manutenzione del materiale rotabile e di applicazione di dispositivi frenanti di emergenza, secondo quanto imposto all'impresa Trenitalia dalla normativa in materia di circolazione ferroviaria e dalla qualifica di datore di lavoro, a tutela della salute e della incolumità dei lavoratori, dei terzi, dell'intera collettività.

I primi giudici ritenevano che il Maestrini, nell'ambito delle proprie specifiche competenze di Responsabile dell'Unità Produttiva in questione, avesse il precipuo compito di valutare i rischi derivanti dai pericoli connessi al trasporto ferroviario di merci pericolose, in particolare nell'attraversamento di un centro abitato, quale quello circostante la stazione di Viareggio; che, quindi, una corretta valutazione di detto rischio - attraverso la predisposizione di specifiche procedure operative all'interno del Sistema di Gestione della Sicurezza di Esercizio, ovvero del Piano Annuale della Sicurezza, nonché di una puntuale normativa regolamentare in materia di sicurezza dell'esercizio ferroviario e di sicurezza del lavoro, a lui specificamente demandate sulla base delle deleghe conferitegli e dell'organizzazione strutturale della società - avrebbe dovuto portarlo a concludere per la sussistenza della concreta possibilità di produzione di catastrofici danni nella prevedibile ipotesi di deragliamento di un carro trasportante merce pericolosa, altamente infiammabile ed esplosiva.

In altri termini il Tribunale riteneva che, se fosse stata concretamente e correttamente effettuata dal Maestrini la doverosa valutazione del rischio, questa avrebbe palesato la necessità di predisporre opportune misure tecniche - prima fra tutte quella dell'applicazione di un dispositivo di frenata di emergenza al momento dell'insorgere di uno svio - per eliminare o ridurre i rischi, a tutela della incolumità dei lavoratori e della popolazione.

Il Collegio di primo grado assumeva che, tra le funzioni e le responsabilità della struttura diretta dal Maestrini, vi fosse proprio quella di garantire lo sviluppo delle competenze tecnologiche e di ingegneria sul materiale rotabile, anche attraverso un osservatorio sul mercato delle tecnologie, per cui l'imputato avrebbe potuto e dovuto prevedere l'opportunità dell'installazione su rotabili destinati al trasporto di merce pericolosa come il GPL di un rilevatore di svio o, comunque, di un altro dispositivo avente funzioni equivalenti; che, al contrario, nessuna valutazione risultava essere stata operata a "livello centrale" in relazione ai pericoli e ai rischi connessi al trasporto di merce pericolosa su una tratta della rete ferroviaria nazionale relativa ad un territorio suddiviso tra diverse unità territoriali (nella specie rientranti nella Divisione Cargo, appunto in quanto si trattava di trasporto merci), a mezzo di convogli di proprietà di una società estera ed oggetto di contratto di trasporto a treno completo e diffuso con altra società noleggiatrice; che nessuna specifica analisi e, quindi, nessuna particolare procedura risultava altresì essere stata predisposta per i convogli che attraversavano centri abitati e stazioni ferroviarie, come nella specie quella di Viareggio, caratterizzate dalla presenza di edifici residenziali prossimi alla strada ferrata e privi di idonea separazione; che nessuna concreta valutazione emergeva, infine, in relazione al tipo di merce trasportata, alle sue caratteristiche in termini di diffusività, infiammabilità, potenzialità esplosiva; che anche la normativa emanata dal Maestrini - proprio nell'esercizio delle funzioni a lui riservate per la posizione ricoperta e la qualifica rivestita quale responsabile della DISQS - risultava assolutamente carente nella specifica materia del trasporto di merci pericolose e non si concretizzava in alcuna effettiva valutazione del rischio e, conseguentemente, non prevedeva la predisposizione di nessuna misura preventiva/protettiva.

Analogamente - sulla base della delega conferitagli dall'A.D. (con riferimento in particolare alla funzione di "*definire, nell'ambito delle disposizioni di legge, criteri generali e standard in materia di sicurezza nella gestione del materiale rotabile*") e per effetto delle competenze attribuitegli nell'ambito della organizzazione aziendale in materia di sicurezza di esercizio e sicurezza del lavoro (con il conferimento di specifiche funzioni e dei relativi poteri decisionali, organizzativi e di spesa) - ad avviso del Tribunale era obbligo del Maestrini garantire il controllo circa un ulteriore aspetto fondamentale ai fini della salvaguardia dei lavoratori e della collettività dai rischi derivanti dall'attività lavorativa svolta (in specie dal trasporto di merci pericolose), ovvero il controllo sui processi manutentivi posti in essere dal detentore estero sui carri utilizzati da Trenitalia.

Il Tribunale riteneva che spettasse al Maestrini - nel caso di specie, in collaborazione con la direzione Cargo, responsabile per i rotabili destinati al trasporto di merci - in qualità di vertice della direzione cui era attribuita la specifica "missione" e le relative responsabilità, definire puntuali procedure - all'interno del Sistema di Gestione della Sicurezza, dei Piani Annuali di Sicurezza e in occasione delle diverse comunicazioni trasmesse al Gestore della Infrastruttura ai fini del mantenimento del certificato di sicurezza -di valutazione degli specifici rischi derivanti dall'affidamento della manutenzione al detentore estero, nonché predisporre misure per assicurare un accurato controllo sulla idoneità e sulla corretta esecuzione della stessa.

Con riferimento alla qualità di impresa ferroviaria, escluso che sulla medesima gravasse il compito di eseguire la manutenzione dei carri esteri circolanti sulla rete italiana marcati RIV (Regolamento Internazionale Veicoli, emanato nel 1922 dall'U.I.C. - l'Unione Internazionale delle Ferrovie), il Tribunale riteneva che le spettasse, quale utilizzatrice, il controllo sull'adeguatezza dei processi manutentivi, pur se gestiti dal detentore del carro, come d'altronde era stato ripetutamente affermato anche dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF).

Tale obbligo di controllo comportava l'acquisizione di tutta la documentazione a ciò necessaria e, quindi, l'acquisizione di un dossier di sicurezza comprendente il piano di manutenzione, analogamente a quanto era previsto per i rotabili di proprietà di Trenitalia, dalla disposizione del gestore dell'infrastruttura n. 23/2004. Piano di manutenzione che, come specificato nella disposizione RFI n. 1/2003, consisteva nella documentazione relativa al programma di manutenzione, ovvero al ciclo di interventi da eseguire a determinati intervalli di tempo o di percorrenza per tutta la vita del rotabile; nell'elenco delle operazioni e, cioè, nell'indicazione delle attività di manutenzione da svolgere per ciascuna tipologia di intervento e nel riferimento alle istruzioni tecniche, ossia alle procedure che indicavano le modalità di esecuzione delle operazioni di manutenzione.

Ad avviso del Tribunale tutto ciò era funzionale ad assicurare la tracciabilità dei rotabili e il pieno controllo da parte dell'impresa ferroviaria sugli stessi. L'inadempimento di tale obbligo aveva comportato la fornitura ai lavoratori di un'attrezzatura di lavoro non sicura, in quanto sul carro trainato era installato un assile gravemente criccato.

Qualora l'obbligo fosse stato adempiuto - proseguivano i primi giudici - il carro non sarebbe stato riammesso alla circolazione.

Il Collegio di primo grado faceva riferimento anche alla procedura di cabotaggio, prevedente il rilascio di una specifica autorizzazione alla circolazione da parte del gestore

dell'infrastruttura, nell'ipotesi di carri trasportanti merce pericolosa sulla rete ferroviaria nazionale.

Procedura che non era stata eseguita né nel 2005 né nel 2009, ritenendo il Tribunale che la normativa che la prevedeva non fosse stata abrogata né superata dalla concorrente normativa comunitaria fondata sul principio di libera circolazione dei carri RIV.

I giudici di prime cure ritenevano altresì che fosse stata omessa una puntuale ed efficace valutazione del rischio, facendo riferimento tanto ai rischi generici connessi al trasporto ferroviario - ed in particolare al rischio di deragliamenti derivante da inconvenienti del materiale rotabile - sia ai rischi specifici connessi al tipo di trasporto in concreto effettuato e alle particolari condizioni in cui l'attività veniva svolta (ovvero l'attraversamento di un centro abitato caratterizzato da abitazioni prossime alla sede ferroviaria, in assenza di idonea separazione).

Si trattava, per il Tribunale, di un rischio ampiamente prevedibile. In particolare, il rischio di deragliamenti per rottura di un elemento del materiale rotabile era collegato ad una casistica ben nota.

Alla omessa valutazione di tali rischi era conseguita la mancata individuazione e predisposizione di idonee misure preventive o mitigatrici: misure di carattere tecnico e organizzativo che venivano identificate nella riduzione della velocità di transito, nella costruzione di barriere o di altri elementi di separazione tra la sede ferroviaria e l'ambiente circostante, nella rimozione dei picchetti di riferimento, nell'adozione di un dispositivo rilevatore di svio o deragliamenti.

Il Maestrini veniva identificato come titolare di una posizione di garanzia in riferimento alle problematiche in materia di manutenzione del materiale rotabile e di applicazione dei dispositivi frenanti di emergenza, nonché con riguardo al controllo dei processi manutentivi posti in essere dal detentore estero sui carri utilizzati da Trenitalia.

In tale veste avrebbe dovuto adottare quelle misure che venivano identificate dal Tribunale come richieste da una corretta gestione del rischio, mentre i dossier di sicurezza di Trenitalia non contenevano alcun riferimento ai carri diversi da quelli facenti parte della flotta propria dell'ente.

In sostanza il Maestrini avrebbe dovuto segnalare la necessità di adottare misure preventive.

Del resto, aggiungevano i primi giudici - anche se il Maestrini non fosse stato direttamente dotato del potere impeditivo dell'evento dannoso, in ogni caso ne era responsabile perché

aveva a disposizione tutti i mezzi idonei a sollecitare gli interventi necessari per evitare che l'evento dannoso venisse cagionato.

Sul punto il Tribunale richiamava la giurisprudenza secondo la quale i poteri impeditivi richiesti per esercitare la posizione di garanzia potevano anche concretizzarsi in obblighi diversi e di minore efficacia rispetto a quelli direttamente e specificamente volti ad impedire il verificarsi dell'evento, essendo sufficiente che il garante ponesse in essere quelli da lui esigibili.

Il Collegio di prime cure riteneva che nel caso di specie fosse esigibile dal Maestrini una doverosa condotta di sollecitazione, proposta e segnalazione, tenuto conto altresì delle specifiche competenze tecnico - scientifiche di cui era dotato e degli ampi poteri organizzativi, gestionali e di spesa (anche nel rivolgersi, eventualmente, a competenze esterne) che gli erano riservati.

La Corte di appello confermava l'affermazione della responsabilità dell'imputato, seppure con la esclusione del profilo di colpa relativo all'omessa adozione del c.d. detettore di svio (o all'omesso suggerimento della sua adozione); dichiarava estinti per intervenuta prescrizione i delitti di cui agli artt. 590 c. p. e 423-449 c.p. e, dopo aver escluso l'aggravante di cui all'art. 61 n. 3 c.p. e riconosciuto le attenuanti generiche equivalenti all'aggravante di cui all'art. 589, comma 2, c.p., riduceva la pena ad anni quattro di reclusione (p. b. anni tre mesi sei di reclusione per il delitto di omicidio colposo plurimo, aumentata nella misura innanzi indicata per il delitto di disastro colposo).

La Corte distrettuale riteneva che il datore di lavoro fosse da individuare nell'A.D. Soprano e non nei responsabili delle singole unità produttive territorialmente competenti, benché nominati tali; identificava i responsabili delle direzioni centrali come figure dirigenziali, perché essi, unitamente all'A.D., avevano il compito di elaborare le normative interne e di adottare decisioni rilevanti per l'intera organizzazione e le sue articolazioni.

In particolare la Corte di appello riteneva che le competenze del Maestrini si estendessero al settore della sicurezza, sulla scorta della qualifica di responsabile della DISQS e della procura rilasciata dall'A.D. con date del 5/9 febbraio 2007 e puntualizzava che, seppure egli avesse avuto la qualifica di datore di lavoro - perché i vertici di Trenitalia avevano attribuito tale qualifica a tutti i responsabili delle Unità produttive, tra cui la DISQS - la sua responsabilità, comunque, non derivava dalla mancata elaborazione del DVR, ma dalla mancata rilevazione ed eliminazione dei deficit organizzativi in tema di sicurezza, che avrebbero dovuto condurlo a rilevare e correggere l'errata prassi interpretativa in tema di tracciabilità.

La Corte di appello riteneva che proprio al Maestrini spettasse di indicare alle altre direzioni l'interpretazione da dare alle norme, sicché non lo esimeva da responsabilità il fatto che le altre unità produttive non avessero rilevato criticità in tema di sicurezza nella circolazione dei carri esteri trasportanti merci pericolose; che, inoltre, fosse un suo compito rilevare l'erroneità della citata prassi interpretativa delle norme, che non prevedeva alcuna redazione del "dossier di sicurezza" e nessun rispetto della tracciabilità per i carri di proprietà estera utilizzati continuativamente da Trenitalia nonché di indicare la corretta interpretazione delle norme internazionali e interne che prescrivevano l'acquisizione di una documentazione completa anche circa la vita e la storia manutentiva dei rotabili e di verificare, poi, che tale interpretazione venisse rispettata; che la DISQS della quale era responsabile riceveva ed analizzava tutte le informazioni relative ad incidenti e criticità nella circolazione ferroviaria, avendo accesso alla Banca Dati della Sicurezza; di tali informazioni teneva infatti conto nel predisporre i piani di sicurezza annuali, per la redazione dei quali avrebbe però dovuto anche considerare le segnalazioni di criticità che dapprima RFI e poi l'ANSF avevano inviato a seguito di appositi audit, come le note n. 283/2006 del 10 aprile 2006, n. 624/2007 dell'11 agosto 2007 e n. 660 dell'11 agosto 2008.

I giudici di secondo grado aggiungevano che il Maestrini era a conoscenza che Trenitalia utilizzava siffatti carri esteri non tracciati, avendo seguito nel 2005 un progetto per la realizzazione di un parco carri di tale tipologia.

3.3.2. Le motivazioni dell'annullamento disposto dalla Corte di Cassazione.

Avverso la sentenza della Corte di appello di Firenze il difensore di Maestrini Emilio proponeva ricorso per cassazione.

La S.C. accoglieva parzialmente il ricorso e, previa esclusione dell'aggravante di cui all'art. 589, co. 2 c.p., annullava senza rinvio agli effetti penali la sentenza impugnata relativamente al delitto di omicidio colposo plurimo, perché estinto per intervenuta prescrizione e, agli effetti civili, con rinvio a questa Corte di appello per nuovo giudizio; annullava la medesima sentenza relativamente al delitto di disastro ferroviario colposo con rinvio a questa Corte di appello per nuovo giudizio sul punto, demandando altresì la regolamentazione tra le parti delle spese del giudizio di legittimità.

Per quanto in questa sede interessa la Corte di cassazione riteneva in parte fondato il secondo motivo di ricorso.

Con il predetto motivo la difesa del Maestrini deduceva che la Corte di appello aveva errato nell'applicazione dell'art. 41 c.p. adottando un concetto di causa indiretta puramente tecnico o storico, piuttosto che integrante il concetto di concausa efficiente.

Dopo aver contestato l'affermazione della riconoscibilità di un obbligo di tracciabilità, il ricorrente sosteneva che la pretesa mancata assunzione di documentazione non poteva costituire la causa penalmente rilevante degli eventi contestati. La contestazione di non aver rilevato ed eliminato la errata prassi interpretativa ed attuativa circa la tracciabilità dei carri esteri e l'aver omesso la predisposizione di direttive interne che imponessero il rispetto delle norme in materia di controllo su tali rotabili, presupponeva l'esistenza di norme che prescrivessero l'acquisizione di una documentazione completa e, inoltre, che tutti i dirigenti Trenitalia fossero al corrente di una interpretazione distorta di quelle norme e, quindi, che sarebbe bastato l'intervento del Maestrini a evitare l'incidente.

La sentenza impugnata - aggiungeva il difensore del Maestrini - formulava una serie di ipotesi a catena prive della concretezza necessaria per consentire una ricostruzione effettivamente dotata di alta probabilità logica.

Anche a riguardo della procedura di cabotaggio - proseguiva il ricorrente - la Corte di appello non si era preoccupata di dimostrare come e perché il suo adempimento avrebbe evitato il disastro.

La difesa assumeva che, in ogni caso, la procedura di cabotaggio doveva essere richiesta dal proprietario del carro e la sua esecuzione non avrebbe determinato l'acquisizione di dati dai quali ricavare l'esistenza di vizi, difetti o non conformità.

La Corte di cassazione, nell'accogliere parzialmente le doglianze della difesa del Maestrini, richiamava il principio di diritto in forza del quale nel reato colposo omissivo improprio il rapporto di causalità tra omissione ed evento non poteva ritenersi sussistente sulla base del solo coefficiente di probabilità statistica, ma doveva essere verificato alla stregua di un giudizio di alta probabilità logica, che a sua volta doveva essere fondato, oltre che su un ragionamento di deduzione logica basato sulle generalizzazioni scientifiche, anche su un giudizio di tipo induttivo elaborato sull'analisi della caratterizzazione del fatto storico e sulle particolarità del caso concreto. Ciò implicava che il giudice di merito non poteva limitarsi a un giudizio meramente logico, ma avrebbe dovuto verificare se la relazione causale predicabile in astratto non trovasse nel caso concreto dei "fattori di eversione".

In particolare, la S.C. faceva riferimento a due passaggi del ricorso del difensore del Maestrini. Il primo, nella parte in cui rilevava che l'affermazione di responsabilità dell'imputato non aveva tenuto conto della realtà dell'organizzazione dell'impresa, evidenziando la inconsistenza della ipotesi formulata dalla sentenza di un ingegnere non apicale, direttore della DISQS votato alla normativa tecnica e non alla "raffinata esegesi" di testi normativi, che improvvisamente si determinava a propugnare e imporre obblighi e

adempimenti non previsti dalle norme, così come conosciute e applicate da sempre, in divergenza dalla prassi aziendale. Il secondo nella parte in cui lamentava la mancanza di motivazione in merito all'esito che *"i richiami e le disposizioni diramate dall'ing. Maestrini, avrebbe(ro) potuto sortire nelle altre numerose Unità Produttive a lui non gerarchicamente sottordinate, oltre che nella Divisione Cargo, o nella parallela FS Logistica spa"*, assumendo che la Corte di appello non aveva spiegato perché le decisioni del Maestrini sarebbero state seguite *"da immediata condiscendenza in ogni articolazione, anche apicale, di Trenitalia"*. La Corte di cassazione riteneva che, quindi, il ricorrente avesse introdotto, quale *"fattore di eversione"*, l'esistenza di una prassi interpretativa aziendale che faceva capo ai vertici della società, tale da richiedere considerazione nel giudizio circa la efficienza causale della condotta dovuta dal Maestrini. La S.C. dava atto altresì che si trattava di un dato diffusamente tratteggiato dalla stessa sentenza impugnata, che aveva delineato un quadro entro il quale la decisione in merito all'interpretazione da attribuire alla normativa veniva fatta risalire ai vertici delle società, senza poi farsi carico di valutare come tale circostanza si riflettesse sulla causalità della colpa del Maestrini, rendendo così, sul punto, una *"motivazione manifestamente illogica"*.

3.3.3. Il nuovo giudizio in ordine alla causalità della colpa.

Il nuovo giudizio imposto in ordine alla causalità della colpa rispetto alla posizione di Maestrini Emilio non può che partire dal richiamo al principio affermato dalla S.C. a Sezioni Unite (la già citata Sez. U. n. 38343 del 24/04/2014, Espenhahn e altri) con il quale è stato ribadito che *"l'individuazione della responsabilità penale passa non di rado attraverso una accurata analisi delle diverse sfere di competenza gestionale ed organizzativa all'interno di ciascuna istituzione. Dunque, rilevano da un lato le categorie giuridiche (...), dall'altro i concreti ruoli esercitati da ciascuno. Si tratta, in breve, di una ricognizione essenziale per un'imputazione che voglia essere personalizzata, in conformità ai sommi principi che governano l'ordinamento penale; per evitare l'indiscriminata, quasi automatica attribuzione dell'illecito ai diversi soggetti"*.

Nella stessa sentenza è stato anche rimarcato che *"esistono diverse aree di rischio e, parallelamente, distinte sfere di responsabilità che quel rischio sono chiamate a governare. Soprattutto nei contesti lavorativi più complessi, si è frequentemente in presenza di differenziate figure di soggetti investiti di ruoli gestionali autonomi a diversi livelli degli apparati; ed anche con riguardo alle diverse manifestazioni del rischio. Ciò suggerisce che in molti casi occorre configurare già sul piano dell'imputazione oggettiva, distinte sfere di responsabilità gestionale, separando le une dalle altre. Esse conformano e limitano*



l'imputazione penale dell'evento al soggetto che viene ritenuto 'gestore' del rischio. Allora, si può dire in breve, garante è il soggetto che gestisce il rischio".

Come ha osservato la S.C. nella sentenza rescindente, quella citata è una impostazione che ormai si è ampiamente diffusa nella giurisprudenza, la quale ne fa emergere le implicazioni principalmente, ma non solo, sul piano della causalità.

Come per la posizione di garanzia (che d'altronde potrebbe essere intesa anche come specie del più ampio genere "competenza per il rischio"), l'accertamento di una competenza gestoria deve essere seguito dalla ricognizione delle specifiche modalità di assolvimento del compito, indicate dalle pertinenti regole cautelari.

Pertanto, l'identificazione di un soggetto competente e di una sfera di competenza è solo una premessa logico-giuridica della verifica della colpevolezza della condotta.

Da ciò deriva che in taluni casi è appropriato parlare di "gestore del rischio" mentre in altri è maggiormente pertinente evocare la "posizione di garanzia".

Di qui l'importanza della qualificazione della condotta come attiva o passiva, come commissiva o omissiva, nonostante che *"nella stragrande maggioranza dei casi sono presenti condotte attive e passive che interagiscono tra di loro rendendo ancor più difficile l'accertamento della natura della causalità"* (Cass. n. 26020 del 29/04/2009, Cipiccia e altri, Rv. 243931).

A riguardo va altresì considerato che nei reati omissivi impropri colposi si rinviene una ulteriore difficoltà, connessa al fatto che essi appaiono rappresentabili come la risultante di due comportamenti omissivi.

Ma si tratta di una prospettazione errata, dovendo essere tenuta ben distinta la natura omissiva o commissiva del reato e le componenti omissive o commissive della colpa.

Nella più recente giurisprudenza di legittimità è, quindi, emerso il criterio che impone di cogliere il ruolo che, nella spiegazione dell'evento, ha avuto la condotta dell'imputato, selezionandone l'indole commissiva od omissiva in dipendenza della maggiore significatività o preponderanza dell'una o dell'altra (cfr. ancora: Cass. Sez. U. n. 38343 del 24/04/2014, Espenhahn, cit.).

La condotta nel caso di specie ascritta a Maestrini Emilio ha carattere omissivo improprio, per cui il rapporto di causalità tra omissione ed evento non può ritenersi sussistente sulla base del solo coefficiente di probabilità statistica, ma deve essere verificato alla stregua di un giudizio di alta probabilità logica che, a sua volta, deve essere fondato, oltre che su un ragionamento di deduzione logica basato sulle generalizzazioni scientifiche, anche su un

giudizio di tipo induttivo elaborato sull'analisi della caratterizzazione del fatto storico e sulle particolarità del caso concreto.

Tale giudizio va inserito nell'ormai consolidato insegnamento della giurisprudenza di legittimità secondo il quale, nei reati colposi di evento, alla causalità materiale deve aggiungersi la causalità della colpa, che deve essere accertata sia verificando che l'evento corrisponda alla classe di quelli il cui accadimento la regola cautelare violata intendeva evitare (c.d. concretizzazione del rischio), sia verificando che il comportamento doveroso mancato avrebbe effettivamente evitato l'evento realizzatosi, qualora fosse stato adottato (c.d. efficacia impeditiva del comportamento alternativo lecito).

Una volta accertata la causa materiale dell'evento occorre, infatti, spostare l'attenzione sull'interferenza che l'opera umana può avere avuto sul verificarsi dell'evento stesso.

Come è stato osservato in dottrina, malgrado si debba valutare l'interferenza dell'opera dell'uomo, l'ambito del giudizio resta ancora pienamente all'interno dell'accertamento degli elementi obiettivi della fattispecie.

La Corte d'appello ha ritenuto che la condanna del Maestrini, quale Responsabile della Direzione Ingegneria Sicurezza e Qualità di Sistema (DISQS) di Trenitalia (nominato il 16 febbraio 2005, data di costituzione della Direzione stessa) e soggetto munito di procura in relazione alla sua qualifica, fosse da confermare.

La Corte di merito ha ritenuto che l'imputato, in virtù della citata procura, avesse in particolare il compito di definire criteri generali e standard in materia di sicurezza nella gestione del materiale rotabile e di assicurare il rispetto della normativa, anche in relazione alla tutela dei terzi, in merito allo svolgimento di attività pericolose, tra cui il trasporto di merce altamente infiammabile e classificata, appunto, come pericolosa; che la sua specifica "missione" era prevista nell'organigramma aggiornato al 15 giugno 2009 nel senso di *"garantire la definizione delle politiche e della normativa aziendale in materia di sicurezza di esercizio, sicurezza del lavoro, sicurezza ambientale e energia, e il relativo controllo attuativo"*.

Per la Corte di appello non vi era quindi dubbio circa le specifiche competenze del Maestrini nella implementazione della sicurezza, nella emanazione di disposizioni ad essa attinenti e nel controllo circa l'attuazione di tutte le normative vigenti in tema di sicurezza; che, pertanto, era suo compito anche rilevare la erroneità della citata prassi interpretativa delle norme, che non prevedeva alcuna acquisizione del "dossier di sicurezza" e nessun rispetto della tracciabilità per i carri di proprietà estera utilizzati continuativamente da Trenitalia, così come di indicare la corretta interpretazione delle norme statali, internazionali e interne che

prescrivevano l'acquisizione di una documentazione completa anche circa la vita e la storia manutentiva di detti rotabili, verificando, poi, che tale interpretazione venisse rispettata.

Senonché la stessa Corte di appello, nel valutare la posizione dell'imputato Moretti Mauro quale amministratore delegato della holding del "Gruppo Ferrovie dello Stato" - ovvero la società Ferrovie dello Stato (in seguito rinominata Ferrovie dello Stato Italiane) - ruolo dallo stesso ricoperto a partire dal 21 settembre 2006, ha osservato che la struttura della capogruppo rivelava come fosse dichiaratamente nata con le caratteristiche di una holding operativa, prevedendo testualmente lo statuto del 27 aprile 2007 come 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 prevedendo altresì 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 ancora che *"l'attività di trasporto e quella di realizzazione e gestione della rete fanno capo a distinte società controllate"*.

La struttura - proseguiva la predetta Corte - aveva, però, anche le caratteristiche della holding cosiddetta "gestoria", cioè che gestiva più società aventi *business* strategicamente interdipendenti, cosicché lo svolgimento di un'attività di gestione doveva ritenersi non una indebita interferenza nell'amministrazione delle singole società, 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 - osservava la Corte di appello - lo statuto attribuiva alla società capogruppo i pieni poteri per *"compiere tutte le operazioni reputate utili o necessarie per il raggiungimento dell'oggetto sociale"*.

Non era, quindi, una mera indebita ingerenza, ma *"normale esercizio dei propri poteri"* il fatto che essa potesse compiere direttamente operazioni rilevanti per la realizzazione e la gestione della rete ferroviaria o per il trasporto di persone e merci che, anzi, costituivano, come sopra esposto, il suo oggetto sociale.

Questi poteri - osservava il Collegio di secondo grado - apparivano già formalmente più ampi di quelli di mera *"direzione e controllo"* previsti dall'art. 2497 c.c., che la holding affermava di esercitare e ai quali le due controllate affermavano di essere soggette.

La Corte di appello rilevava, inoltre, come la Corte dei Conti, nella propria determinazione n. 40/2008 (contenente la relazione sulla capogruppo per gli esercizi 2005-2006), avesse

descritto la tenuta della tesoreria centralizzata da parte della capogruppo testualmente scrivendo: *"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 ..."*.

Aggiungeva che, peraltro, nella stessa relazione la Corte dei conti aveva riconosciuto 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)"*.

I giudici di secondo grado osservavano che l'esistenza di uno stretto collegamento tra la controllante e le controllate, tale da limitare le scelte economiche e gestorie di queste ultime, era emersa sin dall'inizio della costituzione della holding.

Come era stato riportato nella consulenza del dr. Rivella, in una riunione del consiglio di amministrazione di RFI del 2 luglio 2001, nella quale tra l'altro l'ing. Moretti veniva nominato amministratore delegato di quella società, nel verbale veniva scritto che 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"*.

Ad esempio - proseguiva la Corte di appello - RFI, gestore dell'infrastruttura, decideva formalmente di perseguire come obiettivo il risanamento dell'intero gruppo, accettando, quindi, di farsi carico anche degli eventuali problemi finanziari delle altre società, dalle quali avrebbe dovuto rimanere indipendente (in particolare dall'impresa ferroviaria Trenitalia spa), e, quindi, di sottoporre le proprie "scelte fondamentali" e i propri "interventi" alla capogruppo e anche di subordinare la richiesta di finanziamenti allo Stato, compendiate nel termine "Contratto di programma", all'analisi e 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.

In sostanza, di fatto, le scelte gestionali fondamentali di questa controllata e 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 poteva poi deciderle solo sotto un profilo formale.

Risultava, dunque, non solo un limite all'autonomia della controllata nella gestione anche di operazioni che non avrebbero dovuto 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 esprimesse il CdA, il quale non veniva neppure messo al corrente del loro contenuto prima che la capogruppo le avesse eventualmente modificate.

Questa forma di co-gestione era stata esplicitata con le disposizioni di gruppo n. 29/AD del 23 novembre 2004 e, soprattutto, con la n.100/AD del 17 maggio 2007, il cui contenuto veniva ampiamente esaminato dalla consulenza del dr. Rivella e dalla sentenza di primo grado.

Il Collegio di appello evidenziava che le disposizioni in tema di investimenti delle controllate stabilivano che la controllata inviasse i propri progetti preliminari, inseriti in un piano denominato "proposta", alla controllante, che faceva esaminare detto piano da un organismo interno denominato Direzione Centrale Strategie e Pianificazione Sistemi, che ne valutava 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, dunque, alle dipendenze dirette di quest'ultimo, il quale esprimeva, per i progetti che la controllante aveva ritenuto "rilevanti di gruppo", un parere di conformità e una validazione senza i quali il progetto non poteva proseguire.

Era poi lo stesso amministratore delegato della capogruppo che, ricevuto il parere del Comitato Investimenti, nuovamente valutava e validava i vari piani e li proponeva al proprio Cda.

Dopo l'approvazione e con le modifiche eventualmente decise dalla capogruppo i piani tornavano alla controllata e soltanto allora venivano sottoposti al suo CdA.

Tale processo - osservava la Corte di merito - rispondeva alle esigenze di una struttura societaria formata da una controllante e da più controllate, costituendo un esempio dei poteri di "direzione e controllo" nonché di organizzazione anche il fatto che gli investimenti

rilevanti per il gruppo venivano valutati e decisi dalla controllante; che, inoltre, non era rispettoso dell'autonomia gestionale della controllata il fatto che il suo CdA non potesse neppure conoscere le proposte che la controllante aveva eventualmente bocciato.

Un vincolo così stretto, operato tra l'altro nei confronti di due controllate che, per rispettare i principi della liberalizzazione, potevano trovarsi in conflitto tra loro (si pensi ad un investimento proposto da RFI per realizzare, a fini di profitto, una maggiore apertura verso il mercato e verso i concorrenti dell'impresa ferroviaria Trenitalia, il quale poteva essere fermato dalla capogruppo per non danneggiare quest'ultima, non considerando gli interessi economici dell'altra controllata), non poteva essere qualificato – rilevava la Corte d'appello - 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"*, al contrario di quanto ritenuto dal Tribunale, attesa soprattutto la indefinibilità della *"rilevanza per il Gruppo"* dei progetti elaborati dalle controllate, la cui sussistenza era valutata dalla capogruppo in via esclusiva e con una predeterminazione solo generica e che, peraltro, comprendeva sicuramente la manutenzione straordinaria della rete e degli impianti.

Era infatti evidente che l'unica possibilità di scelta autonoma della controllata, quando finalmente riceveva la *"proposta"* approvata e validata dalla controllante, rimaneva quella di non realizzare il progetto stesso (anche perché la disposizione n. 100/AD prevedeva che essa agisse *"acquisito il parere della Capogruppo e recepite le eventuali indicazioni"*, che, quindi, non potevano non essere accolte). In tale ipotesi esponendosi, però, ai rilievi da parte della capogruppo, atteso che quel progetto era stato ritenuto avere *"rilevanza di Gruppo"*.

Anche quando il CdA della controllata decideva di dare corso al progetto, questo non solo non poteva essere modificato, ma persino la redazione della proposta definita nel dettaglio doveva 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 valutazione ed approvazione della controllante, erano da questa attentamente monitorati perché dovevano essere inseriti nel suo sistema informativo, potendo la capogruppo fermare qualunque investimento qualora si raggiungessero costi superiori di oltre il 10% rispetto alla previsione di spesa.

Tra l'altro, grazie al sistema del *cash pooling* in vigore tra la controllante e le controllate, la prima poteva immediatamente e a suo piacere fermare ogni progetto di queste ultime, dal

momento che gestiva l'unica cassa in cui confluivano anche i finanziamenti che lo Stato poteva rilasciare solo a RFI, quale gestore della rete, ma che venivano anch'essi- gestiti dalla capogruppo.

Anche l'impiego di una tesoreria centralizzata con un unico conto corrente intersocietario, secondo il predetto sistema del *cash pooling*, comportava uno stretto e continuo controllo sull'andamento delle controllate e sulle quotidiane modalità di gestione delle stesse, potendo ogni loro incasso e ogni loro spesa, anche modesti, essere monitorati dalla controllante.

Seppure questo sistema era ampiamente utilizzato nelle holding, come sottolineava la sentenza di primo grado, 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 di poter realizzare così, di fatto, dei microfinanziamenti alle società del gruppo in passivo, avrebbero dovuto essere estranee al "Gruppo Ferrovie", non potendo la società che gestiva 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 – affermava la Corte di appello – l'unica reale finalità di questo sistema appariva essere il controllo sulla gestione economico-finanziaria delle controllate.

In definitiva, una rilevante attività delle società controllate, cioè la parte relativa ad investimenti, disinvestimenti - e per il gestore della rete RFI anche la richiesta dei finanziamenti statali - e, quindi, tutta la parte finanziaria, era in realtà gestita direttamente dalla controllante che, con la valutazione preventiva di ogni operazione di fatto, ne decideva l'attuazione ed anche la tempistica, lasciando alla controllata solo la formale assunzione della decisione stessa, scavalcandola in realtà anche nella gestione dell'operazione.

La controllante, infatti, nell'assetto voluto dai soci (cioè il Ministero dell'Economia e delle Finanze) circa i suoi rapporti con le controllate, non si limitava a svolgere attività di direzione e controllo, impartendo cioè direttive o elaborando programmi finanziari e produttivi di gruppo e verificando, poi, se quelle direttive e quei programmi venissero rispettati, ma interveniva prima che tali scelte venissero assunte, valutandole e analizzandole alla luce dell'interesse del gruppo, modificandole prima ancora che la controllata, con il suo CdA, le avesse anche solo conosciute: era 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 avevano invece ritenuto insussistente.

La pesante ingerenza nelle scelte in tema di investimenti da parte delle controllate coinvolgeva inevitabilmente anche e soprattutto l'ambito della sicurezza, ovvero il settore in cui dovevano sempre essere concentrati buona parte degli investimenti.

Il teste Guidi, all'epoca del disastro dipendente della DISQS di Trenitalia spa diretta dall'imputato Maestrini, all'udienza del 24 febbraio 2016, riferiva che il progetto di creazione di una flotta di ferro-cisterne per il trasporto commerciale di merci pericolose, che la predetta Direzione di appartenenza stava sviluppando da anni e di cui era venuto a conoscenza nel 2005, non era andato avanti per motivi che non conosceva, ammettendo, tuttavia, che le varie operazioni che esso prevedeva *"richiedevano anche delle decisioni da prendere a livello di azionisti e anche a livello di Stato"*, dimostrandosi, pertanto, anch'egli consapevole della subordinazione di Trenitalia spa al suo azionista (cioè la capogruppo, che possedeva anche Trenitalia al 100%) per le scelte di investimenti importanti che avevano un forte riflesso sulla sicurezza del trasporto di merci pericolose. È evidente che la formazione di una flotta di ferro-cisterne per il trasporto di merci pericolose di proprietà di Trenitalia avrebbe eliminato in radice il diverso trattamento della "tracciabilità" dei carri, ma avrebbe comportato ingenti spese.

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.

Infatti, ancora in data 30 luglio 2009, la Direzione Generale per il Trasporto ferroviario del M.I.T. inviava a Ferrovie dello Stato spa - e specificamente all'ing. Moretti - e non alle sue controllate esercenti il servizio di trasporto (e in particolare al gestore dell'infrastruttura RFI spa), l'"Atto di indirizzo" n. 675, emesso il 29 luglio 2009, con cui il Ministero impegnava il *"Gruppo FS ad alcune attività particolarmente significative ai fini dell'incremento del livello di sicurezza nel settore del trasporto ferroviario"*.

Tra le predette attività vi erano quelle di *"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".

Anche nella nota del 19 agosto 2009 - che lo stesso Ministero inviava al Moretti - si rimarcava che *"il richiamo a dare priorità ai processi riguardanti la sicurezza coinvolge le politiche dell'intero Gruppo FS"* e nella nota del 30 novembre 2009 il Ministero contestava alla capogruppo (e significativamente non a RFI che ne aveva le competenze) il fatto che non erano state soddisfatte molte delle richieste avanzate con il citato "Atto di indirizzo".

Tutte attività meramente operative che una società autonoma e indipendente avrebbe dovuto attuare senza la necessità di una direzione da parte di una controllante e che avrebbero dovuto esserle chieste direttamente, senza il tramite dalla capogruppo.

Ciò a dimostrazione ulteriore del ruolo di diretta responsabilità, anche in tema di sicurezza della circolazione ferroviaria, che la capogruppo aveva assunto e che le veniva riconosciuto persino in sede istituzionale.

In tale quadro assume certamente rilievo, perché si tratta di un dato coerente e altamente significativo, il fatto che nel 2008 il presidente e l'amministratore delegato di RFI fossero dirigenti della capogruppo FS; ovvero soggetti subordinati al Moretti.

La stessa Corte di appello ha evidenziato che il Moretti, fino al 25 settembre 2006, era stato l'amministratore delegato di RFI e ovviamente era a conoscenza 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.

La circostanza è direttamente confermata dalla testimonianza del teste Antonini (dipendente di RFI, in seguito licenziato, ma non smentito in questa dichiarazione), che all'udienza del 15 aprile 2015 riferiva di avere assistito, alle ore 13 circa del 30 giugno 2009, al sopralluogo dell'ing. Moretti a Viareggio sul luogo del disastro 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»"* (pag. 243 della trascrizione della sua deposizione fonoregistrata).

In base ai plurimi elementi innanzi ricapitolati è stata quindi ritenuta provata dalla Corte di appello l'esistenza di una errata prassi interpretativa aziendale che faceva capo ai vertici

della società e sul punto la decisione è stata definitivamente confermata dalla Corte di cassazione.

Ritornando più specificamente all'oggetto del giudizio rescissorio, con riferimento alla posizione di Maestrini Emilio, si è già esposto che nel reato colposo omissivo improprio il rapporto di causalità tra omissione ed evento non può ritenersi sussistente sulla base del solo coefficiente di probabilità statistica, ma deve essere verificato alla stregua di un giudizio di alta probabilità logica, che a sua volta deve essere fondato, oltre che su un ragionamento di deduzione logica basato sulle generalizzazioni scientifiche, anche su un giudizio di tipo induttivo elaborato sull'analisi della caratterizzazione del fatto storico e sulle particolarità del caso concreto.

Tale valutazione deve essere calata nella realtà dell'organizzazione dell'impresa innanzi delineata. È evidente che il ruolo di forte ingerenza della controllante e dei suoi vertici sul funzionamento, gli investimenti e l'attività complessiva delle controllate non può non essere considerato nel momento in cui si deve giudicare della causalità della colpa del Maestrini.

In particolare quelle innanzi indicate costituiscono circostanze di fatto che assumono decisiva rilevanza nella valutazione della possibile efficienza causale della condotta alternativa lecita del Maestrini, atteso che nello specifico contesto aziendale in esame non solo non è dimostrato ma non è neppure plausibile che l'imputato, quale direttore della DISQS, avente compiti di mera consulenza, studio e segnalazione, avrebbe potuto mettere in atto una condotta alternativa lecita con efficacia impeditiva dell'evento. L'erronea "prassi interpretativa" delle norme, che non prevedeva la formazione del dossier di sicurezza e il rispetto della tracciabilità dei carri di proprietà estera utilizzati da Trenitalia, era difatti - come è stato innanzi illustrato e definitivamente accertato - frutto di una scelta di "alta amministrazione" effettuata dai vertici della holding e societari e, quindi, dai medesimi soggetti ai quali il Maestrini, nella sua qualità di direttore della DISQS, avrebbe dovuto segnalarne la erroneità, indicando la corretta interpretazione delle norme statali, internazionali e interne che prescrivevano l'acquisizione di una documentazione completa circa la vita e la storia manutentiva di detti rotabili.

La correttezza dell'assunto trova riscontro anche nel contenuto del " Documento Missioni e Responsabilità" secondo il quale espressamente la DISQS doveva operare "*in coerenza con gli indirizzi e le politiche aziendali e di Gruppo*" garantendo "*la definizione delle politiche e della normativa aziendale in materia di sicurezza*" con relativo controllo attuativo sempre "*in coerenza con gli indirizzi strategici di Gruppo*" (cfr. documentazione acquisita all'udienza del 16 luglio 2014) e, dunque, senza poteri di autonoma iniziativa esercitabili dal Maestrini,

idonei a contrastare la scelta strategica effettuata dai vertici aziendali. Tantomeno è possibile affermare, alla stregua di un giudizio di alta probabilità logica, che le eventuali indicazioni diramate dal Maestrini circa l'erronea "prassi interpretativa" delle norme avrebbero avuto una immediata condiscendenza nelle altre numerose Unità Produttive a lui non gerarchicamente sottordinate, oltre che nella Divisione Cargo, o nella parallela FS Logistica e, in definitiva, che avrebbero avuto seguito in ogni articolazione, anche apicale di Trenitalia, laddove - come si è innanzi esposto - vi era un controllo stringente da parte della capogruppo della holding persino sui vertici delle società controllate.

In definitiva, ai fini dell'affermazione della responsabilità, non è sufficiente rilevare che le competenze del Maestrini si estendevano al settore della sicurezza, sulla scorta della qualifica di responsabile della DISQS e della procura rilasciata dall'A.D.

Il contenuto della procura, apparentemente ampio, dava al Maestrini la legittimazione a spendere il nome della società verso l'esterno, ma i poteri in essa conferiti scontavano il limite dei rapporti esistenti tra le varie strutture della società e del dovere di operare in coerenza con gli indirizzi e le politiche aziendali del gruppo.

La verifica della causalità della colpa operata secondo i predetti criteri non consente quindi di affermare che, se anche Maestrini Emilio avesse tenuto il comportamento alternativo lecito da lui esigibile, ovvero avesse proposto (evidenziato, segnalato) di assumere un'interpretazione diversa delle norme, ciò avrebbe modificato la "prassi interpretativa" che non prevedeva la formazione del dossier di sicurezza e il rispetto della tracciabilità dei carri di proprietà estera utilizzati da Trenitalia, evitando l'esito antiggiuridico.

In definitiva è nella fattispecie ravvisabile quel "fattore di eversione" che esclude la causalità della colpa ascritta al Maestrini, non essendo provato né plausibile, con elevato grado di credibilità razionale, tenuto conto di tutte le circostanze del caso concreto, che il comportamento doveroso mancato avrebbe effettivamente impedito l'evento o anche solo determinato apprezzabili, significative probabilità di scongiurarlo.

L'imputato va pertanto assolto dal reato di disastro ferroviario colposo a lui contestato per non aver commesso il fatto e, per le medesime ragioni, non può essere ritenuto civilmente responsabile dei fatti a lui ascritti.

Le statuizioni civili a carico del Maestrini vanno quindi revocate.

Le spese processuali tra l'imputato e le parti civili, in relazione a tutti i gradi di giudizio, vanno interamente compensate.

Ricorrono difatti giusti motivi rinvenibili oltre che nella complessità delle questioni giuridiche trattate - in parte connotate da novità - anche nelle obiettive difficoltà incontrate nella

ricostruzione della vicenda, che ha via via messo in luce e portato al centro del confronto processuale, sempre caratterizzato da un elevato profilo tecnico, elementi non noti, non percepibili o intelleggibili *ex ante* e, ancora, dalla circostanza che il mancato accoglimento delle domande proposte dalle parti civili nei confronti del Maestrini, dopo alterni esiti, ha trovato la sua ragione fondante in una carenza di prova della causalità della colpa, dovuta alle dinamiche decisionali interne alla società e alla holding, sostanzialmente imperscrutabili dall'esterno e, quindi, dal punto di vista dei danneggiati, di fronte ai quali si poneva, invece, una errata interpretazione della normativa in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria, alla quale si era adeguato anche l'imputato.

3.4. Favo Francesco.

3.4.1. Le motivazioni dei Collegi di primo e di secondo grado

Favo Francesco veniva chiamato a rispondere dei delitti contestati ai capi 19 (disastro ferroviario colposo), 20 (incendio colposo) e 21 (omicidio colposo plurimo aggravato e lesioni colpose plurime aggravate), cagionati nella sua qualità di responsabile dell'Istituto sperimentale, facente parte della direzione tecnica di Rete Ferroviaria Italiana, carica ricoperta dal 10 marzo 2008 al 3 giugno 2008 e, nella sua qualità di responsabile della struttura organizzativa "Certificazione Sicurezza Imprese Ferroviarie" (Cesifer), facente parte della medesima direzione tecnica, carica ricoperta in precedenza, dal 8 luglio 2004 al 9 marzo 2008.

Il Tribunale condannava Favo Francesco alla pena di anni sei di reclusione, così determinata: pena base anni quattro mesi dieci di reclusione per i delitti colposi plurimi di omicidio e lesioni personali, aumentata per il delitto di disastro ferroviario colposo ad anni cinque mesi dieci e ulteriormente aumentata nella misura di cui sopra per il delitto di incendio colposo.

Per quanto concerne la posizione degli imputati inseriti nell'organigramma dell'infrastruttura nazionale Rete Ferroviaria Italiana o ad essi collegati, quali il Favo, il Collegio di primo grado riteneva che essi fossero responsabili di alcune omissioni, facendo capo al gestore dell'infrastruttura l'obbligo di garantire la sicurezza della circolazione ferroviaria e dell'esercizio ferroviario. In particolare l'imputato veniva condannato quale responsabile dell'Istituto Sperimentale e quale responsabile della Struttura Operativa Certificazione Sicurezza imprese Ferroviarie (Cesifer), nel primo ruolo per non avere valutato i rischi specifici del trasporto di merci pericolose e non aver adottato o proposto di utilizzare il c.d. detettore di svio e i provvedimenti limitativi della velocità e, nel secondo ruolo, per non avere

attivato la procedura di cabotaggio né analizzato il dossier di sicurezza di Trenitalia spa, non rilevando così la mancanza di tracciabilità dei carri esteri e non assumendo i provvedimenti doverosi che avrebbero portato ad impedirne la circolazione.

Le condotte ritenute doverose e non tenute dal Favo venivano dal Tribunale identificate essenzialmente nell'aver consentito la circolazione sulla rete ferroviaria italiana di carri di proprietà estera adibiti al trasporto di merci pericolose benché mancasse qualsiasi evidenza in ordine ai processi manutentivi relativi a detti rotabili ed essi non fossero stati sottoposti alla procedura operativa di cabotaggio.

Nel formulare tale giudizio il Collegio di primo grado escludeva che l'avvenuta attribuzione all'Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria (ANSF) delle competenze previste dal d. lgs. n. 162/2007 avesse fatto venir meno l'obbligo di controllo sui processi di manutenzione dei carri esteri da parte di RFI.

Ciò perché, in sede di prima applicazione, all'Agenzia erano stati estesi soltanto alcuni compiti di vigilanza sulle imprese ferroviarie e alcune competenze in ordine al materiale rotabile e in materia di certificati di sicurezza, mentre restavano al gestore dell'infrastruttura specifici compiti di controllo dei processi di manutenzione, alla stregua dell'art. 8 del citato decreto 162. Inoltre non vi era stato un passaggio di competenze dal gestore all'Agenzia in materia di merci pericolose.

Favo Francesco, che si era alternato con Fumi Alvaro nel ruolo di responsabile della struttura Certificazione Sicurezza Imprese Ferroviarie e della struttura organizzativa Istituto Sperimentale di RFI, veniva quindi ritenuto responsabile perché, avendo il compito di assicurare il supporto alle strutture di direzione tecnica in materia di fissazione e verifica degli standard tecnici di interoperabilità e di garantire il supporto tecnico scientifico alle altre strutture societarie nei settori specialistici di competenza, era venuto meno all'obbligo di valutare gli specifici rischi connessi al trasporto di merci pericolose tanto che, ancora nel febbraio del 2009, la procedura di cabotaggio, emanata proprio da RFI in materia di trasporto di merci pericolose e facente capo alla struttura Cesifer, non veniva eseguita.

Rispetto alla prospettazione accusatoria il Tribunale riteneva che l'imputato avesse anche omissso di emanare prescrizioni per la riduzione della velocità di attraversamento di stazioni come quella di Viareggio.

Per contro i primi giudici escludevano che potesse essere rimproverato a RFI di non aver valutato il fattore di rischio rappresentato dalla presenza dei picchetti di tracciamento e ciò essenzialmente perché, in primo luogo, non si era giunti alla certezza dell'identità dell'elemento perforante la cisterna e, in secondo luogo, perché non era stata accertata la

prevedibilità del carattere pericoloso del picchetto in rapporto al carro cisterna e, di conseguenza, la configurabilità di un dovere di rimozione dello stesso.

Anche in relazione alla mancata realizzazione di strutture di contenimento o di confinamento che separassero la sede ferroviaria dalle abitazioni e, comunque, dai luoghi o da persone estranee all'esercizio ferroviario, il Tribunale riteneva che non vi fossero elementi idonei ad affermare che la costruzione di muri pieni dell'altezza di 4-5 metri potesse essere individuata come una misura di cautela che il gestore dell'infrastruttura era tenuto ad adottare, anche perché l'esistenza di simili muri o di barriere avrebbe comportato rischi di altra natura e di difficile valutazione.

La Corte di appello confermava la condanna del Favo limitatamente al ruolo di responsabile del Cesifer, mentre accoglieva l'impugnazione proposta quanto all'affermazione di responsabilità per le violazioni commesse come responsabile dell'Istituto sperimentale.

Al riguardo il Collegio di secondo grado osservava che, come responsabile dell'Istituto Sperimentale, articolazione interna alla Direzione Tecnica di RFI, la estrema brevità temporale dell'incarico ricoperto rendeva non esigibili le condotte contestate al Favo, che consistevano nel non avere, dopo un'adeguata valutazione dei rischi, suggerito e sollecitato l'adozione di misure di prevenzione quali il c.d. detettore di svio e la riduzione della velocità per i carri privi di tracciabilità.

La Corte di merito riteneva 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'inefficacia del dispositivo e di una misura limitativa della velocità.

Con riferimento alla qualità di responsabile del Cesifer, invece, la Corte di appello riteneva: a) che, dovendo essere eseguita la procedura di cabotaggio nel 2005, il Favo fosse responsabile della sua omessa esecuzione; b) che della mancata esecuzione egli fosse a conoscenza o, comunque, avrebbe dovuto esserlo perché al Cesifer era demandato il compito di tenere i rapporti con le imprese ferroviarie ai fini del rilascio, rinnovo, modifica e revoca del Certificato di sicurezza nonché di verificare la persistenza della conformità agli standard di sicurezza definiti da parte delle imprese ferroviarie certificate mediante attività ispettiva, audit e monitoraggio e, ancora, mediante analisi dei manuali, delle procedure, dei dossier e dei piani di sicurezza elaborati dalle imprese ferroviarie stesse.

Il Cesifer - osservava la Corte di appello - aveva interlocuzioni continue con l'impresa ferroviaria e avrebbe dovuto verificare periodicamente se tutti i carri utilizzati erano conformi agli standard di sicurezza e, quindi, se erano accompagnati dal dossier di sicurezza o dal dossier tecnico o, comunque, dalla documentazione prescritta per la tracciabilità.

Per la Corte di appello ciò rendeva inverosimile sostenere che il Favo non avesse saputo per tre anni, dal 2005 al 2008, che Trenitalia stava eseguendo trasporti di GPL con carri non omologati in Italia e privi di documentazione.

In ogni caso, aggiungeva il Collegio di secondo grado, se anche il Favo lo avesse ignorato, sarebbe stata una sua negligenza colpevole.

La Corte di appello citava, poi, due certificati rilasciati a Trenitalia nel 2006, il n. 74 ed il n. 76, per le tratte Salone - Gricignano e Bivio Stura - Bivio Novara Ovest, ritenuti dimostrativi del fatto che, essendo giunte all'imputato le richieste di rilascio dei certificati, sarebbe stato doveroso da parte sua "verificare il deposito del dossier di sicurezza per tutto il materiale rotabile impiegato su quelle tratte".

Inoltre la conoscenza della circolazione di carri cisterna adibiti al trasporto di merci pericolose - secondo il Collegio di appello - si traeva dal fatto che Trenitalia non aveva tale tipologia di carri.

La Corte di merito dichiarava estinti per prescrizione i reati di cui agli artt. 590 c.p. e 423-449 c.p. e, dopo aver escluso l'aggravante di cui all'art. 61 n. 3 c.p. e aver riconosciuto le attenuanti generiche, riduceva la pena inflitta al Favo nella misura di anni quattro di reclusione (p. b. anni tre mesi sei di reclusione per il delitto di omicidio colposo plurimo, aumentata di mesi sei di reclusione per quello di disastro ferroviario colposo).

3.4.2. Le motivazioni dell'annullamento disposto dalla Corte di cassazione.

Avverso la predetta sentenza i difensori di Favo Francesco ricorrevano per cassazione.

La S.C. accoglieva parzialmente il ricorso e, previa esclusione dell'aggravante di cui all'art. 589, co. 2 c.p., annullava senza rinvio agli effetti penali la sentenza impugnata relativamente al delitto di omicidio colposo plurimo, perché estinto per intervenuta prescrizione e, agli effetti civili, con rinvio a questa Corte di appello per nuovo giudizio; annullava la medesima sentenza relativamente al delitto di disastro ferroviario colposo con rinvio a questa Corte di appello per nuovo giudizio sul punto, demandando altresì la regolamentazione tra le parti delle spese del giudizio di legittimità.

Per quanto in questa sede ancora interessa la Corte di cassazione riteneva fondate le doglianze circa la ritenuta violazione dei doveri incombenti sul Favo nella qualità di responsabile del Cesifer.

Con riferimento a tale condotta la Corte distrettuale aveva ritenuto che, dovendo essere eseguita la procedura di cabotaggio nel 2005, l'imputato fosse responsabile della sua omessa esecuzione e che la mancata esecuzione fosse colpevole perché il Favo era a

conoscenza della circolazione del carro merci sviato a Viareggio o, comunque, avrebbe dovuto esserlo.

La Corte di cassazione al riguardo premetteva che andavano respinte le censure difensive che contestavano la motivazione impugnata laddove giustificava il giudizio di perdurante vigenza, alla data dell'evento, della procedura di cabotaggio, confermando sul punto quanto ritenuto prima dal Tribunale e poi dalla stessa Corte di appello.

La S.C. aggiungeva che non vi era contestazione in ordine al fatto che la procedura di cabotaggio doveva essere attivata dall'impresa ferroviaria, con la richiesta di messa in servizio; che, del pari, non era contestato che per il carro in questione tale procedura non fosse stata attivata da Trenitalia.

Esaminava, quindi, il tema della sussistenza di un dovere di vigilanza del Cesifer volto ad accertare che i carri conformi RIV/RID non fossero messi in servizio senza eseguire previamente la detta procedura e quello della conoscenza, da parte del Cesifer, dell'avvenuta irregolare messa in servizio del carro, che avrebbe imposto di attivarsi per impedirne la circolazione.

Quanto al primo profilo la Corte di legittimità osservava che il Collegio di secondo grado aveva affermato che al Cesifer era demandato il compito di tenere 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 analisi dei manuali, delle procedure, dei dossier e dei piani di sicurezza elaborati dalle imprese ferroviarie stesse.

Ne conseguiva, per la Corte territoriale, che il Cesifer aveva interlocuzioni continue con l'impresa ferroviaria e che avrebbe dovuto verificare periodicamente se tutti i carri utilizzati fossero conformi agli standard di sicurezza e fossero accompagnati dal dossier di sicurezza, dal dossier tecnico o, comunque, dalla documentazione prescritta per la tracciabilità.

La S.C. non riteneva manifestamente illogica la motivazione della Corte di appello laddove aveva prospettato un permanente dovere di vigilanza in capo al Cesifer. La S.C. aggiungeva che a ciò si coordinavano quei doveri e poteri di svolgere attività ispettiva, audit, monitoraggio ed analisi delle procedure e dei piani di sicurezza delle imprese ferroviarie, dei quali pure aveva fatto menzione la Corte distrettuale. La Corte di cassazione tuttavia, rilevava che, trattandosi di un carro la cui circolazione sulla rete nazionale non era mai stata dichiarata da Trenitalia, nella motivazione della sentenza impugnata sarebbe stato

necessario esplicitare come concretamente il Cesifer avrebbe potuto avere conoscenza del fatto.

Di ciò la Corte di appello si era mostrata consapevole perché si era premurata di precisare che la struttura facente capo al Favo avrebbe dovuto verificare periodicamente se tutti i carri utilizzati erano conformi agli standard di sicurezza. Ma se l'affermazione poteva avere un senso per i carri dei quali era nota la presenza sulla rete nazionale, non altrettanto poteva dirsi per quelli dei quali si ignorava la immissione in servizio.

La S.C. riteneva, quindi, che il giudice di secondo grado avrebbe dovuto quanto meno accertare in quale modo il Cesifer potesse avere conoscenza "sul campo" dei carri circolanti. Tale profilo era invece rimasto sostanzialmente inesplorato, come era dimostrato anche dal riferimento che la Corte di appello aveva fatto ai due certificati rilasciati a Trenitalia nel 2006, aventi rispettivamente il numero 74 e il 76; il primo relativo alla tratta Salone - Gricignano, il secondo alla tratta Bivio Stura - Bivio Novara Ovest.

La Corte di appello - proseguiva la sentenza di legittimità - aveva dedotto che, avendo la tratta del primo certificato e quella del carro sviato in comune la stazione di arrivo, quel certificato riguardava tutto il materiale rotabile impiegato su entrambe le tratte dei nuovi certificati e che, quindi, il Favo avrebbe dovuto verificare il deposito della documentazione di tutto quel materiale.

Tale motivazione esposta nella sentenza di secondo grado veniva qualificata dalla S.C. come manifestamente illogica, poiché assumeva la possibilità di un controllo documentale su un carro non segnalato dall'impresa ferroviaria.

Ad avviso della Corte di cassazione ulteriore dimostrazione del vizio motivazionale era il ricorso da parte della Corte di merito all'argomento secondo il quale, non avendo Trenitalia presentato alcun dossier relativo ai rotabili utilizzati per il trasporto delle merci pericolose, il Favo avrebbe dovuto rilevare la mancanza dei dossier per i carri-cisterna a quel trasporto adibiti.

In tal modo - proseguivano i giudici di legittimità - si supposeva, senza esplicitare le ragioni a conforto, che il Favo avesse conoscenza della illegittima circolazione del carro in parola e, anzi, si ammetteva implicitamente che la prova di tale conoscenza non era stata acquisita perché si affermava che, se il Favo non avesse saputo che Trenitalia stava eseguendo trasporti di GPL con carri non omologati in Italia privi di documentazione, sarebbe stata una sua negligenza colpevole.

In conclusione, la Corte di cassazione riteneva che nella sentenza di appello fossero stati individuati i tratti di una responsabilità di posizione, essendo mancati puntuali riferimenti

fattuali in grado di risolvere l'alternativa tra incolpevole ignoranza e conoscibilità da parte del Favo della circolazione del carro in questione.

La S.C. riteneva fondata anche l'ulteriore censura, che poneva in evidenza un deficit motivazionale in punto di causalità della colpa.

Richiamava sul punto il motivo di ricorso nella parte in cui sosteneva che in più passaggi argomentativi la stessa sentenza impugnata aveva dato conto del fatto che all'interno del Cesifer e di RFI vi fosse la convinzione della non necessità di acquisire documenti inerenti alla sicurezza del carro estero circolante in Italia, perché attestata dalla marcatura RIV.

La Corte di cassazione evidenziava altresì che la Corte di appello aveva assolto i direttori tecnici di RFI che, avendo ricoperto la funzione per un periodo limitato, non potevano essere destinatari del rimprovero di aver prestato ossequio alla prassi di esonero dal controllo documentale dei carri esteri RIV per l'operatività del regime alternativo europeo. Osservava, inoltre, che il Collegio di secondo grado aveva affermato ripetutamente l'esistenza di una prassi aziendale secondo la quale i carri RID venivano ammessi a circolare sulla rete italiana senza altri controlli e senza acquisire alcun dossier di sicurezza, rinviando, a titolo di esempio, a quanto sostenuto nella sentenza impugnata nell'esaminare la posizione dell'imputato Costa a pag. 762.

Tale circostanza - proseguiva la Corte di legittimità - non era stata evocata quando si era valutata la posizione del Favo.

Per il Favo - pertanto - la ritenuta instaurazione da parte dei vertici aziendali della menzionata prassi richiedeva di accertare la capacità impeditiva del comportamento alternativo lecito che l'imputato avrebbe dovuto tenere alla luce delle concrete contingenze. Veniva ritenuto assorbito l'ultimo motivo di ricorso, articolato in riferimento alle statuizioni concernenti la pena e il giudizio di bilanciamento tra le circostanze del reato.

La difesa del Favo al riguardo lamentava che la Corte di appello aveva definito la pena omologando la posizione del predetto imputato a quella del Maestrini, senza valutare i profili specifici del primo e che, inoltre, anche il calcolo della pena era da considerare errato, perché la Corte di merito era partita dall'errato presupposto che i due imputati erano stati condannati in primo grado alla medesima pena di anni sei e mesi sei di reclusione, mentre al Favo erano stati inflitti sei anni di reclusione.

Nella subordinata ipotesi - proseguivano i difensori - l'applicazione delle attenuanti generiche e l'esclusione di responsabilità per l'omessa adozione del detettore di svio avrebbero dovuto condurre ad una diversa e minore pena per il Favo, invece condannato

come il Maestrini a quattro anni di reclusione. Risultava omessa, infine, la motivazione sia per la determinazione della pena base che dell'aumento a titolo di continuazione.

Dinanzi a questo giudice di rinvio i difensori dell'imputato depositavano memoria allo scopo di effettuare una precisa ricognizione di quanto devoluto al presente giudizio.

L'analisi svolta nella predetta memoria si articolava in tre punti: 1) la materia devoluta alla Corte di cassazione con il ricorso proposto nell'interesse di Favo Francesco; 2) le parti della sentenza di merito oggetto dell'annullamento con rinvio; 3) il perimetro della "*res iudicanda*" demandata alla cognizione di questa Corte.

Sotto il primo profilo, premesso che Favo Francesco, già responsabile di Cesifer dall'8 luglio 2004 al 9 marzo 2008, non era più in carica quando nel 2009 si era provveduto alla revisione del carro Gatx, veniva rappresentato che il ricorso per cassazione proposto nell'interesse dell'imputato, fra l'altro, aveva censurato la sentenza della Corte di appello di Firenze con riguardo alla ritenuta sussistenza del profilo di colpa dell'aver l'imputato omesso di verificare l'attivazione della procedura di cabotaggio, fondando l'addebito sulla presunta conoscenza o conoscibilità della circolazione del carro Gatx in Italia. I difensori aggiungevano che era stata censurata anche la erronea applicazione dell'art. 40 c.p., sotto il profilo della ritenuta sussistenza della causalità della colpa, raffigurata nella presunta condotta omissiva del dovere di tracciabilità della circolazione del carro estero Gatx, tale da integrare una causa indiretta del disastro.

Riguardo alle parti della sentenza oggetto dell'annullamento con rinvio la difesa di Favo Francesco evidenziava che il primo vizio che aveva condotto la Corte di legittimità ad annullare la sentenza era consistito in una violazione della legge penale, perché la Corte di appello aveva definito i tratti di una responsabilità di posizione, in mancanza di puntuali riferimenti fattuali in grado di risolvere l'alternativa tra incolpevole ignoranza e conoscibilità da parte del Favo della circolazione del carro in questione.

La Corte di cassazione - proseguivano gli autori della memoria - aveva inoltre ravvisato una illogicità manifesta della motivazione, avendo il secondo giudice di merito ritenuto configurabile un controllo documentale su un carro non segnalato dall'impresa ferroviaria, vizio che assumeva una duplice portata, sostanziale e processuale. Difatti la condanna era stata erroneamente pronunciata facendo leva su una condotta omissiva senza colpa, perché presunta in base alla mera posizione dell'imputato quale responsabile di Cesifer, con la conseguente illogicità manifesta della sentenza sul piano motivazionale, desumibile dall'affermazione della possibilità di un controllo su un carro-cisterna mai segnalato dalla impresa ferroviaria che lo gestiva.

Il secondo vizio rilevato dalla S.C. era consistito nella mancanza di motivazione sulla causalità della colpa.

Il giudice di legittimità, partendo dall'accertamento in fatto dell'esistenza di una prassi aziendale secondo la quale i carri RIV/RID venivano ammessi a circolare sulla rete italiana senza controlli e senza acquisire alcun dossier di sicurezza, osservava che, sul punto, la Corte di merito aveva ommesso di accertare se in capo al Favo sussistesse la capacità di impedire la prassi, ritenuta deviante, che esonerava dal procedere al controllo della documentazione dei carri esteri circolanti sulla rete nazionale.

In particolare, la sentenza di condanna aveva ommesso di esplicitare se la prassi di esonero del controllo in relazione ai carri marcati RIV/RID fosse suscettibile di revisione da parte di un semplice subordinato come l'imputato, che non rivestiva un ruolo apicale, essendo responsabile di una struttura organizzativa incardinata e dipendente, a livello gerarchico, dalla direzione tecnica.

Tale lacuna motivazionale - proseguivano i difensori - veniva ravvisata sia a livello oggettivo, cioè sotto il profilo del grado di forza vincolante della prassi aziendale esonerante, sia sotto il profilo soggettivo, rilevante anche in termini di esigibilità della condotta, con riguardo al potere effettivo di Favo Francesco di esternare la sua valutazione all'interno di RFI, al fine eventuale di determinare una revisione dell'orientamento formatosi in ordine ai controlli di sicurezza sui carri esteri.

Con riferimento al terzo profilo esposto nella memoria, relativamente al perimetro della "res iudicanda" demandata alla cognizione del giudice di rinvio, i difensori ribadivano le conclusioni dell'analisi svolta; richiamavano il disposto dell'art. 627 c.p.p. e i principi giurisprudenziali sui compiti del giudice del rinvio, chiamato a compiere un nuovo esame del materiale probatorio senza fondare la nuova decisione sugli stessi argomenti ritenuti illogici o carenti dalla Corte di cassazione. In particolare, doveva ritenersi precluso nel nuovo accertamento da compiere nel presente giudizio di rinvio l'uso di elementi "probatoriamente spuri" quali i certificati rilasciati da Trenitalia nel 2006 a proposito delle due tratte Salone - Gricignano (n. 74) e Bivio Stura - Bivio Novara (n. 76), valorizzati dalla sentenza di condanna per inferirne illogicamente una conoscenza da parte dell'ing. Favo, sul presupposto che l'identità della stazione di arrivo di queste tratte rispetto a quella del treno sviato avrebbe rivestito una persuasiva efficacia probatoria.

In conclusione i difensori assumevano che, anche qualora fosse stato accertato che la conoscibilità avesse per il Favo un sufficiente grado di effettività, l'esistenza di una prassi non suscettibile di revisione da parte di un subordinato, quale era l'imputato, a capo di una

semplice struttura organizzativa e non di una direzione, operava comunque come elemento impeditivo del rimprovero, sia per assenza di causalità della condotta omissiva, sia per difetto della esigibilità di una condotta alternativa.

3.4.3. Il nuovo giudizio in ordine alla conoscenza della circolazione del carro merci deragliato e alla causalità della colpa.

La Corte di appello ha ritenuto di confermare la responsabilità del Favo, quanto alla condotta ascrittagli nella qualità di responsabile del Cesifer, ruolo ricoperto per circa quattro anni e, soprattutto, nel 2005, quando la procedura di cabotaggio, in relazione alla quale la competenza spettava a detta struttura, avrebbe dovuto essere eseguita sui carri di proprietà della Gatx Rail Austria con i quali Trenitalia intendeva svolgere il servizio di trasporto di GPL commissionatogli dalla Cargo Chemical.

Il Collegio di appello ha affermato che tale procedura era in vigore e non era superata né confliggente con le norme di interoperabilità.

In particolare la questione è stata affrontata in modo approfondito nel capitolo relativo alla omessa "tracciabilità", dove è stato rammentato altresì che il direttore dell'ANSF, Chiovelli, in dibattito aveva riconosciuto che l'unico elemento da ritenere non più compatibile con la procedura 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 in tale parte della motivazione la Corte di appello ha operato la valutazione dell'incidenza causale della mancata esecuzione della procedura di cabotaggio ritenendo che, se effettuata nel 2005, quando il responsabile del Cesifer era il Favo, avrebbe evidenziato la mancanza di tracciabilità del carro, costruito nel 2004 ma con molti componenti di cui non si era mai verificata la storia, con la conseguenza che il carro non sarebbe stato ammesso a circolare sulla rete nazionale.

I giudici di secondo grado aggiungevano che, qualora fosse stata fornita documentazione sufficiente per i componenti presenti nel 2005, l'instaurazione di una prassi corretta, consistente nel deposito presso RFI 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.

La Corte di appello ha quindi affermato la responsabilità del Favo per non avere verificato l'omessa esecuzione della procedura di cabotaggio nel gennaio 2005, condotta omissiva

che ha posto in rapporto causale con il disastro ferroviario, anche se verificatosi nel 2009 e per la rottura di un assile non presente nel 2005.

Tali passaggi della motivazione della sentenza di secondo grado sono stati ritenuti immuni da vizi dalla S.C., la quale ha invece rilevato che la motivazione della sentenza di condanna del Favo ha sostanzialmente descritto una condotta senza colpa, perché presunta in base alla posizione dell'imputato quale responsabile di Cesifer e, inoltre, ha omesso di accertare se in capo all'imputato sussisteva la capacità di impedire l'evento modificando la prassi deviante in base alla quale non si procedeva al controllo della documentazione dei carri esteri circolanti sulla rete nazionale. Al riguardo la Corte di appello ha affermato che la questione circa la conoscenza o conoscibilità da parte del Favo della mancata effettuazione della procedura di cabotaggio, che doveva essere richiesta al Cesifer dalla stessa impresa ferroviaria o dalla società noleggiatrice dei carri da impiegare sulla rete italiana, era superata dal rilievo 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, inoltre, 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"*. Il Cesifer, pertanto, secondo la Corte di merito aveva una interlocuzione continua con le imprese ferroviarie e, soprattutto, svolgeva una continua attività di controllo su di esse proprio con riferimento al rispetto degli standard di sicurezza attestati attraverso i certificati, per cui avrebbe dovuto verificare periodicamente se tutti i carri utilizzati erano conformi agli standard di sicurezza richiesti dal gestore della rete e, di conseguenza, se erano accompagnati dal dossier di sicurezza e dal dossier tecnico e, comunque, dalla documentazione che le stesse norme interne del Gruppo Ferrovie dello Stato prescrivevano. Per la Corte di appello non era credibile che il responsabile del Cesifer avesse per oltre tre anni (dal gennaio 2005 al 9 marzo 2008) ignorato che Trenitalia stava effettuando frequenti trasporti di GPL, merce pericolosa, con carri non omologati in Italia e privi di ogni documentazione, dei quali peraltro, proprio per la mancanza di documentazione, non veniva attestata la conformità agli standard richiesti da RFI.

In ogni caso, ha concluso il Collegio di secondo grado, se il Favo lo avesse ignorato, ciò sarebbe avvenuto per una grave negligenza, avendo omesso i controlli costituenti un suo esplicito compito.

A supporto richiamava la circostanza che a Trenitalia nell'anno 2006 venivano rilasciati due nuovi certificati di sicurezza, il n. 74/2006 per la tratta "Salone-Gricignano" - che riteneva sicuramente utilizzata anche per i treni merci trasportanti GPL, in quanto diretti alla medesima stazione di arrivo - e il n. 76/2006 per la tratta "Bivio Stura-Bivio Novara Ovest". Essendo la struttura incaricata di *"detenere i rapporti con le imprese ferroviarie ai fini del rilascio, rinnovo, modifica e revoca del Certificato di Sicurezza"* - proseguivano i giudici d'appello - la relativa richiesta di rilascio da parte di Trenitalia doveva essere pervenuta al Favo che aveva, quindi, il dovere di verificare il deposito del dossier di sicurezza per tutto il materiale rotabile impiegato su quelle tratte, tanto più che la mancanza di dossier per i carri-cisterna adibiti al trasporto di merci pericolose era agevolmente rilevabile perché Trenitalia era priva di quella tipologia di carri.

Tale motivazione è stata ritenuta viziata dalla Corte di cassazione, che ha demandato a questo giudice di rinvio di accertare, da un lato, la sussistenza di elementi probatori sufficienti per affermare che Favo Francesco fosse a conoscenza o fosse in grado conoscere la circostanza della messa in circolazione del carro Gatx e, dall'altro, di verificare se la ipotizzata condotta omessa dal Favo potesse effettivamente operare come elemento impeditivo dell'evento.

Il nuovo giudizio da compiere non può prescindere dal rilievo che l'affermazione della responsabilità non può scaturire dalla mera attribuzione di una "posizione di garanzia".

Con la sentenza rescindente la S.C. ha sul punto ribadito il più recente indirizzo giurisprudenziale in materia, secondo il quale la titolarità di una posizione di garanzia non comporta, in presenza del verificarsi dell'evento, un automatico addebito di responsabilità colposa a carico del garante, perché il principio di colpevolezza impone la verifica in concreto sia della sussistenza della violazione - da parte del garante - di una regola cautelare (generica o specifica), sia della prevedibilità ed evitabilità dell'evento dannoso che la regola cautelare violata mirava a prevenire, oltre che della sussistenza del nesso causale tra la condotta e l'evento.

La Corte di legittimità si è anche soffermata sulla non sempre agevole distinzione tra condotta commissiva e omissiva nei reati colposi d'evento, richiamando l'orientamento espresso dalle Sezioni Unite nella sentenza sul caso Thyssenkrupp, secondo il quale il criterio discrezionale tra azione ed omissione è quello della "prevalenza", che impone di indagare con attenzione il ruolo avuto dalla condotta dell'imputato nella spiegazione dell'evento.

Richiamando, poi, i principi elaborati nell'ambito della teoria dell'imputazione oggettiva dell'evento, la Corte ha altresì ribadito che nei reati colposi di evento alla causalità materiale deve aggiungersi la causalità della colpa, che implica, in un momento successivo all'accertamento del nesso eziologico materiale, una doppia verifica afferente alla concatenazione – di carattere normativo e non fenomenico – tra la violazione della regola cautelare e l'evento (su entrambe le questioni cfr. quanto innanzi esposto al paragrafo 3.3.3.)

In particolare, come in altre parti della presente sentenza si è avuto modo e si avrà modo di puntualizzare, tale valutazione richiede di indagare se l'evento lesivo rappresenti la concretizzazione del rischio che la regola cautelare disattesa intendeva prevenire e se una condotta osservante avrebbe escluso la possibilità del verificarsi dell'evento nel caso concreto (c.d. efficacia impeditiva del comportamento alternativo lecito).

Ciò premesso, sotto il profilo della conoscenza o conoscibilità della messa in circolazione del carro Gatx, va osservato che per l'intera tipologia del servizio di trasporto merci pericolose nulla di quanto prescritto era mai stato adempiuto da Trenitalia, essendo pacifico, documentato e provato che detta impresa ferroviaria non aveva carri di proprietà per il trasporto merci pericolose e che, quindi, effettuava il trasporto di dette merci non con carri propri ma con materiale rotabile noleggiato, privo di ogni tracciabilità, sia del materiale stesso che della sua storia manutentiva.

La documentazione tecnica volta a conoscere ed avere la tracciabilità del materiale rotabile impiegato e della sua storia manutentiva, che Trenitalia avrebbe dovuto depositare periodicamente al Cesifer, non esisteva.

La Corte di cassazione ha demandato a questa Corte un nuovo giudizio su come e perché il Favo avrebbe potuto o dovuto sapere dell'esistenza del carro trasportante GPL sviato a Viareggio.

Come è stato osservato dal P.G. nella sua requisitoria e nella memoria depositata, il Favo sapeva e, comunque, in virtù dei suoi compiti specifici, era tenuto a conoscere la circostanza che i carri con cui Trenitalia svolgeva il servizio di trasporto merci pericolose erano tutti fuori norma, perché nessuno era stato segnalato per la procedura di cabotaggio e tutti erano privi di tracciabilità, sia del materiale rotabile che della loro storia manutentiva. La tesi contraria sostenuta dalla difesa del Favo, oltre ad essere inverosimile sul piano logico, laddove assume che l'imputato era per anni rimasto all'oscuro della circostanza, è anche smentita dalle risultanze istruttorie.

Al riguardo il P.G. - come già la Corte di appello - ha fatto riferimento al dato obiettivo che il Favo - nonostante la pacifica situazione delineata - nel 2006 ha contribuito ad implementare - per la parte di competenza del Cesifer - il certificato di sicurezza di Trenitalia relativo alla tratta Salone - Gricignano (n. 74/2006) e quello relativo alla tratta "Bivio Stura-Bivio Novara Ovest" (n. 76/2006).

In merito va precisato (e in tal senso deve intendersi integrata e corretta la motivazione della Corte di appello sul punto) - che la prima tratta non vedeva solo *"la coincidenza della stazione di arrivo"* con quella del treno deragliato a Viareggio, ma riguardava anche detto treno, essendo relativo a una parte del percorso ferroviario che consentiva a tutti i convogli in uso a Trenitalia di transitarvi.

Difatti il certificato di sicurezza riguardava la tratta e, quindi, tutto il materiale rotabile utilizzato da quella impresa ferroviaria, nel caso di specie senza distinzione tra quello adibito al trasporto passeggeri e quello adibito al trasporto merci (anche pericolose).

La difesa del Favo ha dedotto che il certificato di sicurezza n. 74 citato riguardava la linea "alta velocità", il cui primo tratto, attivato sulla tratta Roma - Napoli, si diramava dalla località chiamata Salone (circa 15 km ad est di Roma) e si arrestava alla Deviazione Esterna di Gricignano (circa 35 km a nord di Napoli) per cui, per poter circolare su quella nuova linea, Trenitalia aveva chiesto e ottenuto da RFI, in data 20 gennaio 2006, l'estensione del proprio certificato di sicurezza.

La stessa difesa ha riconosciuto che quanto dichiarato da Trenitalia e certificato nel 2000, all'atto della richiesta dell'originario certificato di sicurezza (il n. 2/2000, in forza del quale circolava anche il treno deragliato a Viareggio), valeva anche per questa nuova porzione di linea, *"posto che si trattava di una estensione di certificato già esistente e non già di nuovo certificato"*.

Ha ammesso, inoltre, che, essendo Trenitalia autorizzata al trasporto sia dei passeggeri che delle merci sulla intera rete nazionale in forza del menzionato certificato di sicurezza n. 2/2000, non vi erano limiti infrastrutturali (peso, larghezza o lunghezza del treno merci) che potessero precludere il traffico merci su quella linea che, però, ha affermato, di fatto non veniva mai percorsa da treni merci tradizionali, né tantomeno da treni merci trasportanti sostanze pericolose (invocando al riguardo il "fatto notorio").

Considerazioni del tutto analoghe - ha proseguito la difesa del Favo - potevano valere anche per il certificato di sicurezza n. 76/2000, riguardante il tratto Bivio Stura (in Torino) - Bivio Novara Ovest e il tratto di interconnessione Bivio Novara Ovest-Novara Boschetto, costituenti a tutti gli effetti la linea ad alta velocità Milano-Torino.

Tali elementi confermano l'assunto della conoscenza da parte del Favo della circostanza che i carri con cui Trenitalia svolgeva il servizio di trasporto merci pericolose erano fuori norma.

Il Cesifer di cui era responsabile il Favo, che aveva personalmente controfirmato i certificati di sicurezza n. 74 e n. 76, senza limitazioni e, quindi, validi anche per il trasporto di merci (comprese quelle pericolose), almeno in quelle occasioni avrebbe dovuto acquisire da Trenitalia tutta la documentazione, rilevando di conseguenza la carenza, per il materiale rotabile utilizzato dalla predetta impresa ferroviaria per il trasporto di merci pericolose, di qualunque procedura operativa, di sicurezza e di verifica delle manutenzioni.

Pacificamente nulla è stato acquisito.

Ciò senza dire che il Cesifer avrebbe dovuto anche di sua iniziativa - e quindi anche al di fuori delle procedure di rilascio dei certificati - controllare i predetti requisiti, effettuando audit ed ispezioni, cosa che non risulta avere fatto.

Il Favo, quindi, sapeva o almeno si era volontariamente posto in condizioni di non sapere che i convogli con cui Trenitalia effettuava il servizio di trasporto merci pericolose erano carenti della documentazione, che non effettuavano la procedura di cabotaggio, che mancavano del dossier di sicurezza, non consentendo la tracciabilità del materiale rotabile e delle manutenzioni.

Il tema trattato non esaurisce però il compito di questo giudice del rinvio, avendo la S.C. annullato la sentenza della Corte di appello per vizio di motivazione anche circa la rilevanza causale della condotta omissiva ascritta all'imputato.

Come si è già osservato in altre parti della presente sentenza, nel reato colposo omissivo improprio il rapporto di causalità tra omissione ed evento non può ritenersi sussistente sulla base del solo coefficiente di probabilità statistica, ma deve essere verificato alla stregua di un giudizio di alta probabilità logica che, a sua volta, deve essere fondato, oltre che su un ragionamento di deduzione logica basato sulle generalizzazioni scientifiche, anche su un giudizio di tipo induttivo elaborato sull'analisi della caratterizzazione del fatto storico e sulle particolarità del caso concreto.

Tale valutazione deve essere calata nella realtà dell'organizzazione aziendale innanzi tratteggiata, nella quale operava Favo Francesco.

Difatti, il ruolo di forte ingerenza della controllante e dei suoi vertici sul funzionamento, gli investimenti e l'attività complessiva delle controllate non può non essere considerato nel momento in cui occorre giudicare del rapporto di causalità (giuridica) tra omissione ed evento.

Il Cesifer -di cui il Favo era responsabile nel periodo innanzi indicato- era inserito nell'ambito della direzione tecnica di R.F.I., struttura centrale operativa avente, fra l'altro, i compiti 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"*.

E' processualmente certo che proprio in veste di responsabile della direzione tecnica Elia Michele Mario aveva emesso, nel giugno 2001, la disposizione n. 13/2001 prescrittiva, tra l'altro, per le imprese ferroviarie, *"per rendere evidenza del possesso dei requisiti, in termini di ... sicurezza"*, dell'obbligo di presentare al gestore dell'infrastruttura un "dossier di sicurezza" il cui contenuto, secondo il punto 4.3.1 capo c), doveva 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 andavano ricompresi anche i rotabili omologati all'estero. Sempre in detta qualità Elia era il responsabile della emissione dei certificati di sicurezza, avrebbe dovuto pretendere la tracciabilità di tutti i treni ammessi a circolare sulla rete gestita da RFI, richiedendo quindi il deposito del "dossier di sicurezza" anche per i treni non omologati presso di lei e, di conseguenza, nel 2005 avrebbe dovuto vietare la circolazione del treno composto dai carri-cisterna di proprietà della Gatx Rail Austria per l'impossibilità di effettuare un controllo sulla sua sicurezza; inoltre, quale amministratore delegato di RFI Elia Michele Mario avrebbe dovuto imporre la modifica della prassi interpretativa che escludeva la necessità di ogni controllo documentale sui carri esteri utilizzati continuativamente da Trenitalia sulla rete gestita da RFI. Ciò non è avvenuto perché l'erronea "prassi interpretativa" delle norme, che non prevedeva l'acquisizione del dossier di sicurezza e l'osservanza della tracciabilità dei carri di proprietà estera utilizzati per il trasporto di merci pericolose da Trenitalia, era - come è stato accertato dai giudici di secondo grado, con motivazione ritenuta immune da vizi dalla S.C. (al riguardo cfr. quanto più ampiamente esposto al paragrafo 3.3.3.)- frutto di una scelta di "alta amministrazione" effettuata dai medesimi soggetti ai quali il Favo, nella sua qualità di responsabile del Cesifer - organo inserito nella direzione tecnica di RFI - avrebbe dovuto segnalare la erroneità, indicando la corretta interpretazione delle norme stesse nel senso della necessità dell'acquisizione di una documentazione completa circa la vita e la storia manutentiva di detti rotabili.



Non è possibile affermare, al di là di ogni ragionevole dubbio, che tale condotta omessa dal Favo, qualora fosse stata posta in essere, avrebbe potuto incidere sulle riscontrate carenze organizzative in tema di sicurezza e di procedura di cabotaggio dovute all'errata prassi interpretativa (dei vertici aziendali e della holding) che non prevedeva l'acquisizione del "dossier di sicurezza" e il rispetto della tracciabilità per i carri di proprietà estera utilizzati continuativamente da Trenitalia per il trasporto di merci pericolose.

Peraltro il Favo, quale responsabile del Cesifer, non aveva alcun potere né di rilascio né di estensione e neppure di revoca del certificato di sicurezza.

Come si evince dall'organigramma delle missioni di RFI alla data del 1° gennaio 2005 (acquisito agli atti del processo) era la Direzione Tecnica di RFI che doveva *"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"* (p. 87).

Alla Direzione Tecnica spettavano i compiti di disciplinare *"le procedure per il rilascio del Certificato di Sicurezza"* e di *rilasciare/revocare il Certificato di Sicurezza alle Imprese ferroviarie, "conformandosi a principi di trasparenza, equità e non discriminazione"*, comunicando *"al Ministero dei Trasporti e della Navigazione le disposizioni-istruzioni e le prescrizioni emesse in attuazione delle norme e degli standard di sicurezza della Circolazione dei Treni e dell'Esercizio Ferroviario nonché i Certificati di Sicurezza rilasciati alle Imprese di trasporto e le loro eventuali revoche"* (p. 87).

Al Cesifer, organo tecnico sottordinato, era invece demandato il compito di *"detenere i rapporti con le Imprese Ferroviarie ai fini del rilascio e mantenimento del Certificato di Sicurezza, sovrintendere alla elaborazione di norme e procedure per il rilascio del Certificato di Sicurezza alle Imprese Ferroviarie e analizzare i risultati degli audit sulle Imprese di Trasporto, ai fini del mantenimento del Certificato di Sicurezza, anche attraverso i dati trasmessi dalle altre strutture di Direzione Tecnica interessate"* (p. 88).

La verifica della causalità della colpa operata secondo un criterio di alta probabilità logica, a sua volta fondato, oltre che su un ragionamento di deduzione basato sulle generalizzazioni scientifiche, anche su un giudizio di tipo induttivo elaborato sull'analisi della caratterizzazione del fatto storico e sulle particolarità del caso concreto, restituisce, quindi, un esito negativo.

Nel contesto imprenditoriale in esame non solo non è dimostrato ma non è neppure plausibile con altro grado di credibilità razionale che l'imputato, quale responsabile di

Cesifer, a capo di una semplice struttura organizzativa e neppure di una direzione, potesse incidere nell'interpretazione di norme e nella imposizione di obblighi e adempimenti divergenti dalla prassi aziendale che faceva capo direttamente ai vertici della società di appartenenza e della holding e, dunque, come tale, da ritenere una prassi non suscettibile di revisione da parte di un subordinato.

In tal senso va inteso il riferimento della sentenza rescindente alle posizioni del Favò come di "rango inferiore", in linea gerarchica, rispetto alle figure di Di Marco e Costa, a lui sovraordinati, nelle loro qualità di responsabili della direzione tecnica succeduti all'Elia (in sequenza), assolti nel giudizio di appello per il ridotto tempo di occupazione della carica, nel corso del quale, peraltro, avevano anch'essi osservato la (errata) "prassi interpretativa" delle norme in tema di circolazione dei carri in regime RIV/RID, alla quale si è più volte fatto riferimento.

L'imputato va pertanto assolto dal delitto di disastro colposo per non aver commesso il fatto e, per le medesime ragioni, non può essere ritenuto responsabile civilmente dei fatti a lui ascritti.

Non avendo l'imputato chiesto la condanna delle parti civili al pagamento delle spese processuali, in base al disposto di cui all'articolo 541, comma 2, c.p.p., non v'è luogo a provvedere al riguardo.

3.5. Castaldo Mario quale responsabile della Divisione Cargo di Trenitalia

3.5.1. Le motivazioni dei Collegi di primo e di secondo grado.

Con sentenza in data 31 gennaio 2017 il Tribunale di Lucca condannava Castaldo Mario per i delitti a lui ascritti alla pena di anni sette di reclusione.

Rispetto alla posizione di direttore della Divisione Cargo di Trenitalia (profilo oggetto della sentenza di annullamento con rinvio da parte della Corte di cassazione) il Tribunale di Lucca faceva discendere la responsabilità penale dalla dell'imputato dalla posizione di garanzia ricoperta, derivante sia dalla delega conferitagli dall'A.D. Soprano, sia dalla posizione in concreto assunta nella vicenda, in forza dei compiti descritti nell'organigramma aziendale, che gli imponevano l'obbligo di attivarsi al fine di assicurare tutte le attività e le doverose condotte di gestione e controllo di ogni rischio scaturente dalla attività di trasporto svolta, come prescritto alla impresa Trenitalia dalla normativa in materia di circolazione ferroviaria e dalla qualità di datore di lavoro, a tutela della salute della sicurezza dei lavoratori, dei terzi, dell'intera collettività.

Nella motivazione della sentenza la Corte d'appello, confermando il giudizio di responsabilità penale operato dal Tribunale, riteneva (cfr. pag. 745 della sentenza) che il Castaldo non avrebbe dovuto limitarsi "... a seguire ed applicare la prassi aziendale che escludeva l'effettuazione di qualunque controllo anche solo documentale e la redazione del «dossier di sicurezza» per i carri di proprietà estera, benché utilizzati continuativamente da Trenitalia spa: era suo compito, come sopra detto, «definire gli standard di qualità e i criteri generali in materia di sicurezza del servizio offerto al mercato; assicurare la corretta applicazione delle norme ... in materia di sicurezza nell'utilizzazione e nella manutenzione del materiale rotabile; ... definire ed emanare, nell'ambito delle competenze proprie delle imprese di trasporto, le norme, i criteri generali e gli standard in materia di sicurezza nella manutenzione del materiale rotabile...». Egli, quindi, avrebbe dovuto rilevare la maggiore rischiosità, anche per i dipendenti, derivante dal dover trainare dei carri, oltre tutto contenenti merci pericolose, di cui si ignorava la storia e il livello manutentivo, e avrebbe dovuto disporre o quanto meno sollecitare una corretta applicazione delle norme che, come si è detto, prescrivevano una piena «tracciabilità» anche per detti rotabili..." .

Fondava detto convincimento sul fatto che l'imputato, nella precedente qualità di amministratore della Cargo Chemical e, contemporaneamente al ruolo direttivo in Trenitalia, di dirigente della B.U.I.C.A. di FS Logistica spa, "aveva noleggiato e fornito a Trenitalia spa i carri-cisterna del treno merci n. 50325 senza ottenere e neppure richiedere alcuna documentazione, pur sapendo che essi circolavano trasportando una merce pericolosa quale il GPL" ; sul fatto che egli fosse a conoscenza che Trenitalia, al pari delle altre imprese ferroviarie operanti sulla rete, non disponesse di ferrocisterne per il trasporto di merci pericolose e, in particolare, di prodotti chimici; sul fatto che tali trasporti "avvenivano con rotabili di cui egli non era in grado di assicurare la sicurezza, benché ciò rientrasse nei suoi compiti di Responsabile della Divisione Cargo".

3.5.2. Le motivazioni del giudizio di annullamento disposto dalla Corte di cassazione

Rispetto alla posizione di Castaldo Mario quale direttore della Divisione Cargo di Trenitalia, la Corte di cassazione evidenziava come la sotto ordinazione rispetto ai vertici societari e la previsione da parte di questi ultimi di stringenti prassi interpretative dovessero costituire il punto di partenza per accertare se, tenendo il comportamento omesso, egli avrebbe, con un alto grado di probabilità logica, impedito o ritardato il verificarsi del disastro ferroviario ovvero ridotto la sua intensità lesiva.

Disponeva pertanto l'annullamento agli effetti penali della sentenza pronunciata nei confronti del Castaldo, limitatamente alla suddetta qualità, per il reato di cui agli artt. 430 e 449 del c.p. con rinvio a questa Corte per un nuovo giudizio.

La Corte di cassazione, oltre a quanto si dirà per la posizione dell'imputato Soprano, con considerazioni estensibili al Castaldo, esaminando altri motivi di ricorso dell'imputato, rigettava le censure mosse alla decisione della Corte di appello nella parte in cui indicava le fonti della sua posizione di garanzia quale amministratore delegato di Cargo Chemical e poi di responsabile della B.U. Industria Chimica e Ambiente di FS Logistica,

Riteneva come la condotta di rilievo penale addebitabile al Castaldo avesse natura commissiva, consistendo nell'aver affidato a Trenitalia il carro merci poi sviato perché ne curasse la trazione.

Escluso il ruolo di mero spedizioniere di Cargo Chemical, per come chiaramente risultante dallo stesso contratto stipulato con Trenitalia, la fornitura di materiale non sicuro veniva ritenuta una condotta colposa, commessa in violazione delle regole cautelari che richiedevano la conoscenza della vita manutentiva del materiale.

Dal contratto stipulato con Trenitalia emergeva poi come Cargo Chemical fosse obbligata ad osservare tutte le norme relative alla sicurezza del trasporto ed alla tracciabilità del carro, non solo durante le fasi di carico e scarico del materiale, cautele che erano previste da una specifica norma di legge, l'art. 8 comma 2 del d. leg.vo n. 162 del 2007 per il quale, essendo Cargo Chemical fornitore di servizi, era soggetto tenuto a garantire che i materiali ed i servizi fossero conformi ai requisiti richiesti ed alle condizioni di impiego. Il Castaldo avrebbe quindi dovuto verificare la regolarità documentale e materiale del singolo carro, acquisendo o formando un dossier di sicurezza, acquisendo i *"informazioni relative alla qualità degli interventi svolti, alle officine utilizzate dal proprietario, al piano di manutenzione"*.

In ordine al profilo della causalità della colpa la Corte di cassazione faceva rinvio a quanto indicato per l'imputato Soprano, escludendo altresì che potesse avere alcuna influenza nella condotta del Castaldo il principio di affidamento nei confronti del manutentore, incompatibile con il dovere cautelare derivante dalla conoscenza della cattiva esecuzione dei processi manutentivi: *"l'identificazione di un dovere cautelare che scaturisce dalla conoscenza delle defaillances dei sistemi manutentivi è di per sé incompatibile con il principio di affidamento nell'operato del manutentore"* (par. 23.6).

Accoglieva invece il motivo di ricorso del Castaldo relativo alla configurabilità dell'aggravante di cui all'art. 589, comma 2, c.p. ritenendo che egli non fosse un datore

di lavoro, con la conseguente erronea applicazione dell'art. 589, co. 2 c.p. e la qualificazione del reato come art. 589, co. 1 e 5 c.p., il cui termine di prescrizione, pari a sette anni e mezzo, risultava quindi già decorso.

La Corte di cassazione dichiarava quindi irrevocabile l'affermazione di responsabilità del Castaldo in relazione al reato di cui agli artt. 430 e 449 c.p. commesso quale Amministratore delegato di Cargo Chemical e poi di Responsabile della B.U. Industria Chimica e Ambiente di F.S. Logistica, rinviando a questa Corte per la rideterminazione del trattamento sanzionatorio mentre per la sua qualità di direttore della Divisione Cargo di Trenitalia, veniva rilevato che la posizione sotto ordinata rispetto ai vertici societari e la previsione di prassi interpretative imposte o avallate dagli stessi vertici richiedeva di accertare se il comportamento omesso avrebbe, con un alto grado di probabilità logica, impedito o ritardato il verificarsi dell'evento o ridotto la sua intensità lesiva.

Nella sentenza resa dalla Corte d'appello non era stata, in altri termini, evidenziata quale fosse la capacità impeditiva del comportamento alternativo lecito contestato al Castaldo: *"per il Castaldo è la stessa Corte di appello a porre in evidenza alcuni dati di fatto che avrebbero richiesto un approfondimento, onde sostenere quel giudizio con ragionevole certezza. La Corte distrettuale, che esplicitamente ha indicato nel Castaldo il titolare di un ruolo direttivo in Trenitalia, ha rammentato che questi aveva sostenuto di essersi uniformato all'interpretazione delle norme da sempre applicata; e in un successivo passo, essa stessa afferma l'esistenza di una prassi aziendale (alla quale il Castaldo non avrebbe dovuto uniformarsi)"* (par. 24.5).

Riteneva tale profilo, non adeguatamente approfondito, immediatamente rilevante per il giudizio contro il fatto, per l'accertamento della efficacia "salvifica" del comportamento alternativo lecito esigibile, in quanto *"la posizione sottordinata ai vertici societari e la provenienza da questi delle indicazioni per l'adozione di prassi interpretative risulta costituire quella contingenza concreta della quale il giudice deve farsi carico nell'accertare se, dando per verificato il comportamento invece omesso, quest'ultimo avrebbe, con un alto grado di probabilità logica, impedito o significativamente ritardato il verificarsi dell'evento o comunque ridotto l'intensità lesiva dello stesso"*.

Per tale motivo, la posizione del Castaldo quale direttore della Divisione Cargo di Trenitalia era annullata agli effetti penali, limitatamente al reato di cui agli artt. 430 e 449 del c.p. con rinvio a questa Corte per un nuovo giudizio.

3.5.3. Il nuovo giudizio sulla posizione dell'imputato.

A seguito della decisione della Corte di cassazione sono rimasti assorbiti per Castaldo il motivo relativo alla pena, la violazione degli artt. 69 e 133 del codice penale ovvero la deduzione per la quale la Corte di appello non avrebbe spiegato le ragioni a base dell'operato giudizio di bilanciamento delle concorrenti circostanze del reato e la mancata modifica della pena base nonostante alcuni profili di colpa fossero venuti meno all'esito del giudizio di appello.

La valutazione rimessa a questa Corte, afferente il profilo della causalità della colpa, deve partire, come anche per altri imputati in posizione analoga, dal principio affermato dalla Corte di cassazione a SSUU (Sez. U. n. 38343 del 24/04/2014, Espenhahn e altri) secondo il quale : *"l'individuazione della responsabilità penale passa non di rado attraverso una accurata analisi delle diverse sfere di competenza gestionale ed organizzativa all'interno di ciascuna istituzione. Dunque, rilevano da un lato le categorie giuridiche (...), dall'altro i concreti ruoli esercitati da ciascuno. Si tratta, in breve, di una ricognizione essenziale per un'imputazione che voglia essere personalizzata, in conformità ai sommi principi che governano l'ordinamento penale; per evitare l'indiscriminata, quasi automatica attribuzione dell'illecito ai diversi soggetti"*; ed ancora che: *"esistono diverse aree di rischio e, parallelamente, distinte sfere di responsabilità che quel rischio sono chiamate a governare. Soprattutto nei contesti lavorativi più complessi, si è frequentemente in presenza di differenziate figure di soggetti investiti di ruoli gestionali autonomi a diversi livelli degli apparati; ed anche con riguardo alle diverse manifestazioni del rischio. Ciò suggerisce che in molti casi occorre configurare già sul piano dell'imputazione oggettiva, distinte sfere di responsabilità gestionale, separando le une dalle altre. Esse conformano e limitano l'imputazione penale dell'evento al soggetto che viene ritenuto 'gestore' del rischio. Allora, si può dire in breve, garante è il soggetto che gestisce il rischio"*.

Tali affermazioni vanno poi inserite nel costante insegnamento del giudice di legittimità secondo il quale, nei reati colposi di evento, alla causalità materiale deve aggiungersi la causalità della colpa, che deve essere accertata verificando che l'evento corrisponda alla classe di quelli il cui accadimento la regola cautelare violata intendeva evitare (c.d. concretizzazione del rischio) e che il comportamento doveroso mancato avrebbe effettivamente evitato l'evento realizzatosi, qualora fosse stato adottato (c.d. efficacia impeditiva del comportamento alternativo lecito).

La valutazione in tema di causalità della colpa e dell'accertamento che dando per verificato il suo comportamento invece omissivo " *quest'ultimo avrebbe con alto grado di probabilità logica , impedito o significativamente ritardato il verificarsi dell'evento o*

comunque ridotto l'intensità lesiva dello stesso", non può prescindere dalla valutazione del tipo di organizzazione societaria all'interno del quale era chiamato ad operare.

E' stato accertata la presenza di un ruolo di forte ingerenza della controllante e dei suoi vertici sul funzionamento, sugli investimenti e sull'attività complessiva delle controllate .

Invero la Corte di cassazione, nella sentenza rescindente, ha delineato i rapporti tra società controllante e società controllate, indicando la presenza di competenze gestorie della capogruppo che si affiancavano, sovrapponendosi ma non sostituendosi, anche e soprattutto in materia di sicurezza, a quelle delle società controllate.

La Corte di appello ha affermato, con una valutazione condivisa dalla Corte di cassazione, che fosse presente una sfera di competenza dell'amministratore della società capogruppo avente ad oggetto anche la sicurezza del trasporto ferroviario, competenza che comportava, per l'amministratore della capogruppo (Moretti), un obbligo giuridico distinto ma analogo a quello gravante sugli amministratori delle controllate tra cui, per Trenitalia, Soprano Vincenzo, rispetto al quale la Corte di cassazione, nel rigettare il relativo ricorso, riteneva l'assenza di elementi *"fattuali specifici in grado di far dubitare della osservanza di prescrizioni impartite all'Amministratore delegato"*.

Quanto al Castaldo le conclusioni devono essere diverse.

Come emerge dal contenuto del Documento "Missioni e Responsabilità Trenitalia" depositato all'udienza 16 luglio 2014 *"per quanto attiene alla Divisione Cargo tutte le aree di responsabilità, tra cui quelle deputate alla sicurezza del trasporto merci devono operare 'in coerenza con gli indirizzi e le politiche aziendali e di Gruppo, e sulla base delle strategie e dei piani aziendali, e delle valutazioni e decisioni adottate dai comitati di vertice"*.

Vi era stata dunque la formalizzazione di una necessaria subordinazione alle decisioni strategiche e di indirizzo adottate dai vertici della holding.

Il contenuto della delega societaria, apparentemente ampio, dava al Castaldo la legittimazione a spendere il nome della società verso l'esterno, ma i poteri in essa conferiti scontavano il limite dei rapporti esistenti tra le varie strutture della società e del dovere di operare in coerenza con gli indirizzi e le politiche aziendali del gruppo.

Quindi, benché il Castaldo fosse titolare del potere di sollecitare una corretta applicazione delle norme che prescrivevano la "tracciabilità" anche per i rotabili esteri che trasportavano merci pericolose, non appare revocabile in dubbio che una sua eventuale sollecitazione si sarebbe inevitabilmente scontrata con *"gli indirizzi e le politiche aziendali di Gruppo"* e, dunque, con la scelta interpretativa assunta in tema di tracciabilità dei carri esteri sin da

quando il Moretti era stato AD di RFI, mantenuta una volta che questi era stato nominato AD della controllante Ferrovie dello Stato.

Non vi sono elementi per ritenere dimostrato o plausibile che, in un contesto imprenditoriale come quello evidenziato, il Castaldo potesse imporre obblighi e adempimenti non previsti dalle norme, così come applicate da sempre dalla prassi aziendale che faceva capo direttamente ai vertici della società e della capogruppo della holding.

Neppure è possibile affermare che gli eventuali richiami o eventuali disposizioni diramate dal Castaldo avrebbero avuto una immediata applicazione da parte delle altre numerose Unità Produttive di Trenitalia a lui non gerarchicamente sotto ordinate.

Non è pertanto sufficiente affermare che il Castaldo, quale direttore della Divisione Cargo di Trenitalia, in base alla delega ricevuta dall'AD, avrebbe dovuto rilevare ed eliminare i deficit organizzativi in tema di sicurezza e di procedura di cabotaggio e, quindi, correggere l'errata prassi interpretativa che non prevedeva alcuna acquisizione del "dossier di sicurezza" e nessun rispetto della tracciabilità per i carri di proprietà estera, utilizzati continuativamente da Trenitalia e, inoltre, indicare la corretta interpretazione delle norme internazionali e interne che prescrivevano l'acquisizione di una documentazione completa anche circa la vita e la storia manutentiva dei rotabili, verificando, poi, che tale interpretazione venisse rispettata.

La verifica del comportamento alternativo lecito gravante sull'imputato, operata secondo un criterio di alta probabilità logica, a sua volta fondato, oltre che su un ragionamento di deduzione basato sulle generalizzazioni scientifiche, anche su un giudizio di tipo induttivo elaborato sull'analisi della caratterizzazione del fatto storico e sulle particolarità del caso concreto per le ragioni anzidette non consente di ritenerne provata l'efficacia impeditiva, dovendosi ritenere sussistente quel "fattore di eversione" che esclude la causalità della colpa ascritta al Castaldo.

L'imputato va pertanto assolto dal delitto di disastro colposo commesso nella qualità di responsabile della Divisione Cargo di Trenitalia per non aver commesso il fatto.

Poiché il Castaldo è stato ritenuto in via definitiva responsabile del reato di cui agli artt. 430 e 449 c.p. commesso quale amministratore delegato di Cargo Chemical e, poi, di Responsabile della B.U. Industria Chimica e Ambiente di F.S. Logistica, occorre procedere alla rideterminazione della pena nei suoi confronti, nei termini indicati alla successiva parte quinta.

PARTE QUARTA - Il giudizio di rinvio. Le posizioni degli imputati interessati esclusivamente dall'annullamento del trattamento sanzionatorio. I motivi di ricorso per cassazione non trattati in quanto dichiarati assorbiti.

4.1. Kriebel Uwe.

4.1.1. Le motivazioni dei Collegi di primo e di secondo grado.

Al fine di evitare superflue ripetizioni, sul punto si fa rinvio a quanto al riguardo esposto nella parte prima di questa sentenza.

4.1.2. Le motivazioni dell'annullamento disposto dalla Corte di cassazione e l'oggetto del giudizio di rinvio.

In ordine alla posizione Kriebel Uwe la S.C. rigettava tutti i motivi di ricorso in punto di corretta ricostruzione del fatto e di addebito, soggettivo e oggettivo, di responsabilità penale e, in particolare:

- il motivo con il quale si lamentava la violazione dell'art. 521 c.p.p. per avere la Corte d'appello condannato l'imputato per una colpa generica a fronte di una contestazione per colpa specifica poiché la colpa generica era esplicitamente indicata nelle contestazioni fatte al Kriebel;
- il motivo relativo: alla mancata valutazione della corrispondenza tra le marcature della superficie di frattura riscontrate in sede di incidente probatorio ed i viaggi del convoglio lungo la tratta Trecate-Gricignano; al fatto che esistesse una marcatura di profondità pari a 17,3 mm; alla asserita erronea applicazione della formula di Paris al caso di specie ed al vizio di travisamento della prova laddove si era affermato che nessuno degli esperti mai avesse associato le marcature a specifici viaggi (statuendo che: "*intorno alla cd. legge di Paris vi è(ra) un ampio consenso nella comunità scientifica*" -par. 10.5-; che "*il valore individuato – 10-11 mm.- era la risultante dell'applicazione di un criterio prudenziale ai vari parametri inclusi nel calcolo, in assenza del quale la cricca avrebbe dovuto stimarsi di dimensioni ancor maggiori e quindi ancor più elevate di quelle - 5 o 6 mm.*" che pacificamente ne permettevano la rilevazione all'esame ultrasonoro; che era accertato "*si trattasse di cricca di dimensioni certamente superiore a 2 mm., perché già con tali dimensioni la cricca sarebbe stata rilevabile con una probabilità vicina al 90%*"; che, comunque -par. 10.6- "*mentre le sentenze si premurano di dare conto della coerenza di quanto esposto dagli esperti di accusa al sapere scientifico condiviso, il ricorrente non si è(ra) posto il compito di dimostrare che la tesi del proprio esperto era quella maggiormente accreditata dalla comunità scientifica*");

- il motivo relativo alla rilevabilità della cricca, ritenendo immune da censure la motivazione della Corte d'appello per la quale già una cricca di profondità pari a 4,5 mm. sarebbe stata rilevabile con una probabilità pari al 100%, anche se la cricca fosse stata inclinata;

- il motivo secondo il quale le regole cautelari asseritamente violate dal Kriebel sarebbero appartenute al solo ordinamento giuridico italiano (affermando: che *"gli standard tecnici che sono stati assunti a parametro di giudizio della condotta del ricorrente in parola sono quelli definiti nel Manuale di manutenzione VPI 04, nelle TFA, nella norma UNI CE 583-1 e nella normativa DIN 27201-7"*; che, *"come ebbe a puntualizzare già il Tribunale, «la disciplina dei controlli di manutenzione è suddivisa tra normativa europea, la UNI 583, norma tecnica che stabilisce in generale i principi che regolano i controlli non distruttivi; la normativa tedesca, la cd. DIN 27201 -7,..., che regola le modalità e l'organizzazione dei CND ... ed infine il Manuale VPI-04»"*; che *"quest'ultimo è stato licenziato dall'associazione di detentori di carri merci privati tedesca che volle creare regole obiettive di condotta, norme tecniche riconosciute, raccogliendole nel menzionato manuale, entrato in vigore il 1.7.2006"* e che, *"Quanto alle TFA, esse sono istruzioni tecniche emanate dagli stessi proprietari dei carri, necessarie ad adeguare le norme tecniche consolidate a nuove acquisizioni"*; che, comunque, la condotta addebitata al ricorrente aveva natura commissiva *"per la cui tipicità le disposizioni codicistiche appena citate - art. 8 d. lgs. n. 162/2007; artt. 2043 e 2050 c.c.- non svolgono alcun ruolo"* - par. 10.9-);

- il motivo relativo alla identificazione della condotta colposa tenuta dal Kriebel, avente efficacia causale (in quanto le dimensioni della cricca avrebbero consentito la sua detezione direttamente da parte del Kriebel, qualora questi avesse eseguito a regola d'arte il controllo UT affidatogli, mentre non attuando puntuali prescrizioni tecniche a contenuto cautelare lo stesso aveva condotto a termine un esame che, al contrario, avrebbe dovuto essere interrotto per avviare l'assile ad un controllo MT in 1S3, controllo che avrebbe svelato la presenza della cricca. La S.C. aggiungeva che il rimprovero addebitato al Kriebel era quindi la validazione di un controllo che non avrebbe dovuto essere compiuto e di avere colposamente attestato la corretta verifica dell'assile laddove un controllo conforme alle regole dell'arte avrebbe permesso la scoperta della cricca. Concludeva sul punto che, pertanto, detta condotta doveva ritenersi connotata da grave negligenza e trascuratezza (si riporta testualmente il passaggio della sentenza: *"l'ampio svolgimento del tema della rilevabilità della cricca in ragione delle sue dimensioni al tempo del controllo presso la Junghental, anche in rapporto a quanto reso conoscibile dalle POD, sostiene il giudizio di*

una concreta rilevabilità nel caso concreto della cricca all'esito di un esame ultrasonoro condotto a regola d'arte... sul piano logico e giuridico il principale rimprovero che attinge il Kriebel concerne la validazione di un controllo che invece non avrebbe dovuto essere compiuto, poiché la presenza delle condizioni di inaffidabilità dell'esame UT dà rilievo preminente alla sua esecuzione 'nonostante' ed il fatto che questa sia stata comunque caratterizzata da trascuratezza, e perciò sia risultata infruttuosa rispetto al pur conseguibile obiettivo della deteazione della cricca, risulta ragione di aggiuntivo rimprovero." – par. 10.10);

- il motivo afferente la mancata valutazione individuale dei singoli eventi verificatisi - deragliamento, incendio e morti/lesioni- ciascuno rappresentante concretizzazione delle regole cautelari che si ritenevano violate dal Kriebel (osservando che: *"rasenta la banalità rammentare che ogni accadimento -che è al tempo stesso evento e causa di ulteriori eventi- si cala in una infinita serie di connessioni causali che solo le finalità dell'indagine ricostruttiva permette di ridurre, in forza di una selezione animata da un criterio teleologico";* che *"l'attività di manutenzione ha la funzione di assicurare la perdurante efficienza e sicurezza del proprio oggetto; le caratteristiche intrinseche e di utilizzo di questo concorrono a individuare i rischi derivanti da un'assente o carente manutenzione. La manutenzione di un assile, che è componente di vagoni ferroviari necessario al moto degli stessi, ha l'obiettivo di evitare che a causa di difetti esso possa cedere o altrimenti pregiudicare la sicurezza della circolazione; il fatto di poter essere installato su vagoni trasportanti persone e/o merci, anche pericolose, lungo percorsi che transitano in luoghi ove possono essere presenti cose e persone - ordinarie condizioni di uso - permette di specificare ulteriormente il rischio prevedibile assunto dalle regole cautelari dedicate alle attività manutentive";* che *"chi svolge attività di manutenzione, quindi, assume l'obbligo di garantire la sicurezza delle persone e delle cose rispetto a eventi derivanti da difetti rinvenibili ed emendabili mediante tale attività; rispetto ad eventi, quindi, prevedibili ed evitabili"* -par. 10.14-).

Veniva accolto il solo motivo relativo all'intervenuta estinzione per prescrizione del delitto di omicidio colposo plurimo, previa esclusione dell'aggravante prevenzionistica, con conseguente qualificazione del reato ai sensi dell'art. 589, co. 1 e 5 c.p., il cui termine di prescrizione, pari a sette anni e mezzo, risultava già decorso.

Seguiva pertanto l'annullamento della sentenza senza rinvio agli effetti penali limitatamente al capo 49, con rigetto dei ricorsi agli effetti civili e a tutti gli effetti quanto al delitto di disastro ferroviario colposo, con rinvio a questa Corte per la determinazione della pena.

In relazione al Kriebel deve quindi essere esaminato il motivo, rimasto assorbito, relativo al trattamento sanzionatorio.

Al riguardo la difesa dell'imputato ha sostenuto che la pena è stata determinata dal giudice di secondo grado senza considerare le doglianze poste in merito con l'atto di appello (ovvero l'omessa valutazione individualizzante della pena, l'irragionevole sperequazione tra la commisurazione della pena base e i successivi aumenti per i reati concorrenti, nonché tra gli aumenti stessi) e il vizio motivazionale in relazione al mancato riconoscimento delle attenuanti generiche, che avrebbero dovuto essere applicate in considerazione della condotta collaborativa dell'imputato non solo nella fase delle indagini ma anche nel corso dell'istruttoria dibattimentale, oltre che della condotta riparatoria pressoché integralmente soddisfacente in favore delle vittime e della incensuratezza dello stesso.

4.2. Brödel Helmut.

4.2.1 Le motivazioni dei Collegi di primo e di secondo grado.

Al fine di evitare superflue ripetizioni, sul punto si fa rinvio a quanto al riguardo esposto nella parte prima di questa sentenza.

4.2.2. Le motivazioni dell'annullamento disposto dalla Corte di cassazione e l'oggetto del giudizio di rinvio. In ordine alla posizione di Brödel Helmut venivano rigettati i motivi di ricorso di seguito ed in estrema sintesi illustrati, omettendo quelli ritenuti comuni al Kriebel:

il motivo relativo ad un asserito difetto di motivazione circa la condotta ascritta al Brödel, che veniva confermata come relativa all'esecuzione colposa del controllo MT, nonostante la provata mancata sabbiatura dell'assile, mentre egli avrebbe dovuto procedere al più specifico controllo MT IS 3 (la sabbiatura veniva ritenuta provata in modo logico dalla Corte di appello per il successivo rinvenimento dei ritocchi sulla verniciatura, ritocchi che non potevano essere stati eseguiti né presso la Cima Riparazioni -perché la loro apposizione non era richiesta nelle operazioni di montaggio dell'assile- né durante l'uso, perché potevano essere apposti solo in officina);

il motivo relativo ad una presunta contraddizione nella sentenza, ritenendo invece che la Corte di appello aveva ristretto l'addebito al Brödel per avere dato "*atto di aver svolto un controllo a polveri magnetiche senza rilevare alcuna anomalia mentre se avesse osservato le prescrizioni in tema di preparazione della superficie di prova avrebbe dovuto interrompere l'esame per le esistenti e rilevabili anomalie delle superfici*";

il motivo relativo alla ritenuta necessità per l'imputato di eseguire il controllo MT sull'intero assile e non soltanto sull'area tra le ruote, ritenendo la Corte di cassazione corretta la decisione della Corte di appello secondo la quale, dati i segnali di allarme, elementari

regole di prudenza imponevano di " eseguire l'esame MT anche sulle zone che presentavano irregolari condizioni del rivestimento e alveoli di corrosione".

Veniva ritenuto invece fondato il motivo di ricorso relativo alla insussistenza dell'aggravante della violazione delle norme in materia di prevenzione degli infortuni sul lavoro, poiché nessuna delle contestazioni si indirizzava al dipendente dell'imprenditore e del fornitore dell'attrezzatura di lavoro e le regole non seguite dal Brödel riguardavano la sicurezza della circolazione ferroviaria e non rientravano, quindi, nell'ambito delle norme in materia di prevenzione infortuni.

Ciò comportava che l'applicazione dell'art. 589, co. 2, c.p. era erronea e che il reato doveva essere qualificato ai sensi dell'art. 589, co. 1 e 5 c.p., il cui termine di prescrizione, pari a sette anni e mezzo, risultava già decorso.

La decisione impugnata veniva pertanto annullata limitatamente al capo A) senza rinvio agli effetti penali; il ricorso veniva rigettato agli effetti civili e a tutti gli effetti quanto al reato di disastro ferroviario colposo, con rinvio a questa Corte per la rideterminazione del trattamento sanzionatorio.

Quanto al Brödel devono essere esaminati i motivi rimasti assorbiti, relativi al trattamento sanzionatorio, con i quali la difesa ha sostenuto che la sentenza di appello non avrebbe risposto in modo adeguato alle critiche svolte riguardo alla durata dell'incarico dell'imputato, che avrebbe dovuto portare all'applicazione di una pena minima; che la pena del Brödel sarebbe stata erroneamente parificata a quella del Kriebel - laddove la condotta del Brödel avrebbe avuto una minore incidenza causale - e a quella dello Schröter, con una decisione che confliggeva con l'intento del Tribunale di riservare un trattamento sanzionatorio più severo ai soggetti apicali.

Per la parte ricorrente vi sarebbe stata una non condivisibile impostazione generalizzante nella commisurazione della pena, effettuata procedendo per gruppi di imputati, senza tenere in debita considerazione le singole caratteristiche e la particolare misura della colpa di ciascuno.

Sia la pena base che gli aumenti a titolo di continuazione sarebbero stati indicati senza dei chiari criteri.

Altro motivo assorbito che deve essere esaminato concerne la mancata applicazione delle circostanze attenuanti generiche.

La difesa ha dedotto che il riconoscimento di tali circostanze agli imputati operanti nell'ambito del trasporto ferroviario e a quelli dipendenti dalla Cima Riparazioni e non anche al Brödel sarebbe illogico, avendo questi risarcito le persone offese e posto in essere

una condotta del tutto analoga agli imputati dipendenti della Cima Riparazioni, da ritenere meno pericolosa di quella degli imputati operanti nell'ambito del trasporto ferroviario.

4.3. Schröter Andreas

4.3.1 Le motivazioni dei Collegi di primo e di secondo grado.

Al fine di evitare superflue ripetizioni, sul punto si fa rinvio a quanto al riguardo esposto nella parte prima di questa sentenza.

4.3.2. Le motivazioni dell'annullamento disposto dalla Corte di cassazione e l'oggetto del giudizio di rinvio.

In ordine alla posizione di Schröter Andreas venivano rigettati i motivi di ricorso relativi alla presunta contraddizione insita nel ritenuto addebito all'imputato di non essere stato presente ai controlli, essendo stato escluso un suo obbligo di presenza, avendo la Corte di cassazione ritenuto corretta la decisione di merito nella parte in cui aveva rappresentato che il ruolo del supervisore non era solo quello " *di prestare ausilio al verificatore in caso di criticità ma soprattutto quello di assicurare l'esecuzione appropriata e a regola d'arte dei controlli non distruttivi (CND)*", per cui l'imputato avrebbe dovuto visionare l'assile ed eseguire il controllo delle concrete modalità di esecuzione della prova, poiché, nelle condizioni date, queste erano le condotte che assicuravano la sorveglianza e la garanzia di un'esecuzione del CND a regola d'arte, avendo poi colposamente attestato l'esito positivo dei controlli (condotta commissiva).

Analogamente alla posizione Brödel, veniva ritenuto fondato il motivo di ricorso relativo alla insussistenza dell'aggravante della violazione delle norme in materia di prevenzione degli infortuni sul lavoro poiché nessuna delle contestazioni si indirizzava al dipendente dell'imprenditore e del fornitore dell'attrezzatura di lavoro e le regole non seguite riguardavano la sicurezza della circolazione ferroviaria e non rientravano quindi nell'ambito delle norme in materia di prevenzione infortuni.

Ciò comportava l'erronea applicazione dell'art. 589, co. 2, c.p. ed il reato doveva quindi essere qualificato come art. 589, co. 1 e 5 c.p., il cui termine di prescrizione, pari a sette anni e mezzo, risultava già decorso.

Seguiva pertanto l'annullamento della sentenza senza rinvio agli effetti penali limitatamente al capo 52, con rigetto del ricorso agli effetti civili e a tutti gli effetti quanto al delitto di disastro ferroviario colposo, con rinvio a questa Corte per la rideterminazione del trattamento sanzionatorio.

Quanto allo Schröter devono essere esaminati i motivi rimasti assorbiti relativi alla non ragionevole sperequazione nella commisurazione della pena adottando una metodologia generalista e non individualizzata in relazione al singolo imputato e la mancata applicazione delle circostanze attenuanti generiche ritenuta non giustificata.

4.4. Kogelheide Rainer e Linowski Peter.

4.4.1 Le motivazioni dei Collegi di primo e di secondo grado.

Al fine di evitare superflue ripetizioni, sul punto si fa rinvio a quanto al riguardo esposto nella parte prima di questa sentenza.

4.4.2. Le motivazioni dell'annullamento disposto dalla Corte di cassazione e l'oggetto del giudizio di rinvio.

Quanto alle posizioni degli imputati, Kogelheide Rainer e Linowski Peter, che venivano trattate congiuntamente, la Corte di cassazione rigettava i ricorsi relativi alla definizione dei loro compiti ed alla causalità della colpa loro ascritta.

Si riteneva nella decisione che il Kogelheide fosse incontestabilmente amministratore delegato di Gatx Rail Germany, proprietaria della Jungenthal Waggon, della quale era peraltro anche direttore generale; che il Linowski fosse responsabile del Team di gestione della manutenzione della flotta carri di Gatx Rail Germany e che entrambi fossero tenuti ad emanare istruzioni tecniche (TFA) nell'ambito di più complessivi compiti di organizzazione; che fosse stata accertata la presenza di gravi carenze organizzative connotanti l'operatività presso l'officina Jungenthal e che, già prima del sinistro, fossero disponibili informazioni attinenti alla vulnerabilità dei processi di manutenzione (segnalazione dell'Autorità federale Eba con l'ordinanza del 10 luglio 2007 con la quale era stato richiesto anche di perfezionare le procedure di ricognizione delle sale e di controllo della corrosione della superficie degli assili e delle anomalie della verniciatura); che vi fosse conoscenza delle fratture degli assili dovute a fenomeni di corrosione non evidenziati durante le manutenzioni.

La S.C. rilevava poi l'inadempimento dell'obbligo del detentore dei carri di fornire idonee istruzioni all'officina dallo stesso incaricata, che mirassero specificamente a contenere il rischio che difetti degli assili potessero sfuggire ai processi di manutenzione, istruzioni consistenti in una più articolata classificazione degli assili (e non solo W0 - assenza di difetti-, W1 - presenza di alveoli di corrosione), in un controllo visivo degli stessi, nell'estensione all'intero assile del controllo MT IS2, nella registrazione e conservazione delle informazioni in modo dettagliato circa le manutenzioni effettuate.

Anche per i predetti imputati veniva accolto il motivo di ricorso relativo alla non configurabilità dell'aggravante prevenzionistica con la conseguente erronea applicazione dell'art.589, co. 2 c.p. e la qualificazione del reato come art. 589, co. 1 e 5 c.p., il cui termine di prescrizione, pari a sette anni e mezzo, risultava già decorso.

La decisione impugnata veniva quindi annullata limitatamente al capo 67 per il Kogelheide Rainer ed al capo 70 per il Linowski Peter senza rinvio ai soli effetti penali; il ricorso veniva rigettato agli effetti civili e integralmente quanto al reato di disastro ferroviario colposo, con la necessità di ridefinire il trattamento sanzionatorio.

Relativamente al Linowski ed al Kogelheide i motivi di impugnazione assorbiti da valutare sono quelli relativi alla mancata individualizzazione della pena e alla mancata motivazione circa la pena irrogata nonché quello della mancata applicazione delle circostanze attenuanti generiche senza considerare il risarcimento del danno erogato alle persone offese, ritenuto talvolta satisfattivo.

Quanto ancora alla misura della pena, al Linowski sarebbe stata in particolare irrogata una pena in misura identica a quella inflitta all'amministratore delegato della società Kogelheide, nonostante la diversità di posizione e di conseguente responsabilità o grado di colpa.

4.5. Mayer Roman.

4.5.1 Le motivazioni dei Collegi di primo e di secondo grado.

Al fine di evitare superflue ripetizioni, sul punto si fa rinvio a quanto al riguardo esposto nella parte prima di questa sentenza.

4.5.2. Le motivazioni dell'annullamento disposto dalla Corte di cassazione e l'oggetto del giudizio di rinvio.

Quanto alla posizione di Mayer Roman, responsabile manutenzione della flotta carri merci di Gatx Rail Austria, veniva principalmente rigettato il ricorso relativo ad una presunta sua incompetenza rispetto alle attività di manutenzione che si svolgevano presso la Jungenthal (dopo aver ritenuto infondato che il Mayer fosse tenuto a controllare i carri cisterna ma non le sale, poiché egli si occupava di tutto il sistema di manutenzione dei carri senza distinzioni) poiché in realtà la rilevazione di deficit nella manutenzione eseguita presso la Jungenthal era *" nei suoi compiti e che una sua segnalazione ai titolari dei poteri decisionali in Gatx Rail Austria avrebbe permesso di adottare i necessari correttivi"*.

Del resto, con il contratto di noleggio Gatx Rail Austria aveva assunto l'obbligo di garantire la conformità a sicurezza del carro e dei suoi componenti. In ragione del ruolo attribuitogli

nell'organizzazione del gruppo, il Mayer era il soggetto che doveva garantire tale conformità per il profilo della manutenzione, e ciò imponeva che la manutenzione venisse eseguita presso un'officina in possesso delle necessarie autorizzazioni ed organizzata in modo da garantire la affidabilità dell'attività svolta. Il Mayer sapeva che i controlli erano meramente formali ed era stato quindi colpevolmente all'oscuro della reale qualità della manutenzione svolta presso la Jungenthal.

Quanto al motivo della causalità della colpa nella decisione della Corte di cassazione veniva ritenuto che l'efficienza causale dovesse essere riscontrata rispetto all'evento quale elemento costitutivo del reato e non in relazione ad altre condotte ritenute causalmente rilevanti. Al Mayer era stato quindi correttamente rimproverato di non aver verificato che il carro noleggiato provenisse da officina che assicurasse adeguati standard manutentivi e che, qualora avesse operato tale controllo il carro non sarebbe stato noleggiato ed il sinistro non si sarebbe verificato.

Anche per il Mayer veniva accolto il motivo di ricorso relativo alla non configurabilità dell'aggravante prevenzionistica con la conseguente erronea applicazione dell'art. 589, co. 2, c.p., la qualificazione del reato come art. 589, co. 1 e 5 c.p., il cui termine di prescrizione, pari a sette anni e mezzo, risultava già decorso. La decisione impugnata veniva quindi annullata limitatamente al capo 73 senza rinvio agli effetti penali; il ricorso veniva rigettato quanto agli effetti civili e integralmente con riguardo al reato di disastro ferroviario colposo, con la necessità di ridefinire il trattamento sanzionatorio.

Circa la posizione di Mayer Roman deve essere esaminato il motivo rimasto assorbito relativo alla ritenuta eccessività della pena, irragionevolmente superiore al minimo edittale, per la mancata sua individualizzazione e per la mancata considerazione della circostanza che, al momento del fatto, l'imputato ricopriva il ruolo di responsabile della manutenzione da soli due anni; per la contraddittorietà dell'affermazione della Corte d'appello che, da un lato, aveva rappresentato la necessità di irrogare una pena maggiore agli imputati che rivestivano ruoli apicali, ma poi, dall'altro, aveva irrogato al Mayer una pena coincidente con quella inflitta all'A.D. di Gatx Austria Rail GmbH.

Deve essere esaminato altresì il motivo relativo al mancato riconoscimento delle circostanze attenuanti generiche, che sarebbero state negate senza motivare in merito alla valenza positiva del comportamento processuale dell'imputato, che si era sottoposto ad interrogatorio già nella fase delle indagini, e senza considerare i risarcimenti erogati, ritenuti in qualche caso anche soddisfattivi.

Dette circostanze sarebbero poi state concesse ad altri imputati titolari di posizioni societarie di vertice ma non al Mayer, anch'egli assimilato a tale posizione.

Ancora, dette circostanze sarebbero state concesse al Gobbi Frattini ed al Pizzadini ai quali era stato rimproverato un omesso controllo documentale e visivo ma non al Mayer, cui era parimenti rimproverato il mancato controllo visivo dell'assile.

4.6. Mansbart Johannes.

4.6.1 Le motivazioni dei Collegi di primo e di secondo grado.

Al fine di evitare superflue ripetizioni, sul punto si fa rinvio a quanto al riguardo esposto nella parte prima di questa sentenza.

4.6.2. Le motivazioni dell'annullamento disposto dalla Corte di cassazione e l'oggetto del giudizio di rinvio.

I motivi di ricorso proposti nell'interesse di Mansbart Johannes, amministratore di diritto sia di Gatx Rail Austria che di Gatx Rail Germany, venivano ritenuti infondati, ad eccezione del quinto. La S.C. rilevava che il Mansbart risultava essere il vertice amministrativo del sistema unitario comprensivo delle diverse società europee di tale gruppo (Gatx Austria, Gatx Germania e Gatx Polonia, oltre le società, come la Jungenthal, delle quali esse erano proprietarie), in quanto unico vertice amministrativo di Gatx Rail Austria, sicché egli aveva compiti di intervento e vigilanza anche nel settore della manutenzione svolta delle predette società. Quale amministratore di diritto della Gatx Rail Austria doveva essere qualificato come fornitore ed aveva posto in essere una condotta commissiva colposa per aver noleggiato il carro benché non fosse correttamente mantenuto.

Non era quindi necessario verificare se egli avesse dei poteri impeditivi ma se avesse poteri propri di conoscenza sulle condizioni che rendevano il prodotto noleggiato non sicuro. La risposta affermativa da parte della Corte di appello veniva ritenuta corretta poiché l'imputato era in grado di conoscere le carenze organizzative che caratterizzavano le attività manutentive della Jungenthal. Quanto al quinto motivo, ovvero la ritenuta insussistenza dell'aggravante prevenzionistica, la Corte di cassazione, pur considerando il carro merci quale attrezzatura di lavoro, rilevava che era stata contestata all'imputato la violazione dell'art. 23 d. leg.vo n. 81 del 2008 che non era però configurabile poiché le regole violate dal Mansbart miravano a prevenire i rischi di frattura degli assili e non a porre rimedio alle conseguenze di incidenti prodotti dalle fratture degli stessi. L'art. 23 d. leg. vo n. 81 del 2008 (misura di protezione) non aveva quindi attinenza con le regole cautelari violate dall'imputato. Da ciò conseguiva la non configurabilità dell'aggravante di

cui all'art. 589, comma 2, c.p. e la riqualificazione del reato ai sensi dell'art. 589, co. 1 e 5 c.p., il cui termine di prescrizione, pari a sette anni e mezzo, risultava già decorso.

Seguiva pertanto l'annullamento della sentenza senza rinvio agli effetti penali limitatamente al capo 76, con rigetto del ricorso agli effetti civili e a tutti gli effetti quanto al delitto di disastro ferroviario colposo, con rinvio a questa Corte per la rideterminazione del trattamento sanzionatorio.

Riguardo al Mansbart devono essere esaminati i motivi assorbiti relativi alla determinazione della pena - che sarebbe stata stabilita non in maniera individualizzata, ma per gruppi di imputati ed in maniera immotivata - e alle circostanze attenuanti generiche, in relazione alle quali la difesa lamenta che sarebbero state negate senza considerare l'avvenuto risarcimento erogato alle persone fisiche, risarcimento ritenuto in alcuni casi soddisfacente.

4.7. Pizzadini Paolo e Gobbi Frattini Daniele.

4.7.1 Le motivazioni dei Collegi di primo e di secondo grado.

Al fine di evitare superflue ripetizioni, sul punto si fa rinvio a quanto al riguardo esposto nella parte prima di questa sentenza.

4.7.2. Le motivazioni dell'annullamento disposto dalla Corte di cassazione e l'oggetto del giudizio di rinvio.

Quanto alle posizioni di Pizzadini Paolo, capo commessa del settore carri e responsabile tecnico del reparto sale carri di Cima Riparazioni e di Gobbi Frattini Daniele, responsabile commessa carri e responsabile tecnico della Cima Riparazioni, il giudice di legittimità respingeva il motivo concernente la pretesa violazione del principio di correlazione tra accusa e sentenza, evidenziando che il giudice poteva individuare altri profili di comportamento colposo o di specificazione della colpa emergenti dagli atti e non sottratti all'esercizio del diritto di difesa e che le condotte attive ed omissive non si ponevano in rapporto di continenza ma di alterità.

La Corte di cassazione qualificava innanzitutto la condotta del Pizzadini come attiva, essendo consistita più che nel mancato esercizio di poteri dirigenziali nel fatto di aver materialmente installato l'assile senza eseguire i controlli previsti dalle norme tecniche, non essendo necessaria l'individuazione di norme che fondassero una sua posizione di garanzia.

Al Gobbi Frattini era stata invece contestata una condotta tipicamente omissiva e relativa ai suoi compiti di responsabile tecnico, ovvero la mancata adozione di disposizioni

adeguate "in grado di assicurare la corretta esecuzione del controllo visivo sulle sale da montare e l'acquisizione della completa documentazione tecnica" per ciascun componente dei carri merci in revisione. Da tale omissione era derivata la circolazione del carro con l'assile difettoso.

Per il Gobbi Frattini la fonte della posizione di garanzia veniva rinvenuta nella disposizione di cui all'art. 2050 del c.c. che, sebbene non menzionata espressamente dalla Corte di appello, era addebitabile all'imputato, nell'organigramma della società, sulla base di una lettera di incarico del 21 dicembre 2005, con la quale erano state trasferite le competenze in materia di pianificazione, ottimizzazione della produzione, supervisione di tutte le attività di stabilimento e di rapporti con i clienti per il settore della manutenzione dei carri ferroviari. Sulla contestazione della difesa circa l'insussistenza di un dovere di procedere ad un controllo visivo dell'assile o che questo fosse dovuto anche in assenza di prescrizioni non menzionate nell'imputazione, la S.C. rilevava che la Corte di appello aveva considerato l'esistenza di una regola non positivizzata di diligenza, prudenza e perizia preesistente rispetto al sinistro, come emergeva dall'ordinanza EBA del 2007. Quindi, l'obbligo di eseguire a regola d'arte il montaggio della sala sul carro richiedeva la preliminare ispezione visiva della stessa.

Ancora, sul rilievo difensivo che, se anche il controllo visivo sull'assile fosse stato eseguito non si sarebbe potuto rilevare alcuna anomalia, la Corte di cassazione replicava come la Corte di appello avesse menzionato la presenza di irregolarità macroscopiche che un tecnico esperto avrebbe potuto rinvenire anche senza l'uso di strumentazioni sofisticate. Trattavasi della mancata verniciatura dell'assile in modo integrale, diversamente da quanto era prescritto nelle norme tecniche, della presenza di diversi tipi di vernici, della mancanza di uniformità nello spessore del materiale di rivestimento dell'assile, della presenza nel collarino di una verniciatura non conforme alla normativa poiché presentava sbollature e rigonfiamenti. La riconoscibilità della situazione di pericolo si ricollegava, quindi, a regole di diligenza basilari.

Veniva ritenuto, infine, che non vi fosse stata alcuna erronea applicazione del principio di affidamento, come invece sostenuto dai ricorrenti. Tra l'officina Jungenthal e la Cima Riparazioni non vi era alcun rapporto di cooperazione e nessuno degli operatori di ciascuna delle predette aziende era titolare di competenze non rinvenibili nell'altra impresa; le due strutture svolgevano le medesime attività nel settore della manutenzione dei rotabili sicché agli operatori della Cima Riparazioni non era stato imputato di non aver vigilato sugli

errori commessi nella precedente revisione ma, piuttosto, di non avere diligentemente svolto i propri compiti specifici.

Anche per il Pizzadini e il Gobbi Frattini veniva ritenuta la non configurabilità dell'aggravante prevenzionale con la conseguente erronea applicazione dell'art. 589, co. 2, c.p. e la qualificazione del reato ex art. 589, co. 1 e 5, c.p., il cui termine di prescrizione, pari sette anni e mezzo, risultava quindi già decorso.

La decisione impugnata veniva quindi annullata senza rinvio agli effetti penali limitatamente ai capi 39 - quanto al Gobbi Frattini - e 42 - quanto al Pizzadini; il ricorso veniva rigettato agli effetti civili e integralmente quanto al reato di disastro ferroviario colposo, con rinvio per la rideterminazione del trattamento sanzionatorio.

4.8. Soprano Vincenzo.

4.8.1 Le motivazioni dei Collegi di primo e di secondo grado.

Al fine di evitare superflue ripetizioni, sul punto si fa rinvio a quanto al riguardo esposto nella parte prima di questa sentenza.

4.8.2. Le motivazioni dell'annullamento disposto dalla Corte di cassazione e l'oggetto del giudizio di rinvio.

Quanto al Soprano nella sua qualità di A.D. di Trenitalia premesso che i giudici di merito avevano ritenuto la sussistenza di un obbligo di tracciabilità, ovvero di una regola cautelare che imponeva la conoscenza della storia manutentiva del carro e delle sue componenti, veniva richiamato il principio di diritto secondo il quale: *"In tema di colpa in senso oggettivo, anche quando la diligenza doverosa sia specificata da regole cautelari contenute in enunciati, sì che la loro violazione può dar luogo ad ipotesi di colpa specifica, il gestore del rischio è tenuto ad osservare preesistenti regole cautelari non positivizzate pertinenti a tale gestione quando risulti ex ante l'inefficacia preventiva delle regole positivizzate, alla luce delle conoscenze scientifiche, tecniche o esperienziali pertinenti"*.

Veniva quindi precisato che le specifiche tecniche di interoperabilità comunitarie non erano prevalenti sulla normativa nazionale e che, comunque, il carro sviato, pur essendo di proprietà estera, era adibito al trasporto sulla sola rete italiana, con ciò escludendosi la presenza di un traffico ferroviario internazionale. Al tempo del fatto era in vigore il d. leg.vo n. 41/99 ed il RID (Regolamento concernente il trasporto internazionale di merci pericolose per ferrovia) il cui ambito di efficacia era stato esteso dal d. leg.vo n. 41/99 al trasporto interno. Alla medesima fattispecie era applicabile il RIV poi sostituito nel 2006 dal CUU (contratto di utilizzazione uniforme dei carri). Veniva quindi disattesa la tesi

della difesa del Soprano (comune alle difese del Castaldo e del Maestrini) che sarebbero stati esclusi controlli aggiuntivi di manutenzione e strumentali ma anche controlli documentali.

Quanto al tema della preesistenza o meno al sinistro della conoscenza da parte degli operatori del settore ferroviario della pericolosità dell'attività manutentiva avente ad oggetto gli assili, la Corte di cassazione evidenziava che la Corte di appello aveva compiutamente motivato come manutenzioni non eseguite a regola d'arte fossero state all'origine di incidenti provocati da rotture per fatica di sale sulle quali erano presenti corrosioni o danneggiamenti. Ciò emergeva dall'ordinanza EBA del 10 luglio 2007 , da ordini di servizio RFI, dagli standard di sicurezza previsti per i rotabili italiani e dalle disposizioni di sicurezza RFI n. 13 del 2001, n. 1 del 2003 e n. 23 del 2004. Non era poi necessario che fosse conosciuta l'ordinanza EBA ma l'esistenza di tali rischi.

Non risultava quindi superata dalle difese degli imputati l'affermazione operata dalla Corte d'appello secondo la quale nel 2005 era noto agli operatori del settore ferroviario il rischio di rottura degli assili per l'esistenza di corrosioni o danneggiamenti non eliminati nell'attività di manutenzione. Tale conoscenza era cresciuta nel 2007 e la misura individuata per far fronte a tale rischio, ove i soggetti non operassero nel settore delle manutenzioni, era quella di acquisire informazioni approfondite sulla vita manutentiva dei carri e dei suoi componenti. Veniva ritenuta fondata anche la tesi accusatoria di un dovere dell'impresa ferroviaria di richiedere l'esecuzione della cosiddetta procedura di cabotaggio, corrispondente ad un dovere del gestore della rete di richiedere ed ottenere dall'impresa ferroviaria ogni documentazione di informazione finalizzata all'autorizzazione per la messa in servizio di carri cisterna da utilizzare in servizio interno per il trasporto di merci pericolose.

All'impresa ferroviaria erano pertanto attribuiti doveri di controllo dello stato manutentivo del carro e tale controllo ben poteva essere documentale. Del resto, a cagione della situazione di allarme per la conoscenza della rottura degli assili, a tale potere si accompagnava un dovere cautelare.

La Corte di cassazione riteneva quindi infondati tutti i motivi che censuravano la sentenza impugnata circa la sussistenza di una regola cautelare imponente l'acquisizione di informazioni in merito alla storia manutentiva del carro sviato a Viareggio e dei suoi componenti.

Quanto al profilo della causalità della colpa e dell'evitabilità dell'evento mediante il comportamento alternativo lecito, la Corte di cassazione riteneva fondata l'affermazione per la quale il sinistro era stato ritenuto causato dalla rottura di un assile dovuta alla

presenza di crateri di corrosione che avrebbero dovuto essere rilevati in occasione della manutenzione eseguita presso l'officina Jungenthal e presso la Cima Riparazioni.

Tali cattive manutenzioni venivano ritenute originate da una negativa prassi esistente presso le predette imprese sicché assumeva rilievo causale anche il mancato controllo sulla adeguatezza della gestione delle manutenzioni che avrebbe dovuto essere eseguito attraverso l'acquisizione della documentazione relativa.

La Corte di cassazione riteneva pertanto incensurabile l'affermazione della Corte d'appello per la quale *"il controllo sulla correttezza della manutenzione avrebbe evitato il sinistro perché sarebbe emersa l'assenza della documentazione inerente la storia manutentiva del carro e dei suoi componenti quindi esso sarebbe stato escluso dalla circolazione"*.

Veniva invece accolto il ricorso del Soprano relativo alla configurabilità dell'aggravante prevenzionale con la conseguente erronea applicazione dell'art. 589, co. 2, c.p. e la qualificazione del reato come art. 589, co. 1 e 5, c.p., il cui termine di prescrizione, pari a sette anni e mezzo, risultava quindi già decorso.

Seguiva pertanto l'annullamento della sentenza senza rinvio agli effetti penali limitatamente al capo 9), con rigetto del ricorso agli effetti civili e a tutti gli effetti quanto al delitto di disastro ferroviario colposo, con rinvio a questa Corte per la rideterminazione del trattamento sanzionatorio.

Nel far ciò veniva rigettato per il Soprano anche il motivo di ricorso relativo alla ripartizione interna dei compiti in Trenitalia. Vi era infatti un sistema di decentramento all'interno della società nel quale erano stati costituiti come datori di lavoro i responsabili delle unità produttive territoriali. La Corte di cassazione, tuttavia, escludendo che il fondamento della responsabilità dei ruoli apicali di Trenitalia potesse configurarsi sugli obblighi che loro gravavano in qualità di datori di lavoro, limitava il fondamento della loro responsabilità alla gestione del rischio ferroviario che derivava dall'art. 8 del d. leg.vo n. 162 del 2007. Vi era all'interno di Trenitalia e nel gruppo di imprese facenti capo a Ferrovie dello Stato (e ciò valeva ai fini del giudizio controfattuale) una prassi aziendale imposta dai massimi vertici societari che imponeva di ritenere non necessario per i carri di proprietà estera l'acquisizione del c.d. dossier sicurezza, ovvero della documentazione relativa alla loro storia manutentiva. Tale prassi era stata ritenuta emanazione anche dell'AD di Trenitalia e comunque non vi era dubbio che, se il Soprano quale AD di Trenitalia avesse emanato prescrizioni difformi, le stesse sarebbero state rispettate con la conseguente necessità di acquisire la storia manutentiva del carro che,

se effettuata, avrebbe mostrato tutte le manchevolezze nella manutenzione, con la conseguente sostituzione del carro poi sviato e la mancata verifica del sinistro. Quanto al Soprano devono essere esaminati i motivi assorbiti relativi al trattamento sanzionatorio e in particolare alla contestata mancata riduzione della pena base nonostante il venir meno di profili di colpa.

4.9. Le ulteriori deduzioni difensive nel giudizio di rinvio degli imputati Kriebel Uwe, Brödel Helmut, Schröter Andreas, Linowski Peter, Kogelheide Rainer, Mayer Roman, Mansbart Johannes, Pizzadini Paolo, Gobbi Frattini Daniele e Soprano Vincenzo.

Le difese degli imputati Kriebel Uwe, Brödel Helmut, Schröter Andreas, Linowski Peter, Kogelheide Rainer, Mayer Roman, Mansbart Johannes, Pizzadini Paolo, Gobbi Frattini Daniele e Soprano Vincenzo hanno, in questo giudizio, rappresentato alcune questioni che, anche per gli aspetti di novità che le connotano, di seguito si riportano.

4.9.1. Le difese di Mansbart, Mayer, Brödel, Kriebel e Schröter, eccepiscono nuovamente il mancato riconoscimento delle circostanze attenuanti generiche e la violazione dell'art. 118 c.p.

Ai fini del riconoscimento delle circostanze attenuanti generiche, sia il Tribunale di Lucca che la Corte territoriale avrebbero omesso di valutare la condotta collaborativa degli imputati nella fase delle indagini e nel corso dell'istruttoria dibattimentale, la loro incensuratezza e la condotta riparatoria integralmente soddisfattiva nei confronti delle vittime.

Peraltro, il diniego fondato su un generico giudizio di pericolosità dell'attività svolta e sulla particolare rilevanza dell'omissione dei controlli preventivi del materiale rotabile, si sarebbe posto in contrasto con la lettera dell'art. 118 c.p., che, invece, presuppone una disamina individualizzante sulla sussistenza o meno delle circostanze che aggravano o diminuiscono la pena.

Per quanto attiene all'avvenuto risarcimento del danno, le difese rilevano come le società del Gruppo Gatx, in nome e per conto degli imputati, si fossero immediatamente attivate al fine di procedere rapidamente al risarcimento del danno provocato a tutti i soggetti coinvolti nell'incidente. Invero, in primo luogo, avrebbero integralmente risarcito, in via transattiva, 496 soggetti danneggiati per un importo pari a € 65.672.069,04. Tra i soggetti risarciti si annoverano anche le Amministrazioni statali, ossia la Presidenza del Consiglio dei ministri, il Ministero dell'Interno e il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, che si erano surrogate con riferimento a tutti gli esborsi effettuati ai danneggiati nonché per i fondi stanziati in loro favore in virtù della l. 7 luglio 2010 n. 106 (cd. Legge Viareggio). Del

suddetto ammontare, esse hanno ricevuto una somma pari a € 14.800.000,00. Sarebbe, inoltre, stato risarcito dei danni subiti anche il comune di Viareggio per un importo pari a € 2.800.000,00, oltre ad € 99.920,00 per le spese legali. In secondo luogo, le società del gruppo Gatx avrebbero proceduto al pagamento di somme, pari ad € 8.828.400,00, a titolo di acconto sull'eventuale maggior danno, laddove non fosse stato raggiunto un pieno accordo sull'ammontare del risarcimento. Tra i destinatari delle offerte, 16 risulterebbero ancora costituiti parti civili nel processo, mentre 5 avrebbero accettato l'offerta, per un importo complessivo pari a € 3.560.000,00. Infine, le società del gruppo Gatx avrebbero proceduto allo svolgimento di attività riparatorie, attraverso la procedura di offerta formale prevista dall'art. 1208 c.c., nei confronti di coloro che avevano rifiutato di accettare il risarcimento. Invero, sarebbero state depositate, presso gli Uffici giudiziari competenti, istanze di offerta reale ai sensi dell'art. 1208 c.c., destinate a 40 parti civili, per un importo pari a € 7.683.325,46. Di conseguenza l'attività risarcitoria posta in essere dalle società del Gruppo Gatx e dalle società FS avrebbe comportato che la maggior parte dei soggetti danneggiati non si sarebbe costituita parte civile, in quanto già risarcita ancor prima dell'inizio dell'udienza preliminare (sarebbe, infatti, stata elargita una somma pari ad € 77.792.407,08 in favore di 534 soggetti danneggiati); che altri soggetti danneggiati, per i quali non era stato possibile procedere al risarcimento prima dell'inizio del processo, avrebbero poi rinunciato alla costituzione (41 di essi sarebbero stati risarciti integralmente prima dell'intervento della sentenza di primo grado e altri 19 avrebbero concluso accordi transattivi, con rinuncia ad ulteriori pretese, successivamente a tale sentenza).

Per tali ragioni le difese richiedono che sia disposta rinnovazione dell'istruzione dibattimentale ai fini dell'acquisizione della documentazione attestante l'avvenuto esborso delle somme a titolo di risarcimento del danno.

Le difese aggiungono che i giudici di merito avrebbero errato nell'operare una doppia valutazione della gravità del fatto sia ai fini della commisurazione della pena sia per negare il riconoscimento delle circostanze attenuanti.

Simile valutazione non sarebbe consentita, a maggior ragione nel caso di specie, stante la dichiarazione di estinzione per prescrizione, divenuta irrevocabile, quanto ai reati di incendio, lesioni e omicidio colposi con la conseguenza che la valutazione sulla gravità del fatto debba essere effettuata avendo riguardo solamente al reato di disastro ferroviario colposo e non anche ai successivi eventi, altrimenti vulnerandosi l'intangibilità del giudicato.

Sulla scorta di tali considerazioni invocano un trattamento sanzionatorio più favorevole, previo riconoscimento delle circostanze attenuanti generiche, anche in giudizio di prevalenza sulle contestate aggravanti.

4.9.2 Relativamente alla posizione di Helmut Brödel, la difesa richiede quindi, sulla scorta delle deduzioni già richiamate, in primo luogo che, oltre al riconoscimento delle attenuanti di cui all'art. 62-bis c.p., venga concessa la circostanza prevista all'art. 62 c. 1 n. 6 c.p.; in secondo luogo che, ai fini del riconoscimento delle attenuanti generiche, sia tenuta in considerazione l'irrelevanza, in tema di efficacia prevenzionale, della qualifica ricoperta dal Brödel di addetto al magnetoscopio.

Del pari, le difese di Schröter e Kriebel invocano analogamente, sempre sulla scorta delle deduzioni sopra esposte, il riconoscimento dell'attenuante di cui all'art. 62 c. 1 n. 6 c.p..

4.9.3 Comune alle difese Mansbart, Mayer, Brödel, Kriebel e Schröter risulta, poi, la richiesta di contenimento della pena nel minimo edittale e di concessione dei benefici della sospensione condizionale della pena e della non menzione.

4.9.4 La difesa di Brödel invoca inoltre il riconoscimento dell'attenuante di cui all'art. 114 c.p. e richiede che sia rivalutato, ai sensi dell'art. 133 c.p., il grado della colpa dell'imputato. Sul primo versante, la difesa individua due fattori dotati di efficacia determinante rispetto alla condotta dell'imputato. Innanzitutto, attesa la sussistenza nell'Officina Jungenthal del contesto operativo evocato dall'art. 112, comma 3, c.p., ossia la sua organizzazione secondo il paradigma della direzione e della vigilanza, la condotta del Brödel dovrebbe ritenersi determinata sia da Kogelheide, Direttore generale dell'Officina Jungenthal e Responsabile operazioni tecniche Gatx Rail Europe, sia da Linowski, Responsabile del Team di manutenzione della flotta carri di Gatx Rail Europe. Ciò perché ad entrambi era stato attribuito l'onere di elaborare regole tecniche che, unitamente alla normativa già presente nel manuale VPI, avrebbero indirizzato l'operatività dell'imputato secondo schemi vincolanti e non derogabili. In secondo luogo, essendo l'operato del Brödel caratterizzato da mansioni meramente esecutive, egli non avrebbe avuto le competenze adeguate ad effettuare un apprezzamento sull'inefficacia delle misure che erano state adottate.

In secondo luogo, essendo l'operato del Brödel caratterizzato da mansioni meramente esecutive, egli non avrebbe avuto le competenze adeguate ad effettuare un apprezzamento sull'inefficacia delle misure che erano state adottate.

Quanto alle modalità con le quali il Brödel sarebbe stato determinato nella propria condotta, la difesa attribuisce rilievo sia alla superiorità gerarchica delle mansioni ricoperte dal Kogelheide e dal Linowski, di per sé idonea a condizionare la condotta dell'imputato, sia alla

mancata adozione delle TFA che, scongiurando ogni forma di discrezionalità nell'operato del Brödel, avrebbero comportato, con certezza, l'effetto prevenzionale auspicato. La carenza organizzativa riscontrata in capo ai vertici aziendali avrebbe pertanto inciso sulla misura di esigibilità della condotta dell'imputato ritenuta doverosa.

Sul secondo versante, la difesa attribuisce rilievo a tre elementi: in primo luogo, l'esclusione, per l'intervento della Suprema Corte, del profilo della violazione della normativa antinfortunistica e l'accertata irrilevanza causale delle condotte, riportate nel capo d'imputazione, diverse dall'errata attestazione di assenza di difetti all'esito della prova non distruttiva; in secondo luogo, lo speciale rapporto intercorrente tra i vertici dell'organizzazione e il Brödel, rilevante ai fini dell'apprezzamento sulla gravità del fatto; da ultimo, l'avallo da parte della Cassazione della censura riguardante l'irragionevole equiparazione del trattamento sanzionatorio riservato a Helmut Brödel a quello riservato ad Andreas Schröter, la cui mansione presupponeva maggiori capacità selettive della condotta impeditiva e maggiori poteri di intervento diretto sull'operatore.

4.9.5 Anche la difesa di Kriebel invoca il riconoscimento della circostanza attenuante di cui all'art. 114 c.p. e la conseguente rivalutazione del grado della colpa.

Per quanto concerne quest'ultimo profilo, la difesa rileva che, attesa l'impossibilità di rinvenire la regola cautelare violata dall'imputato, non sarebbe determinabile il grado di distacco della condotta concretamente tenuta dal Kriebel rispetto a quella prevista dalla norma.

Inoltre, dalla valutazione sul grado della colpa dovrebbero rimanere escluse tutte quelle violazioni che la Cassazione, nel corso del giudizio rescindente, ha ritenuto essere «minute manchevolezze», prive di efficienza causale, irrilevanti nella valutazione sul grado della colpa e unicamente valutabili quali indici di un complessivo contesto di inefficiente organizzazione. Siffatte violazioni devono rinvenirsi nel non aver valutato la condizione di grave ossidazione; nel non aver rilevato la mancata rimozione della vernice presente sull'assile e quindi nella mancata previa sabbiatura dello stesso; nell'aver svolto il controllo con attrezzatura analogica, che non assicurava la registrazione delle operazioni e dei segnali prodotti dagli impulsi ultrasonori e, quindi, il controllo a posteriori; nell'aver condotto l'esame pur non disponendo dei piani di prova; nell'aver proceduto in un tempo grandemente insufficiente ad una esecuzione a regola d'arte; nel non aver rilevato il rumore di fondo superiore al 10%.

A ciò dovrebbe, poi, aggiungersi l'esclusione della violazione sulla normativa per la prevenzione sugli infortuni sul lavoro.

Alla luce di tali considerazioni richiedono la rivisitazione del trattamento sanzionatorio dell'imputato.

Al Kriebel dovrebbe, poi, essere riconosciuta la circostanza attenuante prevista dall'art. 114 c.p., nella parte in cui prevede che la pena sia diminuita per colui che è stato determinato a cooperare nel reato, allorché si tratti di persona sottoposta all'altrui vigilanza, direzione o autorità. Invero, sotto un primo profilo, le inefficienze organizzative avrebbero favorito prassi non conformi agli standard cautelari, consentendo, in tal modo, all'imputato di validare, con esito positivo, un controllo non distruttivo. Essendo stata l'attività del Kriebel eterodiretta dai suoi superiori, avrebbe dovuto configurarsi una minore divergenza tra la condotta concretamente tenuta dall'imputato e quella prevista dalla norma violata. Sotto un secondo profilo, la condotta richiesta al Kriebel sarebbe stata caratterizzata da un ridotto grado di esigibilità, poiché non solo egli era sottoposto all'altrui direzione, ma le competenze attribuitegli erano meramente esecutive e, perciò, egli non sarebbe stato in grado di apprezzare l'efficacia impeditiva del codice precauzionale assegnatogli dal superiore.

4.9.6 Anche la difesa dello Schröter chiede il riconoscimento della circostanza attenuante di cui all'art. 114 c.p. e la conseguente rivalutazione del grado della colpa. Per quanto attiene a quest'ultimo profilo non sarebbe stato possibile individuare la regola cautelare violata e, di conseguenza, calcolare il distacco tra la condotta concretamente tenuta dall'imputato e quella normativamente prevista. La difesa osserva, poi, come il deficit organizzativo abbia influito sull'errore esecutivo dell'imputato, ritenendo che, se lo Schröter, in qualità di supervisore, avesse avuto a disposizione le attrezzature adeguate – e, in particolare, le attrezzature digitali che registrassero i risultati della prova UT e un report dettagliato di tale prova –, avrebbe potuto accorgersi della negligenza del Kriebel. Tali elementi, unitamente all'esclusione dell'aggravante relativa alla violazione della normativa sulla prevenzione degli infortuni sul lavoro, imporrebbero di ridefinire il trattamento sanzionatorio, riponderando la misura della colpa.

La correlazione tra deficit organizzativo strutturale ed errore esecutivo rileverebbe anche ai fini del riconoscimento della circostanza attenuante di cui all'art. 114 c.p. Invero, la difesa specifica come, nelle organizzazioni caratterizzate da una ripartizione di competenze, il comando inosservante delle regole cautelari da parte di coloro che definiscono una procedura o un coordinamento comporti l'inefficacia della misura approntata dal soggetto sottoposto, così limitandone le alternative di scelta e inducendolo a compiere la violazione. Nel caso di specie, a causa dei deficit organizzativi, che hanno comportato l'emersione di

prassi non conformi agli standard cautelari, lo Schröter non ha impedito al Kriebel di validare il controllo non distruttivo con esito positivo.

Adeguandosi a regole cautelari inidonee, emanate dai vertici dell'organizzazione, la condotta colposa dell'imputato risulterebbe, dunque, eterodeterminata o, comunque, fortemente condizionata. Invero, alla luce delle regole cautelari, emanate in epoca successiva al sinistro di Viareggio, l'assile n. 98331 sarebbe stato sicuramente scartato.

Sulla scorta di tali considerazioni, la difesa conclude per una minore divergenza tra la condotta concretamente tenuta dall'imputato e la norma cautelare violata.

Infine, per quanto riguarda il profilo della esigibilità della condotta conforme alla regola cautelare, analogamente a quanto osservato per l'imputato Kriebel, la difesa rileva come, da un lato, lo Schröter si trovasse in una posizione gerarchicamente subordinata rispetto ai vertici dell'organizzazione; dall'altro, egli non fosse dotato delle competenze specialistiche necessarie per valutare autonomamente l'efficacia delle regole cautelari impostegli e, di conseguenza, per discostarsene.

Per tali ragioni la difesa richiede un'apprezzabile riduzione del grado della colpa e il riconoscimento dell'attenuante di cui all'art. 114 c.p..

4.9.7. La difesa degli imputati Kogelheide Rainer e Linowski Peter con memoria presentata per questo processo lamenta il mancato riconoscimento delle circostanze attenuanti generiche nonché l'erronea applicazione dell'art. 133 c.p., sia in punto di valutazione del grado della colpa sia di commisurazione del trattamento sanzionatorio.

Per quanto attiene alla concessione delle circostanze attenuanti generiche, trattandosi di deduzioni che presentano un contenuto sostanzialmente sovrapponibile a quanto rappresentato dalle difese di Mansbart, Bröedel, Mayer, Kriebel e Schröter, si rinvia a quanto ampiamente illustrato *supra*.

Quanto alla valutazione del grado della colpa, in primo luogo, né il Tribunale né la Corte d'appello avrebbero valutato, nell'ambito del giudizio di commisurazione del trattamento sanzionatorio, gli elementi individualizzanti circa le posizioni di Kogelheide e di Linowski.

In secondo luogo, per quanto riguarda l'apprezzamento in ordine alla gravità del fatto, siffatta valutazione dovrebbe essere effettuata limitatamente alla sola fattispecie legale tipica di cui al combinato disposto degli artt. 430 e 449 c.p.p., configurandosi una violazione dei limiti del giudicato ove, invece, si intendesse valorizzare diversi aspetti materiali afferenti a reati già estinti.

Da ultimo, per quanto attiene alla valutazione sulla gravità della colpa, non sarebbero stati utilizzati nella determinazione del *quantum* della pena quei criteri, enucleati dalla Corte di

cassazione, fondamentali per la personalizzazione del rimprovero mosso all'agente, ossia la gravità della violazione cautelare, la misura di prevedibilità ed evitabilità dell'evento, le condizioni personali in cui versava l'agente, il possesso di qualità personali idonee a fronteggiare la situazione pericolosa e le motivazioni della condotta. All'esito di siffatta operazione agli imputati avrebbe dovuto essere comminata una sanzione sensibilmente inferiore rispetto a quella ritenuta dai giudici di merito.

4.9.8. La difesa degli imputati Gobbi Frattini e Pizzadini, con memoria depositata ha dedotto che la loro posizione sarebbe già stata ritenuta marginale dalla Corte d'appello nella sentenza impugnata e che tale marginalità dovrebbe essere confermata da questa Corte. Inoltre, dovrebbe essere considerato che l'aumento per il delitto di disastro era stato, nella sentenza annullata, pari a mesi sei e che tale pena doveva essere nuovamente confermata nel giudizio di rinvio.

Quanto alle circostanze attenuanti generiche si sostiene che nella sentenza annullata erano già state previste nella loro massima estensione -perché bilanciate con un'aggravante ad effetto speciale- sicché non risulterebbe corretto effettuare una riduzione in misura inferiore ad un terzo come richiesto dal Procuratore Generale.

Ancora non risulterebbe corretto affermare, come sostenuto dal Procuratore Generale nelle sue conclusioni, che Gobbi Frattini avesse il compito di effettuare il controllo visivo sull'assile né, come contenuto nella sentenza di annullamento della Corte di cassazione, che al Pizzadini potesse essere riconosciuta la responsabilità di aver sottoscritto il documento attestante che le operazioni di montaggio dell'assile erano state eseguite a regola d'arte.

Entrambi gli imputati non prestavano più attività lavorativa a favore della Cima Riparazioni ed anche tale elemento dovrebbe essere valutato ai fini della commisurazione della pena.

4.9.9. Le difese degli imputati Mansbart, Brödel, Mayer, Kriebel, Schröter, Kogelheide, Linowski, Gobbi Frattini, Pizzadini, Soprano, Castaldo (nonché quelle degli imputati Elia e Moretti e del responsabile civile Trenitalia) pongono anche una questione relativa alla natura giuridica della previsione di cui al secondo comma dell'art. 449 del c.p., assumendone la natura di circostanza aggravante.

A parere delle difese, a fronte dell'assenza di una specifica pronuncia sul punto da parte del Tribunale di Lucca e della Corte d'appello, il secondo comma dell'art. 449 c.p. dovrebbe considerarsi quale circostanza aggravante e non quale fattispecie autonoma di reato, in forza di plurimi indicatori.

Innanzitutto, dovrebbe darsi conto di quella che era la volontà del legislatore storico, che, come emerge dalla relazione preliminare, aveva inteso il comma secondo dell'art. 449 c.p. come circostanza aggravante.

Siffatto elemento troverebbe, poi, conforto nei criteri ermeneutici utilizzati a livello giurisprudenziale per qualificare le fattispecie circostanziali, oltre alla previsione di cui all'art. 15 c.p.

Invero, circostanza del reato deve ritenersi un elemento specializzante rispetto alla fattispecie-base, la cui sussistenza, attenuandone o aggravandone l'offensività, non incide sull'*an* della responsabilità dell'agente, ma sul *quantum* del trattamento sanzionatorio. Simile definizione, a parere delle difese, ben si attaglia all'ipotesi prevista dal secondo comma dell'art. 449 c.p.

A tal proposito le difese degli imputati proseguono, poi, nell'individuazione dell'elemento specializzante indicatore della natura circostanziale della norma in questione, individuato nella riferibilità della locuzione «[mezzo] *adibito al trasporto di persone*» non solo ai casi di caduta di un aeromobile e di sommersione di una nave, ma anche all'ipotesi di disastro ferroviario. Ciò per due principali ragioni: in primo luogo, la tesi secondo cui il convoglio ferroviario debba essere adibito al trasporto di persone al fine di integrare l'aggravante sarebbe stata già implicitamente contemplata dal legislatore storico; in secondo luogo, se l'incremento del disvalore del fatto fosse stato legato all'esposizione al pericolo di un numero indeterminato di persone che la destinazione del mezzo generava, allora tale assunto non potrebbe non estendersi anche al caso in cui nel disastro sia coinvolto un convoglio ferroviario. Soltanto in quest'ottica potrebbe giustificarsi il significativo incremento nel trattamento sanzionatorio previsto dal capoverso della norma richiamata.

Per tali ragioni, l'aggravante non avrebbe dovuto essere applicata nel caso di specie allorché, come definitivamente accertato all'esito dell'istruttoria dibattimentale, il convoglio ferroviario che aveva cagionato il disastro non era adibito al trasporto di persone, ma trasportava unicamente cisterne contenenti GPL.

Le conseguenze derivate dal disastro, infatti, non sarebbero dipese dalla particolarità del mezzo di trasporto, ma da condizioni esogene, non riconducibili all'applicazione dell'aggravante, tra cui la prossimità ad un centro abitato, l'incendio, il picchetto e l'innescò. Attesa l'insussistenza dell'elemento specializzante, l'aggravante in questione non sarebbe configurabile.

Avvalorerebbe tale conclusione la circostanza che il legislatore abbia voluto espressamente escludere al primo comma dell'art. 449 c.p. il solo reato di incendio boschivo (art. 423

bis c.p.) con ciò riconoscendo che tutti gli ulteriori delitti di disastro sarebbero ricompresi nel già menzionato primo comma e che le specificazioni contenute nel secondo comma sarebbero delle circostanze aggravanti.

4.9.10 Le difese degli imputati Mansbart, Mayer, Brödel, Kriebel e Schröter Gobbi Frattini, Pizzadini, Soprano, Castaldo (nonché quelle degli imputati Elia e Moretti e del responsabile civile Trenitalia) denunciano inoltre, profili di irragionevolezza della suindicata disciplina normativa.

Anche la difesa degli imputati Kogelheide Rainer e Linowski Peter, pur non ritenendo una diversa lettura in contrasto con la Costituzione, sostiene che sarebbe irragionevole giungere ad una lettura dell'art. 449 c.p. che ritenga sempre e comunque punito il disastro ferroviario con la pena di cui al secondo comma indipendentemente dal fatto che il convoglio fosse abito al trasporto di persone.

Viene sollecitata dalle altre difese, con analoghe argomentazioni, una questione di costituzionalità dell'art. 449, secondo comma, c.p. per la violazione degli artt. 3, 24, 27, 117, primo comma, Cost. nonché degli artt. 6 e 7 Cedu e 49 della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione Europea, nella parte in cui prevede il medesimo trattamento sanzionatorio sia per il disastro ferroviario di treni adibiti al trasporto di persone sia per quelle ipotesi di disastro coinvolgenti rotabili merci.

Si sostiene da tutte le difese che, ove si considerasse il secondo comma dell'art. 449 c.p. non come una circostanza aggravante, ma come una fattispecie autonoma di reato, sorgerebbero due ordini di problemi. In primo luogo, punendo più gravemente il disastro ferroviario in assenza di un elemento specializzante, si profilerebbe il rischio di favorire un'estensione analogica in *malam partem* del secondo comma anche ai casi in cui il disastro ferroviario colposo non riguardi convogli che trasportano persone. In secondo luogo, in tal modo si consentirebbe un'interpretazione abrogatrice del primo comma dell'art. 449 c.p., così ammettendo che le pene per il disastro ferroviario, indipendentemente dal fatto che si tratti di un mezzo adibito al trasporto di persone o merci, siano sempre quelle più gravi previste dal secondo comma. Verrebbero, perciò, puniti con il medesimo trattamento sanzionatorio fatti connotati da un diverso disvalore.

Alla luce di tali considerazioni il secondo comma dell'art. 449 c.p. si troverebbe in contrasto: con l'art. 27, terzo comma, Cost, perché, attesa l'eccessività del trattamento sanzionatorio rispetto all'effettivo disvalore del fatto, la pena non svolgerebbe la sua funzione rieducativa; con l'art. 3 Cost, poiché prevede il medesimo trattamento sanzionatorio per condotte connotate da un diverso tasso di offensività, ove equipara l'ipotesi in cui nel disastro

ferroviario sia coinvolto un mezzo adibito al trasporto di persone a quella in cui nel disastro sia coinvolto un mezzo non adibito al trasporto di persone e – nel contempo - un trattamento sanzionatorio diverso per condotte identiche – operando le difese un riferimento alla disparità nel trattamento sanzionatorio tra il disastro ferroviario e il disastro navale/aviatorio con mezzo non adibito al trasporto di persone, per il quale trova applicazione il primo comma dell'art. 449 c.p. –; con l'art. 49 della Carta di Nizza, che sancisce il principio di proporzionalità della pena.

Per tali ragioni, ove non dovesse ritenersi la natura circostanziale del secondo comma dell'art. 449 c.p., attesa la non irrilevanza della questione e la sua non manifesta infondatezza, le citate difese chiedono che venga disposta la sospensione del procedimento e la rimessione degli atti alla Corte costituzionale.

4.10 La rideterminazione in concreto del trattamento sanzionatorio relativo agli imputati Kriebel Uwe, Brödel Helmut, Schröter Andreas, Linowski Peter, Kogelheide Rainer, Mayer Roman, Mansbart Johannes, Pizzadini Paolo, Gobbi Frattini Daniele e Soprano Vincenzo. Rinvio.

Per la rideterminazione in concreto del trattamento sanzionatorio relativo ai predetti imputati (nonché all'Elia, al Castaldo e al Moretti) si fa rinvio alla successiva parte quinta.

PARTE QUINTA – Il giudizio di rinvio. La rideterminazione del trattamento sanzionatorio.

5.1. Premessa.

Prima di procedere alla rideterminazione delle pene in concreto è necessario premettere una parte generale riguardante questioni comuni e i criteri seguiti nella applicazione del trattamento sanzionatorio.

5.2.1. La natura giuridica della previsione di cui al comma 2 dell'art. 449 c.p.: il carattere autonomo del delitto di disastro ferroviario colposo

La tesi sostenuta dai difensori circa la natura aggravatrice e non autonoma delle ipotesi di cui al capoverso dell'articolo 449, comma 2, c.p., poggiante sull'interpretazione letterale della fattispecie, su quella sistematica e sul riferimento ai lavori preparatori ed alla relazione di accompagnamento al codice penale, è priva di fondamento.

Va fin da subito evidenziato come la giurisprudenza di legittimità abbia, a più riprese, affrontato la questione ravvisando nell'articolo 449 c.p. una disposizione a più norme e, nel

capoverso di detto articolo, un titolo autonomo di reato, non circoscritto ai soli vettori dedicati al trasporto di persone.

In tal senso la sentenza n. 36639/2012, in parte motiva, espressamente ha affermato come la questione concernente la natura basica o circostanziale dell'ipotesi prevista dall'art. 449, co. 2, c.p. sia priva di pregio, dovendosi ritenere che l'ipotesi di cui al capoverso dia vita ad un autonomo reato. Altre decisioni hanno precisato che *"l'esattezza della conclusione discende dalla disamina di tale ipotesi criminosa, che si caratterizza, tanto da meritare un trattamento sanzionatorio particolarmente severo, in ragione della particolarità del disastro, riguardante le strade ferrate, le navi e gli aeromobili adibiti al trasporto di persone (Cass. Sez. 4, sent. n. 27851 del 04/03/2004, Del Bono, Rv. 229072), nonché per la tecnica di tipizzazione, che mantiene integra la fisionomia autonoma ed unitaria anche delle ipotesi colpose di cui all'art. 449 cod. pen.. (Cass., Sez. 4, sent. n. 1544 del 18/1/2012, Tedesco ed altri).*

In ulteriori pronunce la Corte di cassazione ha ribadito come *"la disposizione prevista dal secondo comma dell'art. 449 cod. pen., relativa al raddoppio della pena in determinate ipotesi, prevede un titolo autonomo di reato e non una circostanza aggravante dell'ipotesi prevista nel primo comma dello stesso articolo"* (Cass. Pen., Sez. 4, 19.3.2013 n. 26239) e come l'aggravamento di pena previsto per il caso di disastro ferroviario, di naufragio, di sommersione di nave o di caduta di aeromobili adibiti al trasporto di persone si sostanzia in un titolo autonomo di reato (Cass. Sez. 4, Sentenza n. 27851 del 04/03/2004 Rv. 229072 01 cit. e Cass. Sez. 4, Sentenza n. 15444 del 18/01/2012 Rv. 253501 – 01).

In tale ultima decisione (la numero 15444/2012) la Corte di cassazione - nel ribadire che le previsioni di cui al capoverso dell'articolo 449 c.p., sanzionate con una pena doppia rispetto a quella fissata per le ipotesi di cui al comma precedente, tra le quali è ricompreso il disastro ferroviario, costituiscono un titolo autonomo di reato e non una circostanza aggravante dell'ipotesi prevista dal comma primo - ha analizzato compiutamente le singole ipotesi di disastro ritenendo, in modo del tutto condivisibile, che con la loro introduzione il legislatore abbia scelto di delineare, per le ipotesi dolose, alcune fattispecie tipiche di disastro, inquadrandole in specifiche ed autonome incriminazioni, inserendo le correlate fattispecie colpose nei due commi dell'art. 449 c.p., mantenendo inalterate le rispettive identità giuridiche, all'interno di *"specie dello stesso genere"*, ciascuna configurata quale autonoma incriminazione.

La vicenda esaminata in quel caso riguardava un fatto per alcuni aspetti simile a quello per cui è processo, ancorché privo di quei catastrofici effetti che hanno caratterizzato

quest'ultimo (trattavasi di rotabile composto da quattro carrozze, "stazionato" sul quarto binario della stazione di Genova Bolzaneto, che si era mosso senza governo, sfruttando la pendenza dei binari, si era instradato sul terzo binario, acquisendo velocità fino ad 80 km/h, percorrendo circa 4 km, quindi sviando, invadendo due carreggiate stradali fino a schiantarsi sul greto di un fiume). In detta vicenda la Corte di cassazione ha affermato, da un lato, come in tale previsione incriminatrice della condotta colposa ciascuna fattispecie *"mantiene la propria identità giuridica e la propria caratterizzazione naturalistica, in sostanziale aderenza alla disciplina prevista per l'ambito doloso"* (sia pure con la differenza legata al fatto che per le ipotesi colpose è richiesta la verifica dell'evento di pericolo indicato dalla fattispecie dello specifico disastro di volta in volta sanzionato) e, dall'altro, come analoga disciplina si rinvenga nel comma secondo dell'articolo 449 c.p. nel quale previsioni normative distinte da quelle richiamate dal comma primo, trovano autonoma e più grave sanzione proprio in ragione della maggiore rilevanza delle stesse in punto di gravità del disastro occorso.

Si afferma espressamente in tale decisione che *"non vi è ragione alcuna che consenta di ipotizzare che fattispecie tipiche, fortemente caratterizzate come autonome incriminazioni perdano la loro individualità per diventare mere circostanze aggravanti"*, tenuto conto (dato questo parimenti evidenziato dalla decisione richiamata) che proprio per la diversità delle ipotesi colpose integranti i disastri di cui al primo comma fa difetto, rispetto al disastro ferroviario colposo di cui al capoverso, la corrispondente fattispecie base.

Trattasi di una ricostruzione ponderata, argomentata e poggiante su solide basi logico giuridiche, che questa Corte condivide e fa propria.

L'orientamento sopra indicato appare peraltro condiviso anche da uno dei difensori degli imputati (nonostante nei motivi aggiunti/memoria 22 marzo 2022 e, da ultimo, nella memoria depositata all'udienza 6 giugno 2022 abbia sollevato la questione nei termini anzidetti) il quale, in una sua pubblicazione (Codice Penale, commentato con la dottrina e annotato con la giurisprudenza - Seconda Edizione, Giuffrè - 2000) ha avuto modo di rilevare e precisare, assumendo la natura di reati autonomi dei delitti colposi di danno previsti dai commi 1 e 2 dell'articolo 449 c.p., che (p. 2074) *"le fattispecie di reato di cui al comma 2 della disposizione in esame costituiscono forme autonome di reato e non aggravanti; tuttavia, punite più severamente in considerazione della particolare gravità del disastro riguardante le strade ferrate, le navi e gli aeromobili destinati al trasporto di persone: non è pertanto ipotizzabile un giudizio di comparazione con le circostanze attenuanti"*.

Del pari errato deve ritenersi il riferimento all'interpretazione letterale del secondo comma dell'art. 449 c.p. secondo la quale la frase "*adibita a trasporto di persone*" debba essere riferita anche al disastro ferroviario.

Trattasi, all'evidenza, di una ricostruzione contrastante con chiare regole grammaticali e sintattiche: l'utilizzo del genere femminile, invero, non può che essere riferito alla nave e non al disastro ferroviario, al pari del successivo utilizzo della frase "*adibito a trasporto di persone*", riferita inequivocabilmente al mezzo aereo.

Né ha pregio l'assunto di un preteso mutamento di indirizzo giurisprudenziale desunto dal contenuto della sentenza n. 49620 del 12.10.2016 della quarta Sezione, trattandosi, chiaramente, di un *obiter dictum*, non essendo la questione specifica oggetto di quel giudizio.

Non sposta i termini della questione l'ulteriore deduzione difensiva, per la quale l'esclusione espressa dal primo comma dell'art. 449 c.p. del reato di incendio boschivo provverebbe che tutti i restanti delitti di disastro sarebbero compresi nel già menzionato primo comma (dunque anche quello ferroviario colposo) e che le specificazioni contenute nel secondo comma sarebbero delle circostanze aggravanti.

Il reato di incendio boschivo, prima della legge n. 353 del 2000, era aggravato dall'art. 425 del c.p. solo nell'ipotesi dolosa; la scelta di escludere dall'ambito di applicabilità dell'art. 449 primo comma c.p. il reato di incendio boschivo colposo, inserendolo nella nuova disposizione di cui all'art. 423 bis c.p. è stato il frutto di una tecnica legislativa che ha voluto comprendere in detta ultima norma tutte le ipotesi di incendio boschivo, doloso o colposo, semplice o aggravato, senza che da ciò possa ricavarsi alcuna indicazione nel senso sostenuto dai ricorrenti.

5.2.2. Sui dedotti profili di irragionevolezza e di contrasto con la Costituzione dell'interpretazione del delitto di disastro ferroviario colposo come reato autonomo.

Quanto ai dedotti profili di irragionevolezza della disciplina normativa e di contrasto con la disciplina costituzionale, trattasi invero di tesi manifestamente infondate alla luce della già esaminata tecnica legislativa, che prevede, per i diversi istituti giuridici di disastro doloso e colposo, autonomi titoli di reato e corrispondenti trattamenti sanzionatori.

Il legislatore per il disastro ferroviario doloso ha infatti previsto una fattispecie più grave, quanto al trattamento sanzionatorio (da cinque a quindici anni di reclusione), rispetto ai reati di naufragio, sommersione di nave o disastro aviatorio, sanzionati nella ipotesi "base" con la pena da cinque a dodici anni ed equiparati *quoad poenam* al disastro ferroviario doloso solo nel caso di utilizzo di condotte manomissive o fraudolente, dunque in

presenza di una modalità dell'azione maggiormente insidiosa e di una maggiore gravità del reato (art. 428 comma 2 c.p.: "*La pena è della reclusione da cinque a quindici anni se il fatto è commesso distruggendo, rimuovendo o facendo mancare le lanterne o altri segnali, ovvero adoperando falsi segnali o altri mezzi fraudolenti.*").

E' pertanto del tutto ragionevole che, nelle corrispondenti fattispecie colpose, per equiparare la pena dei delitti di naufragio, sommersione o disastro aviatorio a quella prevista per il disastro ferroviario sia stato richiesto ai primi un *quid pluris* ovvero che i predetti vettori fossero adibiti al trasporto di persone, condizione non richiesta in presenza di un disastro ferroviario.

Rimane quindi nel confine del legittimo esercizio della discrezionalità del legislatore la possibilità di ritenere che, tenuto in conto della diffusività ed assoluta preponderanza del trasporto ferroviario rispetto agli altri vettori, specie all'epoca dell'entrata in vigore del codice penale, la sanzione penale dettata per la fattispecie colposa di reato sia di particolare gravità, equipollente a quella fissata per la sommersione colposa di una nave adibita a trasporto di persone o di caduta colposa di un aeromobile adibito a trasporto di persone.

La questione di legittimità costituzionale sollevata deve, pertanto, ritenersi manifestamente infondata.

5.3.1. La circostanza attenuante del risarcimento del danno e le circostanze attenuanti generiche.

Deve essere disattesa, in quanto infondata, la richiesta avanzata dalle difese degli imputati Brödel, Schröter, Kriebel, Linowski e Kogelheide di applicazione della circostanza attenuante del risarcimento del danno.

E' noto, infatti, che "*ai fini del riconoscimento dell'attenuante della integrale riparazione del danno, prevista dall'art. 62, n. 6, c.p., il risarcimento deve intervenire prima della dichiarazione di apertura del dibattimento di primo grado*" (Cass. pen. Sez. 3, Sentenza n. 18937 del 19/01/2016 Rv. 266579 – 01. In motivazione, la Corte ha osservato che l'attenuante presuppone una dimostrazione di spontaneo ravvedimento, non condizionata dall'andamento del dibattimento; conf. Sez. 6 - Sentenza n. 50996 del 12/09/2019 Rv. 277443 – 01).

La tardività del risarcimento rispetto al termine processuale ricordato è pacifica e si deduce dalle indicazioni offerte dalle stesse difese ["*... in data 7 giugno, 10 giugno e 23 giugno 2016, gli Assicuratori della Società a mezzo del loro procuratore speciale hanno provveduto alla consegna agli Ufficiali Giudiziari competenti di istanze di offerta reale ai sensi dell'art. 1208 c.c. destinate a 40 parti civili per una somma totale pari Euro 7.683.325,46*" (cfr. all.

sub 1 della nota depositata dall'Avv. Labruna all'udienza del 24 giugno 2016, acquisita al fascicolo dibattimentale con ordinanza del Tribunale del 1 luglio 2016)) e dal dato documentale che le amministrazioni dello Stato hanno ricevuto le somme a titolo di risarcimento del danno a seguito di accordi transattivi nei giorni 13 e 14 marzo 2014.

Alla prima udienza dibattimentale del 13 novembre 2013 il Tribunale di Lucca ha dichiarato la contumacia degli imputati ad eccezione di quelli presenti, sicché le successive offerte reali avvenute nel 2016 ed i pagamenti del 2014, eseguiti in misura non integrale, non possono essere ritenuti utili ai fini dell'operatività dell'invocata attenuante.

Tali pagamenti, tuttavia, assumono rilevanza ai fini del riconoscimento delle circostanze attenuanti generiche, questione oggetto di specifici motivi di ricorso per cassazione dichiarati assorbiti e rimessi al vaglio di questa Corte.

Il Collegio al riguardo ritiene che possa trovare accoglimento la richiesta, comune agli imputati Kriebel Uwe, Brödel Helmut, Schröter Andreas, Linowski Peter, Kogelheide Rainer, Mayer Roman, Mansbart Johannes, di concessione della diminuzione ex art. 62 bis c.p..

Il dato di partenza, dal quale non può prescindersi, è rappresentato dal fatto che, ad oggi, per l'unico reato comune a tutti gli imputati, non estinto per prescrizione - il disastro ferroviario colposo - (con l'eccezione della posizione del Moretti che ha in carico anche l'incendio colposo e le lesioni colpose), soltanto quelli inseriti in Ferrovie dello Stato, RFI, Trenitalia e Cima Riparazioni si sono visti riconoscere dalla Corte di appello, nel precedente giudizio di merito, le circostanze attenuanti generiche, con motivazioni eterogenee così compendiabili:

- per Moretti, Elia e Soprano, in quanto *"la loro scelta imprenditoriale di non assicurare al trasporto delle merci pericolose il necessario livello di sicurezza, pur grave per le sue conseguenze, non appare dovuta a insipienza o alla prevalenza di interessi non meritevoli di alcuna tutela bensì alla volontà di risanamento delle ferrovie stesse, il cui finanziamento incideva ed incide sul bilancio dello Stato"*; inoltre perché, nonostante la scarsa attenzione alla sicurezza nel settore del trasporto merci, *"non vi è stato lo stesso atteggiamento nel settore del trasporto passeggeri, inteso sia come tratte dell'alta velocità sia come tratte locali"*, così non palesandosi un loro completo disinteresse per il trasporto ferroviario globalmente inteso; poiché, infine, nei loro confronti veniva esclusa la condanna per uno dei profili di colpa ritenuto sussistente in primo grado, ovvero la mancata adozione del "detettore di svio";

- per Pizzadini e Gobbi Frattini, in quanto portatori di un profilo di colpa attenuato per non aver rilevato i deficit nella manutenzione eseguita presso la Jungenthal e per non aver

verificato che il carro noleggiato provenisse da officina che assicurava adeguati standard manutentivi di talché *"tale colpa non può essere giudicata della stessa gravità di quella di chi ha ommesso o eseguito in modo estremamente superficiale detta manutenzione"*; perché, inoltre, è stata positivamente considerata la circostanza che l'officina Cima Riparazioni, nonostante un accertato deficit organizzativo per la mancata previsione di un generalizzato e attento controllo visivo su tutti gli assili in entrata, aveva superato una verifica ANSF senza ricevere rilievi formali, per cui doveva ritenersi operare, per il resto, in modo sostanzialmente corretto.

Nei confronti degli imputati Kriebel, Brödel, Linowski, Kogelheide, Mansbart, Mayer, Schröter il giudice di appello ha invece negato dette attenuanti assumendo come il profilo di colpa loro addebitabile (*"per avere essi ommesso di assicurare la corretta manutenzione in un settore estremamente pericoloso e nel quale il proprio controllo attento, puntuale e approfondito delle condizioni della sicurezza di ciascun componente è l'unica attività materiale che consenta di scoprire tempestivamente i suoi difetti e di eliminare il rischio di un deragliamento causato dal collasso del materiale rotabile"*) fosse di tale natura e portata da escludere il riconoscimento della circostanza in esame.

In punto di diritto rileva questa Corte come la meritevolezza dell'adeguamento della pena, in considerazione di peculiari e non codificabili connotazioni del fatto o del soggetto, non possa in nessun caso essere frutto di automatismi o presunzioni, al contrario necessitando di apposita motivazione dalla quale emergano, in positivo, *"gli elementi che sono stati ritenuti atti a giustificare la mitigazione del trattamento sanzionatorio"* (così, di recente, Cass. Pen., Sez. 1, 11.10.2017 n. 46568), elementi da valutare comunque in relazione alla gravità del danno o del pericolo cagionato, all'interno di un'ineliminabile valutazione globale di siffatte emergenze e, all'un tempo, di una comparazione tra le posizioni e, prima ancora, tra le condotte.

Deve aggiungersi, inoltre, che una differenza di trattamento nel caso di concessione delle circostanze attenuanti generiche in favore di un imputato e non del co-autore dello stesso reato, può ritenersi giustificata *"purché venga fornita logica ed adeguata motivazione in ordine alla diversa valutazione della gravità dei fatti rispettivamente contestati e della capacità a delinquere manifestata dagli imputati"* (Cass. Pen., Sez. 3, 28.9.2016 n. 40322). Ciò premesso, va osservato che nella vicenda in esame non viene in discussione la straordinaria gravità del fatto, in termini di conseguenze dannose che il disastro ferroviario ha determinato, con la morte di 32 persone, il ferimento di altre centinaia, in modo grave e gravissimo, il danneggiamento di beni mobili e immobili.

Non è dato tuttavia cogliere, nella motivazione del precedente giudice di merito, sopra compendiata, quella adeguata chiave di lettura che, per come specificato dal giudice della nomofilachia, costituisce presupposto e linea guida per una determinazione logica ragionevole nella differenziazione tra le posizioni degli imputati rispetto al riconoscimento di detta diminuzione.

Non appare invero dirimente e giustificatamente premiale la scelta, consapevole e volontaria, attribuita a Moretti, Elia e Soprano, nello sforzo di risanamento di imprese ferroviarie nazionali, di privilegiare in tutti i suoi aspetti, comprensivo di quello della sicurezza, il comparto passeggeri rispetto a quello merci, almeno con riguardo al trasporto di alcuni materiali che presentavano una evidente, ineludibile e ben nota pericolosità intrinseca, all'evidenza trascurata.

Del pari, sempre ai fini dell'applicazione delle invocate circostanze, non sembra decisiva per distinguere le posizioni degli imputati Kriebel Uwe, Brödel Helmut, Schröter Andreas, Linowski Peter, Kogelheide Rainer, Mayer Roman, Mansbart Johannes - da una parte - e Gobbi Frattini e Pizzadini - dall'altra - l'argomentazione secondo la quale i deficit organizzativi e procedurali presenti in Cima Riparazioni, addebitati a vario titolo al Pizzadini e al Gobbi Frattini, che avevano portato all'omesso controllo dell'assile trasmesso dalla Jugenthal, avessero una valenza minore di quelli presenti in Gatx e nelle officine di riparazione da loro controllate e organizzate, solo perché queste ultime avevano dato vita alla situazione di pericolo attraverso l'immissione in circolazione di prodotti non adeguatamente sottoposti a controlli manutentivi.

Trattasi ovviamente di diversità di condotte e/o di gradazioni della colpa che trovano composizione e "risposta" adeguata nell'applicazione dei criteri di dosimetria della pena ma che non assumono rilevanza determinante ai fini in esame.

Una volta esclusa, con un'argomentazione fatta propria e accuratamente approfondita dal giudice di legittimità, l'operatività del principio di affidamento sull'altrui comportamento corretto iniziale, la seriazione diacronica delle condotte omissive negligenti intervenute in Cima Riparazioni, in RFI, in Trenitalia e in Ferrovie dello Stato, compiutamente ricostruita nel processo, non legittima il distinguo operato nel precedente giudizio di appello per escludere il riconoscimento ai soli imputati inseriti in Gatx e Jugenthal della diminuzione prevista dall'articolo 62 bis del codice penale.

Deve essere a tal proposito evidenziato l'avvenuto risarcimento - seppure con le modalità e i tempi innanzi tratteggiati - a favore della gran parte dei soggetti danneggiati, di cui anche Kriebel Uwe, Brödel Helmut, Schröter Andreas, Linowski Peter, Kogelheide Rainer, Mayer

Roman, Mansbart Johannes hanno avuto conoscenza, facendolo proprio, al pari degli imputati inseriti nelle società italiane.

Detto risarcimento costituisce, a giudizio di questa Corte, l'effettivo elemento positivamente valutabile ai fini del riconoscimento delle attenuanti generiche, da apprezzare negli stessi termini per tutti gli imputati, con conseguente identica riduzione proporzionale della pena. La diversa gravità della condotta e del grado di colpa accertata rispetto alle singole posizioni troverà - si ripete - adeguata valutazione nella determinazione della pena base a ciascuno irrogata, secondo i parametri di cui all'articolo 133 c.p., non giustificando tuttavia il diniego della diminuzione ex art. 62 bis c.p. soltanto ad alcuni degli imputati e, in particolare, a quelli di nazionalità tedesca e austriaca, come era stato invece ritenuto nel precedente giudizio d'appello.

5.3.2. La quantificazione della riduzione della pena per effetto dell'applicazione delle circostanze attenuanti generiche.

In punto di diritto va precisato come le statuizioni relative al *quantum* di riduzione di pena da operare per effetto dell'applicazione di una circostanza, direttamente ovvero all'esito del giudizio di comparazione e bilanciamento, implicando una valutazione discrezionale tipica del giudizio di merito, sfuggono al sindacato di legittimità qualora non siano frutto di mero arbitrio o di ragionamento illogico e siano sorrette da sufficiente motivazione (Cass. Pen., Sez. 4, 8.10.2021 n. 36532).

Nello specifico, le circostanze attenuanti generiche previste dall'articolo 62 bis del codice penale si inseriscono all'interno di una valutazione complessiva della personalità dell'autore del reato *"letta nel prisma delle circostanze di realizzazione della condotta con la finalità di meglio individualizzare la misura concreta della pena inflitta"* (Cass. Pen., Sez. 5, 20.9.2019 n. 38889, Lorenzato).

Dunque la dosimetria della pena, giusto il disposto di cui all'articolo 133 c.p., va determinata, in principalità, sulla scorta della gravità del fatto e del grado della colpa, mentre le circostanze attenuanti generiche hanno riguardo *"ad elementi, per lo più esterni al reato, che lo rendano meritevole di una mitigazione del trattamento sanzionatorio"* (Cass. Pen. 36532/2021 cit.).

Come efficacemente ribadito dal giudice di legittimità, all'interno di un orientamento ben consolidato, non sussiste un rapporto di necessaria interdipendenza tra le due statuizioni, che - pur richiamandosi entrambe, astrattamente, ai criteri fissati dall'art. 133 cod. pen. - si fondano su presupposti diversi.

È pertanto evidente come detta diminuzione possa trovare riconoscimento anche per fatti di straordinaria gravità, quale quello in esame e come, purtuttavia, avendo la precipua finalità del "*più congruo adeguamento della pena in concreto*", lungi dal ricorrere a qualsivoglia automatismo e riconoscerla comunque nella massima estensione, la sua "forza" debba essere oggetto di una valutazione valoriale e debba rispondere alla perseguita finalità di raggiungimento di una pena equa e proporzionata.

È quindi sempre necessaria la valutazione del "peso" effettivo di siffatte attenuanti, previste dal legislatore con riferimento a non preventivabili situazioni che incidono sull'apprezzamento complessivo del fatto-reato e della capacità a delinquere dell'imputato, al fine di un congruo adeguamento della pena in concreto, con conseguente ampia possibilità di determinazione di una riduzione contenuta, funzionale al raggiungimento di quella quantità di pena finale rispondente ai parametri sopra indicati (cfr., in termini, Cass. pen. ultima citata; cfr. anche Sez. 3, 19.1.2018 n. 2268).

In relazione alla vicenda che occupa, come evidenziato nel paragrafo precedente, le argomentazioni poste dal giudice di appello a fondamento del riconoscimento delle circostanze attenuanti generiche - in quella sede ritenute, all'esito del giudizio di bilanciamento, in regime di equivalenza con le contestate aggravanti - al pari di quelle che hanno portato, nel presente giudizio, al loro riconoscimento anche agli imputati Kriebel, Brödel, Linowski, Kogelheide, Mansbart, Mayer, Schröter, non appaiono particolarmente "pregnanti", tali da giustificare una consistente riduzione della pena.

Non vi sono stati da parte degli imputati condannati segnali forti, chiari e decisivi di resipiscenza; è del tutto mancato, da parte di chi aveva poteri direttivi, organizzativi e gestionali nella circolazione del rotabile merci noleggiato e di chi era materialmente chiamato ad intervenire sulla manutenzione dello stesso o lo aveva (mal)manutenuto, il riconoscimento dei gravi errori commessi, della *mala gestio* che aveva caratterizzato le azioni intraprese e le omissioni accertate.

Ciascuno ha cercato, con coerenza certo ma con fermezza, all'interno del pienamente legittimo esercizio del diritto di difesa, di sostenere l'assoluta correttezza del proprio operato, la mancanza di condotte negligenti, imperite, inosservanti di regole, norme e discipline, sostanzialmente attribuendo alla casualità o alle altrui mancanze o erronee direttive la verifica del disastro ferroviario per cui è processo e delle terribili conseguenze che esso ha determinato in termini di perdite di vite umane, di lesioni, di danni a cose, così non dimostrando di aver compreso, elaborato ed "accettato" la condotta negligente tenuta, concausale al disastro.

È inoltre privo di fondamento l'assunto difensivo secondo il quale la rilevanza attribuita dal precedente giudice di merito alle circostanze attenuanti di cui all'articolo 62 bis c.p., già valutate in termini di equivalenza con l'aggravante prevenzionale di cui all'articolo 589, comma 2, c.p. - ritenuta insussistente dal giudice di legittimità - imporrebbe nel presente giudizio una loro applicazione nella misura massima prevista dalla legge.

La decisione della Corte di appello riguardante il giudizio di comparazione delle circostanze non legittima la tesi sostenuta e la pretesa doverosità del ricorso alla massima riduzione consentita dalla legge, non ricavandosi da esso alcun apprezzamento di valore delle attenuanti generiche se non quello di bilanciare, in equivalenza, l'aggravante prevenzionistica contestata e ritenuta esistente in quella fase.

Nel presente giudizio di rinvio, in assenza di una circostanza antagonista rilevante ex art. 69 c.p., occorre procedere alla valutazione specifica e ragionata del rilievo che le argomentazioni fondanti il riconoscimento dell'attenuante assumono nella determinazione della pena in concreto.

Questa Corte ritiene, per le ragioni sopra indicate, che la diminuzione debba operare in misura contenuta, in modo eguale per tutti gli imputati, con una riduzione proporzionale della pena nella misura di 1/9.

Attraverso questo intervento, una volta determinata la pena base, secondo i parametri di cui all'articolo 133 del codice penale, si addiende ad un risultato finale congruo e proporzionato alla concreta gravità del fatto ed alle responsabilità individuali .

5.4. L'attenuante di cui all'art. 114 del c.p.

Non sussistono i presupposti per il riconoscimento della circostanza attenuante prevista dall'art. 114 del c.p., richiesta dalle difese Brödel, Kriebel e Schröter atteso che non è stata contestata né ritenuta sussistente una cooperazione colposa dei predetti imputati nel reato di cui all'articolo 449 comma 2 codice penale e, comunque, all'interno di detta necessaria condizione, non risulta avvenuta alcuna determinazione a commettere il reato da parte di alcuni imputati nell'esercizio della loro autorità, direzione o vigilanza, nei confronti di altri.

Ed invero la stessa lettera dell'art. 114 u.c. c.p. stabilisce, nei casi di cui ai numeri 3 e 4 del primo comma e nel terzo comma dell'art. 112 del c.p. (e, quindi, per quello che qui interessa, alla stregua delle deduzioni difensive, nell'ipotesi prevista dal numero 3 del primo comma dell'art. 112 c.p.) che la pena sia diminuita per chi è stato determinato a commettere il reato o a cooperare nel reato prevedendo, nel primo caso, un concorso doloso e, nel secondo caso, una cooperazione colposa.

La correttezza di tale interpretazione è suffragata dalla giurisprudenza di legittimità per la quale: *"L'attenuante prevista dall'art. 114 cod. pen. può essere concessa nei delitti colposi solo nel caso di cooperazione colposa ex art. 113 cod. pen. e non anche nel caso, del tutto diverso, del concorso causale di condotte colpose, in cui manca la necessaria e reciproca consapevolezza dei cooperanti di contribuire alla condotta altrui.* (Cass. pen. Sez. 4, Sentenza n. 11439 del 04/10/2012 Rv. 255419 – 01; cfr. anche Sez. 4, Sentenza n. 11908 del 05/06/1991 Rv. 191224 – 01).

Va peraltro osservato, per dovere di completezza, come sulla questione in esame le tesi difensive in punto di ricostruzione dei fatti e di interpretazione della decisione rescindente, non siano condivisibili.

La difesa Brödel ha sostenuto che la condotta del proprio assistito sarebbe stata determinata dagli imputati Kogelheide e Linowski, suoi superiori gerarchici, i quali, nell'esercizio delle loro funzioni, lo avrebbero indotto a commettere il reato poiché qualora gli stessi avessero adottato le regole tecniche TFA, l'operato del Brödel si sarebbe potuto indirizzare verso schemi vincolanti e non derogabili.

La difesa Kriebel ha sostenuto che le inefficienze organizzative avrebbero favorito prassi non conformi agli standard cautelari, consentendo, in tal modo, all'imputato di validare, con esito positivo, un controllo non distruttivo; che, inoltre, essendo sottoposto all'altrui direzione, le competenze attribuitegli, meramente esecutive, non gli avrebbero permesso di apprezzare l'efficacia impeditiva del codice precauzionale assegnatogli dal superiore.

La difesa Schröter ha sostenuto che l'imputato sarebbe stato condizionato dai vertici societari e non in possesso delle competenze specialistiche necessarie per valutare autonomamente l'efficacia delle regole cautelari impostegli e, di conseguenza, per discostarsene, così impedendo al Kriebel di validare il controllo non distruttivo con esito positivo.

Per smentire gli assunti difensivi è sufficiente evidenziare come la fonte degli obblighi cautelari del Kriebel e gli standard tecnici posti a parametro di giudizio della sua condotta, non trovassero fondamento nelle indicazioni dei superiori ma fossero definiti nel Manuale di manutenzione VPI 04, nelle TFA, nella norma UNI CE 583-1 e nella normativa DIN 27201-7 (come affermato nella sentenza rescindente della Corte di cassazione) sicché non si vede quale interferenza possano avere svolto le condotte dei superiori, atteso che il Kriebel, eseguendo con negligenza ed imperizia il controllo non distruttivo sull'assile a lui demandato, non si era avveduto della cricca di 10 - 12 mm., non aveva registrato un

rumore di fondo superiore al 10 %, non aveva quindi terminato il controllo UT, non aveva investito il supervisore per il successivo controllo magnetoscopico.

Anche la condotta accertata a carico del Brödel non trovava fondamento in diverse e discordanti istruzioni dei superiori quanto, piuttosto, nella mancata osservanza di regole specifiche indicate nel manuale VPI e di regole di ordinaria diligenza, avendo egli eseguito il controllo MT senza una preliminare preparazione della superficie e, quindi, senza rimuovere le sbollature di vernice.

Lo Schröter, nella qualità di sostituto supervisore dei controlli non distruttivi, lungi dall'essere stato condizionato dai vertici societari e dall'essere privo di competenze specialistiche adeguate, era l'unica persona che nell'officina rivestiva una qualifica di livello 2 in ambito ferroviario e, come supervisore effettivamente operativo, aveva il compito specifico di assicurare l'esecuzione appropriata e a regola d'arte dei controlli non distruttivi (CND).

Sarebbe stato sufficiente che egli avesse visionato l'assile ed eseguito il doveroso controllo delle concrete modalità di esecuzione della prova, della quale aveva invece attestato il positivo esito nonostante le gravi carenze.

Non sussistono pertanto le suddette condizioni per il riconoscimento ai citati imputati della circostanza attenuante prevista dall'articolo 114 del codice penale.

5.5. I criteri generali seguiti nel presente giudizio per la determinazione delle pene.

Nell'esercizio del potere discrezionale per la determinazione del trattamento sanzionatorio il giudice deve tenere conto della gravità del reato, desunta dalle modalità dell'azione, dalla gravità del danno o del pericolo cagionato alle persone offese e, per quanto in questa sede interessa, dal grado della colpa; inoltre, deve valutare la "capacità a delinquere del colpevole", desunta da una serie di criteri indicati nell' articolo 133 c.p.

Come è stato osservato dalla sentenza n. 22632 del 15/5/2008 della S.C., la graduabilità della colpa si desume altresì dall'art. 43 c.p. e dall'art. 61, n. 3, c.p., che configurano la colpa cosciente come un grado particolare e non come una figura autonoma di colpa, individuando così un'esigenza di graduazione immanente alla personalizzazione del rimprovero che può essere mosso all'agente e, quindi, alla colpevolezza.

Molteplici sono i fattori che tradizionalmente rilevano in tale ambito: la gravità della violazione della regola cautelare; la misura della prevedibilità ed evitabilità dell'evento; la condizione personale dell'agente; il possesso di qualità personali utili a fronteggiare la situazione pericolosa; la motivazione della condotta.

Nella giurisprudenza della Corte di cassazione non si rinvergono di frequente indicazioni analitiche circa i fattori di graduazione della colpa, anche se non mancano riferimenti impliciti o accennati alla distanza tra la condotta tenuta e quella pretesa, alla misura della prevedibilità dell'evento (Cass. 29/4/1980, Riggi, Rv. 145891) nonché ai livelli di prudenza, diligenza e perizia esigibili in relazione alle qualità personali e professionali. L'analisi comparativa diviene particolarmente complessa quando si presenti il concorso di colpa di più agenti (o della stessa vittima).

In tali casi si pone l'esigenza d'integrare la valutazione delle singole posizioni soggettive con quella comparativa.

Il tema della ponderazione comparativa si pone soprattutto a proposito del concorso di colpe, laddove non rileva tanto il numero dei fattori attribuibili a ciascun agente, quanto la loro natura e l'efficienza sul processo di causazione dell'evento.

In alcune pronunce è stata meglio sottolineata la distinzione tra l'apporto di distinte condotte colpose alla causazione dell'evento e la graduazione comparativa delle colpe sotto il profilo della rimproverabilità personale. Così, è stato posto in luce che il concorso di condotte colpose ha riguardo all'entità dell'apporto causale ed ha quindi un contenuto oggettivo; mentre il grado della colpa è un connotato soggettivo che va dalla generica prevedibilità dell'evento fino alla sua concreta previsione. Tali elementi non sono sempre coincidenti, poiché una colpa lieve può avere una incidenza causale preponderante, mentre una colpa grave può avere una incidenza eziologica minima (Cass. 19/11/1981, Sergnese, Rv. 152027; Cass. 16/2/1982, Arrigo; Cass. 14/10/1991, Corrao; Cass. 4/7/1983, Leonori, Rv. 164092).

Ciò premesso, sotto altro profilo va osservato che i reati di lesioni personali colpose gravi e gravissime e incendio colposo sono stati dichiarati estinti per intervenuta prescrizione all'esito del giudizio di appello, salvo che per la posizione Moretti, che vi aveva rinunciato; per quello di omicidio colposo plurimo, previa esclusione dell'aggravante di cui all'art. 589, co. 2 cod. pen., la relativa declaratoria (sempre ad eccezione della posizione Moretti) è intervenuta all'esito del giudizio di cassazione.

La Corte di cassazione, nella sentenza rescindente, ha ritenuto di dover richiamare l'attenzione del giudice del rinvio, tenuto alla nuova determinazione della pena per gli imputati, sul principio fissato dall'articolo 597 c.p.p., testualmente affermando che *"appare opportuno segnalare al giudice del rinvio che pur versandosi in ipotesi di concorso formale di reati e di connesso cumulo giuridico, risulta valevole - per identità di ratio - il principio secondo il quale nella rideterminazione della pena non si incorre nella violazione del divieto*

di «reformatio in peius» se il giudice dell'impugnazione o del rinvio, per effetto del mutamento della struttura del reato continuato per essere la regiudicanda satellite divenuta la più grave, apporti per uno dei fatti unificati dalla identità del disegno criminoso un aumento maggiore rispetto a quello ritenuto dal primo giudice, pur non irrogando una pena complessivamente maggiore».

Tuttavia nella vicenda in esame la tematica appare, obiettivamente, più complessa rispetto a quella indicata con il principio di diritto richiamato dalla Corte, ormai consolidato in giurisprudenza, non foss'altro perché, ad eccezione della posizione dell'imputato Moretti, per tutti gli altri non vi è questione di reato continuato o concorso formale ma, piuttosto, di un unico reato residuo (il disastro ferroviario colposo, p. e p. dall'articolo 449 capoverso c.p.) rispetto al quale deve essere determinato il trattamento sanzionatorio.

Si tratta dunque di comprendere se ed in che termini operi, nella vicenda in esame, il divieto di *reformatio in peius* fissato dal legislatore all'articolo 597 c.p.p.

Ritiene questa Corte, sulla scorta della *ratio* della norma e della interpretazione che di essa ne è stata data dalle pronunce di legittimità, come il ricordato divieto - ed il correlativo sbarramento - non riguardi esclusivamente la misura della pena finale ma debba comprendere tutti gli elementi che concorrono alla sua determinazione.

Pertanto, laddove in una sequenza comportante la determinazione della pena secondo il criterio del cumulo giuridico (art. 81 commi 1 e 2 c.p.) il termine venuto meno sia rappresentato dal reato più grave, non è consentito nel nuovo giudizio (anche in fase rescissoria) irrogare per il reato divenuto più grave una pena base superiore a quella stabilita nel precedente giudizio per il segmento non più in essere (in questi termini, chiaramente, Cass. Pen., Sez. 2, 15.11.2016 n. 48259 secondo la quale *"nel giudizio di appello, il divieto di reformatio in peius della sentenza impugnata dal solo imputato non riguarda unicamente l'entità complessiva della pena, ma tutti gli elementi autonomi che concorrono alla sua determinazione, per cui il giudice di appello, quando esclude uno dei reati in continuazione e per l'effetto infligge una sanzione inferiore a quella applicata in precedenza, non può fissare la pena base in misura superiore rispetto a quella determinata in primo grado"*).

Verso tale interpretazione insistono ragioni di coerenza logica interna e di proporzione: se infatti, come indicato dalla Corte di cassazione nella decisione rescindente (nella parte sopra richiamata), nulla osta a che per l'originario reato satellite (il disastro ferroviario colposo), oggi unico reato (e reato più grave per Moretti), venga irrogata una pena più grave di quella che per esso era stata inflitta, in aumento per concorso formale, nei precedenti giudizi,

nondimeno la pena base comminata per l'omicidio colposo plurimo costituisce un obiettivo sbarramento.

Non è infatti ragionevole ritenere come, a fronte dell'accoglimento (parziale) di impugnazioni dei soli imputati, la declaratoria di estinzione del reato più grave per prescrizione (omicidio colposo plurimo) possa consentire che, per quello originariamente "satellite" (disastro ferroviario colposo), venga fissata una pena più elevata di quella base stabilita per il primo. Le pene debbono pertanto essere determinate tenendo conto di detto limite e fissate in misura proporzionalmente inferiore sia in forza del ragionamento sopra svolto sia, per le posizioni dell'Elia e del Moretti, in considerazione dell'esclusione dei profili di colpa oggetto di annullamento con rinvio.

Il delitto di cui agli artt. 430 e 449, comma 2, c.p. contestato agli imputati è punito con la pena da due a dieci anni di reclusione.

All'interno di tale cornice edittale la determinazione in concreto della pena da irrogare deve tenere necessariamente in considerazione l'eccezionale gravità dell'evento, la natura, l'entità e la portata del disastro occorso a Viareggio il 29 giugno 2009, con la morte di 32 persone, le lesioni gravi patite da 137 persone e le lesioni gravissime riportate da 6 persone, la distruzione o il grave danneggiamento di innumerevoli veicoli e di numerose abitazioni adiacenti la stazione ferroviaria, la distruzione della sede viaria, il vasto incendio sviluppatosi.

Ciò è avvenuto, per come definitivamente accertato, in conseguenza del deragliamento di 10 carri del treno e della fuoruscita, da uno squarcio creatosi a seguito del rovesciamento della cisterna sulla sede ferroviaria, di circa 45.700 Kg. di g.p.l., che esplodevano e si incendiavano, provocando altresì il danneggiamento dei binari 1 e 3 della stazione, la grave deformazione e/o avulsione dalla loro sede dei binari 4, 5, 6, 7, 8, 9 e 10, il danneggiamento delle traversine e dei relativi organi di attacco dei predetti binari e, ancora, il danneggiamento della linea aerea di contatto che alimentava la trazione elettrica dei treni, dei relativi pali di sostegno, delle mensole e dei conduttori, la distruzione di tutti i cavi elettrici e delle fibre ottiche contenuti nei cavidotti della stazione, con conseguente blocco della circolazione ferroviaria dalla data del fatto e fino al 3/5 luglio 2009.

Si è verificato altresì il concreto pericolo che tale incendio potesse interessare un altro convoglio che circolava in senso opposto a quello deragliato, anch'esso formato da carri cisterna trasportanti gas di petrolio liquefatto, con conseguenze inimmaginabili.

Le difese degli imputati, nel contestare l'eccessività del trattamento sanzionatorio irrogato nei precedenti giudizi di merito e nel richiedere una pena maggiormente contenuta, hanno

sostenuto che gli eventi di danno sopra richiamati non potessero essere presi in considerazione nel giudizio rescissorio sia per la natura di reato di pericolo presunto della fattispecie di cui all'art. 449, comma 2, c.p., sia perché eventi integranti elementi costitutivi di reati ritenuti estinti per intervenuta prescrizione, con conseguente divieto di una loro "nuova" considerazione rispetto al delitto di disastro ferroviario colposo ed alla sua valutazione di gravità, ai sensi e per gli effetti di cui all'articolo 133 del codice penale.

Trattasi di argomentazioni non condivisibili.

Le morti, le distruzioni, le lesioni, l'incendio, sebbene integranti delitti per i quali è maturata la fattispecie estintiva di cui all'articolo 157 c.p., indubitabilmente costituiscono profili integranti anche il delitto di cui all'articolo 449 comma 2 c.p., concorrendo a determinarne la gravità in concreto, come espressamente contestato nei capi di imputazione relativi a detto reato .

La tesi che qui viene portata avanti è, del resto, avvalorata sia dalla rubrica dell'art. 449 del c.p. che recita "delitti colposi di danno", sia dalla differenza che sussiste tra la norma in esame ed il successivo art. 450 del c.p., che punisce i delitti colposi di pericolo, tra cui il disastro ferroviario.

Quest'ultima fattispecie anticipa la soglia della punibilità, rispetto a quella delineata dal precedente art. 449 c.p., incriminando anche le condotte che fanno solo sorgere o persistere il pericolo di un evento disastroso, analogamente a quanto il legislatore ha previsto per il delitto di disastro ferroviario doloso di cui all'articolo 430 c.p.

È di tutta evidenza, pertanto, come la fattispecie di cui all'art. 449, comma 2, c.p. non punisca il mero pericolo di un disastro ma, piuttosto, il verificarsi di un disastro inteso quale evento distruttivo di proporzioni straordinarie, atto a produrre effetti dannosi, gravi, complessi ed estesi, con conseguente pericolo per la pubblica incolumità.

Nella vicenda che occupa il pericolo per la pubblica incolumità si è manifestato in maniera distruttiva e lesiva ed i ricordati eventi di danno necessariamente rilevano nella determinazione della pena del disastro ferroviario colposo in quanto concorrono, giusto il disposto dell'articolo 133 del codice penale, a connotarne la gravità.

In conclusione, non è revocabile in dubbio come le morti, i ferimenti, le distruzioni di beni mobili, immobili e mobili registrati, la diffusività dell'incendio costituiscano i necessari parametri di considerazione della gravità del danno e del pericolo, necessari per la commisurazione della pena.

5.6. La rideterminazione della pena per gli imputati Kriebel Uwe, Brödel Helmut, Schröter Andreas, Linowski Peter, Kogelheide Rainer, Mayer Roman, Mansbart Johannes, Pizzadini Paolo, Gobbi Frattini Daniele e Soprano Vincenzo

5.6.1. Le pene stabilite nei precedenti giudizi.

La Corte d'appello di Firenze, nella sentenza annullata, aveva escluso la circostanza aggravante di cui all'art. 61 n. 3 c.p. nei delitti ove era stata contestata, riconoscendo (*supra* 5.3.1.) le circostanze attenuanti generiche agli imputati Soprano, Pizzadini e Gobbi Frattini, in regime di equivalenza con l'aggravante prevenzionale contestata sul più grave delitto di omicidio colposo plurimo, non ritenendole operanti per gli imputati Kriebel, Brödel, Schröter, Linowski, Kogelheide, Mayer e Mansbart.

La colpa di tali ultimi imputati veniva difatti ritenuta particolarmente grave perché essi *"avevano omesso di assicurare la corretta manutenzione in un settore estremamente pericoloso e nel quale proprio il controllo attento, puntuale e approfondito delle condizioni e della sicurezza di ciascun componente.." era " l'unica attività materiale che.." consentisse "di scoprire tempestivamente i suoi difetti e di eliminare il rischio di un deragliamenti causato dal collasso del materiale rotabile. "*

Nei loro confronti la pena veniva quindi determinata "depurando" quella inflitta nel giudizio di primo grado dalla quantità applicata in aumento per i reati di cui agli artt. 590 c.p. e 423, 449 c.p. (dichiarati estinti per prescrizione) e per l'aggravante di cui all'art. 61 n. 3 del c.p. (con l'ulteriore elisione, per Soprano, Pizzadini e Gobbi Frattini, dell'aumento di pena riferibile all'aggravante prevenzionale, bilanciata in equivalenza dalle attenuanti generiche). La Corte di appello, ritenendo che la responsabilità di Brödel, Kriebel e Schröter fosse minore di quella degli imputati operanti al vertice delle società Jungenthal Waggon GmbH e Gatx Rail Germany i quali, in forza della posizione apicale ricoperta, avevano *"instaurato e tollerato una procedura manutentiva superficiale e non rispettosa delle regole della VPI"*, computava - sulla pena base per il reato di omicidio colposo plurimo fissata in anni cinque e mesi otto di reclusione (in misura inferiore rispetto a quella inflitta in primo grado) - l'aumento per concorso formale per il reato di disastro ferroviario colposo di anni uno e mesi due di reclusione, per una pena finale di anni sei e mesi dieci di reclusione.

Per Kogelheide e Linowski, fissata la pena base in anni sette e mesi quattro di reclusione (come determinata in primo grado), operava l'aumento per il reato di disastro ferroviario colposo nella misura di un anno e quattro mesi di reclusione, per una pena finale di anni otto e mesi otto di reclusione.

Per Mansbart e Mayer, ritenuto sussistente nei loro confronti un maggior grado di colpa rispetto a quello degli operai della officina Jungenthal Waggon GmbH, ancorché inferiore a quello degli amministratori e dirigenti dell'officina stessa, del cui corretto funzionamento non dovevano rispondere, la Corte di appello, sulla pena base di anni sei e mesi otto di reclusione operava l'aumento di un anno e quattro mesi di reclusione per il reato di disastro ferroviario colposo, pervenendo così ad una pena finale di anni otto di reclusione.

Per Gobbi Frattini e Pizzadini, condividendo la valutazione operata dal Tribunale circa l'applicazione di una pena inferiore a quella degli imputati addetti a Gatx e Jungenthal, tenuto conto del giudizio di bilanciamento in equivalenza delle circostanze, fissava la pena base per il delitto di omicidio colposo in anni tre e mesi sei di reclusione, sulla quale operava un aumento per il reato di cui agli artt. 430-449 c.p. di mesi sei di reclusione, per una pena finale di anni quattro di reclusione.

Per Soprano, escluso il profilo di colpa relativo all'omessa adozione del detettore di svio sui carri, la pena base per il reato di omicidio colposo veniva fissata in anni cinque di reclusione; seguiva quindi l'aumento di un anno di reclusione per il delitto di disastro colposo, fino ad una pena complessiva di anni sei di reclusione.

5.6.2. La differenziazione delle posizioni degli imputati Kriebel Uwe, Brödel Helmut, Schröter Andreas, Linowski Peter, Kogelheide Rainer, Mayer Roman, Mansbart Johannes tra di loro e dagli imputati Gobbi Frattini, Pizzadini e Soprano.

Nella determinazione della pena dei predetti imputati deve tenersi conto innanzitutto dell'esclusione, da parte della Corte di cassazione, dell'aggravante prevenzionistica.

Per gli imputati Soprano, Gobbi Frattini e Pizzadini devono poi essere svolte alcune ulteriori considerazioni.

La condotta ascritta al Soprano Vincenzo non ha riguardato la creazione di un rischio conseguente all'erronea manutenzione dell'assile, ma la mancata valutazione dei rischi connessi alla circolazione di carri trasportanti merci pericolose e la conseguente violazione di una regola cautelare che imponeva l'acquisizione di informazioni in merito alla storia manutentiva del carro poi sviato a Viareggio.

Trattasi di condotta distinta e diversa da quelle contestate (e accertate) agli imputati Kriebel, Brödel, Linowski, Kogelheide, Mansbart, Mayer, Schröter i quali avrebbero dovuto, in prima persona e nelle rispettive qualità, assicurare non un controllo documentale della sicurezza della circolazione ferroviaria, ma organizzare, coordinare ed eseguire la manutenzione di una parte importante del carro sviato, l'assile, la cui rottura ha comportato il deragliamento del treno e il disastro ferroviario.

Anche la condotta degli imputati Gobbi Frattini e Pizzadini non può essere assimilata, in termini di gravità, a quella degli imputati Kriebel, Brödel, Linowski, Kogelheide, Mansbart, Mayer e Schröter poiché, sebbene anche ai primi competesse un intervento manutentivo, la loro condanna per il delitto di disastro ferroviario colposo, ormai irrevocabile, ha riguardato l'omesso o superficiale controllo in fase di montaggio sul carro dell'assile già oggetto di revisione.

Nel resto, contrariamente a quanto accertato per la Jungenthal, il funzionamento dell'azienda Cima Riparazioni e le singole operazioni di manutenzione a seguito di ispezioni effettuate dall'ANFS non avevano presentato criticità.

Non è condivisibile, pertanto, la sostenuta assimilazione dei controlli cui erano tenuti Gobbi Frattini e Pizzadini a quelli propri del Mayer, come affermato dalla difesa di tale imputato; intanto perché, come sopra indicato, il controllo visivo a cui erano chiamati gli addetti delle due officine (Jungenthal e Cima Riparazioni) rispondeva a distinte necessità, ovvero corretta manutenzione dell'assile nel primo caso e corretta installazione dell'assile revisionato sulla sala, nel secondo; inoltre in quanto al Mayer, responsabile della manutenzione della flotta carri merci della Gatx Rail Austria, non è stato rimproverato di non aver effettuato un controllo visivo dell'assile ma, piuttosto, di non aver rilevato i deficit nella manutenzione eseguita presso la Jungenthal e non aver verificato che il carro noleggiato provenisse da un'officina che effettivamente assicurasse adeguati standard manutentivi.

Questa Corte condivide, inoltre, la valutazione di gravità compiuta nella sentenza di secondo grado, con l'assimilazione della posizione di Brödel a quella di Kriebel, entrambi addetti alla parte esecutiva del processo manutentivo.

Sono difatti infondate le deduzioni difensive circa una presunta mancata chiarezza della regola cautelare violata dal Kriebel, con conseguente impossibilità di determinare il suo grado della colpa e di farvi rientrare quelle che la Corte di cassazione ha ritenuto essere "minute manchevolezze".

Al Kriebel è stato contestato di avere colposamente attestato la corretta verifica dell'assenza di difetti dell'assile e di non averli rilevati.

Le minute manchevolezze (riconducibili alla mancata rilevazione della condizione di ossidazione, alla mancata rimozione della vernice presente sull'assile, alla mancata previa sabbiatura dello stesso, etc.) riguardano elementi relativi all'affidabilità del controllo e non alla sua eseguibilità.

La Corte di cassazione, infatti, nel rilevare che tali manchevolezze non escludono che un controllo operato nonostante le condizioni di allerta possa condurre alla detezione di una cricca, non ha inteso sminuire la gravità della condotta dell'imputato ma, piuttosto, precisare che le *"minute manchevolezze"* contravvengono a prescrizioni che riguardano l'attendibilità dell'esame UT, in via astratta non affidabile in presenza di determinati indicatori.

Quanto al Brödel la difesa obietta che non sarebbe stata considerata, ai fini della commisurazione della pena, l'irrilevanza della sua qualifica di addetto al magnetoscopio.

Trattasi di deduzione infondata poiché, come già statuito in modo definitivo dalla Corte di cassazione, l'addebito a lui mosso è consistito nell'aver dato atto di *"aver svolto un controllo a polveri magnetiche senza rilevare alcuna anomalia, mentre se avesse osservato le prescrizioni in tema di preparazione della superficie di prova avrebbe dovuto interrompere l'esame per le esistenti e rilevabili anomalie delle superfici"*; inoltre, nel corso dell'esame svolto, ricorrevano segnali di allarme che *"imponessero, sulla scorta di elementari regole di prudenza di eseguire l'esame MT anche sulle zone che presentavano irregolari condizioni esteriori del rivestimento e alveoli di corrosione"* (p. 374).

In definitiva al Brödel non è stato rimproverato di non aver fatto quanto ad altri competeva ma *"solo quanto era nei suoi compiti di verificatore di difetti strutturali dell'assile mediante controllo magnetoscopico"* (p. 376) .

Alla luce poi dell'intervenuta assoluzione del Lehmann, con la conseguente rivalutazione del ruolo dello Schröter come unico ed effettivo supervisore in Jungenthal al momento del fatto, la posizione di quest'ultimo deve essere differenziata e ritenuta più grave rispetto a quella degli imputati Brödel e Kriebel che, nella vicenda, si sono occupati materialmente della manutenzione dell'assile ma non erano tenuti ad effettuare operazioni di supervisione o controllo.

Quanto allo Schröter, è infondata poi la deduzione difensiva relativa alla presunta mancanza di chiarezza della regola cautelare che egli avrebbe violato, con conseguente impossibilità di determinare la gravità della sua condotta.

Difatti, ed ormai in tre gradi di giudizio, è stato accertato che egli, quale supervisore, avrebbe dovuto prestare *"ausilio al verificatore in caso di criticità ma soprattutto (...) assicurare l'esecuzione appropriata e a regola d'arte dei controlli non distruttivi (CND)"*; avrebbe dovuto quindi visionare l'assile ed eseguire il controllo delle concrete modalità di esecuzione della prova, invece che attestare il positivo esito dei controlli .

Non rilevano, pertanto, nemmeno le deduzioni secondo le quali egli non avrebbe avuto i mezzi adeguati per valutare ed accertare *ex post* la negligenza del Kriebel poiché, si ripete, lo Schröter avrebbe dovuto visionare l'assile e controllare l'esame svolgendo una sorveglianza appropriata alla verifica UT effettuata dal Kriebel, dovendo essere presente durante la materiale esecuzione della prova e, comunque, se non presente in ogni momento all'attività del verificatore, effettuare *"il monitoraggio dell'esecuzione del controllo in divenire"* (Cass., p. 379), non incidendo in alcun modo la mancanza di attrezzature digitali che registrassero i risultati della prova UT e della previsione di un *report* dettagliato della prova. Analogamente deve ritenersi corretta la valutazione della maggiore gravità delle condotte ascritte agli imputati Kogelheide e Linowski i quali, a prescindere dalla diversità degli incarichi dirigenziali rivestiti (il Kogelheide di amministratore delegato di Gatx Rail Germany, proprietaria della Jungenthal Waggon, di cui era direttore generale; il Linowski di responsabile del team di gestione della manutenzione della flotta carri di Gatx Rail Europe), sono stati dichiarati colpevoli per non avere emanato istruzioni tecniche (TFA) nell'ambito di più complessivi compiti di organizzazione cui erano entrambi tenuti, atteso che *"le misure in parola non attenevano genericamente all'organizzazione delle operazioni di manutenzione ma miravano specificamente al rischio che difetti degli assili sfuggissero ad esse, con la conseguenza di un loro utilizzo"* (Cass., p. 394).

Trattasi, pertanto, di condotta di maggiore gravità rispetto a quella di chi ha mal effettuato la manutenzione del singolo assile del carro sviato, oltre che di per sé pericolosa perché foriera di potenziali ulteriori innumerevoli eventi negativi.

La difesa degli imputati Kogelheide e Linowski ha cercato di porre nuovamente in discussione, ai fini della valutazione del grado colpa, tutta una serie di questioni che hanno fatto parte del giudizio di merito sulla responsabilità, ormai definitivo.

Trattasi, in particolare, delle questioni della valenza dell'ordinanza Eba del 2007 e della mancata emanazione delle regole tecniche TFA.

Nella sentenza della Corte di cassazione si è definitivamente acclarato che prima del sinistro erano disponibili informazioni attinenti alla vulnerabilità dei processi di manutenzione, come segnalato dall'ordinanza Eba del 2007 e che le istruzioni che gli imputati avrebbero dovuto emanare non riguardavano genericamente l'organizzazione delle operazioni di manutenzione, ma avrebbero dovuto mirare a prevenire il rischio che difetti degli assili sfuggissero alle predette operazioni.

In particolare la Corte di cassazione ha evidenziato come, correttamente, i giudici di merito avessero indicato i pericoli di un sistema manutentivo che non assicurava procedimenti

idonei ad accertare l'eventuale esistenza di difetti rilevanti per la sicurezza nonché la preesistente conoscenza esperienziale di fratture degli assili dovute a elementi indicativi di usura o corrosione, non individuati attraverso i cicli manutentivi. Ha aggiunto che da ciò derivava *"la responsabilità dei ricorrenti, che nei rispettivi ruoli avevano il potere-dovere di emanare le istruzioni necessarie ad implementare nell'organizzazione dei CND di Jungenthal quelle regole tecniche a funzione cautelare suggerite dalla conoscenza"* (p. 394).

Il grado di prevedibilità dell'evento non era pertanto esiguo, come sostenuto dalla difesa, ma elevato negli espliciti termini evidenziati dal contenuto dell'ordinanza EBA.

Non può essere ulteriormente messo in discussione che le regole TFA non emanate avessero efficacia impeditiva del disastro ferroviario per cui si procede, come invece deduce la difesa, attesa l'inequivoca conclusione raggiunta sul punto nella decisione rescindente: *"la classificazione delle sale avrebbe impedito al Kriebel di validare il controllo con esito positivo perché alla luce di quella avrebbe avviato l'assile verso lo scarto (...); l'esame magnetoscopico dell'intero corpo dell'assile avrebbe permesso al Brödel di rilevare la presenza della cricca"* (Cass. p. 396).

Questa Corte non condivide pienamente l'assimilazione della gravità delle condotte accertate a carico di Mansbart e Mayer, né l'irrogazione, come aumento per il disastro ferroviario colposo, della stessa quantità di pena inflitta a Kogelheide e Linowski, operata nel precedente giudizio di appello.

Secondo la Corte di cassazione Mansbart - amministratore delegato di Gatx Rail Europe e di Gatx Rail Austria – quale fornitore del carro poi sviato, ha tenuto una condotta colposa commissiva, per non aver seguito le prescrizioni cautelari volte a fornire un oggetto sicuro. E' stato ritenuto non dirimente per la sua responsabilità verificare se egli avesse poteri impeditivi volti ad eliminare le condizioni di criticità del bene fornito, essendo sufficiente la sua titolarità di poteri e doveri di conoscenza di tali condizioni, che rendevano da lui esigibile la condotta doverosa di fornire un bene privo di difetti, in forza di *"una posizione [...] di sovraordinazione e di concreta direzione delle predette società, anche nello specifico settore delle attività manutentive, che rendeva certamente possibile, ed anzi doverosa, la conoscenza della esistenza di deficit strutturali di siffatte attività, tali da non rendere sicuro il bene fornito (carro e suoi componenti)"* (p. 407).

Mayer - Responsabile della manutenzione flotta carri merci di Gatx Rail Austria – era invece il soggetto che avrebbe dovuto in prima persona garantire la conformità a sicurezza del carro e dei suoi componenti sotto il profilo della manutenzione.

La Corte di cassazione ha ritenuto immune da censure l'affermazione che il Mayer fosse a conoscenza che i controlli eseguiti presso la Jungenthal erano solo formali e che lo stesso dovesse verificare che il carro fosse correttamente mantenuto: " *il Mayer era chiamato dalle sue funzioni a concorrere perché fosse noleggiato un carro cisterna privo di difetti che pregiudicassero la sicurezza del suo utilizzo; quindi, a verificare che il carro cisterna da noleggiare fosse stato correttamente mantenuto. Verifica da compiere accertandosi che l'officina presso la quale erano state eseguite le attività di manutenzione fosse dotata dei titoli abilitativi necessari ed organizzata secondo standard di qualità riconosciuti come adeguati. Il Mayer non aveva compiuta tale verifica*" (p. 400).

La responsabilità del Mayer deve ritenersi pertanto gradatamente maggiore rispetto a quella del Mansbart in ragione della specificità del suo ruolo, del fatto che la rilevazione dei deficit sopra indicati rientrava tra i suoi compiti e che la loro segnalazione ai titolari dei poteri decisionali in Gatz Rail Austria avrebbe permesso di adottare i necessari correttivi .

5.6.3. La determinazione della pena in concreto per gli imputati Kriebel Uwe, Brödel Helmut, Schröter Andreas, Linowski Peter, Kogelheide Rainer, Mayer Roman, Mansbart Johannes

Ne consegue che, nel solco delle superiori considerazioni, valutati tutti i criteri di cui all'articolo 133 del codice penale, gli imputati devono essere condannati per il delitto di disastro ferroviario colposo alle seguenti pene:

- Brödel Helmut alla pena di anni quattro, mesi cinque e giorni dieci di reclusione così determinata: pena base anni cinque di reclusione, ridotta per le attenuanti generiche ad anni quattro, mesi cinque e giorni dieci di reclusione;
- Kriebel Uwe alla pena di anni quattro, mesi cinque e giorni dieci di reclusione così determinata: pena base anni cinque di reclusione, ridotta per le attenuanti generiche ad anni quattro, mesi cinque e giorni dieci di reclusione;
- Schröter Andreas alla pena di anni quattro e mesi otto di reclusione così determinata: pena base anni cinque e mesi tre di reclusione, ridotta per le attenuanti generiche ad anni quattro e mesi otto di reclusione;
- Mansbart Johannes alla pena di anni cinque e mesi quattro di reclusione così determinata: pena base anni sei di reclusione, ridotta per le attenuanti generiche ad anni cinque e mesi quattro di reclusione;
- Mayer Roman alla pena di anni cinque, mesi sei e giorni venti di reclusione così determinata: pena base anni sei e mesi tre di reclusione, ridotta per le attenuanti generiche ad anni cinque, mesi sei e giorni venti di reclusione;

- Kogelheide Rainer alla pena di anni sei di reclusione così determinata: pena base anni sei e mesi nove di reclusione, ridotta per le attenuanti generiche ad anni sei di reclusione;
- Linowski Peter alla pena di anni sei di reclusione così determinata: pena base anni sei e mesi nove di reclusione, ridotta per le attenuanti generiche ad anni sei di reclusione.

5.6.4. La determinazione della pena in concreto per gli imputati Pizzadini Paolo e Gobbi Frattini Daniele

Passando all'esame della pena da comminare agli imputati Pizzadini e Gobbi Frattini la loro posizione deve essere valutata alla luce delle concrete manchevolezze accertate, che non sono consistite nel non aver eseguito correttamente la manutenzione originaria dell'assile o nel non aver controllato che detta manutenzione fosse stata eseguita correttamente quanto, piuttosto, dopo aver ricevuto il pezzo dall'officina Jungenthal, il primo nell'aver montato l'assile difettoso senza aver preliminarmente proceduto al suo esame visivo e, quindi, senza aver eseguito i dovuti controlli in presenza di irregolarità (verniciatura non integrale dell'assile, verniciatura con presenza di anomalie, disuniformità del materiale di rivestimento dell'assile, collarino con verniciatura non conforme alla normativa perché con presenza di sbollature e rigonfiamenti); il secondo nell'aver omesso di adottare disposizioni adeguate *"in grado di assicurare la corretta esecuzione del controllo visivo sulle sale da montare e l'acquisizione della completa documentazione tecnica"* (pag. 416) per ciascun componente dei carri merci in revisione.

Va ribadito peraltro che, come precisato nella sentenza di appello, il documento in data 2 marzo 2009 prestampato in lingua tedesca con traduzione in italiano, nel quale si legge che i lavori sono stati eseguiti a regola d'arte con *"garanzia anche della sicurezza dell'esercizio"*, ancorché sottoscritto dal Vighini e non dal Pizzadini, era comunque privo di valenza certificatoria e pertanto non incidente nella valutazione della gravità della colpa di quest'ultimo.

Le posizioni del Gobbi Frattini e del Pizzadini, benché non marginali (come invece sostenuto dalla difesa) presentano tuttavia, come sopra già detto (par. 5.6.2.), una connotazione di minore gravità rispetto a quelle degli imputati chiamati ad occuparsi della manutenzione originaria dell'assile.

Devono essere disattese anche le ulteriori deduzioni contenute nella memoria presentata dalla difesa degli imputati, relativamente alle censure mosse al contenuto della requisitoria del Procuratore generale, da ritenere irrilevanti in quanto la condotta delittuosa contestata ad entrambi è stata accertata con decisione irrevocabile sul punto.

Priva di rilievo poi, ai fini della commisurazione della pena, è la circostanza che gli imputati non prestino più la loro attività lavorativa presso la Cima Riparazioni, non spiegando la stessa alcun effetto in punto di determinazione del trattamento sanzionatorio. Sulla scorta delle considerazioni sopra esposte e tenendo conto del limite del *quantum* di pena loro irrogato per il delitto di omicidio colposo plurimo (originariamente più grave, poi dichiarato estinto per prescrizione), valutati tutti i criteri di cui all'art. 133 c.p. si stima equa per il delitto di disastro ferroviario colposo:

- per Pizzadini Paolo la pena di anni due, mesi dieci e giorni venti di reclusione così determinata: pena base anni tre e mesi tre di reclusione, ridotta per le attenuanti generiche ad anni due, mesi dieci e giorni venti di reclusione;
- per Gobbi Frattini Daniele la pena di anni due, mesi dieci e giorni venti di reclusione così determinata: pena base anni tre e mesi tre di reclusione, ridotta per le attenuanti generiche ad anni due, mesi dieci e giorni venti di reclusione.

5.6.5. La determinazione della pena in concreto per l'imputato Soprano Vincenzo

Quanto al Soprano, A. D. di Trenitalia, sebbene gli siano state applicate le circostanze attenuanti generiche, sulla scorta delle già evidenziate considerazioni, non può sottacersi, ai fini della determinazione della pena, come la condivisione della scelta di non effettuare i controlli documentali sulla manutenzione, immettendo in circolazione carri merci privi di tracciamento, sia indicativa di un rilevante grado della colpa.

La sua condotta è stata (con)causale al deragliamento del treno, al successivo rovesciamento della cisterna, alla sua rottura, alla fuoriuscita di oltre 45.000 litri di GPL, allo scoppio e all'incendio di detto materiale, che ha provocato la morte di 32 persone, le lesioni gravi di oltre 130 persone, quelle gravissime di 6 persone, il danneggiamento di 105 veicoli e di numerosi immobili oltre che danni alle strutture ferroviarie.

È stata accertata, con decisione irrevocabile sul punto, l'esistenza di una normativa che imponeva, a fronte di una scelta aziendale che aveva previsto il noleggio dei carri cisterna adibiti al trasporto di merci pericolose, l'obbligo di garantirne la tracciabilità e di effettuarne, al ricorrere delle condizioni, la procedura di cabotaggio, di acquisire il dossier sicurezza o la documentazione equipollente prima della loro immissione in circolazione.

Dal lato soggettivo è definitivamente accertato come il Soprano, a conoscenza della problematica e delle criticità connesse alla circolazione di rotabili trasportanti merci pericolose, si fosse uniformato ad un'interpretazione delle norme funzionale ad evitare ogni forma di controllo sull'attività manutentiva dei carri, mentre una sua eventuale

decisione difforme avrebbe certamente consentito l'interruzione del determinismo causale, impedendo la circolazione dei carri esteri privi degli standard di sicurezza assicurati dalla tracciabilità e dalla necessaria manutenzione.

Il profilo di colpa ascritto al Soprano è stato ampiamente trattato in primo e secondo grado con statuizioni sul punto irrevocabili. Tale profilo presenta tratti di evidente gravità, avendo prevalso nella sua condotta una logica di riduzione dei tempi e dei costi richiesti per l'effettuazione in sicurezza del trasporto di merci pericolose, dando seguito alla procedura di noleggio dei carri cisterna di cui l'impresa ferroviaria non disponeva, senza curarne la "tracciabilità" nei termini sopra più volte specificati, trascurando il rischio di verificazione di eventi di danno di imponente gravità, quale quello per cui è processo.

Nei suoi confronti, valutati tutti i criteri di cui all'art. 133 c.p., si stima pertanto equa la pena finale di anni quattro, mesi due e giorni venti di reclusione così determinata: pena base anni quattro e mesi nove di reclusione, ridotta per le attenuanti generiche ad anni quattro, mesi due e giorni venti di reclusione.

5.6.6. La determinazione della pena in concreto per l'imputato Castaldo Mario quale Amministratore delegato di Cargo Chemical s.r.l. e poi di Responsabile della B.U. Industria Chimica e Ambiente di F.S. Logistica s.p.a.

Riguardo a Castaldo Mario è irrevocabile l'affermazione di responsabilità per il reato di cui agli artt. 430 e 449 c.p. in relazione alla sua qualità di amministratore delegato di Cargo Chemical e poi di Responsabile della B.U. Industria Chimica e Ambiente di F.S. Logistica, unico reato residuo a seguito della intervenuta declaratoria di estinzione per prescrizione del delitto a lui ascritto al capo 3), in conseguenza della esclusione dell'aggravante di cui all'art. 589, comma 2, c.p., con la necessità della ridefinizione del trattamento sanzionatorio.

La Corte di appello, con la decisione parzialmente annullata, ha applicato nei suoi confronti le circostanze attenuanti generiche con le stesse motivazioni adottate per l'imputato Soprano, ritenendole equivalenti all'aggravante prevenzionistica e, tenuto conto della esclusione del profilo di colpa relativo all'omessa adozione del detettore di svio, ha rideterminato la pena inflitta in primo grado, riducendola ad anni sei di reclusione (pena base per il reato di omicidio colposo plurimo anni cinque di reclusione, aumentata di anni uno per il delitto di disastro ferroviario colposo).

La pena da irrogare nel presente giudizio deve tenere conto dell'esclusione della sua responsabilità per il delitto di disastro ferroviario colposo di cui al capo 2), ascrittagli nella

qualità di Responsabile della Divisione Cargo di Trenitalia, oltre che dell'intervenuta estinzione per prescrizione del reato di omicidio colposo plurimo.

L'entità delle distruzioni, la diffusività dell'incendio, il numero dei morti e dei soggetti feriti debbono essere considerati ai fini della valutazione della gravità del disastro ferroviario colposo e assumono, come premesso in altra parte della motivazione, indubbia rilevanza ai sensi dell'art. 133 c.p. per la determinazione della pena.

Il Castaldo ha colposamente, nella sua qualità di A.D. di Cargo Chemical e poi di responsabile della B.U. Industria Chimica Ambiente di FS Logistica, consegnato materiale non sicuro, affidando a Trenitalia il carro merci poi deragliato, perché ne fosse curata la trazione sulla tratta Trecate – Gricignano, al fine di dare corso al contratto di logistica stipulato con Aversana Petroli s.r.l.

Cargo Chemical era infatti obbligata ad osservare tutte le norme relative alla sicurezza del trasporto ed alla tracciabilità dei carri noleggiati e, in particolare, era tenuta alla verifica della regolarità documentale e materiale del singolo carro e, quindi, all'acquisizione o formazione di un dossier di sicurezza e, più in generale, all'acquisizione di informazioni relative alla qualità degli interventi manutentivi svolti, alle officine utilizzate dal proprietario, al piano di manutenzione (Cass. p. 471-472).

La competenza della società fornitrice a gestire il rischio implicato dalla messa in circolazione di un carro trasportante merci pericolose perdurava per l'intera durata del rapporto contrattuale che ne prevedeva la circolazione.

Tali circostanze rilevano nella complessiva valutazione del grado della colpa del Castaldo e del giudizio di rimproverabilità.

Castaldo, operando da posizioni di vertice della ricordata società, ha posto in essere la condotta accertata (con)causale all'evento, dovendo non noleggiare e non affidare all'impresa ferroviaria, il materiale rotabile noleggiato all'estero, deputato al trasporto di merci pericolose, privo di documentazione di sicurezza.

Il trattamento sanzionatorio relativo a Castaldo Mario, valutati tutti i criteri di cui all'art. 133 c.p., va pertanto rideterminato in anni quattro di reclusione, così calcolato: pena base anni quattro e mesi sei di reclusione, ridotta per le circostanze attenuanti generiche nella misura indicata.

5.6.7. La determinazione della pena in concreto per gli imputati Elia Michele Mario e Moretti Mauro.

Per i due imputati occorre procedere alla determinazione del trattamento sanzionatorio in relazione al delitto di disastro ferroviario colposo di cui all'articolo 449 comma 2 c.p. (unico

reato per Elia, reato più grave tra quelli in concorso formale per Moretti) da operarsi attraverso la rigorosa valutazione degli elementi indicati dall'articolo 133 del codice penale. Sulla gravità del reato, sull'entità dei danni alle persone ed alle cose cagionati attraverso il disastro ferroviario conseguente alle condotte accertate vi è ben poco da aggiungere a quanto sopra riportato; il deragliamento del treno, il rovesciamento della cisterna, la sua rottura, la fuoriuscita di oltre 45.000 litri di GPL, lo scoppio e l'incendio di detto materiale hanno provocato la morte di 32 persone, le lesioni gravi di oltre 130 persone, quelle gravissime di 6 persone, il danneggiamento di 105 veicoli e di numerosi immobili prospicienti la stazione ferroviaria oltre che danni alle strutture ferroviarie.

Una gravità elevatissima, pur all'interno di una fattispecie che richiede, per la sua configurazione, nell'ipotesi colposa, la verifica di un disastro inteso come evento di gravità, complessità ed estensione straordinari, dal quale la legge penale presume il pericolo per la pubblica incolumità.

Un disastro ferroviario, dunque, che si è manifestato con modalità ed effetti di tale imponenza e drammaticità da integrare una gravità massima del fatto.

Il processo, nelle sue lunghe e complesse articolazioni istruttorie, ha fatto piena luce su condotte omissive e commissive, sostenute da una importante negligenza e da una grave violazione della normativa prevenzionale vigente.

È accertato, con statuizione sul punto irrevocabile, dal lato oggettivo, come la normativa nazionale, sovranazionale e interna e quella pattizia imponessero, a fronte di una scelta aziendale improntata alla esternalizzazione ed al noleggio all'estero dei rotabili merci per l'effettuazione del trasporto di materiale pericoloso nella rete nazionale, l'osservanza di ben specifici, puntuali e chiari adempimenti, compendati nell'obbligo di garantire la tracciabilità di detti rotabili, di effettuarne, al ricorrere delle condizioni, la procedura di cabotaggio, di acquisire il dossier sicurezza o la documentazione equipollente prima della loro immissione in circolazione, di garantire, in sostanza, uno standard di sicurezza equivalente a quello prescritto e osservato per i carri nazionali.

Dal lato soggettivo è definitivamente accertato come i due imputati, perfettamente a conoscenza della problematica, delle criticità connesse alla circolazione di rotabili trasportanti merci pericolose, autori o co-autori di note ed ordini di servizio formalmente ineccepibili, intimanti il rispetto di discipline di sicurezza per il contenimento dei rischi suddetti, avessero in realtà deciso ed avallato un'interpretazione di comodo che, dietro lo schermo di una pretesa esaustività deresponsabilizzante del regime unionale di interoperabilità, consentisse di saltare ogni forma di controllo documentale, di cabotaggio,

di verifica della storia manutentiva del rotabile noleggiato, che veniva immesso "tal quale" nella rete ferroviaria nazionale, senza curarsi in alcun modo delle sue condizioni.

Il profilo di colpa, ampiamente trattato in primo e secondo grado con statuizioni sul punto irrevocabili, presenta tratti di significativa gravità, avendo di fatto finito per far prevalere – in questo si inserisce un ulteriore profilo valutabile ai sensi dell'articolo 133 c.p. – una logica acceleratoria (in termini di tempi e costi dell'operazione) della procedura di noleggio dei carri cisterna di cui l'impresa ferroviaria non disponeva, rispetto alla possibile verifica di eventi di danno di imponente gravità, quale quello per cui è processo, assolutamente prevedibile (sulla scorta dei segnali presenti e conosciuti) ed evitabile (con la condotta alternativa lecita omessa, di pronta e immediata realizzazione, a fronte di una normativa che la disciplinava nel dettaglio).

Gli obblighi di protezione della incolumità pubblica dal pericolo rappresentato dalla circolazione di un treno merci estero trasportante materiale pericoloso in attraversamento di stazioni poste in centri urbani densamente popolati, del quale si sconosceva del tutto la vita e le condizioni dei componenti e l'attività manutentiva effettuata -obblighi gravanti su entrambi gli imputati, nelle qualità ricordate- erano quindi stati indebitamente pretermessi o erroneamente non tenuti in debita considerazione.

La decisione di evidente scostamento del comportamento inosservante rispetto alla regola cautelare doverosa, consapevolmente adottata e mantenuta ferma nel tempo, è indicativa di superficialità e di inadeguata valutazione di beni primari che, quali garanti di un rischio di straordinaria portata, a loro noto, erano tenuti a salvaguardare e proteggere.

La misura di soggettiva rimproverabilità della condotta è, quindi, per entrambi, particolarmente elevata.

Per gli imputati debbono trovare applicazione le circostanze attenuanti generiche, riconosciute nel precedente grado di giudizio dalla Corte di appello di Firenze in regime di equivalenza con l'aggravante contestata per il più grave delitto di cui all'articolo 589 comma 2 c.p..

In merito alla portata della relativa riduzione occorre necessariamente far riferimento, ancora una volta, quale base di partenza per una ponderata valutazione, ai parametri di cui all'articolo 133 del codice penale, passando quindi in rassegna le ragioni fondanti il riconoscimento della suddetta attenuante e della sua applicazione nella misura di 1/9, come esposto nel paragrafo 5.3.2. che precede.

Della assoluta gravità del fatto si è detto, come pure del rilevante grado della colpa che ha accompagnato la condotta delittuosa di Elia e Moretti nella causazione del disastro ferroviario per cui è processo.

La scelta di omettere i controlli (documentali) di sicurezza del rotabile estero noleggiato e immesso, "tal quale", nella rete nazionale adibendolo al trasporto di merci pericolose, così violando un obbligo di "protezione" su di loro gravante a tutela di beni di straordinaria rilevanza, quali la vita e l'incolumità delle persone potenzialmente coinvolte in eventi avversi, prevedibili ed evitabili, ha assunto una rilevanza primaria e ineludibile.

Pertanto, tenuto conto per ciascuno degli imputati della esclusione del profilo di colpa legato all'omessa emanazione di provvedimenti di contenimento della velocità (e della insussistenza per Elia anche del profilo di colpa relativo alla violazione dell'obbligo datoriale di valutazione dei rischi lavorativi –par. 3.2.5-), si stima equa la pena finale:

- Per Elia Michele Mario in anni quattro, mesi due e giorni venti di reclusione, così calcolata: pena base anni quattro e mesi nove di reclusione, ridotta ex art. 62 bis come innanzi indicato.

- Per Moretti Mauro - tenuto conto della sua duplice qualità di AD di RFI e di Ferrovie dello Stato Spa, società capogruppo della holding - in anni cinque di reclusione, così calcolata: pena base anni cinque e mesi tre di reclusione, ridotta per le circostanze attenuanti generiche ad anni quattro e mesi otto di reclusione, aumentata per i delitti in concorso formale, secondo il criterio del cumulo giuridico, di mesi tre giorni quindici di reclusione per le lesioni personali colpose gravi e gravissime continuate e di giorni quindici di reclusione per l'incendio colposo, aumenti stabiliti in misura lievemente ridotta rispetto a quella (già particolarmente contenuta) fissata nel precedente giudizio di appello, dovendosi tenere conto della esclusione del menzionato ulteriore profilo di colpa anche in relazione a dette fattispecie.

PARTE SESTA. Le Statuizioni civili.

6.1. La perimetrazione del devoluto a questo giudizio di rinvio.

Anche in ordine alle statuizioni civili, ovviamente, occorre tenere conto, per effetto della formazione progressiva del giudicato, di quanto stabilito dalla sentenza della Corte di appello di Firenze del 20 giugno 2019, nelle parti in relazione alle quali non è stato disposto annullamento dalla S.C.

In questa sede va pertanto richiamato quanto innanzi esposto in tema di statuizioni penali.

Nei confronti degli imputati Kriebel Uwe, Bröedel Helmut, Schroeter Andreas, Linowski Peter, Kogelheide Rainer, Mayer Roman, Mansbart Johannes, Pizzadini Paolo, Gobbi Frattini Daniele, Soprano Vincenzo e Castaldo Mario, per quest'ultimo nella qualità di amministratore delegato di Cargo Chemical e poi di responsabile della B.U. Industria Chimica e Ambiente di F.S. Logistica e, quindi, dei responsabili civili ad essi collegati, le statuizioni civili sono definitive, in conseguenza della irrevocabilità dell'affermazione della loro responsabilità.

Il giudizio di rinvio nei confronti dei predetti imputati è difatti limitato al trattamento sanzionatorio e, pertanto, concerne statuizioni penali destinate a non riverberare effetto alcuno sulla pretesa risarcitoria delle parti civili.

Analogo discorso vale per le posizioni degli imputati Elia Michele Mario e Moretti Mauro - e dei responsabili civili ad essi collegati - con la specificità che la S.C. ha rimesso a questa Corte del rinvio la regolamentazione delle spese del giudizio di legittimità.

Come è stato già rilevato nel paragrafo 3.2.4. che precede, al quale in questa sede si fa rinvio onde evitare superflue ripetizioni, nei confronti dell'Elia e del Moretti vi è accertamento irrevocabile delle responsabilità che ha autorità di cosa giudicata, non avendo connessione essenziale con la parte annullata, ed è fondativa anche della responsabilità civile di R.F.I. e di Ferrovie dello Stato.

Al presente giudizio di rinvio, sotto il profilo civilistico, è rimessa, pertanto, esclusivamente la regolamentazione delle spese del giudizio di legittimità tra i predetti imputati e i collegati responsabili civili - da un lato - e le parti civili non ricorrenti (dinanzi alla Corte di cassazione) - dall'altro, avendo la sentenza della S.C. già disposto la compensazione delle spese di quel giudizio "tra gli imputati, i responsabili civili e le parti civili ricorrenti".

Della questione si tratterà di seguito.

Anche in relazione alla posizione di Castaldo Mario va registrata la definitività dell'accertamento della responsabilità dello stesso nella qualità di A.D. di Cargo Chemical e, di conseguenza, del responsabile civile ad esso collegato (FS Logistica).

Con riguardo invece alla posizione del Castaldo quale direttore della Divisione Cargo di Trenitalia, per effetto della pronuncia assolutoria assunta nel presente giudizio, devono ritenersi caducate le connesse statuizioni civili, per cui, a scopo meramente ricognitivo (stante l'automaticità dell'effetto), va revocata la pronuncia di condanna nei confronti dell'imputato nella spiegata qualità.

È rimessa a questo giudice del rinvio la decisione sulle statuizioni civili pronunciate nei confronti degli imputati le cui posizioni sono interessate dall'annullamento per nuovo giudizio

sulla responsabilità: è il caso di Lehmann Joachim (condannato in secondo grado in accoglimento dell'appello proposto dal P.M. di Lucca), di Maestrini Emilio e di Favo Francesco.

Infine, a seguito del parziale accoglimento dei ricorsi per cassazione proposti da Elia Michele Mario, Gatx Rail Austria, Gatx Rail Germany, Jungenthal Waggon, Mercitalia Logistics, RFI, Ferrovie dello Stato Italiane e Trenitalia, a questo giudizio di rinvio è devoluta anche la pronuncia sulle domande risarcitorie proposte dall'Associazione Dopolavoro Ferroviario di Viareggio e da Medicina Democratica Movimento di Lotta per la Salute Onlus.

6.2. La domanda risarcitoria proposta dalla parte civile Medicina Democratica Movimento di Lotta per la Salute Onlus

6.2.1. Generalità.

A seguito del parziale accoglimento dei ricorsi per cassazione proposti da Elia Michele Mario, Gatx Rail Austria, Gatx Rail Germany, Jungenthal Waggon, F.S. Logistica (poi denominata Mercitalia Logistics), RFI, Ferrovie dello Stato Italiane e Trenitalia, a questo giudizio di rinvio è devoluta la nuova pronuncia sulla domanda risarcitoria proposta da Medicina Democratica Movimento di Lotta per la Salute Onlus.

6.2.2. Le motivazioni dei Collegi di primo e di secondo grado.

Medicina Democratica ha proposto una domanda risarcitoria nei confronti degli imputati e dei responsabili civili per complessivi euro 250.000.

Il Tribunale ha rilevato che l'ampiezza di obiettivi della predetta associazione si può desumere dallo Statuto e, in particolare, dall'art. 3, il quale recita che: *"L'Associazione non ha fini di lucro, ha carattere pacifista e non violento, e opera per il pieno rispetto e per la tutela dei diritti civili e dei diritti umani con finalità di solidarietà sociale; essa persegue i seguenti scopi : a) la promozione e la tutela della salute in ogni ambito di lavoro, (ivi comprese l'igiene del lavoro e la prevenzione degli infortuni e delle malattie professionali), sociale e di vita, nonché la promozione e la tutela dei beni culturali e ambientali, del paesaggio, della natura, dell'ambiente salubre e della cultura nella sua più estesa accezione; l'Associazione tutela questi diritti costituzionalmente garantiti a ogni cittadina e a ogni cittadino, con particolare riferimento alle lavoratrici e ai lavoratori, ai pensionati/e, ai disoccupati/e e alle persone che, loro malgrado, sono escluse, sono sofferenti psichici e malati mentali, emarginate e discriminare, opponendosi ogni qualvolta questi diritti siano lesi e, in primis, il diritto alla salute (ex art. 32 Costituzione) e il diritto all'ambiente (ex art. 9 Costituzione), con azioni concrete attraverso la promozione di iniziative sociali, culturali, politiche nonché con il ricorso all'Autorità Giudiziaria ogni volta che tali diritti siano violati; b)*

la promozione della prevenzione da ogni agente di pericoloso e tossico-nocivo in ogni ambiente di lavoro e di vita, anche attraverso iniziative di informazione e formazione a ciò finalizzate; [...] l'Associazione persegue altresì i seguenti scopi: g) promuove l'informazione e favorisce la partecipazione delle cittadine e dei cittadini per affermare gli scopi suddetti nonché la loro propria autodeterminazione e qualità della vita, attraverso il rigoroso rispetto dell'ambiente e della salute individuale e collettiva, per contribuire ad attuare un sistema produttivo ecocompatibile ovvero un sistema sociale con al suo centro il rispetto e l'affermazione della dignità e del benessere psicofisico della persona...".

Il Collegio di primo grado ha ritenuto "di tutta evidenza" che Medicina Democratica tutela uno spettro di interessi molto ampio, volto alla promozione del bene della salute e della sua difesa in tutti gli ambiti della vita sociale e non solo in quelli strettamente collegati al lavoro dipendente e che, di conseguenza, la domanda proposta poteva essere accolta con la liquidazione in favore della predetta parte civile - in via equitativa - della somma di euro 50.000,00 a titolo di risarcimento del danno non patrimoniale subito.

La Corte di appello ha ritenuto che la legittimità della costituzione dell'Associazione Medicina Democratica, della quale si contestava la mancanza di collegamento territoriale e l'attinenza del suo scopo alla materia del processo, poteva essere agevolmente tratta dalla motivazione della sentenza delle Sezioni Unite n. 38343/2014 imp. Espenhahn, che l'aveva riconosciuta nella vicenda del grave infortunio sul lavoro nello stabilimento torinese della ThyssenKrupp, in quella sede rilevando che l'Associazione in questione "ha rappresentato nell'atto di costituzione di aver concretamente operato all'interno dell'azienda a tutela delle condizioni di sicurezza e salubrità dell'attività lavorativa" e di avere perseguito statutariamente lo scopo di tutelare la salute dei lavoratori nell'ambiente di lavoro.

Il Collegio di secondo grado, facendo riferimento alla contestata violazione della normativa prevenzionistica nel processo in questione, ha affermato che uno scopo rilevante perseguito dall'Associazione, legittimante la sua costituzione, era anche quello della tutela della salute della popolazione gravemente messa in pericolo dalla violazione di norme "anche antinfortunistiche" e che il collegamento territoriale da ricercare andava "oltre il mero territorio viareggino", stante il carattere diffuso all'intero territorio nazionale dell'attività di Medicina Democratica.

Per la Corte di merito Medicina Democratica aveva dimostrato altresì lo svolgimento della propria attività anche nel territorio di Viareggio e nell'ambiente lavorativo mediante le testimonianze di Antonini Riccardo, Pezzini Rossana, Mencarini Massimo e Neri Gianfranco rese all'udienza del 22 aprile 2015.

6.2.3. Le motivazioni dell'annullamento disposto dalla Corte di Cassazione.

Con riguardo alla posizione di Medicina Democratica Onlus la Corte di cassazione ha osservato che, per evitare l'indiscriminata estensione della legittimazione a ogni organismo che rivendichi di essere custode dell'interesse leso dal reato, occorra fare riferimento a una situazione storica determinata e al ruolo concretamente svolto dall'organismo costituitosi nel giudizio.

Secondo la S.C. l'interesse giuridicamente leso prospettato dalla Corte di appello non era idoneo a chiarire se l'Associazione in parola avesse inteso rappresentarsi come custode dell'interesse alla salute e alla sicurezza dei lavoratori o, piuttosto, come custode dell'interesse alla salute della popolazione, ritenuta esposta a pericolo ed anzi compromessa dalla violazione di norme (solo) alcune delle quali prevenzionistiche.

Soggiungeva che in tal senso risultava incerto l'interesse fatto valere con la domanda di costituzione di parte civile e rimarcava che l'ente doveva avere un collegamento con il contesto entro il quale si era verificato il reato e non con una qualche "ulteriore situazione a questo connessa", giungendosi altrimenti ad esiti "paradossali".

6.2.4. Il nuovo giudizio sulla posizione dalla parte civile Medicina Democratica Movimento di Lotta per la Salute Onlus

Come è stato da più parti prospettato anche in questo processo, la recente elaborazione giurisprudenziale induce a svolgere una valutazione rigorosa e meditata in ordine all'eccezionale costituzione di parte civile da parte di enti collettivi, onde evitare *"l'indiscriminata estensione della legittimazione tutte quante le volte un qualunque organismo rivendichi di essere custode dell'interesse leso dal reato"* (così la già citata Cass. Sez. Un. n. 38343/2014, relativa alla nota vicenda ThyssenKrupp).

In particolare, è necessario valutare l'esistenza dei seguenti presupposti per l'ingresso dell'azione civile dell'ente esponenziale di interessi collettivi nel processo penale: 1) l'ente deve essersi costituito antecedentemente al reato (c.d. principio dell'anteriorità temporale); 2) lo scopo dell'ente deve inglobare la tutela di un interesse coincidente con il bene giuridico leso dal reato per cui si procede, e attenersi in via esclusiva e specifica al perseguimento concreto del medesimo (cd. principio di immedesimazione delle finalità statutarie con gli interessi lesi dal reato). Sul piano pratico, occorre verificare in particolare che lo statuto dell'ente non abbia contenuto generico ed omnicomprensivo; 3) l'ente deve aver svolto un'attività concreta e continuativa per il perseguimento dell'interesse che ne costituisce lo scopo statutario, non potendosi ritenere detto requisito integrato da una mera attività informativa e di denuncia (cd. criterio di stabilità ovvero di continuità e rilevanza esterna

dell'attività associativa); 4) l'ente deve avere una forma di collegamento territoriale con il luogo in cui l'interesse appare pregiudicato, sempre stando al dettato della contestazione (c.d. criterio della *vicinitas*).

La costituzione di parte civile di Medicina Democratica si fonda sulla prospettata lesione, per effetto delle condotte oggetto di imputazione, degli interessi statutari perseguiti dall'ente. Lo statuto dell'ente indica tra gli scopi perseguiti dall'Associazione quelli innanzi menzionati. A fronte di così ampi scopi statutari, pur apparendo gli stessi coerenti con la tutela degli interessi lesi dai reati per cui si è proceduto - in particolare la tutela della vita e dell'incolumità individuale dei cittadini - l'Associazione non ha tuttavia provato e neppure compiutamente allegato di avere svolto (in particolare prima del disastro di Viareggio) attività specifica con riferimento al settore di interesse del presente procedimento - la sicurezza ferroviaria in relazione al trasporto di merci pericolose - né ha dimostrato di avere avuto al riguardo un collegamento con il territorio nel senso innanzi illustrato.

Invero le iniziative intraprese dall'Associazione ineriscono a tematiche relative alla tutela dei lavoratori contro gli infortuni sul lavoro e ai rischi ambientali derivanti dall'esposizione a sostanze tossiche, collegate a realtà industriali del tutto differenti dal settore del trasporto ferroviario.

In tal senso va inquadrata anche la residuale attività allegata, compresa quella seguita all'incendio del 12 marzo 1984 avvenuto presso l'impianto ANIC/ENI di Carrara, dove avveniva la produzione di diserbanti per le Ferrovie dello Stato, che non risulta avere collegamento con il settore della sicurezza della circolazione ferroviaria e con il contesto nel quale si è verificato il reato.

Né può valere a supplire a tali carenze il richiamo a pronunce giurisprudenziali relative ad altre vicende ("Strage di Sant'Anna di Stazzema", "Montefibre", "Petrochimico di Porto Marghera" etc.) o ad attività – peraltro tutte successive ai fatti per cui si procede – svolte sul territorio nazionale. Nella sentenza rescindente, che ha carattere vincolante per questo giudice del rinvio, la S.C. ha chiaramente statuito che *"in vista del giudizio di rinvio appare opportuno rimarcare che costituisce errore di diritto ritenere che sussista quella capacità di rappresentare, in un contesto ben determinato, gli interessi per la cui tutela si intende esercitare, nel processo penale, l'azione civile richiesta dalla giurisprudenza di questa Corte (cfr., tra le altre, Sez. 3, n. 4562 del 5.10.2017, dep. 2018, n. m.) in forza della circostanza che l'evento ha messo in luce una carenza di sicurezza riguardante l'intero territorio nazionale e coinvolgente l'intera popolazione", come scritto dalla Corte di appello*".

Ha ribadito, quindi, che l'ente deve avere un collegamento con il contesto entro il quale si è verificato il reato e non con una qualche ulteriore situazione a questo connessa.

In applicazione dei principi citati, pertanto, dovendosi necessariamente far riferimento al ruolo concretamente svolto dall'organismo che si costituisce nel giudizio per evitare - come statuito ancora dalla S.C. - una indiscriminata estensione della legittimazione sostanziale (che richiede che l'ente dimostri un collegamento con il contesto entro il quale si è verificato il reato e non con una qualche ulteriore situazione a questo connessa), va rilevato come difetti, con riferimento alla parte civile Medicina Democratica, la prova della concreta, preventiva e continuativa attività di tutela della vita e dell'incolumità della popolazione di Viareggio con riguardo al rischio derivante dal trasporto ferroviario e, quindi, allo specifico fatto in questione.

Il disastro ferroviario di Viareggio difatti, per quanto definitivamente accertato, non è riconducibile alla violazione di norme prevenzionistiche del rischio lavorativo ma di disposizioni volte a garantire la sicurezza del trasporto ferroviario di merci pericolose. L'Associazione in questione non ha dimostrato e neppure allegato di avere svolto attività a tutela della salute della popolazione derivante dai rischi della circolazione ferroviaria né di essersi occupata, prima del disastro, della tutela della salute della popolazione derivante dai rischi connessi alla particolare condizione della stazione di Viareggio, posta in una zona densamente abitata.

Neppure a tal fine può assumere rilevanza il successivo svolgimento da parte di Medicina Democratica di attività tipiche di assistenza giudiziale o stragiudiziale *post-factum*, come la costituzione di parte civile in procedimenti penali, o di iniziative - pur meritorie - di carattere meramente informativo - divulgativo.

In tale ambito va collocata anche l'unica attività afferente al tema della sicurezza ferroviaria, ovvero la presentazione da parte di Antonini Riccardo di una relazione sul disastro ferroviario di Viareggio al VII congresso nazionale di Medicina Democratica, svoltosi a Milano nel 2012, ovvero circa tre anni dopo i fatti per cui si procede.

L'interesse che assurge al rango di diritto della personalità dell'ente deve essere indicato nello statuto quale ragione della propria esistenza ed attività e deve essere perseguito con riferimento a una situazione storicamente circostanziata e in maniera esclusiva o prevalente, già da un momento antecedente alla consumazione del reato contestato.

Nel caso in esame, con riguardo a Medicina Democratica, neppure è pertinente il rinvio alla sentenza delle Sezioni Unite n. 38.343 del 2014 operata dalla Corte di appello, stante la evidente diversità della posizione del predetto ente nelle due fattispecie.

Nella prima circostanza, infatti, l'evento si è verificato in danno dei lavoratori all'interno di uno stabilimento ThyssenKrupp nel quale Medicina Democratica ha dimostrato di avere concretamente operato a tutela dei diritti degli stessi.

Nel caso in esame, invece, il riferimento dedotto dalla parte civile è costituito da una attività generica di tutela della salute della popolazione che non assume carattere di specificità in relazione al disastro ferroviario né al territorio di Viareggio.

La deposizione resa in questo processo dal citato Antonini Riccardo, della quale ha fatto menzione la difesa della parte civile, ha narrato di una sua partecipazione ad eventi riguardanti il rischio chimico nei luoghi di lavoro che non hanno alcun collegamento con i fatti per cui si procede. In relazione al disastro ferroviario di Viareggio ha chiaramente evidenziato che solo in un periodo successivo egli si è messo in contatto con Medicina Democratica per interessarsi del rischio chimico e del danno ambientale quali conseguenze dell'evento, partecipando poi al congresso nazionale svoltosi a Milano nel 2012.

Analogamente la teste Pezzini Rossana ha riferito di essersi iscritta a Medicina Democratica dopo il disastro del 29 giugno 2009 per lavorare sui possibili e temuti rischi ambientali.

Il teste Mencarini Massimo ha confermato che la nascita della sezione di Viareggio di Medicina Democratica è avvenuta addirittura in epoca successiva al disastro ferroviario e che la sede è stata ospitata nei locali dell'Associazione Dopolavoro Ferroviario.

In definitiva anche le testimonianze acquisite in primo grado, compresa quella di Neri Gianfranco - alle quali ha fatto generico rinvio la Corte di appello - non sono andate al di là del riferimento a iniziative, congressi, convegni posti in essere dall'Associazione in questione dopo i fatti per cui si procede.

La statuizione di condanna degli imputati e dei responsabili civili ad essi collegati al risarcimento del danno in favore di Medicina Democratica Movimento di Lotta per la Salute Onlus va pertanto revocata.

6.3 La domanda risarcitoria proposta dalla parte civile Associazione Dopolavoro Ferroviario di Viareggio

6.3.1. Generalità.

A seguito del parziale accoglimento dei ricorsi per cassazione proposti da Elia Michele Mario, Gatx Rail Austria, Gatx Rail Germany, Jungenthal Waggon, F.S. Logistica (poi denominata Mercitalia Logistics), RFI, Ferrovie dello Stato Italiane e Trenitalia, a questo giudizio di rinvio è devoluta la nuova pronuncia sulla domanda risarcitoria proposta dall'Associazione Dopolavoro Ferroviario di Viareggio.

6.3.2. Le motivazioni dei Collegi di primo e di secondo grado.

In favore dell'Associazione Dopolavoro Ferroviario il Tribunale ha liquidato il danno non patrimoniale in via equitativa in euro 30.000.

Il Collegio di primo grado ha dato atto che la predetta Associazione aveva già ottenuto un risarcimento pari a 85.768 euro rispetto ad un danno patrimoniale documentato per 36.052 euro, affermando tuttavia, che l'importo versato, accettato a titolo di acconto, non poteva essere considerato "interamente soddisfattivo" della avanzata pretesa, residuando un danno non patrimoniale alla cui liquidazione, quantificata come sopra, procedeva.

La Corte di appello ha ritenuto infondate le impugnazioni proposte dagli imputati e dai responsabili civili circa il carattere esaustivo dei versamenti delle compagnie assicuratrici e circa la dedotta carenza di legittimazione dell'Associazione Dopolavoro Ferroviario a chiedere il risarcimento del danno non patrimoniale, per essere stata ammessa in proprio soltanto per il risarcimento del danno patrimoniale e per essere, comunque, le sue finalità statutarie estranee agli interessi lesi.

Il Collegio di secondo grado ha affermato che gli importi erano stati corrisposti in relazione al danno patrimoniale e che le finalità di tutela della salute dei lavoratori appartenenti al settore ferroviario espresse nello statuto dell'Associazione erano sufficienti per legittimarne la costituzione e la pretesa, essendo afferenti alla materia del processo. Ha soggiunto che non vi erano elementi per affermare che l'Associazione fosse stata ammessa per il risarcimento soltanto dei danni patrimoniali, stante il testo dell'ordinanza del Tribunale in data 9 dicembre 2013 deducendo che, in ogni caso, l'Associazione Dopolavoro Ferroviario poteva rivendicare i danni non patrimoniali anche *iure proprio*, in virtù della indicata finalità statutaria.

La Corte di merito ha osservato che l'atto di costituzione, depositato il 25 marzo 2013, dichiarava la finalità di "*ottenere il risarcimento di tutti i danni patrimoniali e non patrimoniali patiti, nessuno escluso*", e che in sede di discussione finale il difensore aveva chiesto esplicitamente il risarcimento di entrambi i tipi di danno (così precisando le conclusioni scritte depositate in primo grado il 22 settembre 2016: "*condannare gli imputati e i responsabili civili in solido tra loro all'integrale risarcimento dei danni tutti subiti dalla parte civile costituita Dopolavoro ferroviario...*"); che, inoltre, i testi Tabarracci e Bertolucci, all'udienza del 1 aprile 2015, avevano riferito circa l'esistenza di un danno non patrimoniale, immateriale, essendo stata l'Associazione stessa messa in difficoltà dalla chiusura dei suoi locali ma anche dalla vicenda nel suo complesso, che aveva determinato una limitazione

nella ripresa dell'attività per l'allontanarsi di molti soci anche a causa dell'alterazione dello stato dei luoghi provocata dal sinistro.

6.3.3. Le motivazioni dell'annullamento disposto dalla Corte di Cassazione.

Con riguardo all'Associazione Dopolavoro Ferroviario di Viareggio, la Corte di cassazione ha rilevato che la Corte di appello ne aveva radicato la legittimazione attiva, quanto al danno non patrimoniale, nella finalità di tutela della salute dei lavoratori appartenenti al settore ferroviario, così come espressa nello statuto; che ciò implicava, attesa la esclusione dell'aggravante relativa alla contestata violazione delle norme prevenzionistiche a tutela del rischio lavorativo, la insussistenza della legittimazione attiva sostanziale.

La S.C. ha osservato, inoltre, che la Corte di appello aveva altresì rilevato che l'Associazione in questione aveva subito una limitazione della ripresa dell'attività *"per l'allontanarsi di molti soci anche a causa dell'alterazione dello stato dei luoghi provocata dal sinistro"*, affermazione che era insufficiente al fine della dimostrazione della titolarità di una pretesa avente ad oggetto il danno non patrimoniale, non esplicitando neppure la lesione di quale diritto sarebbe dimostrata dall'allontanamento di "molti soci", risultando la sentenza impugnata anche contraddittoria, perché richiamante una causale che negava la compromissione del diritto immateriale della personalità e appariva maggiormente inerente a un danno patrimoniale non dimostrato.

6.3.4. Il nuovo giudizio sulla posizione dalla parte civile Associazione Dopolavoro Ferroviario di Viareggio.

La circostanza dedotta dalla difesa della parte civile in questione, secondo la quale, trattandosi di un'associazione di persone, vi sarebbe un diritto al risarcimento del danno morale, pone la questione in termini meramente astratti e non condivisibili.

Difatti, in linea di principio, nei confronti della persona giuridica ed in genere dell'ente collettivo, si ritiene configurabile la risarcibilità del danno non patrimoniale quando il fatto lesivo incida su una situazione giuridica che sia equivalente ai diritti fondamentali della persona umana garantiti dalla Costituzione, come il diritto all'immagine, alla reputazione, al nome, all'identità, non essendo ontologicamente configurabile per le persone giuridiche un coinvolgimento psicologico in termini di sofferenza, patemi d'animo, dispiacere, in quanto attinenti alla sfera dei sentimenti e degli affetti, propri soltanto della persona fisica.

Il danno non patrimoniale può quindi scaturire solo dalla compromissione di quei diritti immateriali della personalità compatibili con l'assenza della fisicità e direttamente riferibili all'Associazione quale centro autonomo d'imputazione di diritti e doveri, non assumendo rilevanza in proposito neppure le sofferenze, i patemi, i disagi psichici del socio o

dell'amministratore, trattandosi del turbamento di soggetti diversi dalla parte che agisce in giudizio.

La Corte di cassazione ha inoltre statuito che il riconoscimento del diritto al ristoro risarcitorio della persona giuridica (o centro autonomo di imputazione dotato di soggettività giuridica) è comunque subordinato alla dimostrazione, secondo le ordinarie regole civilistiche, dell'effettiva esistenza di un danno patrimoniale o non patrimoniale, subito in concreto, derivante dall'illecito contestato.

Nel caso in questione il danno patrimoniale è stato ampiamente risarcito con un importo pari a complessivi 85.768 euro e non costituisce oggetto della presente vicenda processuale, nella quale l'Associazione Dopolavoro Ferroviario di Viareggio agisce per conseguire il risarcimento anche di un'ulteriore somma a titolo di danno non patrimoniale.

Tuttavia, a sostegno dell'esistenza e della prova di tale danno invoca la circostanza della perdita degli iscritti e della riduzione dei locali in precedenza utilizzati, ad oggi in buona parte occupati da un'attività di ristorazione e da una scuola di danza, secondo quanto rappresentato dalla difesa.

Tali allegazioni non solo non soddisfano la prova dell'esistenza di un nesso causale con la vicenda del disastro ferroviario ma, a ben vedere, non sono neppure astrattamente indicative di un danno non patrimoniale subito dall'Associazione, ricollegabile al disastro del 2009.

La dedotta riduzione del numero degli iscritti è ascrivibile nel corso degli anni alle cause più diverse e attiene, comunque, al piano patrimoniale e non è quindi riferibile ad un fatto lesivo di una situazione giuridica dell'ente equiparabile alla violazione dei diritti fondamentali della persona umana garantiti dalla Costituzione, come è stato puntualmente rilevato nella sentenza rescindente.

La circostanza della dedotta riduzione degli spazi destinati alle attività associative in favore di impieghi commerciali ricade nello stesso ambito economico e non giustifica la liquidazione equitativa di una somma impropriamente attribuendola al risarcimento del danno non patrimoniale.

In definitiva la statuizione di condanna al pagamento della somma di euro 30.000 pronunciata dal Tribunale (e confermata dalla Corte di appello) a favore dell'Associazione Dopolavoro Ferroviario di Viareggio va revocata, non trovando fondamento nel preteso danno non patrimoniale subito, tanto da non esplicitare neppure la lesione di quale diritto immateriale della personalità si tratterebbe, ma facendo piuttosto riferimento a una voce di

danno patrimoniale rispetto al quale, per le ragioni anzidette, non trova giustificazione il riconoscimento di ulteriori somme, in quanto eccedenti l'entità del danno già risarcito.

6.3.5. La regolamentazione delle spese processuali tra le predette parti civili, da un lato, gli imputati e i responsabili civili, dall'altro.

Le spese processuali tra le predette parti civili Medicina Democratica e Associazione Dopolavoro Ferroviario di Viareggio, da un lato, gli imputati e i responsabili civili, dall'altro, vanno interamente compensate in relazione a tutti i gradi di giudizio.

Ricorrono difatti giusti motivi rinvenibili nella notevole complessità delle questioni trattate, in buona parte connotate da novità, come dal versante opposto ha, nella sua articolata memoria, riconosciuto anche la difesa del responsabile civile Trenitalia, nonché nelle obiettive difficoltà per la ricostruzione della vicenda, che ha via via messo in luce e portato al centro del confronto processuale, sempre caratterizzato da un elevato profilo tecnico, elementi non noti e non percepibili *ex ante* dall'esterno dei gruppi delle imprese facenti capo a Gatx Europe (Gatx Austria) e a Ferrovie dello Stato.

Tutto ciò è stato obiettivamente riscontrato dalla eccezionale durata dell'istruttoria dibattimentale svolta in primo grado, dalla enorme mole di documenti acquisiti al processo e dalla circostanza che il mancato accoglimento delle domande proposte dalle predette parti civili ha avuto un passaggio decisivo nella definitiva esclusione da parte della Corte di cassazione dell'aggravante della violazione delle norme poste a tutela dei lavoratori del settore ferroviario e, quindi, nel conseguente annullamento parziale che ha dato luogo al giudizio di rinvio dopo esiti favorevoli alle menzionate parti civili in entrambi i gradi di merito.

6.4. Le posizioni degli imputati Lehmann, Maestrini, Favo e Castaldo, nella qualità di direttore della divisione Cargo di Trenitalia.

La conferma della sentenza di assoluzione pronunciata dal Tribunale nei confronti di Lehmann Joachim implica la definitiva caducazione delle statuizioni di condanna a suo carico emesse dalla Corte di appello con la sentenza annullata dalla S.C.

Non avendo Lehmann Joachim espressamente chiesto ex art. 541, comma 2, c.p.p. la condanna delle parti civili al pagamento delle spese processuali non v'è luogo a provvedere al riguardo.

La responsabilità civile di Jungenthal Waggon Gmbh è stata già definitivamente accertata in relazione alla posizione di altri imputati.

All'assoluzione di Maestrini Emilio e Favo Francesco consegue la revoca delle statuizioni civili pronunciate nei loro confronti.

Le spese processuali tra Maestrini Emilio e le parti civili, in relazione a tutti i gradi di giudizio, vanno interamente compensate per le ragioni innanzi esposte (v. paragrafo 3.3.3.).

Non avendo Favo Francesco espressamente chiesto ex art. 541, comma 2, c.p.p. la condanna delle parti civili al pagamento delle spese processuali, nulla va statuito al riguardo.

L'assoluzione dei menzionati imputati non comporta la revoca delle disposizioni civili nei confronti dei responsabili civili collegati (Trenitalia e, rispettivamente, R.F.I.) le cui responsabilità sono state già definitivamente accertate in relazione alla posizione di altri imputati.

In conseguenza dell'assoluzione deve intendersi caducata anche l'affermazione della responsabilità di Castaldo Mario con riferimento alla qualità di direttore della divisione Cargo di Trenitalia, restando ovviamente ferma la definitiva condanna del predetto imputato al risarcimento dei danni e alle spese in favore delle parti civili per la condotta posta in essere nella posizione di amministratore delegato di Cargo Chemical e, poi, di responsabile della B.U. Industria Chimica e Ambiente di F.S. Logistica.

Va dichiarato anche in questo caso non luogo provvedere in ordine alla regolamentazione delle spese processuali tra il predetto imputato - nella citata qualità - e le parti civili, non avendo il Castaldo formulato espressa richiesta di condanna in tal senso.

La statuizione civile in questione, riguardo al Castaldo, appare opportuna perché la Corte di cassazione, nel dichiarare la irrevocabilità dell'affermazione di responsabilità del predetto imputato per il disastro ferroviario colposo, nella posizione di amministratore delegato di Cargo Chemical e, poi, di responsabile della B.U. Industria Chimica e Ambiente di F.S. Logistica, condannandolo al risarcimento dei danni in favore delle parti civili e al pagamento delle spese processuali – comprese quelle del giudizio di cassazione – ha considerato un capo autonomo quello ascritto al Castaldo nella predetta qualità.

Ovviamente l'assoluzione del Castaldo nella spiegata qualità non comporta la revoca delle statuizioni civili pronunciate nei confronti di Trenitalia, la cui responsabilità è stata già definitivamente accertata in collegamento con altra posizione.

6.5. La richiesta di provvisionale di Azouz Kharboua e Hamane Fatouma.

Per Azouz Kharboua e Hamane Fatouma il Tribunale di Lucca non ha riconosciuto alcuna provvisionale, così come la Corte di appello, che pure ha confermato la condanna generica al risarcimento dei danni in loro favore, respingendo al riguardo le doglianze proposte in particolare da Trenitalia.

In sede di conclusioni nel presente giudizio di rinvio le predette parti civili hanno nuovamente chiesto la liquidazione di una provvisionale di euro 65.000,00 ciascuno.

La domanda non può trovare accoglimento atteso che già il Tribunale ha rilevato la carenza di qualsiasi elemento probatorio ai fini del riconoscimento di una provvisionale in favore di Azouz Kharboua e Hamane Fatouma, circostanza che, peraltro, non è stata neanche oggetto di impugnazione.

Come si è già esposto anche la Corte di appello è "sua sponte" ritornata sul punto non ravvisando le condizioni per riconoscere provvisionali alle predette parti civili.

La richiesta di liquidazione di provvisionali in questa sede di rinvio è, dunque, meramente ripetitiva della domanda già respinta, non evidenzia alcun elemento nuovo o sopravvenuto e, soprattutto, risulta del tutto priva di motivazione, non potendo ritenersi tale l'allegazione di una mera "clausola di stile", quale è quella che la liquidazione delle provvisionali sarebbe dovuta *"tenuto conto del danno patrimoniale e non patrimoniale diretto e indiretto subito"*.

6.6. Le questioni sulle provvisionali del responsabile civile Trenitalia.

Il responsabile civile Trenitalia assume che deve ritenersi ancora "aperta" la questione della determinazione delle provvisionali, perché la Cassazione non ha ritenuto di poter esaminare le doglianze proposte in quella sede *"per i limiti connotati alla propria cognizione"*.

Al riguardo va osservato che la S.C., nel respingere le doglianze della difesa di Trenitalia, ha richiamato la propria consolidata giurisprudenza secondo la quale le statuizioni di condanna al pagamento di una provvisionale sono insuscettibili di passare in giudicato, in quanto destinate ad essere assorbite dalla pronuncia del giudice civile (cfr. p. 569 della sentenza di rinvio).

Trenitalia non sembra aver correttamente inteso quanto statuito dalla S.C., interpretando il *"dictum"* nel senso che la S.C. avrebbe rimesso a questo giudice del rinvio la decisione su motivi di impugnazione ritenuti invece inammissibili, per cui ha in questa sede riproposto *"tutti i rilievi svolti dalla scrivente difesa sul punto nei precedenti gradi di giudizio"*, in particolare con riferimento alla misura delle provvisionali riconosciute a favore di Azouz Kharboua e di Hamane Fatouma (ai quali, peraltro, come si è innanzi esposto, non sono state riconosciute provvisionali), della Provincia di Lucca, di Antonelli Maria Grazia, di Bonetti Ivana, di Orlandini Vincenzo Massimo, di Pucci Mirella, di Orsi Anna Maria, di Parrini Federico, di Puzello Caterina, di Piagentini Raffaello, di Rombi Riccardo e di Rossi Serena, formulando, poi, *"ancora una volta, e in via subordinata, istanza di sospensione della provvisoria esecuzione delle condanne"*.

Orbene la circostanza che la c.d. condanna provvisoria sia insuscettibile di passare in giudicato non legittima la parte a reiterare in ogni sede le proprie critiche, in particolare, come avviene nel caso di specie, senza addurre nessun fatto nuovo o sopravvenuto rispetto al momento della decisione assunta dai giudici di merito, che hanno disposto le liquidazioni con criteri pienamente condivisi anche da questo Collegio.

Al fine di evitare superflue ripetizioni, si rimanda pertanto alle corrispondenti parti delle sentenze di primo e secondo grado.

Parimenti non è accoglibile la richiesta di sospensione delle condanne provvisorie.

Come ha già rilevato la S.C. nella sentenza che ha dato origine a questo giudizio, per l'accoglimento della richiesta di sospensione dell'esecuzione della condanna civile al pagamento di una provvisoria è necessaria la ricorrenza di un pregiudizio eccessivo per il debitore, che può consistere nella distruzione di un bene non reintegrabile ovvero, se si tratta di somme di denaro, nel nocimento derivante dal palese stato di insolvibilità del destinatario della provvisoria, tale da rendere impossibile o altamente difficoltoso il recupero di quanto pagato, nel caso di modifica della condanna.

La Corte di appello – ha proseguito il Collegio di legittimità - ha affermato che non è stata data prova del grave e irreparabile danno conseguente al pagamento delle provvisorie e l'affermazione è stata contestata dalla ricorrente Trenitalia perché non si sarebbe tenuto conto dei costi implicati dal ricorso alle Compagnie assicuratrici.

È agevole osservare – ha soggiunto la S.C. - che con l'obiezione non si prospetta un grave e irreparabile danno, ma solo un aumento dei costi e che la valutazione della Corte di appello circa l'insussistenza di gravi motivi per la sospensione dell'esecuzione della condanna provvisoria non è manifestamente illogica, non potendo detti motivi essere colti nella complessità del procedimento o nell'evoluzione dei contenuti dell'accertamento processuale.

Con riferimento alla asserita mancanza di motivazione in ordine alla incertezza della eventuale ripetibilità delle somme una volta versate, va considerato - ha concluso la Corte di cassazione - che è l'istante a dover fornire la prova della futura insolvenza del creditore che metta in pericolo la possibilità di recupero della somma. Tale prova, "*come documenta già la formulazione del motivo*", non è stata data: il che rende privo di rilievo che la Corte di appello non abbia replicato.

Sulla scorta di quanto innanzi osservato va rilevato come in questa sede di rinvio non possa trovare spazio la riproposizione delle medesime questioni, che sono quindi inammissibili.

6.7. La richiesta del responsabile civile Trenitalia di determinare la quota di risarcimento ascrivibile ai singoli imputati del cui fatto è tenuto a rispondere.

Riguardo all'istanza del responsabile civile Trenitalia di determinare la quota di risarcimento "ascrivibile ai singoli imputati del cui fatto è tenuto a rispondere", va osservato che, come affermato dalla S.C.: *"In tema di reato colposo, poiché nel processo penale l'unico rapporto civilistico che viene in considerazione è quello tra la parte civile e l'imputato - e l'eventuale responsabile civile - è preclusa al giudice la valutazione quantificatoria delle colpe concorrenti degli imputati, ciascuno dei quali, ai sensi dell'art. 2055 cod. civ., risponde per l'intero verso il danneggiato"* (Cass. 6547/1996 Rv 205227).

Ne deriva che detto obbligo di determinazione percentualistica non sussiste nell'ipotesi di apporti causali concorrenti di più imputati ovvero di imputati e terzi, in relazione ai quali il credito risarcitorio della parte civile è assistito dal principio di solidarietà passiva ex art. 2055 c.c. (Cass. 49346/2004 Rv. 230580).

A ciò va soggiunto che la responsabilità di Trenitalia resta collegata esclusivamente a quella del suo amministratore delegato dell'epoca Soprano Vincenzo, definitivamente accertata. La domanda è quindi inammissibile sotto tutti i profili.

6.8. La regolamentazione delle spese processuali del giudizio di legittimità con riferimento alle posizioni degli imputati Elia e Moretti e dei responsabili civili ad essi collegati.

Per quanto riguarda le posizioni di Elia Michele Mario, di Moretti Mauro e dei responsabili civili ad essi collegati, le statuizioni civili pronunciate dal Tribunale di Lucca e dalla Corte di appello di Firenze sono definitive.

Al presente giudizio di rinvio, sotto il profilo civilistico, è rimessa esclusivamente la regolamentazione delle spese del giudizio di legittimità tra i predetti imputati e i collegati responsabili civili – da un lato – e le parti civili non ricorrenti (dinanzi alla Corte di cassazione) - dall'altro, avendo la sentenza della S.C. già disposto la compensazione delle spese di quel giudizio "tra gli imputati, i responsabili civili e le parti civili ricorrenti".

Come è noto la Corte di cassazione ben può, con la sentenza di annullamento con rinvio, omettere la condanna alle spese, contemplando il sistema processuale che a tanto provveda il giudice del rinvio.

Osserva al riguardo il Collegio che il parziale accoglimento del ricorso per cassazione degli imputati citati non giustifica la compensazione delle spese dovute alle parti civili non ricorrenti in quella sede (da individuarsi *per relationem* con riferimento al dispositivo in data

8 gennaio 2021 della sentenza rescindente in: "*Rossi Serena; Cittadinanzattiva Onlus; Regione Toscana; Pucci Mirella; Orlandini Vincenzo Massimo; Parrini Federico e Pulzello Caterina; Orsi Annamaria e Rombi Riccardo*"), atteso che il giudizio di rinvio non ha determinato né poteva determinare la esclusione del loro diritto al risarcimento del danno per le ragioni esposte al paragrafo 6.1. che precede.

La condanna dei menzionati imputati (e dei responsabili civili) va pronunciata in relazione al pagamento delle spese come liquidate nella citata sentenza della Corte di cassazione dell'8 gennaio 2021, in solido con i coimputati e i responsabili civili già condannati dalla S.C., in favore delle menzionate parti civili non ricorrenti (dinanzi alla Corte di cassazione), avendo - si ripete - la citata sentenza di legittimità già disposto la compensazione delle spese di quel giudizio "*tra gli imputati, i responsabili civili e le parti civili ricorrenti*".

6.9. La regolamentazione delle spese processuali tra le parti civili e gli altri imputati (e dei responsabili civili a essi collegati) nel presente giudizio.

Nei confronti degli imputati Kriebel Uwe, Bröedel Helmut, Schroeter Andreas, Linowski Peter, Kogelheide Rainer, Mayer Roman, Mansbart Johannes, Pizzadini Paolo, Gobbi Frattini Daniele, Soprano Vincenzo e Castaldo Mario, per quest'ultimo nella qualità di amministratore delegato di Cargo Chemical e, poi, di responsabile della B.U. Industria Chimica e Ambiente di F.S. Logistica, le statuizioni civili sono definitive, in conseguenza della dichiarata irrevocabilità dell'affermazione della loro responsabilità. Analogo discorso vale per le posizioni degli imputati Elia Michele Mario e Moretti Mauro - e dei responsabili civili ad essi collegati.

Nessuna statuizione in ordine alle spese di questo giudizio va pertanto assunta tra le parti civili e i predetti imputati e responsabili civili ad essi collegati.

Ed infatti nei confronti dei citati imputati il giudizio di rinvio è stato instaurato, per quanto disposto dalla sentenza rescindente, in presenza di affermazioni di responsabilità irrevocabili e, quindi, limitatamente a punti in relazione ai quali la decisione di questo giudice era destinata a non riverberare effetto alcuno sulla pretesa risarcitoria delle parti civili, essendo stata già definitivamente affermata la penale responsabilità di ciascuno dei prevenuti (e di conseguenza, quella corrispondente dei responsabili civili ad essi collegati). Poiché dalla decisione rimessa a questo giudice del rinvio non poteva derivare alcun pregiudizio alle parti civili, le stesse non avevano interesse a formulare proprie conclusioni nel conseguente giudizio, pur avendo il diritto di parteciparvi, ma senza titolo alla rifusione delle spese processuali [cfr. Cass. n. 8326/2015, Murgia, Rv. 262626. In senso conforme

anche: Cass. 22697/2020, Lusini, Rv. 279514; Cass. 18265/2015, Rv. 263791; Cass. 1671/2013, dep. 2014, Spagnuolo, Rv. 258524].

7. Statuizioni finali.

Il termine per il deposito della motivazione, tenuto conto della sua complessità, va indicato in giorni novanta.

Sulla scorta delle determinazioni assunte in relazione ai precedenti atti, non superate da acquisizioni successive in ordine alla conoscenza della lingua italiana, va disposta la traduzione della sentenza nella lingua degli imputati alloglotti (tedesco) entro il termine di giorni quarantacinque dal deposito.

P. Q. M.

Visti gli artt. 605, 624 e 627 c.p.p., pronunciando nel giudizio di rinvio disposto dalla Corte di cassazione con sentenza in data 8 gennaio 2021, tenuto conto delle statuizioni penali e civili della sentenza della Corte di appello di Firenze del 20 giugno 2019 in relazione alle quali non è stato disposto annullamento e del conseguente effetto di formazione progressiva del giudicato, in parziale riforma della sentenza del 31 gennaio 2017 del Tribunale di Lucca in composizione collegiale, appellata, per quanto in questa sede ancora interessa, dal Procuratore della Repubblica presso il predetto Tribunale e dagli imputati Kogelheide Rainer, Linowski Peter, Mayer Roman, Mansbart Johannes, Schröter Andreas, Brödel Helmut, Kriebel Uwe, Soprano Vincenzo, Gobbi Frattini Daniele, Pizzadini Paolo, Moretti Mauro, Elia Michele Mario, Castaldo Mario, Favo Francesco, Maestrini Emilio, Lehmann Joachim e dai responsabili civili società Gatx Rail Austria, Gatx Rail Germany, Jungenthal Waggon, F.S. Logistica, Rete Ferroviaria Italiana, Ferrovie dello Stato Italiane e Trenitalia, tenuto conto delle attenuanti generiche già riconosciute al Moretti, all'Elia, al Soprano, al Castaldo, al Gobbi Frattini e al Pizzadini, riconosciute le predette attenuanti anche al Kogelheide, al Linowski, al Mayer, al Mansbart, allo Schröter, al Brödel e al Kriebel, quanto alle statuizioni penali così provvede: ridetermina la pena: per Kogelheide Rainer e Linowski Peter in anni sei di reclusione ciascuno; per Mayer Roman in anni cinque mesi sei e giorni venti di reclusione; per Mansbart Johannes in anni cinque e mesi quattro di reclusione; per Schröter Andreas in anni quattro e mesi otto di reclusione; per Brödel Helmut e Kriebel Uwe in anni quattro mesi cinque e giorni dieci di reclusione ciascuno; per Soprano Vincenzo in anni quattro mesi due e giorni venti di reclusione; per Gobbi Frattini Daniele e Pizzadini Paolo in anni due mesi dieci e giorni venti di reclusione ciascuno; per Moretti Mauro, escluso

il profilo di colpa costituito dall'omessa disposizione della riduzione della velocità dei convogli merci, ascrittogli in relazione ai reati di incendio colposo di cui al capo 34, di lesioni plurime colpose di cui al capo 35 e di disastro ferroviario colposo di cui al capo 36, in anni cinque di reclusione; per Elia Michele Mario, esclusi i profili di colpa costituiti dalla violazione dell'obbligo datoriale di valutazione dei rischi lavorativi e dalla omessa disposizione della riduzione della velocità dei convogli merci ascrittogli in relazione al reato di disastro ferroviario colposo di cui al capo 31, in anni quattro mesi due e giorni venti di reclusione; per Castaldo Mario, in relazione al reato di disastro ferroviario colposo di cui al capo 2 ascrittogli nella posizione di amministratore delegato di Cargo Chemical s.r.l. e poi di responsabile della B.U. Industria Chimica e Ambiente di F.S. Logistica, in anni quattro di reclusione; assolve Castaldo Mario dal reato di disastro ferroviario colposo di cui al capo 2, limitatamente alla condotta ascrittagli nella posizione di direttore della Divisione Cargo di Trenitalia, per non aver commesso il fatto: assolve Favo Francesco e Maestrini Emilio dal reato di disastro ferroviario colposo loro ascritto al capo 19 e, rispettivamente, al capo 29 per non aver commesso il fatto; dichiara non doversi procedere nei confronti del Moretti in relazione al reato di omicidio colposo plurimo a lui ascritto al capo 35 perché estinto per intervenuta prescrizione; conferma nei confronti di Lehmann Joachim la sentenza di assoluzione dai reati a lui ascritti per non aver commesso il fatto; quanto alle statuizioni civili così provvede: condanna gli imputati Moretti Mauro ed Elia Michele Mario nonché i responsabili civili società Rete Ferroviaria Italiana e Ferrovie dello Stato Italiane, in solido con gli altri coimputati e responsabili civili già condannati dalla Corte di cassazione, al pagamento delle spese processuali del giudizio di legittimità in favore delle seguenti parti civili non ricorrenti in detta sede: Rossi Serena, Cittadinanzattiva Onlus, Regione Toscana, Pucci Mirella, Orlandini Vincenzo Massimo, Parrini Federico e Pulzello Caterina, Orsi Annamaria e Rombi Riccardo, come liquidate nella citata sentenza della Corte di cassazione in data 8 gennaio 2021, che ha già disposto la compensazione delle spese di quel giudizio tra gli imputati, i responsabili civili e le parti civili in detta sede ricorrenti; revoca le statuizioni civili in favore del Comune di Viareggio, rinunciante alla costituzione; revoca la statuizione di condanna al pagamento della somma di euro 30.000,00 pronunciata a favore dell'Associazione Dopolavoro Ferroviario di Viareggio e revoca la condanna al risarcimento del danno pronunciata a favore di Medicina Democratica Movimento di Lotta per la Salute Onlus, dichiarando compensate le spese processuali tra gli imputati e i responsabili civili, da un lato, e ciascuna delle predette parti civili, dall'altro, in relazione a tutti i gradi di giudizio; revoca le statuizioni civili pronunciate a carico di Maestrini Emilio e Favo Francesco; dichiara

compensate le spese processuali tra il Maestrini e le parti civili in relazione a tutti i gradi di giudizio; dichiara non luogo provvedere in ordine alle spese processuali tra Favo Francesco e Lehmann Joachim, entrambi non istanti ex articolo 541, comma 2, c.p.p., da un lato, e le parti civili dall'altro; dichiara non luogo a provvedere sulle spese del presente giudizio di rinvio tra gli imputati Kriebel, Brödel, Schröter, Linowski, Kogelheide, Mayer, Mansbart, Pizzadini, Gobbi Frattini, Soprano, Castaldo, Elia, Moretti e i responsabili civili ad essi collegati, da un lato, e le parti civili costituite - ad eccezione dell'Associazione Dopolavoro Ferroviario di Viareggio e Medicina Democratica Movimento di Lotta per la Salute Onlus, per le quali si è già innanzi disposto - dall'altro.

Indica il termine di giorni novanta per il deposito della motivazione.

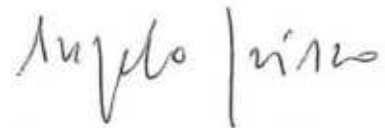
Manda alla Cancelleria per la traduzione della sentenza in lingua tedesca entro il termine di giorni quarantacinque dal deposito della motivazione.

Così deciso in Firenze il 30 giugno 2022

I Consiglieri estensori

Handwritten signatures of the judges, including a large, stylized signature on the left and another signature below it.

Il Presidente estensore

Handwritten signature of the President, appearing to read 'Angelo Inisco'.

SOMMARIO

IMPUTATI, PARTI CIVILI E RESPONSABILI CIVILI.....	Pag. 1
CAPI DI IMPUTAZIONE.....	Pag. 5
INTESTAZIONE, DISPOSITIVI DEI PRECEDENTI GIUDIZI.....	Pag. 174
CONCLUSIONI DELLE PARTI.....	Pag. 183
PARTE PRIMA - Il fatto e le precedenti sentenze.....	Pag. 186
1.1. La ricostruzione dell'accaduto e la sentenza di primo grado.....	Pag. 186
1. 2. La sentenza di secondo grado.....	Pag. 203
1. 3. La sentenza della Corte di cassazione.....	Pag. 221
PARTE SECONDA – Il giudizio di rinvio. Lo svolgimento del processo nelle sue linee essenziali.....	Pag. 224
PARTE TERZA - Il giudizio di rinvio. Le posizioni degli imputati <i>sub iudice</i> per l'accertamento della responsabilità o di taluni profili di essa incidenti sul trattamento sanzionatorio.....	Pag. 234
3.1. Lehmann Joachim.....	Pag. 234
3.1.1 Le motivazioni dei Collegi di primo e di secondo grado.....	Pag. 234
3.1.2. Le motivazioni del giudizio di annullamento disposto dalla Corte di cassazione.....	Pag. 236
3.1.3. Il nuovo giudizio sulla posizione dell'imputato.....	Pag. 238
3.2. Elia Michele Mario e Moretti Mauro	Pag. 249
3.2.1. Elia Michele Mario. Le motivazioni dei Collegi di primo e di secondo grado.....	Pag. 249
3.2.2. Moretti Mauro. Le motivazioni dei Collegi di primo e di secondo grado...Pag.	253
3.2.3. Elia Michele Mario e Moretti Mauro. Le motivazioni dell'annullamento disposto dalla Corte di Cassazione.....	Pag. 258
3.2.4. Elia Michele Mario e Moretti Mauro. La ricognizione di quanto devoluto al presente giudizio di rinvio rispetto alle posizioni dei due imputati.....	Pag. 273
3.2.5. Elia Michele Mario e Moretti Mauro. Il nuovo giudizio sui profili di colpa oggetto dell'annullamento.....	Pag.284

3.3. Maestrini Emilio.....	..Pag. 298
3.3.1. Le motivazioni dei Collegi di primo e di secondo grado.....	Pag. 298
3.3.2. Le motivazioni dell'annullamento disposto dalla Corte di Cassazione,,	Pag.304
3.3.3. Il nuovo giudizio in ordine alla causalità della colpa.....	Pag.306
3.4. Favo Francesco.....	Pag. 318
3.4.1. Le motivazioni dei Collegi di primo e di secondo grado.....	Pag. 318
3.4.2. Le motivazioni dell'annullamento disposto dalla Corte di cassazione.....	Pag. 321
3.4.3. Il nuovo giudizio in ordine alla conoscenza della circolazione del carro merci deragliato e alla causalità della colpa.....	Pag. 327
3.5 Castaldo Mario quale responsabile della Divisione Cargo di Trenitalia.....	Pag. 335
3.5.1. Le motivazioni dei Collegi di primo e di secondo grado.....	Pag. 335
3.5.2 Le motivazioni del giudizio di annullamento disposto dalla Corte di cassazione.....	Pag. 336
3.5.3. Il nuovo giudizio sulla posizione dell'imputato.	Pag. 338
PARTE QUARTA - Il giudizio di rinvio. Le posizioni degli imputati interessati esclusivamente dall'annullamento del trattamento sanzionatorio.....	Pag. 342
4.1. Kriebel Uwe.....	Pag. 342
4.1.1 Le motivazioni dei Collegi di primo e di secondo grado.....	Pag. 342
4.1.2. Le motivazioni dell'annullamento disposto dalla Corte di cassazione e l'oggetto del giudizio di rinvio.....	Pag. 342
4.2. Brödel Helmut.....	Pag. 345
4.2.1 Le motivazioni dei Collegi di primo e di secondo grado.....	Pag. 345
4.2.2. Le motivazioni dell'annullamento disposto dalla Corte di cassazione e l'oggetto del giudizio di rinvio.....	Pag. 345
4.3. Schröter Andreas.....	Pag. 347
4.3.1 Le motivazioni dei Collegi di primo e di secondo grado.....	Pag. 347
4.3.2. Le motivazioni dell'annullamento disposto dalla Corte di cassazione e l'oggetto del giudizio di rinvio.....	Pag. 347
4.4. Kogelheide Rainer e Linowski Peter.....	Pag. 348
4.4.1 Le motivazioni dei Collegi di primo e di secondo grado.....	Pag. 348
4.4.2. Le motivazioni dell'annullamento disposto dalla Corte di cassazione e l'oggetto del giudizio di rinvio.....	Pag. 348

4.5. Mayer Roman	Pag. 349
4.5.1 Le motivazioni dei Collegi di primo e di secondo grado.....	Pag. 349
4.5.2. Le motivazioni dell'annullamento disposto dalla Corte di cassazione e l'oggetto del giudizio di rinvio.....	Pag. 349
4.6. Mansbart Johannes	Pag. 351
4.6.1 Le motivazioni dei Collegi di primo e di secondo grado.....	Pag. 351
4.6.2. Le motivazioni dell'annullamento disposto dalla Corte di cassazione e l'oggetto del giudizio di rinvio.....	Pag. 351
4.7. Pizzadini Paolo e Gobbi Frattini Daniele	Pag. 352
4.7.1 Le motivazioni dei Collegi di primo e di secondo grado.....	Pag. 352
4.7.2. Le motivazioni dell'annullamento disposto dalla Corte di cassazione e l'oggetto del giudizio di rinvio.....	Pag. 352
4.8. Soprano Vincenzo	Pag. 354
4.8.1 Le motivazioni dei Collegi di primo e di secondo grado.....	Pag. 354
4.8.2. Le motivazioni dell'annullamento disposto dalla Corte di cassazione e l'oggetto del giudizio di rinvio.....	Pag. 354.
4.9. Le ulteriori deduzioni difensive nel giudizio di rinvio degli imputati Kriebel Uwe, Brödel Helmut, Schröter Andreas, Linowski Peter, Kogelheide Rainer, Mayer Roman, Mansbart Johannes, Pizzadini Paolo, Gobbi Frattini Daniele e Soprano Vincenzo	Pag. 357
4.10 La rideterminazione del trattamento sanzionatorio relativo agli imputati Kriebel Uwe, Brödel Helmut, Schröter Andreas, Linowski Peter, Kogelheide Rainer, Mayer Roman, Mansbart Johannes, Pizzadini Paolo, Gobbi Frattini Daniele e Soprano Vincenzo. Rinvio.....	Pag. 366
PARTE QUINTA – Il giudizio di rinvio. La rideterminazione del trattamento sanzionatorio	Pag. 366
5.1. Premessa.....	Pag. 366
5.2.1. La natura giuridica della previsione di cui al comma 2 dell'art. 449 c.p. : il carattere autonomo del delitto di disastro ferroviario colposo.....	Pag. 366
5.2.2. Sui dedotti profili di irragionevolezza e di contrasto con la Costituzione dell'interpretazione del delitto di disastro ferroviario colposo come reato autonomo.....	Pag. 369
5.3.1. La circostanza attenuante del risarcimento del danno e le circostanze attenuanti generiche.....	Pag. 370

5.3.2. La quantificazione della riduzione della pena per effetto dell'applicazione delle circostanze attenuanti generiche.....	Pag. 374
5.4. L'attenuante di cui all'art. 114 del c.p.....	Pag. 376
5.5. I criteri generali seguiti nel presente giudizio per la determinazione delle pene.....	Pag. 378
5.6. La rideterminazione della pena per gli imputati Kriebel Uwe, Brödel Helmut, Schröter Andreas, Linowski Peter, Kogelheide Rainer, Mayer Roman, Mansbart Johannes, Pizzadini Paolo, Gobbi Frattini Daniele e Soprano Vincenzo.....	Pag. 383
5.6.1. Le pene stabilite nei precedenti giudizi	Pag. 383
5.6.2. La differenziazione delle posizioni degli imputati Kriebel Uwe, Brödel Helmut, Schröter Andreas, Linowski Peter, Kogelheide Rainer, Mayer Roman, Mansbart Johannes tra di loro e dagli imputati Gobbi Frattini, Pizzadini e Soprano.....	Pag. 384
5.6.3. La determinazione della pena in concreto per gli imputati Kriebel Uwe, Brödel Helmut, Schröter Andreas, Linowski Peter, Kogelheide Rainer, Mayer Roman, Mansbart Johannes	Pag. 389
5.6.4. La determinazione della pena in concreto per gli imputati Pizzadini Paolo e Gobbi Frattini Daniele.....	Pag. 390
5.6.5. La determinazione della pena in concreto per l'imputato Soprano Vincenzo.....	Pag. 391
5.6.6. la determinazione della pena in concreto per l'imputato Castaldo Mario quale amministratore delegato di Cargo Chemical s.r.l. e poi di responsabile della B.U. Industria Chimica e Ambiente di F.S. Logistica s.p.a.....	Pag. 392
5.6.7. La determinazione della pena in concreto per gli imputati Elia Michele Mario e Moretti Mauro.....	Pag. 393
PARTE SESTA. Le Statuizioni civili.	
6.1. La perimetrazione del devoluto a questo giudizio di rinvio.....	Pag. 396
6.2. La domanda risarcitoria proposta dalla parte civile Medicina Democratica Movimento di Lotta per la Salute Onlus.....	Pag. 398
6.2.1. Generalità.....	Pag. 398
6.2.2. Le motivazioni dei Collegi di primo e di secondo grado.....	Pag. 398
6.2.3. Le motivazioni dell'annullamento disposto dalla Corte di cassazione.....	Pag. 400

6.2.4. Il nuovo giudizio sulla posizione dalla parte civile Medicina Democratica Movimento di Lotta per la Salute Onlus.....	Pag. 400
6.3 La domanda risarcitoria proposta dalla parte civile Associazione Dopolavoro Ferroviario di Viareggio.....	Pag. 403
6.3.1. Generalità.....	Pag. 403
6.3.2. Le motivazioni dei Collegi di primo e di secondo grado.....	Pag. 404
6.3.3. Le motivazioni dell'annullamento disposto dalla Corte di Cassazione.....	Pag. 405
6.3.4. Il nuovo giudizio sulla posizione dalla parte civile Associazione Dopolavoro Ferroviario di Viareggio.....	Pag. 406
6.3.5. La regolamentazione delle spese processuali tra le predette parti civili, da un lato, gli imputati e i responsabili civili, dall'altro.....	Pag. 407
6.4. Le posizioni degli imputati Lehmann, Maestrini, Favo e Castaldo, nella qualità di direttore della divisione Cargo di Trenitalia.....	Pag. 407
6.5. La richiesta di provvisoria di Azouz Kharboua e Hamane Fatouma....	Pag. 408
6.6. Le questioni sulle provvisorie del responsabile civile Trenitalia.....	Pag. 409
6.7. La richiesta del responsabile civile Trenitalia di determinare la quota di risarcimento ascrivibile ai singoli imputati del cui fatto è tenuto a rispondere.....	Pag. 411
6.8. La regolamentazione delle spese processuali del giudizio di legittimità con riferimento alle posizioni degli imputati Elia e Moretti e dei responsabili civili ad essi collegati.....	Pag. 411
6.9. La regolamentazione delle spese processuali tra le parti civili e gli altri imputati (e dei responsabili civili a essi collegati) nel presente giudizio.....	Pag. 412
7. Statuzioni finali.....	Pag. 413
Dispositivo.....	Pag. 413

Depositato in Cancelleria

il 20/09/2022



IL DIRETTORE
Paola Gulella

f