

4/2023

Il Caso

Di cosa rispondono gli amministratori nelle organizzazioni complesse?

La gestione del rischio nei gruppi d'impresa e la responsabilità penale: il caso Viareggio

IN BREVE

Con la presente analisi si commenta l'ulteriore tappa di una nota vicenda processuale, in sede penale, i cui esiti giurisprudenziali pongono degli interrogativi sulla questione dell'allocazione delle responsabilità nell'ambito del gruppo di imprese. Quest'ultimo costituisce, com'è noto, il modello organizzativo tipico della medio-grande impresa, nel quale le diverse società svolgono le proprie attività in una logica economico-imprenditoriale unitaria, pur mantenendo ciascuna la propria autonomia giuridica e decisionale e doveri propri nei confronti dei soci e dei terzi.

I fatti sono quelli relativi all'incidente ferroviario di Viareggio del 2009, per il quale furono coinvolte in giudizio diverse società del gruppo Ferrovie dello Stato e i loro vertici. Sulla questione la Corte d'Appello di Firenze è stata chiamata a pronunciarsi in sede di rinvio dalla Corte di Cassazione per accertare alcuni specifici profili di colpa ascritti agli imputati.

Dall'esame delle ultime due sentenze sul caso in questione – Corte di Cassazione, sentenza n. 32899 dell'8 gennaio 2021 e Corte d'Appello di Firenze in sede di rinvio, sentenza n. 2719 del 20 settembre 2022 – emerge una ricostruzione della responsabilità per i reati colposi di evento che appare incompatibile con il principio di correlazione tra poteri, doveri e responsabilità all'interno delle organizzazioni complesse. L'esito di tale ricostruzione è l'attribuzione di una responsabilità per colpa generica in capo a tutti i vertici delle diverse società del gruppo, sino a risalire all'amministratore delegato della capogruppo, mentre si esclude la responsabilità delle figure che all'interno dell'organizzazione aziendale erano deputate a presidiare lo specifico rischio oggetto di causa e adottare le specifiche misure cautelari idonee ad evitare l'evento.

Ne deriva un'astrazione della responsabilità e una sua risalita verso l'alto, che conduce ad affermare sempre la responsabilità dei vertici societari, inclusa quella dell'amministratore delegato della capogruppo, per qualunque fatto di reato si verifichi all'interno di una società controllata, mancando di cogliere come realmente si atteggiavano i poteri e i compiti (strategici) degli amministratori nelle organizzazioni complesse e quale sia la sostanza della gestione del gruppo societario, fino a pregiudicare, nel pieno dell'era dell'organizzazione, la stessa funzione di prevenzione della compliance alle discipline settoriali.

Le criticità delle due sentenze riguardano l'applicazione dei principi generali della colpa a una fattispecie che si caratterizza per una elevata frammentazione di ruoli, competenze e nessi causali e che si confronta con il tema della gestione del rischio

all'interno di organizzazioni complesse, nelle quali la procedimentalizzazione dell'attività e dei ruoli è finalizzata da un lato alla individuazione delle concrete responsabilità, dall'altro alla prevenzione. Questi aspetti che hanno caratterizzato le riforme societarie in tema di controlli, responsabilità e gestione del rischio degli ultimi venti anni, e sono stati recepiti anche dai più recenti approdi della giurisprudenza penale in materia di responsabilità dell'impresa (sentenze della Cassazione ThyssenKrupp e Impregilo), vengono disattesi dalle pronunce che qui si commentano, aprendo la via a un sistema bifronte di attribuzione delle responsabilità per i rischi d'impresa.

IL COMMENTO

Sommario: 1. Una complessa vicenda giudiziaria: il fatto, le imputazioni e le responsabilità nei diversi gradi di giudizio – 2. I principi della responsabilità colposa secondo la Cassazione. – 2.1 Posizione di garanzia e competenza per il rischio. – 2.2 La gestione del rischio nelle organizzazioni complesse. – 2.3 Regola cautelare, colpa generica e specifica. – 2.4 La regola cautelare dell'obbligo di tracciabilità, prevedibilità ed evitabilità dell'evento. – 2.5 La limitazione della velocità e l'individuabilità ex ante della cautela. Rinvio. – 2.6 La responsabilità dell'amministratore delegato della holding per l'esercizio colposo dei poteri di direzione e coordinamento. – 3. La sentenza della Corte d'Appello. – 3.1 La regola cautelare della velocità: la prospettiva ex ante nella formazione della regola cautelare. – 3.2 Il giudicato progressivo sull'obbligo di tracciabilità. – 3.3. L'assoluzione delle figure aziendali più prossime alla gestione del rischio ferroviario. – 3.4 La responsabilità dei garanti per il rischio all'interno delle organizzazioni complesse. – 4. Conclusioni.

1. Una complessa vicenda giudiziaria: il fatto, le imputazioni e le responsabilità nei diversi gradi di giudizio

Il caso in esame trae origine dalla nota vicenda processuale relativa al grave disastro ferroviario di Viareggio, in cui è coinvolto il gruppo Ferrovie dello Stato e i suoi vertici di allora.

Il 29 giugno 2009 un treno merci trasportante GPL deragliò nei pressi della stazione ferroviaria di Viareggio. La fuoriuscita di GPL da uno dei carri cisterna del treno provocò un grave incendio nel quale morirono trentadue persone e altre riportarono lesioni gravi o gravissime. L'incidente fu causato dalla rottura di un assile di uno dei carri cisterna. Un assile non mantenuto correttamente dalla officina tedesca certificata

dalla loro Agenzia (EBA). Le perizie dimostrarono che un'accurata manutenzione del carro e l'adozione di misure di prevenzione relative al trasporto di merci pericolose sulla rete ferroviaria avrebbero evitato il disastro.

Per tali fatti furono rinviati a giudizio e condannati in primo grado¹, per i reati di incendio, disastro ferroviario, omicidio e lesioni colpose, gli amministratori e i dirigenti di alcune società del gruppo Ferrovie, nonché di alcune società estere che avrebbero dovuto assicurare la corretta manutenzione del carro². Le imputazioni e le relative responsabilità delle persone fisiche erano riconducibili a due principali tipi di condotte (che ricorreranno in tutti i successivi gradi di giudizio): quelle relative alla violazione di specifiche regole tecniche per una corretta manutenzione dell'assile e quelle connesse a deficit organizzativi nella valutazione del rischio e nella conseguente individuazione e attuazione delle regole cautelari dirette ad evitare il verificarsi dell'evento. Queste ultime, in particolare, erano state individuate dal giudice nel cd. "obbligo di tracciabilità", cioè nel dovere di effettuare una verifica documentale delle manutenzioni eseguite su carri esteri, ancorché non richiesta dalla disciplina comunitaria che regola la circolazione ferroviaria interstatale, nonché nel dovere di imporre un "limite di velocità" ai convogli entranti in stazione.

Il Tribunale di primo grado, inoltre, qualificando i delitti di omicidio e lesioni colpose come delitti commessi in violazione delle norme sulla tutela e sicurezza sul lavoro condannò alcune delle imprese coinvolte a titolo di responsabilità amministrativa degli enti per l'illecito di cui all'articolo 25 *septies* del d.lgs. 231/2001.

Lo stesso Tribunale aveva, invece, escluso la responsabilità dell'amministratore delegato della società capogruppo, non potendo ad esso attribuirsi una posizione di garanzia per il solo fatto di esercitare i poteri di indirizzo e coordinamento della holding e non sussistendo elementi che potessero ricondurre il suo ruolo a quello di amministratore di fatto delle controllate. Conseguentemente, veniva esclusa altresì la

¹ Trib. Lucca, 31 luglio 2017, n. 222. Per un esame relativo ai profili della responsabilità amministrativa delle imprese si rinvia a ASSONIME, *La responsabilità da reato degli enti con sede all'estero*, Il Caso n. 2/2018.

² Nella vicenda processuale, in particolare, sono state coinvolte le seguenti società con i rispettivi dirigenti e vertici societari: a) l'Officina Jungenthal che aveva materialmente eseguito la revisione dell'assile; b) la società Gatx Rail Austria, proprietaria e fornitrice iniziale del carro merci; c) la società italiana Cima riparazioni, che aveva montato sul carro l'assile difettoso fornito dalla società austriaca; la Chargo Chemical, poi FS Logistica, che aveva noleggiato il carro dalla compagnia austriaca e quindi l'aveva affidato ad altra impresa perché ne curasse la trazione; e) la società di Trasporto Trenitalia s.p.a., che aveva messo in circolazione il carro sulla tratta Trecate-Gricignano; f) il Gestore della rete ferroviaria R.F.I.; g) la capogruppo Ferrovie dello Stato S.p.a. Per un'accurata ricostruzione delle relative posizioni si rinvia a V. MONGILLO, *Imputazione oggettiva e colpa tra "essere" e normativismo: il disastro Viareggio*, in *Giur. It.*, aprile 2022, 953 e ss.

responsabilità amministrativa della holding del gruppo per i reati previsti dalla disciplina 231/2001.

Accogliendo il ricorso del pubblico ministero, la Corte d'Appello di Firenze³ ha riformato la sentenza di primo grado, condannando l'amministratore delegato della holding in quanto ritenuto amministratore di fatto delle società controllate. In virtù di tale ruolo egli avrebbe dovuto rispondere – al pari degli amministratori delle altre società imputate – dell'adozione di tutte le cautele necessarie ad evitare il deragliamento del treno. La stessa Corte ha, invece, confermato l'esclusione della responsabilità amministrativa della società capogruppo, condividendo sul punto il ragionamento condotto dal giudice di primo grado al riguardo.

Nel successivo giudizio di Cassazione⁴ – dopo aver escluso per l'omicidio colposo la ricorrenza della circostanza aggravante per violazione delle norme per la prevenzione degli infortuni sul lavoro – la Corte ha dichiarato prescritto, per tutti gli imputati, il reato di omicidio colposo e per incendio e lesioni (salva la rinuncia alla prescrizione da parte dell'amministratore delegato della holding); per parte di essi ha confermato le condanne per disastro colposo; per altri ha annullato la sentenza, rinviando a un secondo giudizio di appello per l'accertamento di specifici profili di colpa.

Al riguardo, in particolare, la Corte di Cassazione chiedeva alla Corte d'Appello di Firenze di verificare se potesse affermarsi la responsabilità degli imputati per violazione della regola cautelare del "limite di velocità", verificando se tale regola cautelare potesse ritenersi conoscibile e acquisita al sapere scientifico prima dell'incidente di Viareggio.

La stessa Corte di Cassazione, inoltre, decidendo sul ricorso proposto dall'amministratore delegato di Ferrovie dello Stato, ha svolto alcune significative e innovative considerazioni in tema di responsabilità per colpa dell'amministratore delegato della capogruppo per i fatti che si verificano all'interno di una o più società controllate. Su tale punto la sentenza ha confermato la condanna dell'amministratore delegato per la violazione dell'obbligo di tracciabilità, mutandone tuttavia la condotta e il titolo che ne costituiscono il fondamento: dalla condotta omissiva, propria della posizione di garanzia ex art. 40, comma 2 del codice penale, riconosciuta dalla Corte d'Appello, la Corte di Cassazione imputa all'amministratore delegato della holding una condotta commissiva per aver imposto a livello di gruppo l'inosservanza della regola cautelare dell'obbligo di tracciabilità in virtù di una precisa scelta di politica aziendale.

³ V. Corte d'Appello di Firenze, 16 dicembre 2019, n. 3733

⁴ Corte Cass., 8 gennaio 2021, n. 32899.

Per tale via nella sentenza si giunge ad affermare la responsabilità dell'amministratore delegato per un "esercizio colposo dei poteri di direzione e coordinamento", avendo egli assunto una competenza diretta e autonoma rispetto alle società controllate nella gestione del rischio ferroviario. Per lo stesso amministratore delegato, la Corte ha invece rinviato a un nuovo giudizio l'accertamento della responsabilità per la violazione della regola cautelare del "limite di velocità".

Per effetto del venir meno della circostanza aggravante della violazione delle norme per la prevenzione degli infortuni sul lavoro è, infine, venuta meno la responsabilità amministrativa degli enti coinvolti nella vicenda.

2. I principi della responsabilità colposa secondo la Corte di Cassazione

Prima di esaminare la sentenza della Corte d'Appello di Firenze del 20 settembre 2022 appare utile ripercorrere i principi di diritto affermati dalla Corte di Cassazione in tema di accertamento della responsabilità colposa, essendo questo il perimetro all'interno del quale la Corte d'Appello è stata chiamata a pronunciarsi.

La sentenza della Corte di Cassazione richiama con grande chiarezza i punti centrali dell'imputazione colposa – azione e omissione, colpa generica e colpa specifica, regola cautelare e comportamento alternativo lecito, nesso causale ed evitabilità dell'evento, posizione di garanzia e competenza per il rischio – ma evidenzia delle incongruenze nell'applicazione dei principi generali a una vicenda che si caratterizza per un'elevata frammentazione di ruoli, competenze e nessi causali e che si confronta con il tema della gestione del rischio all'interno di organizzazioni complesse, mancando di cogliere come i suddetti principi siano da declinarsi in un tempo in cui organizzazione e prevenzione del rischio sono aspetti strategici dell'esercizio dell'attività d'impresa. Questi aspetti, che hanno contraddistinto le riforme societarie in tema di controlli e gestione del rischio degli ultimi venti anni e la stessa recente giurisprudenza della Cassazione penale in materia di responsabilità d'impresa, sono stati disattesi dalla pronuncia della Cassazione che qui si commenta. Alcune di queste criticità si riflettono sulle argomentazioni della Corte d'Appello in sede di rinvio.

Di seguito si analizzano i profili della sentenza ritenuti maggiormente critici in relazione ai principi societari che governano la gestione dei rischi d'impresa e l'imputazione delle responsabilità.

2.1 Posizione di garanzia e competenza per il rischio

Secondo la Suprema Corte, nel caso in questione, il concetto di posizione di garanzia sarebbe stato impropriamente utilizzato dai giudici di merito per affermare la

responsabilità degli imputati, dovendosi ricorrere ai concetti, più aderenti alla realtà delle organizzazioni societarie moderne, di “sfere di responsabilità” e di “garante del rischio”, elaborati dalle Sezioni Unite della Cassazione nella vicenda ThyssenKrupp⁵. Mentre la posizione di garanzia – intesa come la titolarità di un dovere (di protezione, controllo) che si concreta nell’obbligo di impedire un evento⁶ – è riconducibile a una condotta omissiva, la responsabilità del “garante per il rischio” – quale soggetto titolare di una competenza diretta e autonoma nella gestione di uno specifico rischio, attraverso l’adozione delle cautele necessarie a presidiarlo – deve, invece, ricollegarsi a una condotta necessariamente commissiva. In ogni caso, che si tratti di posizione di garanzia o di competenza per il rischio, l’accertamento della responsabilità richiede comunque sia l’individuazione della regola cautelare violata, sia la sussistenza degli altri requisiti, vale a dire (i) del nesso causale, (ii) dell’evitabilità e (iii) della prevedibilità dell’evento.

Sulla base di tale impostazione la Suprema Corte giunge a confermare le responsabilità dei vertici delle diverse società coinvolte, individuando in capo agli stessi una specifica competenza per la gestione del rischio della sicurezza della circolazione ferroviaria e contestando loro una serie di condotte che, pur presentando i tratti omissivi tipici della responsabilità colposa, secondo i giudici devono essere qualificate come attive. Così, ad esempio, ai vertici della società che aveva noleggiato il carro merci dalla società austriaca, per poi fornirlo alla società di trasporto italiana (Cargo Chemical S.r.l.), non veniva contestato l’omesso impedimento di condotte altrui (cattiva manutenzione dell’assile, montaggio di un assile difettoso, indebita attestazione di terzi, ecc.), bensì la consegna di un carro non sicuro perché non era stato assolto l’obbligo documentale di “tracciabilità” del carro. Ai vertici della stessa società di

⁵ V. Cass. Sez. Un. 24 aprile 2014, n. 38343. Tale sentenza ha sottolineato come l’individuazione della responsabilità penale richiede un’accurata analisi delle diverse sfere di competenza gestionale e organizzativa all’interno di ciascuna istituzione, limitando l’imputazione penale al soggetto che viene ritenuto “gestore del rischio”.

⁶ Secondo la dottrina, il fondamento della posizione di garanzia, e dunque, della responsabilità penale omissiva di cui all’articolo 40, secondo comma, c.p. è dato da due elementi: i) dalla sussistenza di un “obbligo giuridico” di impedire l’evento, cui corrisponda l’attribuzione di specifici poteri giuridici che consentano, se esercitati, di evitare l’evento dannoso; ii) dalla verifica in concreto che l’azione comandata e non tenuta avrebbe impedito l’evento. Sul punto v. F. CENTONZE, *Controlli societari e responsabilità penale*, Milano, 2009, 163; D. PULITANÒ, *Diritto Penale*, Torino, 2009, 244; G. MARINUCCI-E. DOLCINI-G.L. GATTA, *Manuale di diritto penale. Parte generale*, VII ed., 2018, Milano, 259. Per la giurisprudenza, inoltre, perché un soggetto possa essere chiamato a rispondere di un fatto in virtù di una posizione di garanzia è necessario che la prestazione corrispondente al dovere di impedire l’evento sia in concreto esigibile dal soggetto, tenendo conto anche del ruolo da questi esercitato nell’ambito dell’organizzazione. Sul punto v. Cass. 5 novembre 2009, n. 42496. Per ulteriori rilievi si rinvia a ASSONIME, *Amministratore di fatto e direzione e coordinamento: la responsabilità penale nei gruppi d’impresa in un recente caso giurisprudenziale*, Il Caso 9/2020.

trasporto (Trenitalia S.p.A.) veniva contestata l'immissione in circolazione del carro difettoso, per violazione del medesimo obbligo documentale della tracciabilità. Analoghe contestazioni venivano, infine, mosse ai vertici del gestore della rete ferroviaria (RFI S.p.A.), ai quali veniva imputata la competenza per la gestione dello stesso rischio e una condotta attiva connessa all'obbligo di tracciabilità, cui si aggiungeva il dovere di imporre la diversa cautela del limite di velocità, sopra richiamata.

L'ultimo ruolo di controllo del rischio veniva, infine, fatto risalire in capo all'amministratore delegato della società capogruppo (Ferrovie dello Stato S.p.A.) per la cui analisi si rinvia al paragrafo 2.6.

2.2 La gestione del rischio nelle organizzazioni complesse

Con riguardo a tale ricostruzione, in primo luogo, è da evidenziare come la giurisprudenza del caso ThyssenKrupp, nell'introdurre il concetto di "garante per il rischio", abbia inteso prendere atto del fatto che nelle organizzazioni societarie complesse sono oggi individuabili diversi centri di imputazione della responsabilità in base alle regole interne di riparto delle competenze e di distribuzione degli obblighi di intervento.

È noto, infatti come, a partire dall'introduzione nel nostro ordinamento del d.lgs. 231/2001, sia stata affermata nell'ordinamento italiano la centralità delle strutture organizzative nella prevenzione dei rischi aziendali e nell'orientare scelte di gestione compatibili con il livello di rischio assunto⁷, nonché nella individuazione delle responsabilità. Questa impostazione è stata consolidata dalla riforma del diritto societario del 2003 e dai principi dell'art. 2381 c.c., nonché dalle successive discipline prevenzionistiche settoriali che hanno condotto all'interno dell'impresa ad una segmentazione dei processi decisionali e dei controlli che presidiano tali processi⁸, al fine di rafforzare la gestione dei rischi e la struttura dei controlli interni. Con

⁷ In tal senso, tra gli altri, v. N. ABRIANI, *La responsabilità da reato degli enti: modelli di prevenzione e linee evolutive del diritto societario*, in AGE, 2009, 187.

⁸ Su questi aspetti si rinvia, tra gli altri, a P. FERRO-LUZZI, *Per una razionalizzazione del concetto di controllo*, in AA.VV., *I controlli societari. Molte regole, nessun sistema*, a cura di M. Bianchini-C. Di Noia, Milano, 2010, 116 e ss.; P. MONTALENTI, *Gli obblighi di vigilanza nel quadro dei principi generali sulla responsabilità degli amministratori di società per azioni*, in *Il nuovo diritto delle società. Liber amicorum Gian Franco Campobasso*, Torino, 2006, 857; ID, *Struttura e ruolo dell'organismo di vigilanza nel quadro della riforma del diritto societario*, in AA.VV., *I controlli societari. Molte regole, nessun sistema*, a cura di M. Bianchini-C. Di Noia, 2010, Milano, 87; v. BUONOCORE, *Adeguatezza, precauzione, gestione, responsabilità: chiose sull'art. 2381, commi terzo e quinto, del Codice civile*, in *Giur. Comm. 2006*, 5 e ss.; F. CENTONZE, *Controlli societari e responsabilità penale*, cit., 65 e ss.

l'introduzione del principio generale di corretta gestione societaria e imprenditoriale, declinato nel dovere degli amministratori di istituire assetti organizzativi adeguati, si è diffusa nell'organizzazione aziendale una procedimentalizzazione delle attività e dei compiti volta a garantire che il potere decisionale sia assegnato ed effettivamente esercitato ad un appropriato livello di competenza e responsabilità⁹.

Il primo contenuto del dovere di organizzazione dell'impresa consiste nella predisposizione di una griglia capillare di garanti collocati nelle diverse fasi del processo decisionale e produttivo¹⁰. Tale dovere si concretizza nell'effettiva regolamentazione dei processi e nell'individuazione dei soggetti che hanno il presidio della funzione, per competenza e, soprattutto, per prossimità al rischio da presidiare.

Se la sentenza ThyssenKrupp tiene conto in modo sostanziale di tale evoluzione e dell'esistenza di diverse aree di rischio e, parallelamente, di distinte sfere di responsabilità sulla base dei ruoli, delle competenze e dei poteri giuridici attribuiti ai diversi soggetti all'interno della struttura aziendale, la sentenza della Corte di Cassazione di cui trattiamo, finisce per allinearsi solo nominalmente ai principi della sentenza Thyssenkrupp sul fondamento della responsabilità¹¹ (da posizione di garanzia a competenza per il rischio), ascrivendo invece la responsabilità così rinominata a tutti i vertici aziendali, senza considerare il quadro delle diverse figure di garanti collocate nella gerarchia dell'organizzazione in prossimità dello specifico rischio della sicurezza della circolazione ferroviaria.

Questa impostazione, seguita anche dalla Corte d'Appello nel giudizio di rinvio, conduce all'illogica conseguenza di assolvere proprio le figure deputate per

⁹ In tal senso, v. M. IRRERA, *Gli obblighi degli amministratori di società per azioni tra vecchie e nuove clausole generali*, in RDS 2, 2011; ID *Assetti organizzativi adeguati e governo delle società di capitali* Milano, 2005; Sul tema degli assetti organizzativi adeguati si rinvia, inoltre, a D. LATELLA, *Sistema" dei controlli interni e organizzazione nelle società per azioni*, Torino, 2018; C. AMATUCCI, *Adeguatezza degli assetti e Business Judgement Rule*, in *Giur. Comm.*, 2016, I, 643 ss., I KUTRUFÀ, *Adeguatezza degli assetti e responsabilità gestoria*, in *Amministrazione e controllo nel diritto delle società*, Torino, 2010, 725 ss.

¹⁰ In tal senso v. C. PIERGALLINI, *Il volto e la formalizzazione delle regole cautelari nei modelli di prevenzione del rischio di reato*, in *Responsabilità penale e rischio nelle attività mediche e d'impresa: un dialogo con la giurisprudenza*, a cura di R. Bartoli, Firenze, 2010. Sul piano penalistico questa evoluzione ha comportato il moltiplicarsi di posizioni di garanzia, da ricercare, tuttavia, di volta in volta in base ai ruoli e alle competenze concretamente assunti dai diversi soggetti all'interno dell'impresa. Si configurano, in questo modo posizioni di garanzia "scalari" e multilivello" dislocate nei diversi comparti della struttura aziendale, qualificate da poteri-doveri organizzativi suscettibili di diverse declinazioni e graduazioni. In tal senso v, in particolare, v. A. GARGANI, *Posizioni di garanzia nelle organizzazioni complesse: problemi e prospettive*, in *Riv. Trim. Dir. Pen.* 3-4, 2017, 508 e ss.

¹¹ Ampliando in questo modo lo spettro della responsabilità e alleggerendo l'onere dell'accusa. In tal senso v. V. MONGILLO, cit.

competenza e prossimità al presidio dello specifico rischio¹², minando il principio di correlazione tra potere-dovere di gestione del rischio che la sentenza Thyssenkrupp ha affermato al fine di “ricercare responsabilità e non capri espiatori”.

2.3. Regola cautelare, colpa generica e specifica

La sentenza della Suprema Corte delinea i caratteri astratti, tipici, della regola cautelare volta a presidiare il rischio ed evitare l'evento. La regola cautelare, secondo la Cassazione:

- 1) deve sorgere da una consolidata esperienza che ne attesti la prevedibilità e deve essere individuabile ex ante;
- 2) deve avere carattere “modale”, cioè indicare con precisione le modalità e i mezzi ritenuti necessari ad evitare l'evento;
- 3) non deve essere necessariamente scritta in una fonte normativa, purché sia sedimentata nel patrimonio scientifico ed esperienziale del tempo considerato.

A ciò la Corte aggiunge che l'osservanza di una specifica regola cautelare scritta non fa venir meno la responsabilità colposa dell'agente (qualificabile come “colpa specifica”), potendo residuare ancora una responsabilità per “colpa generica” per violazione del principio generale del “*neminem ledere*”. Ciò implica che il garante per il rischio deve valutare se la regola cautelare scritta costituisca un sufficiente presidio, ovvero se sussistano ulteriori misure comportamentali che possano non solo integrare, ma anche derogare le regole cautelari scritte. Affinché ciò avvenga, tuttavia, deve ricorrere un “fallimento del modello prevenzionale positivizzato” che sia riconosciuto dal consesso sociale di riferimento e conoscibile ex ante dal soggetto agente.

Sulla base di tali principi la Suprema Corte attribuisce ad alcuni imputati (esponenti delle società estere coinvolte) (i) la violazione di specifiche regole tecniche positivizzate per la corretta manutenzione dell'assile difettoso (es. controllo a ultrasuoni, ecc.) ad altri imputati, in particolare a tutti i vertici delle società del gruppo Ferrovie, (ii) la violazione della regola cautelare non scritta definita come “obbligo di tracciabilità” e solo ad alcuni di essi (iii) la violazione della regola cautelare del “limite di velocità” ai convogli entranti in stazione.

Le conclusioni della Cassazione sulle regole cautelari sollevano molti dubbi con riguardo al ruolo integrativo della colpa generica. Secondo autorevole dottrina, si pone

¹² Sul punto v. par. 3.

una diversità di tipo funzionale tra colpa generica e colpa specifica: la colpa generica è destinata a disciplinare le più comuni e quotidiane situazioni di rischio, e proprio per questo si fonda sul ricorso a norme esperienziali che tendono a orientare il comportamento secondo criteri di normalità. La colpa specifica, invece, rileva in presenza di “rischi qualificati”, che riguardano aree di attività sostanzialmente omogenee (es. circolazione stradale, attività medica, ecc.). In questi ambiti la ripetitività dei comportamenti e l'affinarsi delle conoscenze scientifiche consentono di delineare le regole cautelari la cui osservanza impedisce il verificarsi dell'evento. Ciò impedisce al soggetto agente di sostituire la propria valutazione prudenziale a quella cristallizzata nella regola scritta¹³.

Seguire la teoria della “colpa generica integratrice” porterebbe, da un lato, ad attribuire al giudice il ruolo di “creatore della regola cautelare” e, dall'altro, a vanificare gli sforzi normativi di definire regole tecniche frutto del sapere scientifico ed esperienziale al fine di affermare una responsabilità penale fondata sui principi di colpevolezza, tassatività e determinatezza della fattispecie¹⁴. Ammettere, infatti, per gli aspetti regolati da disposizioni specifiche – come quello della circolazione ferroviaria, disciplinata da un enorme complesso di norme nazionali ed europee – regole cautelari difformi da quelle codificate, equivarrebbe a negare a queste ultime qualunque valenza, minandone lo stesso significato normativo¹⁵.

La certezza della cautela costituisce un elemento di grande importanza per l'attuazione dei doveri di prevenzione imposti dalle diverse discipline penali che regolano l'attività d'impresa (in tema di ambiente, sicurezza sul lavoro, privacy, abusi di mercato) e che rappresentano un'acquisizione importante del più recente diritto penale dell'economia.

Nel caso in questione, l'applicazione dei principi generali sulle regole cautelari avrebbe dovuto ricondurre il rischio della sicurezza della circolazione ferroviaria nell'ambito della colpa specifica. Tale attività è infatti, caratterizzata da un rischio elevato e, pertanto è e deve essere presidiata da norme specifiche fondate su saperi scientifici riconosciuti, che precludano al singolo valutazioni soggettive sull'efficacia della regola scritta.

¹³ Per queste riflessioni si rinvia a c. PIERGALLINI, cit.

¹⁴ V. PALAZZO, *Fatto e antigiuridicità. La crisi della tipicità e il ruolo della società dei diritti*, in *Politica criminale e riprogettazione del Codice penale*, a cura di Stile-Mongillo, Napoli, 2021, il quale osserva come “non c'è grande processo in cui, dopo aver esaminato le pieghe della colpa specifica, non si estraiga dal cassetto la colpa generica residua”.

¹⁵ In tal senso v. PULITANÒ, *Diritto Penale*, ed. 8, Torino 2019, 288; c. PIERGALLINI, voce “Colpa” (Dir. Pen) in *Enc. Dir.*, Annali, X, Milano, 2017, 230 s.

2.4 La regola cautelare dell'obbligo di tracciabilità, prevedibilità ed evitabilità dell'evento

Alcune considerazioni devono inoltre essere svolte in relazione al cd. "obbligo di tracciabilità", vale a dire la prassi cautelare non scritta che, secondo la Cassazione, avrebbe dovuto imporre l'acquisizione da parte dei vertici e dei tecnici (vale a dire: gli installatori italiani dell'assile criccato; i vertici della società che aveva noleggiato il carro merci dalla società austriaca per poi fornirlo a Trenitalia; l'amministratore delegato di Trenitalia e l'amministratore delegato del gestore della rete, tenuti a presidiare la sicurezza della circolazione dei treni, nonché l'amministratore delegato della holding, anch'egli qualificato dalla sentenza come garante del medesimo rischio) della documentazione sulla storia manutentiva del carro estero, quale condizione del suo utilizzo e della sua circolazione in Italia.

Secondo la Corte tutti gli operatori del settore ferroviario erano a conoscenza, o avrebbero dovuto conoscere, il rischio di rottura per fatica dell'assile dovuta a non corretta manutenzione, sia in virtù di un'ordinanza dell'EBA (l'Autorità di vigilanza ferroviaria tedesca), che dava conto di sette incidenti ferroviari verificatisi per tale causa, sia in ragione del fatto che il gestore della rete nazionale imponeva alle imprese ferroviarie la prassi di presentare al gestore stesso il cd. "dossier di sicurezza", sulla storia manutentiva dei carri italiani.

Gli episodi richiamati dall'ordinanza dell'EBA presentavano, tuttavia, caratteristiche diverse rispetto a quello verificatosi a Viareggio e, dunque, nel suo sviluppo concreto quell'evento non si era mai verificato prima e non sarebbe stato possibile prevederlo. Inoltre, secondo la dottrina penalistica¹⁶, quando si è in presenza di una situazione di "competenza per il rischio", come quella che la stessa Corte di Cassazione attribuisce ai vertici delle società coinvolte nell'incidente, gli eventuali segnali di allarme strumentali all'attivazione della cautela devono essere "visti e non previsti". Solo quando è possibile riconoscere una posizione di garanzia in capo ad un soggetto si configura, invece, un più intenso obbligo di approfondire anche i segnali di allarme "muti o equivoci". Nel caso in esame la Corte ha fondato tutto il suo ragionamento proprio sull'esclusione di una posizione di garanzia in capo ai vertici imputati. La stessa dottrina, peraltro, esclude che anche qualora ricorra una posizione di garanzia il dovere di intercettare segnali di allarme non manifesti possa discendere semplicemente da un uso cautelare, dovendo invece trovare il suo fondamento in procedure fondate su puntuali leggi dell'arte.

¹⁶ In tal senso, v. C. VALBONESI, *La regola cautelare nell'era del rischio: note a margine della sentenza per il disastro ferroviario di Viareggio*, in *Dis Crimen*, 14 gennaio 2022.

Ma la ragione dell'omesso controllo documentale da parte dei vertici societari delle società coinvolte, segnalata nei diversi ricorsi delle difese, risiede in realtà in un'altra circostanza fondamentale, e cioè nel fatto che tale controllo era impedito da un complesso sistema di norme comunitarie che sancisce un principio di mutuo riconoscimento dei controlli effettuati nei diversi Stati membri, e che precludono la previsione di limiti ai principi del libero scambio e della libera circolazione delle merci. Secondo la Corte di Cassazione, tuttavia, esigenze imperative degli Stati possono consentire di derogare a tali principi, imponendo regole diverse o suppletive come nel caso del cd. obbligo di tracciabilità. Se è pur vero che il diritto comunitario ammette alcune deroghe ai principi della libera circolazione e del mutuo riconoscimento a determinate condizioni, tuttavia, la deroga a una fonte di diritto sovranazionale – secondo un principio di gerarchia delle fonti – non potrebbe certamente avvenire invocando una prassi cautelare.

In ogni caso, al di là del rapporto tra fonti comunitarie e nazionali, tra regole cautelari positive e prassi, le conclusioni della Cassazione appaiono dubitabili anche sul piano della causalità della colpa e, cioè, sulla valenza impeditiva del comportamento alternativo lecito individuato dalla Corte nell'obbligo di tracciabilità.

La stessa ordinanza dell'EBA, citata dalla Corte, individuava come unica misura di massima efficacia rispetto alla prevenzione dell'evento l'esecuzione di una corretta manutenzione. Soltanto una ripetizione dell'attività manutentiva avrebbe consentito di individuare il difetto dell'assile e portare alla sostituzione del carro, esclusa tuttavia dalla stessa Corte proprio in ragione del regime di interoperabilità e del mutuo riconoscimento comunitario.

L'obbligo di tracciabilità è, dunque, cautela eccessivamente lontana sul piano del nesso causale dall'evento, con la conseguenza che la sua osservanza non lo avrebbe impedito. Un'ulteriore conferma in questo senso si ricava dall'esame di due eventi simili (sebbene non identici) all'incidente di Viareggio, riportati nella Relazione Ministeriale sulle cause del disastro¹⁷. In entrambi i casi la rottura dell'assile si era verificata su carri di proprietà di Trenitalia, immatricolati in Italia, e dunque, muniti del cd. "dossier di sicurezza". Ciò rende evidente l'inadeguatezza della stessa regola cautelare non positivizzata, posta dalla Corte a fondamento del giudizio di responsabilità, proprio sul punto della valenza impeditiva del comportamento alternativo lecito.

¹⁷ In tal senso v. Relazione Ministeriale di indagine sull'incidente ferroviario del 29 giugno 2009 nella stazione di Viareggio, del 26/03/2008, disponibile sul sito https://digifema.mit.gov.it/wp-content/uploads/2019/12/IT-740_relazione-deragliament-staz.Viareggio_2009.pdf.

Appare, infine, ancora più arduo ritenere che tale cautela fosse esigibile dai massimi vertici societari piuttosto che a carico dei direttori tecnici e delle figure specialistiche deputate nell'organizzazione di gruppo alla gestione dello specifico rischio¹⁸ (che, come si vedrà più avanti, saranno assolti).

2.5 La limitazione della velocità e l'individuabilità ex ante della cautela.

Con riguardo alla seconda regola cautelare relativa alla prescrizione di un limite di velocità dei convogli, come misura idonea ad evitare il disastro, la Corte censura la pronuncia della Corte d'Appello ritenendo come questa fosse stata definita in modo del tutto generico (senza individuare il limite di velocità che avrebbe evitato l'incidente) e sulla base di valutazioni ed elementi che non erano disponibili al momento del verificarsi dell'evento. Per tali ragioni, su tale punto, la Cassazione ha rinviato a un nuovo giudizio della Corte d'Appello per 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”*.

Sulla base delle osservazioni e delle critiche sopra svolte, è agevole notare come il livello di specificità rispetto al caso concreto correttamente richiesto alla Corte d'Appello nella valutazione se la regola cautelare del limite di velocità fosse conoscibile ex ante, sia molto più accentuato rispetto a quello concretamente svolto dalla stessa Corte nel valutare se fosse individuabile ex ante l'altra regola cautelare dell'obbligo di tracciabilità, la cui inosservanza è valsa a fondare la condanna dei vertici societari di tutto il gruppo Ferrovie.

La Corte, inoltre, osserva che l'attività che va sotto il nome di “valutazione del rischio” – da cui la Corte d'Appello aveva fatto discendere il dovere dei vertici societari di imporre la limitazione della velocità – non costituisce in via ordinaria una regola cautelare. Essa costituisce un obbligo procedurale che non ha in genere diretta rilevanza causale, dovendosi individuare la specifica misura direttamente incidente sullo specifico evento pregiudizievole, sulla base di un giudizio di prevedibilità ex ante. La Corte, tuttavia, con un salto logico, come sopra evidenziato, non applica questo corretto principio alla regola cautelare dell'obbligo di tracciabilità.

¹⁸ In tal senso v. V. MONGILLO, cit., 957.

2.6 La responsabilità dell'amministratore delegato della holding per l'esercizio colposo dei poteri di direzione e coordinamento

Uno dei punti più critici e contraddittori della sentenza della Corte di Cassazione è quello che riguarda l'accertamento della responsabilità colposa dell'amministratore delegato della società capogruppo per l'incidente ferroviario.

In linea generale, la Corte esclude che all'amministratore delegato di una holding possa essere attribuita una posizione di garanzia, fonte di responsabilità penale, essendo questa invocabile soltanto con riferimento agli atti di gestione della società amministrata e non potendo estendersi ad atti compiuti da amministratori di società terze. Così come pure ammette che possa ricondursi a tale soggetto la qualifica di amministratore di fatto solo al ricorrere di specifiche condizioni (tra cui il compimento di atti di gestione diretta delle società controllate), non ravvisate nel caso in esame. Tuttavia, la Corte individua un'altra forma di responsabilità: la responsabilità diretta dell'amministratore delegato della capogruppo per l'esercizio colposo dei poteri di direzione e coordinamento. Tale situazione si verifica quando in capo al soggetto è possibile riconoscere una serie di poteri in grado di incidere sulla gestione del rischio affidata sul piano operativo alle società controllate, esercitati in modo negligente, imprudente, imperito, e ciò abbia avuto efficacia causale con il verificarsi dell'evento.

In tal modo la Corte giunge ad affermare il principio per cui l'esercizio legittimo dell'attività di direzione e coordinamento e l'autonomia degli amministratori della società controllata non sono ontologicamente incompatibili con la possibilità di ipotizzare una responsabilità dell'amministratore della capogruppo, dovendo però il giudice in tal caso accertare il contenuto concreto dei poteri detenuti e del comportamento colposo.

Sulla base di questo principio la sentenza della Cassazione osserva come la prima Corte d'Appello, pur avendo applicato erroneamente le categorie giuridiche della posizione di garanzia e della competenza per il rischio, abbia correttamente individuato nell'amministratore delegato della holding il titolare di una competenza autonoma e diretta nella gestione del rischio ferroviario, in parallelo con gli amministratori delle società controllate. Al riguardo sono stati ritenuti coerenti con tale impostazione tutti gli indici dai quali la Corte d'Appello aveva desunto l'attribuzione di questa sfera di competenza: l'oggetto sociale statutario della capogruppo¹⁹; l'accentramento delle

¹⁹ Individuato nella realizzazione e gestione di reti di infrastruttura per il trasporto ferroviario, svolgimento dell'attività di trasporto merci e persone, nonché lo svolgimento di ogni altra attività strumentale e connessa a quelle suddette da realizzarsi *non esclusivamente* attraverso società controllate e collegate.

funzioni e dei servizi in capo alla holding (funzione audit di gruppo, tesoreria centralizzata, cash pooling); le procedure e le direttive sugli investimenti delle controllate nell'ambito del progetto di risanamento del gruppo; le direttive sulla sicurezza sul lavoro²⁰; ecc.

Sulla base di tali indicazioni la Corte di Cassazione giunge a trasformare la condotta dell'amministratore delegato da omissiva (propria della posizione di garanzia) a commissiva, imputando a quest'ultimo il fatto di aver avallato, se non addirittura imposto, a livello di gruppo un'interpretazione riduttiva della regola cautelare dell'obbligo di tracciabilità, escludendo l'obbligo di adottare il dossier di sicurezza sulla storia manutentiva del carro quale requisito per la circolazione del vagone. Tutto ciò in virtù di un'asserita generica politica d'impresa volta a limitare gli impegni di spesa per il settore del trasporto merci, a vantaggio degli investimenti nell'Alta Velocità passeggeri (tesi priva di fondamento essendo stata quest'ultima interamente pagata dallo Stato), desunta dalla 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, applicando il regime di interoperabilità comunitario. Secondo le difese, ma anche della Procura Generale nelle sue conclusioni in sede di rinvio, tuttavia, non vi è traccia sul piano probatorio di alcuna direttiva che imponga a livello di gruppo l'omissione dei controlli documentali²¹.

Vi è anche da considerare che l'una o l'altra scelta (investire nella realizzazione di una flotta di carri-merci di proprietà per il trasporto di merci pericolose oppure utilizzare carri appartenenti a terzi) non sono in alcun modo collegabili di per sé al livello di rischio assunto, trattandosi di scelte operative e gestionali rimesse alla piena discrezionalità dell'amministratore delegato, nelle quali in ogni caso doveva essere garantito il livello di rischio considerato dalle regole cautelari conosciute.

Anche con riguardo a tale profilo, pertanto, la pronuncia confonde i profili di una lecita condotta gestoria e di un legittimo esercizio della direzione e coordinamento con l'indebita e pregiudizievole ingerenza dell'amministratore della holding nella gestione delle società controllate, riconducendo così, impropriamente, in capo allo stesso

²⁰ Per un esame approfondito degli indici richiamati e la relativa critica si rinvia a ASSONIME, *Amministrazione di fatto e direzione e coordinamento: la responsabilità penale nei gruppi d'impresa in un recente caso giurisprudenziale*, Il Caso n. 9/2020.

²¹ Risultando, invece, secondo le difese, elementi di prova di una prassi contraria volta a richiamare l'attenzione sulla rintracciabilità del materiale rotabile in servizio al di fuori delle procedure di certificazione di sicurezza attuate da RFI.

amministratore un fascio operativo di poteri che gli avrebbe consentito di incidere sulla gestione del rischio affidata sul piano operativo alle società controllate²².

La stessa sentenza, inoltre, analogamente a quella della prima Corte d'Appello, in merito alle scelte di spesa e d'investimento non attribuisce alcun rilievo alle peculiarità del Gruppo Ferrovie. In questo gruppo la holding è partecipata al 100% dal Ministero dell'Economia e delle Finanze. La società controllata che gestisce la rete è a sua volta partecipata al 100% dalla capogruppo. La stessa società controllata – in virtù della concessione di Gestore dell'infrastruttura Ferroviaria – ha un rapporto esclusivo e diretto con il Ministero dei Trasporti che trova espressione nel c.d. Contratto di Programma. Quest'ultimo è l'atto programmatico pluriennale che impegna le parti (il Ministero dei Trasporti e il gestore della rete ferroviaria) in relazione, tra gli altri, agli investimenti relativi alla manutenzione straordinaria, alle tecnologie per la sicurezza e alle nuove realizzazioni infrastrutturali. L'intero finanziamento di tali investimenti è a carico dello Stato e di volta in volta il Ministero dei Trasporti – sulla base di decisioni assunte all'interno delle istituzioni competenti (MEF, CIPE, ecc.) – stabilisce gli investimenti oggetto di finanziamento per ciascun anno. Il gruppo, inoltre, è soggetto al controllo della Sezione controllo enti della Corte dei conti che, tra le altre cose, ha il compito di verificare che le risorse stanziato dallo Stato vengano impiegate per gli scopi per cui sono state erogate. In altre parole, dunque, è lo Stato, e non la capogruppo o il suo amministratore delegato a stabilire l'ammontare degli investimenti infrastrutturali ferroviari, anche nel campo della sicurezza, e a controllarne l'impiego²³.

A ciò si deve aggiungere come la società controllata RFI (in qualità di gestore della rete) era il soggetto delegato dallo stesso Ministero dei Trasporti a svolgere tutti gli adempimenti tecnici e operativi relativi alla circolazione dei carri trasportanti merci pericolose, così come pure all'interno dell'impresa ferroviaria (Trenitalia) fosse strutturata una Direzione Tecnica investita di appositi poteri e responsabilità relativi alla definizione e all'interpretazione del quadro regolamentare e normativo per la circolazione dei treni e l'esercizio ferroviario, nonché alla definizione di puntuali procedure di valutazione degli specifici rischi derivanti dall'affidamento della

²² Anche v. MONGILLO, cit. 958, segnala come la Corte finisca per proiettare la direzione e coordinamento ex art. 2497 c.c. – in cui trova implicita dimora normativa il c.d. gruppo societario – in una dimensione di responsabilità penale, almeno con riferimento ai reati colposi di evento.

²³ È stato, peraltro, da alcuni rilevato come sia paradossale che la vicenda di Viareggio abbia visto coinvolti i vertici di un gruppo, quale quello delle Ferrovie dello Stato, che più ha investito sulla sicurezza, introducendo tecnologie all'avanguardia nelle modalità di organizzazione della circolazione e dell'esercizio. Il piano di ristrutturazione della rete italiana ha comportato in particolare investimenti per 1,5 miliardi di euro. In tal senso v. P. SPIRITO, *La strage di Viareggio tra giustizia e rancore*, in *La voce.Info*, 11 luglio 2022.

manutenzione al detentore estero e alla individuazione di idonee misure per assicurare un accurato controllo sull'esecuzione della stessa. Un'apposita Direzione Tecnica all'interno di RFI era, infine, deputata al rilascio delle certificazioni necessarie per la circolazione sulla rete ferroviaria, nonché alla predisposizione di procedure di controllo dei processi di manutenzione.

Da tali considerazioni emerge come la ricostruzione della responsabilità dell'amministratore delegato della capogruppo contrasti, oltre che con l'assetto delle prerogative definite direttamente dallo Stato per le società interamente partecipate, anche con i principi del diritto societario, secondo il cui regime la società FS SPA opera, in tema di direzione e coordinamento, da cui non discendono in capo all'amministratore che la esercita doveri e poteri di preventiva valutazione dei rischi connessi all'esercizio delle attività imprenditoriali delle società controllate²⁴, nonché con l'intero quadro delle discipline prevenzionistiche settoriali che mirano ad affermare la frammentazione dei processi decisionali e dei controlli che presidiano tali processi, dislocandoli tra i diversi comparti delle strutture aziendali e, nell'ambito del gruppo, tra le singole società che lo compongono.

A questi profili, che sono determinanti per la ricognizione delle responsabilità nel caso di specie, si uniscono le considerazioni dei paragrafi precedenti in merito alla integrazione della colpa specifica con profili residuali di colpa generica, alla regola cautelare dell'obbligo di tracciabilità e alla sua valenza impeditiva dell'evento.

Per questa via si giunge, da un lato, ad attribuire una responsabilità penale all'amministratore delegato della holding per una politica gestionale lecita – consistente nell'utilizzo di carri esteri per i quali le fonti normative non impongono controlli documentali ulteriori – rientrando nella piena discrezionalità dell'amministratore, nel rispetto delle prescrizioni di legge; e dall'altro, ad allontanare sempre più la condotta contestata dal nesso causale, finendo per ascrivere all'amministratore delegato della holding di un gruppo di rilevanti dimensioni, con società in Italia e all'estero, una severa responsabilità penale per la disfunzione di uno specifico carro *“che passa di notte su una specifica tratta, tra quelle innumerevoli in cui si dipana il trasporto ferroviario nazionale”*²⁵.

3. La sentenza della Corte d'Appello

²⁴ Come correttamente rilevato dalla sentenza della Corte d'Appello nell'escludere la responsabilità amministrativa delle Ferrovie dello Stato. Tale aspetto non è stato, tuttavia, indagato dalla Corte di Cassazione essendo venuta automaticamente meno la responsabilità delle persone giuridiche per effetto della esclusione della circostanza aggravante della violazione delle norme sulla sicurezza sul lavoro.

²⁵ Il dubbio che solleva tale ricostruzione delle responsabilità è avanzato da V. MONGILLO, cit.

La sentenza n. 2719/2022 della Corte d'Appello di Firenze, chiamata a pronunciarsi dalla Corte di Cassazione in sede di rinvio su alcuni profili di colpa ascritti agli imputati per la vicenda dell'incidente ferroviario di Viareggio, stabilisce quanto segue: (i) esclude la responsabilità dei vertici delle società coinvolte per violazione della regola cautelare del limite di velocità; (ii) conferma la responsabilità degli stessi soggetti per violazione della regola cautelare dell'obbligo di tracciabilità e quella dell'amministratore delegato della capogruppo per esercizio colposo dei poteri di direzione e coordinamento senza entrare nel merito, in virtù dell'asserita formazione del giudicato progressivo; (iii) esclude la responsabilità di tutte le figure dell'organigramma aziendale del gruppo deputate al controllo dello specifico rischio della sicurezza della circolazione ferroviaria.

Dalla pronuncia del secondo appello emergono alcuni ulteriori spunti di riflessione sui profili della valutazione cautelare e sull'attribuzione delle effettive responsabilità nel contesto del gruppo di società.

3.1 La regola cautelare della velocità: la prospettiva ex ante nella formazione della regola cautelare

La Corte di Cassazione aveva rilevato che la regola cautelare sulla velocità (adozione di limitazione di velocità per determinati convogli non tracciati trasportanti merci pericolose in regime di interoperabilità, in attraversamento della stazione di Viareggio) era stata individuata dai giudici di merito con valutazione di tipo ex post. Non era, cioè, stato accertato se la regola individuata corrispondesse a un orientamento scientifico o di esperienza preesistente all'incidente. Inoltre, secondo la Cassazione tale regola cautelare era stata ritenuta priva del carattere modale, non essendo stato individuato con certezza il limite che, se osservato, avrebbe evitato il disastro.

Sulla base di tali osservazioni di principio veniva richiesto al giudice del secondo appello di verificare 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”*.

Al riguardo, la Corte d'Appello nel giudizio di rinvio osserva come la regola cautelare del limite di velocità fosse stata individuata nei precedenti giudizi di merito sulla base di

alcuni indicatori conoscibili dagli imputati solo successivamente al disastro²⁶. Contestualmente la Corte osserva che, pur non essendovi disposizioni cogenti su tale limitazione di velocità, il panorama normativo nazionale e sovranazionale consentiva di ritenere esistente tanto la suddetta regola cautelare, quanto la misura della velocità prudenziale di 60 KM/h, soltanto in via precauzionale, escludendo pertanto – in linea con il giudizio di Cassazione – che tale regola potesse ritenersi idonea a fondare il giudizio di responsabilità.

Per tali ragioni la Corte d'Appello, correttamente, giunge, ad escludere la responsabilità dei vertici societari in relazione a questo specifico profilo di colpa, mentre conferma la responsabilità di tutti i vertici societari, fino all'amministratore delegato, per la violazione della regola cautelare dell'obbligo di tracciabilità, per la quale l'argomentazione avrebbe dovuto condurre alla medesima conclusione. Questo aspetto della pronuncia, per il quale le due regole cautelari avrebbero dovuto essere valutate alla stregua dei medesimi principi rappresenta uno dei vizi di motivazione che hanno condotto alla declaratoria di responsabilità dell'amministratore della holding.

3.2 Il giudicato progressivo sull'obbligo di tracciabilità

In merito alla violazione della regola cautelare sull'obbligo di tracciabilità, che impone il dovere di acquisire la documentazione tecnica circa la storia manutentiva del carro quale condizione del suo utilizzo e della sua circolazione, la Corte del secondo giudizio di appello dichiara preliminarmente di non poter entrare nel merito della decisione della Corte di Cassazione, essendosi formato su tale aspetto il cd. "giudicato progressivo". Al riguardo, la sentenza ritiene che nel caso in esame trovi applicazione la previsione dell'articolo 624 del codice di procedura penale secondo la quale: "*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*". Sul punto è da osservare che secondo la giurisprudenza delle Sezioni Unite della Cassazione²⁷ sussiste un rapporto di connessione essenziale quando tra le parti di una sentenza sussiste una interdipendenza logico-giuridica, sicché l'annullamento di

²⁶ Tra questi, in particolare, la sentenza richiama: alcuni provvedimenti di riduzione della velocità a 60 Km/h su specifiche tratte – tra cui quella di Viareggio – adottati dal gestore della rete su prescrizione dell'ANSF (Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie) dopo il disastro del giugno 2009; alcuni studi pubblicati successivamente al fatto in contestazione che indicavano come all'aumentare della velocità aumenta il rischio di deragliamento e di fuoriuscita di metano dal carro; una raccomandazione dell'ERA (Agenzia Europea per la Sicurezza Ferroviaria) del 7 maggio 2009 che suggeriva la riduzione della velocità come presidio del rischio; l'applicazione di specifici limiti da parte del gestore della rete su alcune tratte in presenza di eventi eccezionali o su specifiche tratte; le prove effettuate dai tecnici dopo il disastro.

²⁷ V. Cass. Sez. Un. N. 3423/2021.

una di esse comporta necessariamente la rivalutazione delle altre nel giudizio rescissorio.

Secondo la Corte d'Appello nel caso in esame tale connessione essenziale non sussisterebbe, in quanto la Corte di Cassazione ha respinto con motivazione puntuale e approfondita tutti i motivi di ricorso proposti dalle difese sull'obbligo di tracciabilità, sia con riguardo all'esistenza della regola cautelare, sia in punto di causalità della colpa.

Tale conclusione non può essere condivisa. La Corte, di Cassazione, infatti, pur partendo dal medesimo principio di diritto – vale a dire la necessaria sussistenza ex ante della regola cautelare – ne fa un'applicazione diversa nel momento in cui passa a valutare le due regole del limite di velocità e dell'obbligo di tracciabilità, seguendo un accertamento più aderente al caso concreto per la cautela del limite di velocità²⁸, e più astratto, per l'obbligo di tracciabilità, fino a dover ricorrere a un criterio residuale di colpa generica²⁹ per affermare la responsabilità penale nel caso de quo.

La connessione essenziale che legittima pienamente una rivalutazione di tutte le parti della sentenza è data dalla necessità di un'applicazione coerente e non contraddittoria del principio di diritto enunciato dalla Corte di Cassazione, sia con riguardo al profilo della responsabilità per violazione della regola cautelare del limite di velocità, sia per quella attinente alla violazione della regola cautelare dell'obbligo di tracciabilità. Su questo punto la sentenza della Corte d'Appello ha una motivazione contraddittoria che ha precluso di sviluppare il merito di una valutazione complessiva della responsabilità colposa degli imputati.

Il secondo profilo che evidenzia la sussistenza di una connessione essenziale tra le parti della sentenza è data dal fatto che l'asserita violazione dell'obbligo di tracciabilità da parte dei vertici societari viene utilizzata dalla Corte d'Appello come premessa per escludere la responsabilità delle figure intermedie poste all'interno dell'organizzazione societaria a presidio dello specifico rischio della sicurezza della circolazione ferroviaria (sul punto v. par. successivo), con la conseguenza di porre una dipendenza logico-giuridica dell'accertamento di quella specifica regola rispetto ad altre parti della sentenza.

²⁸ Si richiede, infatti, un accertamento specifico del carattere modale della regola; la preesistenza di tale regola nel sapere scientifico e la sua idoneità concreta e non soltanto precauzionale ad evitare l'evento.

²⁹ Legata alla violazione di una regola non scritta, sulla base del principio per cui i vertici della società avrebbero dovuto persino "prevedere il fallimento" della diversa regola cautelare positiva osservata (nessun obbligo documentale per i carri operanti in regime di interoperabilità), definita dal complesso delle fonti nazionali e comunitarie, finendo così per sovrapporre i profili della prevedibilità e dell'evitabilità dell'evento.

3.3. *L'assoluzione delle figure aziendali più prossime alla gestione del rischio ferroviario*

La terza parte della seconda sentenza d'appello esclude la responsabilità di tutte le figure dell'organigramma aziendale del gruppo deputate al controllo dello specifico rischio della sicurezza della circolazione ferroviaria, titolari del dovere di adottare le misure per assicurare l'idoneità dei processi manutentivi e la corretta interpretazione delle norme.

Le figure che al riguardo vengono in rilievo sono, in particolare, quelle del responsabile dell'Unità produttiva Direzione Ingegneria, Sicurezza e Qualità di Sistema di Trenitalia, nonché del responsabile della struttura organizzativa Certificazione Sicurezza Imprese Ferroviarie (CESIFER) incardinata nella Direzione Tecnica di RFI³⁰. A tali direzioni e ai relativi dirigenti, nell'ambito dell'organizzazione aziendale del gruppo spettava, rispettivamente, alla prima il compito di valutare i rischi dei pericoli connessi al trasporto ferroviario di merci pericolose e di adottare specifiche procedure all'interno del Sistema di Gestione della Sicurezza di esercizio ovvero del Piano Annuale della Sicurezza, nonché quello di adottare la normativa regolamentare e le procedure dirette ad assicurare un accurato controllo sulla corretta esecuzione della manutenzione dei carri; alla seconda spettava, tra l'altro, il compito di garantire la definizione del quadro regolamentare e normativo per la circolazione dei treni e l'esercizio ferroviario, nonché quello di rilasciare i certificati di sicurezza alle imprese ferroviarie³¹.

I giudici di merito avevano riconosciuto in capo a tali soggetti una posizione di garanzia per condotte omissive, in quanto se avessero correttamente valutato il rischio – in virtù delle specifiche competenze tecniche e scientifiche di cui erano in possesso, nonché delle deleghe conferitegli all'interno dell'organizzazione societaria – avrebbero potuto prevedere il disastro e adottare procedure ideone ad evitarlo. La Corte di Cassazione, tuttavia, richiedeva alla Corte d'Appello di verificare se tali conclusioni dovessero essere riviste alla luce del fatto che nel corso del giudizio era emersa l'esistenza di una prassi interpretativa aziendale promanante dai vertici aziendali, finanche dall'amministratore della capogruppo, che non richiedeva alcun controllo documentale sulla storia manutentiva dei carri esteri (cd. obbligo di tracciabilità su esaminato). E, dunque, se tale circostanza valesse ad escludere la responsabilità degli imputati.

³⁰ La Direzione tecnica era già stata assolta nel primo giudizio di appello.

³¹ Più precisamente alla Direzione Tecnica di RFI spettava il compito di rilasciare i certificati, al CESIFER, organo tecnico sotto ordinato di tale direzione, spettava il compito di detenere i rapporti con le imprese ferroviarie ai fini del rilascio del certificato, nonché quello di sovrintendere all'elaborazione di norme e procedure per il rilascio del certificato stesso e di analizzare i risultati degli audit sulle imprese di trasporto ai fini della conservazione del certificato.

La Corte d'Appello, in via preliminare, ripercorre i principi con cui la Cassazione giunge ad affermare la competenza per il rischio dell'amministratore delegato della capogruppo e la relativa responsabilità, richiamando gli stessi indici utilizzati e già analizzati nel precedente paragrafo 2.6 Per avvalorare tale ricostruzione la Corte aggiunge, inoltre, alcuni elementi tra cui, ad esempio, il fatto che fosse lo stesso Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a riconoscere in capo alla holding una responsabilità sull'attività di trasporto ferroviario, in particolare, nell'ambito della sicurezza, desumendo tuttavia tale circostanza da alcuni provvedimenti emanati dal Ministero solo in epoca successiva al disastro³². Ancora, veniva richiamata in sentenza una testimonianza secondo la quale l'amministratore delegato della capogruppo avrebbe riferito a seguito di un sopralluogo il giorno successivo al disastro come, da quel momento in poi, ci si sarebbe dovuti occupare di controllare tutto quello che avrebbe viaggiato sui binari, anche se proveniente dall'estero.

Questi elementi, tuttavia, piuttosto che fornire la prova di una competenza per il rischio attribuibile all'amministratore delegato della holding, rendono in realtà evidente come sia stato proprio l'incidente di Viareggio a costituire quel segnale di allarme che avrebbe indotto per il futuro a rivedere la regola cautelare positiva dell'esenzione del controllo documentale manutentivo sui carri esteri. Tutto ciò pare ulteriormente confermare come la regola cautelare dell'obbligo di tracciabilità sia stata individuata dal giudice sulla base di un giudizio ex post, minando quei principi della prevedibilità e dell'evitabilità dell'evento, individuati dalla stessa Corte di Cassazione come fondamento della responsabilità colposa.

Entrando poi nel merito del comportamento alternativo lecito che avrebbero dovuto tenere i responsabili delle rispettive direzioni, la Corte d'Appello osserva che, seppure tali soggetti avessero segnalato la diversa interpretazione delle norme nel senso precauzionale dell'imposizione dell'obbligo di tracciabilità, non sarebbe stato certo che la prassi aziendale sarebbe cambiata e, dunque, che il disastro sarebbe stato evitato. E sulla base di tali osservazioni, la sentenza assolve gli imputati.

Neppure tale conclusione può essere accolta. Sebbene gli imputati dovevano essere comunque assolti per le ragioni esposte nei paragrafi precedenti relativi alla regola cautelare dell'obbligo di tracciabilità (trattandosi di regola generica non positivizzata e non idonea ad evitare l'evento), non può condividersi l'assunto per cui la politica

³² Si richiama, ad esempio, l'atto di indirizzo del 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 trasporto ferroviario, o ancora la nota del 19 agosto 2009 con il richiamo rivolto alla holding a dare priorità ai processi riguardanti la sicurezza.

aziendale dei vertici – peraltro, non dimostrata nei fatti – avrebbe impedito agli effettivi garanti per il rischio di adottare le misure idonee a garantire la sicurezza della circolazione ferroviaria.

3.4 La responsabilità dei garanti per il rischio all'interno delle organizzazioni complesse

Come espressamente riconosciuto dalla sentenza Thyssenkrupp *“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 l'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”*. La stessa sentenza riconosce come *“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 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.”*

Sia la Corte d'Appello in sede di rinvio che la Corte di Cassazione riconoscono questi principi, ma non ne tengono conto nel momento in cui esaminano i diversi ruoli degli imputati all'interno dell'organizzazione di gruppo. I responsabili delle strutture organizzative collocate nelle diverse società del gruppo vengono espressamente individuati come i soggetti deputati a presidiare il rischio della sicurezza della circolazione ferroviaria – essendo ad essi attribuiti gli specifici compiti e i relativi poteri per adottare tutte le misure precauzionali idonee a presidiare tale rischio – ma nel giudizio concreto vengono assolti perché era loro preclusa la possibilità di contestare la politica aziendale riconducibile ai vertici societari, nonostante la stessa Procura Generale avesse inequivocabilmente affermato l'assenza di alcuna prova di un'imposizione da parte di tali vertici.

Al riguardo occorre segnalare come sia proprio nel contesto del diritto penale del rischio che – anche grazie alla disciplina della responsabilità amministrativa degli enti

che ha ispirato la successiva riforma del diritto societario del 2003³³ – si è da tempo consolidato un paradigma di “prevenzione mediante organizzazione” che passa attraverso l’individuazione di ruoli e procedure, l’attribuzione di poteri e di correlate responsabilità. Sulla base di questo paradigma ciascuna impresa, ancorché parte di un gruppo, è tenuta a dotarsi di un’organizzazione orientata alla prevenzione dei rischi, ivi incluso quello penale. A tal fine in particolare essa dovrà individuare i soggetti cui attribuire le funzioni a presidio del rischio per competenza e immediatezza, nonché predisporre le procedure più idonee e gli adeguati controlli. Tutto ciò al fine di realizzare quella necessaria correlazione tra potere effettivo e responsabilità che – in ossequio ai principi della sentenza Thyssenkrupp – porta ad attribuire la responsabilità in capo a chi si trova effettivamente nella posizione di poter prevenire o impedire l’illecito e non a chi riveste una posizione apicale, ma “disintermediata” proprio per l’effetto della procedimentalizzazione dell’attività d’impresa da altri soggetti preposti al controllo di quell’area di rischio.

La società capogruppo a sua volta è chiamata a considerare il rischio in una prospettiva di gruppo, istituendo un assetto organizzativo di gruppo e impartendo direttive e atti di indirizzo che, tuttavia, non comportano alcun vincolo nei confronti delle società controllate, le quali conservano autonomia giuridica e quindi il potere di disattendere direttive considerate pregiudizievoli, tanto più se suscettibili di avere rilievo penale³⁴. A tali conclusioni, peraltro, era giunta la prima sentenza di appello nella parte in cui escludeva la responsabilità amministrativa delle Ferrovie dello Stato, riconoscendo l’autonomia giuridica e organizzativa delle società controllate e ripartendo tra queste i rispettivi obblighi di valutazione e gestione dei rischi inerenti alla circolazione ferroviaria. Aderendo, infatti, all’orientamento giurisprudenziale che riconduce la responsabilità penale all’assunzione di un’area di rischio in base alla ripartizione delle specifiche competenze all’interno dell’organizzazione di gruppo, la Corte aveva, infatti osservato come “non era compito di FS S.p.A. valutare i rischi inerenti all’infrastruttura gestita...né valutare i rischi inerenti al materiale rotabile impiegato” trattandosi di rischi propri delle società controllate³⁵.

³³Che ha posto l’adeguatezza degli assetti organizzativi a fondamento del principio di corretta amministrazione. Sul punto v. par.

³⁴ Per una ricostruzione della disciplina e coordinamento e del suo rilievo sulla colpa nei gruppi societari si rinvia a R. BLAIOTTA, *Garanzia e colpa nei gruppi societari*, in *Sistema penale, nonché* A. GARGANI, *Posizioni di garanzia nelle organizzazioni complesse: problemi e prospettive*, in *Riv. Trim. Dir. Pen. Ec.*, 1° luglio 2017, 508 e ss., nonché ASSONIME, il Caso 9/2020.

³⁵ Questo profilo di responsabilità non è stato successivamente indagato né dalla Corte di Cassazione, né dalla Corte d’Appello nel giudizio di rinvio per effetto del venir meno del reato di cui all’articolo 25 *septies*

Ritenere, pertanto, che i soggetti, i quali nell'organigramma aziendale delle singole società sono tenuti a presidiare lo specifico rischio ferroviario, non sono responsabili in quanto subordinati a una diversa politica interpretativa riconducibile ai vertici del gruppo, equivale a delegittimare sia la disciplina della direzione e coordinamento e le tutele dettate dalla disciplina societaria per le società controllate, i loro soci e creditori, sia il paradigma della prevenzione mediante organizzazione consacrato nelle diverse discipline prevenzionistiche settoriali che interessano l'attività d'impresa, creando un vulnus all'interno della dinamica organizzativa dei gruppi societari e negli stessi scopi della legge.

4. Conclusioni

Dall'esame delle sentenze della Corte di Cassazione e della seconda Corte d'Appello di Firenze emerge una ricostruzione della responsabilità per i reati colposi di evento che, pur condivisibile sotto il profilo dei principi generali, conduce ad alcune irragionevoli conseguenze nell'applicazione alla fattispecie concreta del gruppo d'impresa. Le due pronunce, in particolare, incidono sui principi che governano la prevenzione e la gestione del rischio penale all'interno delle società e dei gruppi societari, determinando un'allocazione delle responsabilità incompatibile con il principio di correlazione tra poteri, doveri e responsabilità all'interno delle organizzazioni complesse, e pertanto lesivo dei principi di personalità, tassatività e determinatezza della responsabilità penale.

In particolare, l'effetto paradossale che discende dalle sentenze qui commentate è quello di giungere, da un lato, ad attribuire una responsabilità per colpa generica a tutti i vertici societari delle diverse società che compongono il gruppo, sino a risalire all'amministratore delegato della capogruppo, e dall'altro, ad escludere la responsabilità delle figure appositamente deputate all'interno dell'organigramma aziendale a presidiare lo specifico rischio in causa e ad adottare le specifiche misure cautelari idonee ad evitare l'evento.

Tale ricostruzione appare, peraltro, in contrasto con una successiva giurisprudenza della Corte di Cassazione in tema di colpa di organizzazione delle persone giuridiche, i cui principi appaiono, tuttavia, applicabili anche alle persone fisiche³⁶. Con la sentenza

del d.lgs. 231/2001 originariamente ascritto all'ente, in conseguenza dell'esclusione della violazione delle norme per la sicurezza del lavoro.

³⁶ La colpa di organizzazione – come è noto – consiste, infatti, nella violazione del dovere di adottare specifiche cautele organizzative e strumenti di controllo interno idonei a prevenire la commissione dei reati previsti dal decreto legislativo 231/2001. Analogamente nel caso di Viareggio le imputazioni mosse alle

relativa ad un'altra nota vicenda giudiziaria (il caso Impregilo) la Corte³⁷ ha, infatti, ritenuto che la responsabilità dell'ente per l'illecito amministrativo derivante da reato deve necessariamente essere collocata nell'alveo della "colpa specifica" e che il giudice nel valutare l'idoneità del modello organizzativo (ad escludere la responsabilità stessa) deve individuare la specifica regola cautelare violata, la corrispondenza causale tra la violazione della regola cautelare e la produzione del risultato offensivo sulla base del meccanismo della cd. prognosi postuma, tenendo cioè conto dell'esperienza in quel dato momento storico.

Nel caso Viareggio le Corti collocano, invece, la responsabilità da deficit organizzativo dei vertici societari nell'ambito della "colpa generica" attribuendo la valenza del comportamento alternativo lecito a prassi non positivizzate. In questo modo si richiede alle organizzazioni complesse, quali i gruppi societari – tenute a presidiare rischi di peculiare gravità, a loro volta soggetti a un coacervo di fonti nazionali e internazionali atte a presidiarli – di applicare nella valutazione e gestione dei rischi la teoria del cd. "agente modello", tenuto a prevedere il fallimento di cautele specifiche in virtù del principio generale del "neminem ledere".

Proprio nelle organizzazioni complesse, tuttavia, nel cui ambito ci si confronta con un agire collettivo e procedimentalizzato non possono trovare applicazione i parametri di riferimento della responsabilità "dell'agente modello", basata sulla capacità di dominio e controllo di un solo soggetto davanti a una situazione di rischio. La gestione del rischio nel gruppo, infatti, assume forme peculiari che passano attraverso una pluralità di strutture e apparati in cui il potere decisionale "fuoriesce dal dominio del singolo e piega verso la procedimentalizzazione"³⁸. E', dunque, sulla macrostruttura organizzativa del gruppo che occorre ritagliare la figura di un "agente modello collettivo" collocando le responsabilità laddove sussistono i poteri e doveri di valutazione del rischio, secondo la rete capillare di garanti creata all'interno della struttura organizzativa di gruppo in conformità delle regole del diritto societario e delle discipline prevenzionistiche settoriali.

Un'interpretazione non conforme a tali principi, da un lato, svislisce il valore che le regole cautelari positive poste a presidio di specifiche aree di rischio sono chiamate ad

persone fisiche riguardano deficit organizzativi che – a giudizio delle Corti – avrebbero condotto a una inadeguata valutazione, prevenzione e gestione del rischio ferroviario, e di conseguenza, al disastro.

³⁷ V. Cass. 11 novembre 2021, n. 23401, per il cui commento si rinvia a ASSONIME, *Il caso Impregilo: luci e ombre sulla questione Giustizia*, Il Caso n. 4/2022. Sul tema della colpa di organizzazione e sui suoi riflessi nel caso Impregilo e Viareggio v., da ultimo, v. MONGILLO, *La colpa di organizzazione: enigma ed essenza della responsabilità "da reato" dell'ente collettivo*, in *Cass. Pen.*, 3, 2023, 704 e ss.

³⁸ In tal senso v. c. piergallini, cit.

assolvere nel giudizio sull'accertamento della responsabilità penale e, dall'altro, orienta l'accertamento del reato colposo verso una ingiustificata astrazione verso l'alto della responsabilità, con la conseguenza di affermare sempre la responsabilità dei vertici societari, nonché quella dell'amministratore della capogruppo per qualunque fatto di reato che si verifichi all'interno di una società controllata, paralizzando ogni forma di gestione efficiente del gruppo societario e pregiudicando, nell'era dell'organizzazione, la stessa funzione di prevenzione della compliance.

INDICAZIONI BIBLIOGRAFICHE

N. ABRIANI, *La responsabilità da reato degli enti: modelli di prevenzione e linee evolutive del diritto societario*, in AGE, 2009; C. AMATUCCI, *Adeguatezza degli assetti e Business Judgment Rule*, in *Giur. Comm.*, 2016, I; C. ANGELICI, *Direzione e coordinamento: casi e questioni*, in *Giur. Comm.* 6, 2022; ASSONIME, *Amministratore di fatto e direzione e coordinamento: la responsabilità penale nei gruppi d'impresa in un recente caso giurisprudenziale*, Il Caso 9/2020; ASSONIME, *La responsabilità da reato degli enti con sede all'estero*, Il Caso n. 2/2018; ASSONIME, *Il caso Impregilo: luci e ombre sulla questione Giustizia*, Il Caso n. 4/2022; R. BLAIOTTA, *Garanzia e colpa nei gruppi societari*, in *Sistema penale*, 27 aprile 2022; V. BUONOCORE, *Adeguatezza, precauzione, gestione, responsabilità: chiose sull'art. 2381, commi terzo e quinto, del codice civile*, in *Giur. Comm.* 2006; F. CENTONZE, *Controlli societari e responsabilità penale*, Milano, 2009; P. FERRO-LUZZI, *Per una razionalizzazione del concetto di controllo*, in AA.VV., *I controlli societari. Molte regole, nessun sistema*, a cura di M. Bianchini-C. Di Noia, Milano, 2010; G. FORTI, *Colpa ed evento nel diritto penale*, Milano 1990; A. GARGANI, *Posizioni di garanzia nelle organizzazioni complesse: problemi e prospettive*, in *Riv. Trim. Dir. Pen.* 3-4, 2017; F. GIUNTA, *Culpa, culpa*, in *Discrimen*, 4 giugno 2019; I. KUTRUFÀ, *Adeguatezza degli assetti e responsabilità gestoria*, in *Amministrazione e controllo nel diritto delle società*, Torino, 2010; M. IRRERA, *Gli obblighi degli amministratori di società per azioni tra vecchie e nuove clausole generali*, in RDS 2, 2011; ID *Assetti organizzativi adeguati e governo delle società di capitali* Milano, 2005; D. LATELLA, *Sistema dei controlli interni e organizzazione nelle società per azioni*, Torino, 2018; G. MARINUCCI-E. DOLCINI-G.L. GATTA, *Manuale di diritto penale. Parte generale*, VII ed., 2018, Milano; V. MONGILLO, *Imputazione oggettiva e colpa tra "essere" e normativismo: il disastro Viareggio*, in *Giur. It.*, aprile 2022; V. MONGILLO, *La colpa di organizzazione: enigma ed essenza della responsabilità "da reato" dell'ente collettivo*, in *Cass. Pen.*, 3, 2023; P. MONTALENTI, *Gli obblighi di vigilanza nel quadro dei principi generali sulla responsabilità degli amministratori di società per azioni*, in *Il*

nuovo diritto delle società. Liber amicorum Gian Franco Campobasso, Torino, 2006; ID, *Struttura e ruolo dell'organismo di vigilanza nel quadro della riforma del diritto societario*, in AA.VV., *I controlli societari. Molte regole, nessun sistema*, a cura di M. Bianchini-C. Di Noia, 2010, Milano; PALAZZO, *Fatto e antiggiuridicità. La crisi della tipicità e il ruolo della società dei diritti*, in *Politica criminale e riprogettazione del codice penale*, a cura di Stile-Mongillo, Napoli, 2021; C. PIERGALLINI, *Il volto e la formalizzazione delle regole cautelari nei modelli di prevenzione del rischio di reato*, in *Responsabilità penale e rischio nelle attività mediche e d'impresa: un dialogo con la giurisprudenza*, a cura di R. Bartoli, Firenze, 2010; D. PULITANÒ, *Diritto Penale*, Torino, 2009; ID, voce "Colpa" (Dir. Pen) in *Enc. Dir.*, Annali, X, Milano, 2017; P. SPIRITO, *La strage di Viareggio tra giustizia e rancore*, in *La voce.Info*, 11 luglio 2022; C. VALBONESI, *La regola cautelare nell'era del rischio: note a margine della sentenza per il disastro ferroviario di Viareggio*, in *Dis Crimen*, 14 gennaio 2022.

Assonime

Diritto Societario

diritto.societario@assonime.it

vietata la riproduzione con qualsiasi mezzo