

Tribunale di Milano, Sez. 6, 24 settembre 2014, n. 7017 - Cantiere su sede ferroviaria e investimento di un lavoratore: assoluzioni

Venerdì 17 Ottobre 2014 16:03



Tribunale di Milano, Sez. 6, 24 settembre 2014, n. 7017 - Cantiere su sede ferroviaria e investimento di un lavoratore: assoluzioni

[Coordinatore per la Sicurezza](#)

[Coordinatore per la Progettazione](#)

[Coordinatore per l'Esecuzione](#)

[Piano di Sicurezza e Coordinamento](#)

[Piano operativo di sicurezza](#)

REPUBBLICA ITALIANA
IN NOME DEL POPOLO ITALIANO
Tribunale Ordinario di Milano
SEZIONE SESTA PENALE

In composizione monocratica nella persona del

Giudice Dott. RAFFAELE MARTORELLI

Ha pronunciato la seguente

SENTENZA

Nella causa penale contro

1) L.G., nato a Oppido Mamertina (RC) il 19/10/1963, residente ad Arconate (MI), Via dell'usignuolo n. 56, elettivamente domiciliato presso lo studio dell'Avv. Mauro CARELLI in Milano, Viale Piave n. 11 (nomina 11/2/2014); LIBERO, PRESENTE;

Dif. fid. Avv., Mauro CARELLI del Foro di Milano, con studio in Milano, Viale Piave n. 11;

2) C.F. nato a Crotone (KR) il 24.08.1965, elettivamente domiciliato presso lo studio associato Brusa - Spagnolo - Toson in Milano, Viale Piave n. 11 ; LIBERO, PRESENTE;

Dif. fid. Avv.. Giuseppe ALAMIA, del Foro di Milano con studio in Milano, Viale Piave n. 11;

3) V.F. nato a Torino il 22.03.1957, domiciliato a Milano, Via del Vecchio Politecnico n. 8 presso la sede di M.M. S.p.A.; LIBERO, già contumace, ASSENTE;

Dif. fid. Avv. Salvatore C.F.del Foro di Milano, con studio in Milano, Via Cesare Battisti n. 23;

4) D.R. nato a Milano l'8/04/1975, elettivamente domiciliato presso lo studio del difensore Avv. Stefano Nicastro in Milano, Largo Ildelfonso Schuster n. 1 (nomina del 9/2/2011); LIBERO, PRESENTE;

Dif. fid. Avv. Stefano NICASTRO del Foro di Milano, con studio in Milano, Largo Ildelfonso Schuster n. 1 ;

5) M.M. nato a Crotone l'11/10/1953, elettivamente domiciliato presso lo studio associato Brusa - Spagnolo - Toson in Milano, Viale Piave n 11 ; LIBERO, PRESENTE; Dif. fid. Avv.. Giuseppe ALAMIA, del Foro di Milano con studio in Milano, Viale Piave n. 11;

6) RETE FERROVIARIA ITALIANA S.P.A., In persona del legale rappresentante prò tempore, elettivamente domiciliata in Roma (RM), Via Oslavia n. 14 presso lo studio del Prof. Avv. Bruno ASSUMMA del Foro di Roma, già contumace, ASSENTE;

Dif. fid. Avv.. Bruno ASSUMMA, del Foro di Roma, con studio in Roma (RM), Via Oslavia n. 14;

7) M.M. S.p.A. in persona del legale rappresentante prò tempore, già contumace, ASSENTE;

Dif. fid. Avv.. Ugo LECIS, Del Foro di Milano, con studio in Milano, Viale L. Majno n. 20, e Avv. Giuseppe Maria PALMIERI del Foro di Napoli, con studio in Napoli, Via Latilla n. 18;

8) IMPRESA C.L.F. COSTRUZIONI LINEE FERROVIARIE S.p.A., in persona del legale rappresentante prò tempore, già contumace, ASSENTE;

Dif. fid. Avv.. Paolo TROMBETTI, del Foro di Bologna, con studio in Bologna (BO), Via S. Felice n. 26 e da Avv. Cristina CARUSO del Foro di Milano, con studio in Milano, Via Castel Morrone n. 2;

IMPUTATI

Si vedano gli allegati

imputati

CAPO A)

Del reato p. e p. dagli arti. 113, 589 c.p, perché, in cooperazione colposa tra loro, nelle rispettive qualità e rispettivamente:

- L.G., in qualità di Capo Tronco Lavori di Rho - Unità Territoriale Milano Nodo
- V.F. in qualità di coordinatore per la progettazione e per l'esecuzione dei lavori, nonché direttore dei lavori relativi alla realizzazione della fermata ferroviaria Rho Però situata sulle esistenti linee Milano - Domodossola e Milano - Torino e sulla linea Alta Capacità Milano - Torino in corrispondenza del nuovo Polo Fieristico.
- D.R., in qualità di agente RFI addetto all'organizzazione e alla protezione del cantiere
- M.M., in qualità di Direttore Compartimentale Infrastruttura di Milano di RFI.
- C.F., in qualità di Responsabile Struttura Organizzativa Unità Territoriale Milano Nodo

Per colpa consistita in negligenza, imprudenza e imperizia, nonché violazioni delle norme in materia di prevenzione degli infortuni sul lavoro meglio di seguito elencate;

V.F.

- Non aver predisposto un PSC idoneo e adeguato alle esigenze della sicurezza del cantiere e non aver effettuato un opportuno coordinamento con l'impresa esecutrice dei lavori. In particolare, per l'esecuzione dei lavori il PSC rimanda interamente alle Istruzioni per la Protezione dei cantieri, documento a carattere nazionale, senza adeguarlo alle particolari caratteristiche del cantiere in essere e, in ogni caso, non prevede le modalità con le quali dovevano essere effettuati i lavori di apprestamento del cantiere (in violazione dell'art. 7 c. 2 lett. a) e b) del D.Lvo n. 626/'94)
- Aver omesso di valutare il mancato coordinamento tra il POS redatto dall'impresa C.L.F. e il PSC in relazione alla disciplina della fase di allestimento del cantiere e del relativo rischio di investimento (in violazione dell'art. 4 c. 1 D.Lvo n. 626/94).
- Aver, in ogni caso, consentito la prassi di allestire il cantiere mobile in momenti antecedenti il rispetto all'effettiva interruzione del traffico sul binario di riferimento;
- Non aver valutato il rischio di investimento dei lavoratori nella fase di approntamento di cantiere su sede ferroviaria vietando l'allestimento del cantiere in presenza di binario attivo o quanto meno predisponendo adeguate misure di prevenzione quali uso di radio ricetrasmittenti per gli avvisi e le comunicazione intercorrenti tra gli operai presenti sul cantiere e gli agenti RFI addetti all'avvistamento treni (violazione dell'art. 4 c. 1 e 2 del D.lvo. 626/'94);

M.M.

- Aver consentito la prassi di allestire il cantiere mobile in momenti antecedenti rispetto all'effettiva interruzione del traffico sul binario di riferimento (in violazione dell'art. 4 let. f) D.Lvo n.626/'94);

L.G.

- Aver consentito la prassi di allestire il cantiere mobile in momenti antecedenti rispetto all'effettiva interruzione del traffico sul binario di riferimento(in violazione dell'art. 4 lett. f. D.Lvo n. 626/'94);
- Aver fornito agli agenti RFI addetti al controllo della sicurezza in cantiere un unico dispositivo di segnalazione acustica (fischietto) da utilizzare sia per le segnalazioni ordinarie che per quelle di emergenza, invece di fornire, per le segnalazioni di emergenza più adeguati strumenti di segnalazione acustica (in violazione dell'art. 4 e. 5 lett. h) D.lvo n. 626/94)

C.F.

- Aver fornito agli agenti RFI addetti al controllo della sicurezza in cantiere un unico dispositivo di segnalazione acustica (fischietto) da utilizzare sia per le segnalazioni ordinarie che per quelle di emergenza, invece di fornire, per le segnalazioni di emergenza più adeguati strumenti di segnalazione acustica (in violazione dell'art. 4 e. 5 let. h) D.lvo n. 626/'94)

D.R. per colpa generica consistita nell'aver consentito che la prassi di allestire il cantiere mobile in momenti antecedenti rispetto all'effettiva interruzione del traffico sul binario di riferimento e non averla segnalata ai suoi diretti superiori;

consentivano o comunque non impedivano che il cantiere mobile di C.L.F. per la Regolazione Lunga Rotaia Saldata (RLS) lungo la progressiva chilometrica 12 della Linea Rho Milano (ingresso via Cristina di Belgioioso) fosse allestito (attività di rifornimento del gasolio alle incavagliatrici; sistemazione gruppo elettrogeno necessario per l'illuminazione) - con conseguente presenza di operai sul binario e nei luoghi adiacenti -prima dell'interruzione della circolazione prevista dalle ore 1.18 alle ore 5.18, e che fosse predisposto un sistema di avvistamento dei treni idoneo allo scopo (avvistamento in zona non adeguatamente illuminata e con mezzi di segnalazione non adeguati -fischietti), in tal modo non impedendo che P.C. si trovasse sul binario mentre giungeva alla velocità di 105 km/h il treno regionale n 2233 proveniente da Torino e diretto a Milano Centrale e non sentendo gli avvisi sonori emessi da D.R. (agente RFI addetto all'organizzazione della protezione del cantiere) non riuscisse a spostarsi in tempo e venisse investito dal treno, cagionandone quindi, il decesso per complesso traumatismo confusivo produttivo di uno sfacelo corporeo. In Milano, il 06.03.2008.

CAPO B)

RETE FERROVIARIA ITALIANA S.p.A. (rappresentata da LENCI LUIGI, nato a Roma; VS lug. 1947)

Illecito amministrativo di cui agli artt. 5, comma 1, lettera b), 7, 25 septies [D.Lvo n. 231/2001](#). in relazione al delitto presupposto di cui all'art. 589 cp, descritto nel capo A) che precede, da intendersi integralmente richiamato, commesso nell'interesse e a vantaggio di RETE FERROVIARIA ITALIANA S.p.A. da M.M., C.F. e L.G., persone sottoposte, per effetto dell'inosservanza degli obblighi di vigilanza e di adozione di modelli organizzativi idonei a prevenire infortuni del tipo di quello indicato a capo A) che precede, inosservanza costituita dal mancato aggiornamento del modello organizzativo alla luce dell'entrata in vigore della [L. n. 123/2007](#) (che ha ampliato la responsabilità amministrativa degli enti al reato di cui all'art. 589 c.p.), con i conseguenti controlli in materia.

In Milano, il 06.03.2008.

CAPO C)

Metropolitana Milanese S.p.A. (rappresentata da S. Lanfranco, nato a Arona (NO), il 21.12.1943)

Illecito amministrativo di cui agli artt. 5, comma 1, lettera b), 7, 25 septies [D.Lvo n. 231/2001](#), in relazione al delitto presupposto di cui all'art. 589 c.p., descritto nel capo A) che precede, da intendersi integralmente richiamato, commesso nell'interesse e a vantaggio di M.M. da V.F., persona sottoposta, per effetto dell'inosservanza degli obblighi di adozione di modelli organizzativi idonei a prevenire infortuni del tipo di quello indicato a capo A) che precede.

In Milano, il 06.03.2008.

CAPO D)

IMPRESA C.L.F. COSTRUZIONI LINEE FERROVIARIE S.p.a. (rappresentata da P.G., nato a Udine, il 22/8/1969)
Illecito amministrativo di cui agli artt. 5, comma 1, lettera a), 6, 25 septies D.Lvo n. 231/2001, in relazione al delitto presupposto di cui all'art. 589 c.p., descritto nel capo A) che precede, da intendersi integralmente richiamato, commesso nell'interesse e a vantaggio di IMPRESA C.L.F. COSTRUZIONI LINEE FERROVIARIE S.p.A. da N. Giuseppe, persona in posizione apicale, per effetto dell'inosservanza degli obblighi di adozione di modelli organizzativi idonei a prevenire infortuni del tipo di quello indicato a capo A) che precede.

In Milano, il 06.03.2008.

All'udienza dell' 11/2/2013 viene modificato il capo di imputazione sub B), con riguardo all'illecito amministrativo contestato alla Rete Ferroviaria Italiana, come segue:

Illecito amministrativo di cui agli artt. 5, comma 1, lettera a) e B) 6, 7, 25 septies-D.Lvo n. 231/2001, in relazione al delitto presupposto di cui all'art. 589 c.p., descritto nel capo A) che precede, da intendersi integralmente richiamato, commesso nell'interesse e a vantaggio di RETE FERROVIARIA ITALIANA S.p.A. da M.M..

C.F., persone che rivestivano funzioni di amministrazione e direzione di unità organizzative dell'ente (rispettivamente Direzione Compartimentale Infrastruttura e Unità Territoriale Milano Nodo), dotate di autonomia finanziaria e funzionale e L.G., persona sottoposta, per effetto dell'inosservanza degli obblighi di adozione di modelli organizzativi idonei a prevenire infortuni del tipo di quello indicato a capo A) che precede, inosservanza, costituita dal mancato aggiornamento del modello organizzativo alla luce dell'entrata in vigore della L n. 123/2007 (che ha ampliato la responsabilità amministrativa degli enti al reato di cui all'art. 589 c.p.), con i conseguenti controlli in materia.

In Milano, il 06.03.2008

CONCLUSIONI DELLE PARTI:

All'udienza del 30/10/2013 il P.M. ritenute concedibili le attenuanti geN. che per tutti gli imputati, chiede:

- per L.G. la condanna alla pena di ad anni uno e mesi tre di reclusione;
- per C.F. la condanna alla pena di anni uno e mesi sei di reclusione;
- per V.F. chiede la condanna alla pena di anni due di reclusione;
- per D.R. chiede la condanna ad anni uno di reclusione;
- per M.M. chiede la condanna alla pena di anni uno e mesi sei di reclusione;
- per Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. chiede la condanna alla sanzione amministrativa pecuniaria di € 35.000,00, applicabile l'art. 12 co. 3 D.Lvo 231/01 per 100 quote;
- per Metropolitana Milanese S.p.A. chiede la condanna alla sanzione amministrativa pecuniaria di € 35.000,00, applicabile l'art. 12 co. 3 D.Lvo 231/01 per 100 quote;
- per Impresa C.L.F. Costruzioni Linee Ferroviarie S.p.A. chiede la condanna alla sanzione pecuniaria di € 25.000,00, applicabile l'art. 12 co. 3 D.Lvo 231/01 per 100 quote;

All'udienza del 13/11/2013 le difese così concludono:

- Avv. Pasella in sostituzione di Avv. C.F. per V.F. chiede sentenza di assoluzione perché il fatto non sussiste o perché il fatto non costituisce reato.
- Avv.. Alamia per M.M. e C.F. chiede sentenza di assoluzione per non aver commesso il fatto o con altra formula liberatoria. Deposita memoria.
- Avv.. Nicastro per D.R. chiede sentenza di assoluzione All'udienza del 2/12/2013:
- Avv. Lecis per M.M. S.p.A. chiede l'assoluzione perché l'illecito amministrativo non sussiste ;
- Avv. Palmieri per M.M. S.p.A. si associa alle conclusioni dell'Avv. Lecis, assoluzione perché il fatto non sussiste; in subordine, minimo della pena e benefici di legge;
- Avv.. Trombetti per Impresa C.L.F. chiede in principalità declaratoria di non sussistenza della responsabilità; in subordine l'ipotesi deve essere determinata ai sensi dell'art. 12 commi 2 e 3 e va contenuta nel minimo assoluto della sanzione pecuniaria
- Avv.. Caruso per Impresa C.L.F. si associa alle richieste formulate dall'Avv. Trombetti;

All'udienza del 26/2/2014:

- Avv. Assumma per Rete Ferroviaria Italiana chiede emettersi sentenza di esclusione della responsabilità nei confronti di R.F.I. Produce memoria.
- Avv. Palmieri deposita memoria difensiva nell'interesse di M.M.;
- Avv. Carelli conclude per L.G. chiedendo l'assoluzione per non aver commesso il fatto o con altra formula liberatoria.

All'udienza del 26/6/2014 in mancanza di repliche viene emessa sentenza.

A seguito dell'odierna udienza, avvenuta in presenza degli imputati L.G., C.F., D.R. e M.M., e in assenza degli imputati V.F., e dei legali rappresentanti degli Enti responsabili amministrativi Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., M.M. S.p.A., Impresa C.L.F. Costruzioni Linee Ferroviarie S.p.A, sulle conclusioni di Pm e difesa, il Tribunale osserva

in fatto e diritto

Il presente procedimento trae origine da un infortunio avvenuto il 6 Marzo 2008 sulla linea ferroviaria Milano-Novara: il treno 2033, proveniente da Torino e diretto a Milano, investiva un uomo all'altezza del km 11,950, alle ore 00.30/00.40 circa-così come accertato dalla Polizia Scientifica -.

L'infortunato era C.P., dipendente di C.L.F. S.p.a e operante nell'ambito dei lavori di Regolazione di lunga rotaia elettrosaldata, nel cantiere sito lungo la progressiva chilometrica 12 della linea ferroviaria Rho - Milano - Certosa.

Tale cantiere era stato allestito per realizzare la nuova fermata ferroviaria Rho Pero, situata sulle linee Milano - Domodossola e Milano - Torino, come stabilito nell'Accordo operativo del 4 Marzo 2004, stipulato tra Regione Lombardia, Provincia di Milano, Rete Ferroviaria Italiana, Comune di Milano, Comune di Pero e Comune di Rho. Secondo l'art. 3 di tale accordo il Comune svolgeva, tramite M.M. - concessionaria del Comune di Milano per la realizzazione della rete metropolitana e dei sistemi di trasporto pubblico anche in superficie -, il ruolo di soggetto responsabile per l'attuazione delle attività finalizzate alla realizzazione della fermata ferroviaria di Rho Pero. Le competenze di ciascun componente dell'accordo, venivano poi delineate in una convenzione del 5 agosto 2004: MM doveva occuparsi della progettazione e realizzazione della fermata ferroviaria di Rho Pero, dei fabbricati e delle opere civili ad essa connesse (Direzione Lavori). Doveva inoltre occuparsi del Coordinamento della Sicurezza in fase di esecuzione.

Restavano a carico di RFI tutte le opere di smontaggio/riallacciamento e armamento nelle fasi di attivazione/disattivazione dei plessi provvisori e attivazione linee definitive. RFI si assumeva poi tutti gli oneri economici derivanti dall'esecuzione dell'intervento oggetto della convenzione, mentre a MM rimanevano da sostenere le spese generali e gli oneri per l'attuazione della sicurezza.

Il 20.6.2005, era stato poi stipulato un contratto d'appalto tra M.M. e Cooperativa Muratori e Cementisti di Ravenna. La CMC era diventata quindi appaltatrice della progettazione della realizzazione di tutta l'opera. A sua volta la CMC, aveva subappaltato dei lavori ad un'associazione temporanea di imprese: l'ATI composta da CLF S.p.A., SILFEL S.p.A., e ARFER S.r.l. La CLF S.p.A. cui era stato affidato il lavoro di lunga rotaia saldata, nell'ambito del quale è appunto avvenuto l'infortunio.

Il teste F.G., dipendente RFI, responsabile della struttura di pianificazione e programmazione delle attività manutentive e di potenziamento infrastrutturale sulla linea ferroviaria, sentito all'udienza del 26/06/2013, ha spiegato che per permettere la costruzione del corpo della nuova stazione Rho Pero, bisognava spostare il tracciato delle linee Novara-Varese. Era sorta quindi l'esigenza di effettuare lavorazioni direttamente sui binari, che dovevano perciò necessariamente svolgersi in regime di interruzione della circolazione dei treni. In questi casi era previsto che la struttura manutenzione avrebbe dovuto fare richiesta alla struttura circolazione dei treni (altra struttura di RFI), di interrompere la circolazione in un dato momento con un anticipo di almeno 40 giorni. Il 25 Gennaio 2008 ATM aveva chiesto appunto l'interruzione della circolazione per la notte tra il 5 e il 6 Marzo, dei binari pari e dispari, della linea Milano Novara. La struttura del F.G. aveva quindi compatibilizzato la richiesta inviandola alla struttura circolazione che l'aveva autorizzata. Il 18 Febbraio era stata convocata una riunione con tutti i componenti dell'Accordo, e in tale occasione era stata organizzata

l'attività nel dettaglio, compreso il problema dell'allestimento del cantiere.

Anche il teste G.Fr., capocantiere per conto di CLF (non in servizio la sera dell'incidente), sentito all'udienza del 10/01/2013, ha confermato che erano state costantemente svolte delle riunioni tra i vari soggetti interessati, ATM, RFI, CMC, per la programmazione dei lavori perchè prima di iniziare il vero e proprio cantiere, c'è sempre una fase di approntamento dei materiali - si trasportano e preparano in prossimità del luogo in cui serviranno -, che è regolata dagli art 10 e 16 dell' IPC, il regolamento interno di sicurezza di RFI, considerato da tutti «una sorta di Vangelo» per i lavori in cantiere ferroviario (come dichiarato dai testi F. all'udienza del 24/01/2013, G.Fr., e Mirabella, all'udienza del 29/11/2012), trattandosi di una normativa molto completa, che sebbene abbia una validità nazionale, contempla praticamente tutte le possibili situazioni di rischio cui si deve fare fronte in cantiere. Per questo l'ingegner V.F., coordinatore in fase di esecuzione per il cantiere (e quindi anche coordinatore dell'aspetto sicurezza) nominato da MM, aveva redatto un PSC che faceva in gran parte riferimento all'IPC.

Il teste F., geometra che collaborava con l'ingegner V.F. e la sua squadra nell'esecuzione del cantiere in esame, sentito all'udienza del 24/01/2013, ha confermato che esisteva un comitato per la sicurezza, composto dai preposti delle imprese interessate, che svolgevano riunioni periodiche per organizzare le lavorazioni. I verbali di queste riunioni andavano ad integrare il PSC. Dopo l'incidente l'ASL aveva reputato il PSC adeguato al cantiere, tant'è che venne mantenuto uguale anche in seguito.

Il teste Q.D., sentito all'udienza dell'11-02-2013 in quanto all'epoca capo reparto e pianificazione, programmazione e controllo per l'unità linea Nord facente parte della Commissione d'inchiesta per l'incidente del Marzo 2008, ha spiegato cosa prevedesse il regolamento IPC in merito alle attività di approntamento. (Va precisato che la sua testimonianza ha trovato riscontro in quelle di F. e F.G.). Innanzitutto l'art 16 prevede la possibilità di trasportare attrezzature leggere da parte di squadre di operai composte da poche persone, protette da una protezione basata su avvistamento del treno, con tempo di sicurezza 15 secondi e con assenza di obbligo di esposizione delle tabelle di cantiere. In particolare i dipendenti RFI comunicano tra loro con un cellulare aziendale, ma non c'è alcun obbligo di avere una strumentazione che permetta la comunicazione tra agenti RFI e operai della ditta appaltatrice, diversa da quella vocale o comunque sonora. Lo strumento di comunicazione/avvertimento più usato è il fischiello, considerato anche il più efficace perché ha un suono maggiormente avvertibile rispetto a quello sordo della tromba. Nulla toglie che, in caso di particolare vicinanza tra i soggetti presenti in cantiere, si possa comunicare a voce l'arrivo del treno. L'art 10 impone invece le distanze dai binari entro le quali gli operai possono muoversi autonomamente per allestire il cantiere (solitamente 1.30 m). Per l'attraversamento dei binari il capocantiere deve invece chiedere autorizzazione all'agente RFI presente sul posto, altrimenti non può avvicinarsi. Ma come sostenuto anche dal teste F.G., tutte queste attività esulavano dall'attività di programmazione gestita dalla struttura manutenzione trattandosi di attività che nascono al momento e per le quali la protezione viene organizzata sul posto dall'organizzatore della protezione cantieri, legittimamente incaricato da RFI a seguito di un corso con esame finale.

MA.MA., Presidente della Commissione d'Inchiesta nominata dal direttore compartimentale movimento di Milano per risalire alla dinamica dei fatti, ha chiarito nella sua testimonianza fornita il 24.01.2013, le circostanze del tragico evento. La sera dell'incidente il traffico dei treni doveva essere interrotto dalle ore 01.18 alle 5.58 circa, per effettuare la regolazione termica del binario, un'attività relativamente semplice per la quale viene però richiesta al capo cantiere della ditta appaltatrice un'abilitazione specifica chiamata Armditte. La ditta sub appaltatrice incaricata per queste lavorazioni era la CLF che aveva nominato capocantiere il signor PI., operaio con qualifica di tecnico macchine con 30 anni di esperienza, e in possesso di tale autorizzazione. Il PI. aveva chiesto al D., quale agente RFI addetto all'organizzazione e alla protezione del cantiere, di autorizzare i propri operai all'attraversamento dei binari, per trasportare delle macchinette sul luogo di lavoro, prima dell'effettiva interruzione dei binari. Quella sera si erano quindi presentati tre agenti RFI, MI., D. e V., addetti alla protezione degli operai. C'era poi un quarto uomo, Ps., operaio normalmente addetto ad altre funzioni, che quella sera era stato incaricato dai superiori (MI., D. e V.), di posizionarsi al monitor dell'ufficio movimento della stazione di Rho, e comunicare ai colleghi in cantiere l'arrivo dei treni (circostanza confermata dallo stesso Ps., all'udienza del 24/01/2013).

Le testimonianze dei tre agenti RFI, escusse all'udienza del 3/07/2013 e del 17/10/2012, coincidono sul fatto

che si erano portati al cantiere intorno alle 23.00/24.00, avevano diviso gli operai in tre squadre di tre o quattro persone a testa, e si erano poi posizionati parallelamente al primo binario dispari, con una distanza di circa 60 metri tra un gruppetto e l'altro. Il cantiere era sul binario pari della linea Novara. C'era un accordo tra D. e Ps., secondo il quale dovevano sentirsi nel caso ci fosse un treno in transito. D. doveva avvistare i treni in arrivo da Rho, mentre V. quelli in arrivo dalla direzione opposta. Ml. stava in mezzo. Avevano a disposizione un fischiotto (oltre a tutta l'attrezzatura di emergenza) per avvisare dell'arrivo del treno, ma poteva essere sufficiente comunicare agli operai al proprio fianco di non avvicinarsi ai binari (come ha confermato il teste C., che all'epoca era responsabile dell'unità territoriale infrastruttura Milano-nodo, all'udienza del 03/07/2013). D., come precauzione in più, aveva contattato Ps. per chiedere conferma che non arrivassero treni e una volta ottenuto l'ok (di queste telefonate è stata trovata riscontro sui tabulati telefonici e lo ha confermato all'udienza del 17/12/2012 l'agente polfer A.), i tre agenti scortavano l'attraversamento degli operai su entrambi i binari, pari e dispari, per poi posizionarsi nell'interlinea, in sicurezza e in attesa dell'interruzione.

Dopo circa 20 minuti, veniva avvistato il treno 2033, proveniente da Torino in direzione Milano. Ps. aveva chiamato D. per avvisarlo dell'arrivo del treno quando questo stava partendo da Rho. Sia D. che Ml. avevano fischiato per avvisare dell'arrivo del treno. Gli operai erano tutti fuori dai binari e in sicurezza. Nessuno degli agenti si era preoccupato di dove fosse PI., perché non era compreso nelle squadre che dovevano trasportare i materiali, che erano invece tenute sotto controllo dagli agenti. Ogni agente era responsabile dei suoi uomini. Il Ml., dopo l'avvistamento del treno, solo all'ultimo momento mentre transitava, aveva avuto l'impressione di vedere con la coda dell'occhio, in prospettiva, un uomo in mezzo ai binari. Tale sospetto, rimasto sulle prime appena come una sensazione, successivamente gli era stato purtroppo confermato da D., quando gli aveva comunicato che era stato investito qualcuno.

Il D. sentito anch'egli quale teste invece ha dichiarato di non aver visto nessuno sui binari al momento dell'avvistamento del treno, dopo il proprio fischio. Solo ad un certo momento, dopo aver visto il segnale verde della stazione di Certosa, girandosi verso Ml. aveva visto un uomo in mezzo ai binari, girato di spalle rispetto al treno. Allora aveva fischiato, un unico lungo fischio per avvertirlo, ma al momento del fischio l'uomo, che non aveva riconosciuto subito, era già stato praticamente investito. Tutto era avvenuto in pochi secondi.

Nessun altro operaio presente in cantiere ha visto la dinamica dell'incidente: F.F., dipendente CLF, ha dichiarato di non essersi accorto di nulla, se non di una frenata brusca del treno, come anche C. Roberto, dipendente Trenord, nonché F., dipendente CLF. Qualcuno aveva sentito gridare "il treno" dagli agenti RFI, come il teste Va., dipendente CLF, o il teste LB., altro dipendente CLF. Soltanto il teste L.L., dipendente CLF, ha confermato quanto dichiarato nel verbale di sommarie informazioni, cioè di aver sentito il fischio dei ferrovieri. Nessuno di questi operai però era tra quelli che avevano attraversato i binari, infatti si trovavano tutti sulla massicciata. Tutti sapevano che non dovevano assolutamente avvicinarsi ai binari senza permesso, e infatti erano tutti in sicurezza quando il treno è passato.

Interessante è invece la testimonianza dei testi Ve. e B.. All'udienza del 29/10/2012 Ve., dipendente CLF, ha dichiarato che al momento del passaggio del treno si trovava sulla massicciata, chinato a terra, intento ad accendere un generatore per l'impianto della luce. Per questo motivo non aveva né visto né sentito il treno arrivare, né aveva percepito una qualche segnalazione d'avvertimento, "che se anche ci fosse stata, non si sarebbe sentita per la vicinanza al motore". Il generatore produceva un suono molto rumoroso, come quello di un motore. Solo all'arrivo della Polizia il Ve. si era reso conto che c'erano delle tracce di sangue a circa cinque o sei metri da dove lui si trovava. Il teste ha dichiarato che aveva parlato col PI. - cioè la persona deceduta a seguito dell'impatto del treno - pochi minuti prima dell'incidente sulla strada esterna alla massicciata, proprio per mettersi d'accordo sul lavoro, poi non l'aveva più visto.

Il teste Bi. alla stessa udienza ha confermato quanto detto da Ve., precisando che erano in una posizione isolata rispetto a dove stavano tutti gli altri, non avevano operatori RFI vicini, ma sapevano bene che non dovevano avvicinarsi ai binari senza autorizzazione. Nemmeno lui aveva sentito dei segnali che avvisassero dell'arrivo del treno, probabilmente a causa del rumore causato dal gruppo elettrogeno. Era stato PI. stesso a dir loro di accenderlo poco tempo prima dell'incidente, sulla strada. Dopo di ciò anche lui non l'aveva più visto.

Ci sono però altri due soggetti, chiamati a testimoniare all'udienza del giorno 10/01/2010, che hanno assistito

all'incidente da tutt'altra prospettiva: i due macchinisti del treno 2033, S.L. e G.A..

G.A., in quell'occasione alla guida del treno, ha dichiarato di avere un ricordo di quanto accaduto come un lampo, un flash fotografico, in quanto era stato tutto molto rapido. Subito dopo la partenza da Rho e il superamento di una curva, aveva visto degli operai fermi, molti più di 10, pericolosamente vicini al binario di percorrenza, e uno di loro era in mezzo al binario, di spalle, voltato leggermente verso destra. Allora aveva azionato la frenatura rapida e il pulsante del fischio. Il teste non è riuscito a ricordare se il suono fosse uscito o meno, perché c'era anche il rumore dell'aria compressa della frenatura rapida, né a quantificare la distanza tra il punto d'impatto e la fine della curva; ha detto solo di aver visto l'uomo solo 4 o 5 metri prima del drammatico impatto. Il teste ha precisato che il treno aveva un fanale rotto, problema al quale avevano supplito con l'accensione del faro centrale. A suo dire quella sera non aveva visto alcun cartello di segnalazione della presenza del cantiere.

Il teste S.L. ha dichiarato alla stessa udienza, che 4 o 5 minuti dopo la partenza da Rho, avevano visto degli operai, una ventina circa, che sembravano un gregge di animali sparpagliati, e che stavano nell'interbinario e sulla massicciata. Uno in particolare, era fermo in mezzo al binario, girato di spalle; quindi dopo l'impatto avevano avuto la preoccupazione di averne investiti addirittura più di uno, perché erano tutti proprio vicinissimi, chi girato di spalle, chi più avanti, chi più indietro, era evidente che non si aspettavano il passaggio di un treno. Erano suddivisi in due gruppi, distanti una ventina di metri l'uno dall'altro. Sebbene la visibilità fosse buona, il primo gruppo si trovava proprio subito dopo la curva e per questo motivo l'avevano avvistato solo all'ultimo momento. Allora avevano fischiato e azionato il sistema di frenatura rapida, ma erano ormai troppo vicini, infatti il treno impiega diverse centinaia di metri durante la frenata prima di arrestarsi (la conferma che la frenatura rapida c'è stata viene dalla zona tachigrafia analizzata dalla Polfer). Anche S.L. ha detto che il cantiere non era segnalato, e che il treno aveva un fanale rotto e che per questo motivo avevano acceso il fanalone centrale.

In diritto, il rapporto di causalità tra omissione ed evento, nei reati omissivi impropri, 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, sicché esso è configurabile solo se si accerti che, ipotizzandosi come avvenuta l'azione che sarebbe stata doverosa ed esclusa l'interferenza di decorsi causali alternativi, l'evento, con elevato grado di credibilità razionale, non avrebbe avuto luogo ovvero avrebbe avuto luogo in epoca significativamente posteriore o con minore intensità, lesiva (sent. Franzese).

Nel caso di specie, in merito alle imputazioni ascritte agli imputati, è necessario precisare che:

- Operare un allestimento di un cantiere mobile in regime di avvistamento, ovvero senza interrompere il traffico ferroviario, non è una prassi ma è una consuetudine regolamentata dall'IPC (come affermato anche dai testi F., Q., F.G., C.).

- Come il consulente C. dichiarava all'udienza del 03/07/2013, l'IPC è un regolamento interno (è il documento operativo della normativa speciale di settore, la legge 191/74) ritenuto assolutamente affidabile e completo, perché prevede tutte le possibili situazioni di rischio che possono verificarsi sul campo e non necessita pertanto di ulteriori concretizzazioni. Si reputa perciò ragionevole che il PSC previsto dal V.F. si rifacesse ad esso per quanto attiene alle regole da rispettare sul cantiere installato "in casa" di RFI. La valutazione operata dal consulente sul piano di sicurezza e coordinamento redatto dal V.F., ha dato esito ad un giudizio di assoluta conformità a quelli che erano i contenuti stabiliti dalla normativa regolamentare vigente al momento (D.P.R. 222 del 2003, oggi confluito nell'allegato 15 del Decreto Legislativo 81). A detta del teste MA. che testimoniava all'udienza del 26/06/2013, in qualità di avvocato facente parte dell'organismo di vigilanza MM, MM era addirittura tenuta, nel caso in esame a seguire i protocolli di RFI, perché operava in un cantiere installato proprio sulle ferrovie. MM si era anche preoccupata di consegnare copia del Piano di Sicurezza e Coordinamento a tutte le imprese appaltatrici (lo afferma il teste S., ud. 12/06/2013) e, secondo quanto dichiarato sempre dal c.t.p. C., di esaminare e correggere il Piano Operativo di Sicurezza redatto dalle imprese esecutrici - chiedendo anche alcune integrazioni -, tramite il Coordinamento d'Esecuzione. Tale piano di sicurezza conteneva tutti i riferimenti necessari e specifici sull'attività, prendendone in considerazione tutti i rischi specifici come quello d'investimento. I riferimenti erano chiaramente all'IPC, del quale applicava concretamente le regole. Venivano inoltre svolte periodicamente riunioni di coordinamento tra i vertici delle imprese interessate, per programmare i lavori e integrare il PSC anche in ambito sicurezza (tramite un

apposito comitato di sicurezza). Un coordinamento tra i piani di sicurezza di tutte le imprese dunque c'è stato e si può affermare che l'ingegner V.F. ha provveduto ad adempiere ai suoi obblighi di verifica in qualità di coordinatore d'esecuzione.

- Per quanto riguarda invece le esigenze concrete che sorgono in cantiere, non tutte possono essere previste e regolate. Secondo le regole c'è un apposito organizzatore della sicurezza in fase esecutiva, formato attraverso dei corsi organizzati da RFI, con superamento di relativo esame, che si occupa di prendere le scelte più opportune (come è emerso dalla testimonianza di F.G.).

Nel caso di specie era nelle competenze del D., in qualità di organizzatore della sicurezza, stabilire quale regime di protezione scegliere nel caso concreto (teste AL., caporeparto RFI, sentito all'udienza del 26/06/2013), ed applicarlo rispettando la normativa. Invero non si ravvisano inadempienze nell'esecuzione della protezione da parte del D. che anzi ha preso cautele in più rispetto a quelle dovute, come quella di consegnare un modulo M40 al PI. prima dell'inizio dei lavori, e chiamare il Ps. - da lui stesso incaricato di monitorare il traffico dei treni - prima dell'attraversamento.

- Sono state fatte delle prove sul campo per stabilire l'udibilità del fischiotto, anche da parte dello stesso agente di Polfer A.R. che ha fornito la sua testimonianza all'udienza del 17/10/2012, e che ha dichiarato come detto fischiotto si sentisse bene anche nei momenti in cui passavano i treni. Il fischiotto è considerato il mezzo più efficiente (come da dichiarazioni del teste F. e del teste C., che ha dichiarato che in teoria nemmeno il rumore di un gruppo elettrogeno potrebbe coprire quello del fischiotto) ed è infatti il più utilizzato, perché ha un suono acuto, mentre la tromba, strumento alternativo al fischiotto, ha un suono più cupo e quindi udibile più difficilmente. Solo recentemente sono state create delle trombe con un suono più squillante: nel caso de quo spettava proprio al capocantiere verificare sul campo l'efficienza del mezzo acustico, e segnalare eventuali problematiche a chi di competenza, cosa che nel caso di specie non è accaduta (teste C., udienza del 03/07/2013). In ogni caso nello zainetto era presente anche la tromba che il capo tronco L.G. aveva perciò messo a disposizione degli operai, insieme ad un kit adeguato; comunque gli unici due strumenti di segnalazione dell'arrivo di un treno previsti dall'IPC, erano tromba e fischiotto.

- Per quanto attiene le posizioni di M.M. e C., va detto che non si può addebitare in automatico in capo a loro la titolarità di una posizione di garanzia (violata). Ciò deve essere verificato in concreto. Entrambi avevano un grosso numero di uomini alle loro dipendenze. Era pertanto assolutamente necessario che in certi casi come quello in questione le loro funzioni venissero delegate (tranne quelle indelegabili). Nella fattispecie la delega era stata data da tutti e due correttamente. Inoltre è risultato che entrambi avevano adempiuto correttamente anche ai compiti di loro stretta competenza: M.M. perchè aveva previsto un apparato organizzativo e di sicurezza generale adeguato, e come già detto, aveva legittimamente fatto affidamento sull'IPC. M.M. aveva fatto in modo di procurare, per ciascun tronco, le attrezzature di sicurezza idonee e necessarie (l'indicazione del kit da acquistare doveva essere fornita da Lipari) che L.G. doveva distribuire, curando che venissero utilizzate. Invero anche per quest'ultimo non sono emersi elementi per affermare una violazione dei doveri relativi alle sue funzioni. Eventuali problematiche che si fossero riscontrate sul campo avrebbero dovuto essere segnalate dal capocantiere o dall'organizzatore della sicurezza, perché erano proprio questi ultimi che avevano a che fare direttamente con le esigenze che di volta in volta potevano riscontrarsi.

- Quanto all'idoneità dei mezzi utilizzati ed in particolare del fischiotto, invero è da ritenere che gli agenti non avrebbero comunque avuto il tempo di sostituirlo con altro mezzo più idoneo a segnalare un'emergenza, perchè dalle testimonianze acquisite è legittimo ritenere un'imprevedibilità della comparsa stessa del PI. sui binari dove stava transitando il treno investitore.

- Sempre sulla base degli elementi acquisiti il fatto che il PI. non abbia sentito il fischiotto, è dipeso verosimilmente dalla circostanza che lo stesso si trovava isolato rispetto al luogo ove stavano i gruppetti scortati - non facendone parte essendo egli il capo cantiere della società appaltatrice che non aveva uno specifico compito in quel frangente né di scortare operai né di cooperare, per esempio alla materiale sistemazione del gruppo elettrogeno, che lui stesso aveva ordinato di installare ed accendere e al quale comunque si era avvicinato poco prima dell'evento letale evidentemente per constatare che le sue disposizioni venissero eseguite.

- Va detto che invero non è risultata alcuna disposizione che rendesse obbligatoria nella zona dove si

svolgeva l'attività preparatoria del cantiere una ulteriore strumentazione idonea a consentire la comunicazione anche tra RFI e ditta appaltata diversa dal fischiello o dalla voce; come si è visto - a detta del teste Q.D.- era stabilito che gli agenti RFI potessero comunicare con cellulari o ricetrasmittenti soltanto tra di loro, così da evitare interferenze.

- Ma se anche ci fosse stata una strumentazione diversa, comunque non si vede quale effettiva utilità avrebbe potuto avere nel caso concreto, perché nessuno si stava preoccupando di PI. in quel momento, né era tenuto ad occuparsene, pertanto purtroppo nessuno si era posto il problema di avvisarlo semplicemente perché lui non doveva trovarsi sui binari, e probabilmente nemmeno in cantiere.

Il PI. era un operaio assolutamente esperto, svolgeva da trent'anni il suo lavoro ed era in possesso del certificato Annditte, perciò è evidente che era ben a conoscenza che era assolutamente vietato avvicinarsi ai binari senza l'autorizzazione degli agenti di scorta. Il suo comportamento è stato pertanto inspiegabile e imprevedibile: dalle testimonianze sembrerebbe che sia salito sui binari proprio all'ultimo momento, proprio durante il transito del treno, evidentemente per una mera distrazione.

C'è un ulteriore fattore da tenere in considerazione, che interferisce sul decorso causale ed è proprio il rumore causato dal generatore elettrico. Qualunque strumento gli agenti avessero a disposizione per segnalare l'emergenza, non si può dire con sicurezza che sarebbe stato sentito, proprio a causa della vicinanza del PI. rispetto al generatore. Purtroppo l'ordine di posizionare il generatore era stato dato proprio dal PI., il quale non aveva mai fatto presente ad alcuno l'inadeguatezza degli strumenti di segnalazione rispetto alla situazione concreta.

Inoltre la totale imprevedibilità del comportamento del PI., in violazione delle regole cautelari previste per il cantiere, impedisce di affermare con un giudizio di massima probabilità pari a cento, che se fosse stato tenuto un altro - e risulta difficile, per quanto si è detto, definire quale altro - comportamento da parte degli imputati, il tragico evento non si sarebbe verificato.

Per quanto attiene le accuse mosse contro le società, si osserva che

- L'adozione di modelli organizzativi idonei a prevenire infortuni del tipo di quello verificatosi, (violazione che viene contestata nel capo d'imputazione) non è affatto un obbligo imposto dalla legge, ma è piuttosto una circostanza che l'art 7 della l. 231/2001 prevede come idonea a sollevare la società dalla responsabilità per inosservanza degli obblighi di direzione o vigilanza.

- RFI aveva peraltro sviluppato un sistema di gestione della sicurezza secondo lo standard OHSAS 18001 del 2007, analogo al modello richiesto dall'art 30 [D.l. 81/2008](#) (lo dichiarava il teste S.G., ingegnere gestionale che ha avuto il compito di valutare i modelli organizzativi delle tre imprese coinvolte nel procedimento, all'udienza del 12/06/2013). Il teste CO., responsabile della struttura sicurezza RFI, all'udienza del 24/01/2013 confermava e aggiungeva che era anche stata fatta una visita ispettiva sul tronco nel quale era stato impiantato il cantiere, che aveva dato esito positivo. RFI aveva inoltre provveduto tempestivamente ad aggiornare il sistema al momento dell'entrata in vigore della L. n. 123/2007. Anche ATM aveva un modello organizzativo efficiente, che non comprendeva i reati sulla salute, ma che era stato aggiornato dopo l'introduzione della 123/2007 (come affermato dai testi L. e MA., facenti parte dell'organismo di vigilanza Atm, sentiti all'udienza del 26/06/2013. MA. sottolineava che ATM poneva grande attenzione in tema di sicurezza).

- Infine, non è stato accertato in alcun modo quale fosse l'interesse che le società potessero avere nutrito, né tanto meno il vantaggio che avessero potuto conseguire dalla morte di PI.. Invero la dimostrazione che i soggetti apicali della società o comunque i soggetti ad essi sottoposti, abbiano commesso il reato presupposto nell'interesse (requisito da accertarsi ex ante) o a vantaggio (requisito da verificarsi ex post) della società, è assolutamente necessaria perché possa configurarsi il reato. Il Tribunale non rileva prove idonee a supportare tale accusa indicata nel capo d'imputazione. MM si era adoperata molto per la fase della pianificazione della sicurezza, l'ingegner V.F. aveva attorno a sé molti collaboratori che lo coadiuvavano, e venivano svolte costantemente riunioni per programmare i lavori e integrare il PSC. Il teste C.F. affermava poi in sede d'udienza di non avere tetti di spesa in merito alla sicurezza. La sera dell'incidente c'era un numero congruo di zainetti di sicurezza con all'interno tutto il materiale previsto dalla normativa, tromba compresa, ed erano stati inviati ben tre agenti addetti alla protezione, formati da RFI per lo svolgimento delle funzioni loro affidate e dotati ciascuno del proprio fischiello individuale. Nessuno (capocantiere o organizzatore della

sicurezza), aveva fatto presente che in concreto c'erano dei pericoli o che qualche strumento non era consono. Tutti gli operai erano a conoscenza della normativa e dunque del divieto di avvicinarsi ai binari. Si ritiene dunque che non sussista un collegamento tra l'incidente ed un tentativo di risparmio sulle spese volte a garantire la sicurezza.

Il Tribunale ritiene pertanto che non sussista responsabilità in capo agli imputati per i reati loro ascritti.

PQM

Visto l'art 530 c.p.p., il Tribunale

ASSOLVE

C.F., D.R., L.G., M.M. e V.F. dal reato loro ascritto perché il fatto non sussiste.

Letto l'art 66 D.Lgs. 231/2001

ESCLUDE

La responsabilità di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. in persona del legale rappresentante;

di Metropolitana Milanese S.p.A. in persona del legale rappresentante;

di Impresa C.L.F. Costruzioni Linee Ferroviarie S.p.A. in persona del legale rappresentante

Motivazione entro 90 gg

Depositata il 24.9.2014