

Corte di Cassazione, sez. IV Penale, sentenza 21 febbraio - 19 giugno 2013, n. 26823
Presidente D'Isa – Relatore Esposito

Ritenuto in fatto

Il Giudice per le indagini preliminari del Tribunale di Torino procedeva con le forme del giudizio abbreviato nei confronti di N.B. e O.R. , nelle rispettive qualità di dirigente R.F.I. Direzione Compartimentale Infrastruttura Torino, con funzioni di capo tronco nella tratta (omissis) (nel cui ambito erano in corso i lavori di ammodernamento della linea Torino-Modane - luogo di lavoro stazione di (omissis)) e di operatore mezzi Vibe. A entrambi gli imputati era contestato il reato di cui all'art. 589 c.p. per avere, unitamente ad altri imputati giudicati separatamente, nelle rispettive qualità, cagionato la morte di M.L. , e ciò per colpa, consistita in imprudenza, negligenza, imperizia e violazione delle norme sulla prevenzione degli infortuni sul lavoro.

Al N. era contestata la violazione di disposizioni regolamentari e istruzioni di servizio (specificamente dell'art. 5 comma 2 D.lgs. 626/94, artt. 3 e 4 Istruzione Circolazione Carrelli, artt. 16 e 17 dell'Istruzione per il Servizio Deviatori, artt. 2 e 17 comma 3 del Regolamento Circolazione Treni, Disposizione n. 33 del 22/11/2000), per non aver osservato le disposizioni e le istruzioni impartite dal datore di lavoro, dai dirigenti e dai preposti, ai fini della protezione collettiva e individuale, in quanto ometteva di inviare un agente di scorta a seguire l'operazione di movimentazione del locomotore condotto dal M. , che interessava una linea internazionale e quindi un'area non di cantiere.

Al solo O. , in qualità di operatore dei mezzi della ditta Vibe, veniva contestata la violazione dell'art. 5 comma 2 D.lgs. 626/94, per aver ommesso di prendersi cura della sicurezza delle persone presenti sul luogo di lavoro, su cui potevano ricadere gli effetti delle sue azioni ed omissioni (nella specie, per non aver effettuato il collegamento necessario ad assicurare l'impianto frenante del carro pianale e del carro cisterna), con le conseguenze di cui appresso, e a entrambi i predetti imputati era contestato, inoltre, il reato di cui all'art. 449 commi 1 e 2 in relazione all'art. 430 c.p. per avere, nelle rispettive qualità, in ragione delle condotte prima indicate, cagionato un disastro ferroviario per colpa, consistita in imprudenza, negligenza, imperizia e violazione delle norme sulla prevenzione infortuni sul lavoro. Ciò in quanto M.L. , comandante dello svolgimento di una mansione non propria, conducendo il locomotore con due carri in una zona non di cantiere, in assenza di agente di scorta e di deviatore, procedendo a una velocità sostenuta per la manovra da compiere e il mezzo utilizzato, eccedeva il franco di sicurezza dello scambio, e, dirigendosi verso il tratto di forte pendenza del binario 3, non riusciva ad arrestare il movimento del convoglio, che proseguiva la sua corsa sul binario di sinistra, normalmente percorso dai treni diretti da (omissis) verso (omissis) , proseguendo a velocità sempre più elevata (oltre 100 km orari prima del deragliamento). Il M. si lanciava, quindi, dalla locomotiva e decedeva in conseguenza dell'urto, mentre il convoglio proseguiva la sua corsa e il carro cisterna si ribaltava lateralmente, si staccava dal pianale che lo precedeva e, deragliando dalla sede ferroviaria, veniva sbalzato oltre la massicciata, nel centro abitato di (omissis), dove abbatteva il sostegno della linea primaria di alimentazione, impattava contro una civile abitazione (che, di conseguenza, veniva dichiarata inagibile) e si fermava in un terreno adiacente, dove rovesciava il cemento, mentre il pianale, pur restando congiunto alla locomotiva antistante, deragliava, deformava i pali di sostegno della linea elettrica, della segnaletica e dell'illuminazione, e, quando il convoglio giungeva nel primo scambio della Stazione di (omissis), danneggiava lo scambio stesso ed usciva completamente dal binario, marciando con i quattro assi sulla massicciata, provocando danni al marciapiede del primo binario della Stazione di (omissis) e la caduta di parte del carico del pianale. Quindi, locomotiva e pianale si arrestavano al lato corsa e il locomotore prendeva fuoco.

Con sentenza del 24/7/2008 il N. era mandato assolto dalle imputazioni per non aver commesso il fatto, mentre l'O. era condannato alla pena di anni uno, mesi otto di reclusione.

A seguito di appello del PM e dell'O. , con sentenza del 25/11/2011, la Corte d'Appello di Torino, riconoscendo in favore dell'imputato le attenuanti generiche, riduceva la pena inflitta all'O. a un anno di reclusione; giudicava il N. responsabile dei reati ascrittigli, unificati sotto il vincolo della continuazione, e lo condannava alla pena di anni uno e mesi quattro di reclusione. Rilevava la Corte l'esistenza di una prassi "contra legem" da tempo invalsa presso la stazione di (omissis) , in forza della quale veniva sistematicamente violata la regola dettata per la circolazione ferroviaria dall'art. 3, comma 1, istruzione per la circolazione dei carrelli, la quale prevedeva che qualsiasi carrello dovesse essere scortato da un agente in possesso di apposita abilitazione e che la norma suddetta era applicabile al caso in cui, come nella specie, le manovre dei mezzi della ditta appaltatrice andassero a interferire con tratti di linee adibite alla normale circolazione dei treni. Osservava che, proprio in ragione della predetta prassi, la manovra compiuta da M. non era avvenuta nel rispetto della disciplina regolamentare. Nell'occasione, infatti, si era deciso di occupare un tratto della linea ordinariamente destinata al transito dei treni della linea (omissis) (binario 3); la richiesta di autorizzazione era stata inoltrata direttamente dal personale della ditta appaltatrice al Direttore Movimento, che aveva autorizzato la manovra senza che fosse presente l'agente di scorta né il deviatore addetto alla movimentazione degli scambi. In tale situazione M. aveva iniziato la manovra senza che fosse stato effettuato il controllo dei freni e nonostante la pendenza della linea in quel punto fosse particolarmente elevata, dopo che l'operatore O. aveva collegato in modo non corretto i vari componenti del convoglio, sicché il sistema di freno continuo automatico non aveva potuto essere azionato all'occorrenza.

Osservava che la presenza dell'agente di scorta avrebbe garantito l'osservanza della procedura e l'efficienza del sistema frenante, essendo tenuto anche a vigilare sull'unione dei rotabili e, quindi, a verificare l'effettuazione della prova freni. Invece il collegamento del convoglio non era stato eseguito in modo corretto da parte dell'O. , il quale si era inserito quale ultimo anello della catena delle violazioni riconducibili alla prassi contra legem di cui si è detto, addebitabili a vario titolo agli imputati. La Corte individuava, pertanto, un concorso di cause colpose indipendenti atte a determinare il fatto dannoso.

In ordine, specificamente, alla posizione del N. , rilevava la Corte che egli era all'epoca preposto alla preparazione dei programmi giornalieri e dei turni, con compiti di organizzazione e direzione del personale di scorta, e che non solo era al corrente delle procedure necessarie per la movimentazione dei convogli in stazione da parte delle ditte appaltatrici, ma rivestiva anche una posizione di garanzia del rispetto delle stesse. Rilevava che l'imputato non si era attivato per adottare efficaci iniziative idonee a sradicare e a neutralizzare definitivamente la prassi contra legem prima descritta, tanto che le anomale movimentazioni potevano avvenire sotto la sua diretta percezione. Di conseguenza emergeva la posizione di garanzia che il predetto imputato ricopriva, non potendosi conferire efficacia scriminante alla circostanza contingente valorizzata dal giudice di primo grado (presenza in ufficio dell'imputato, ancorché occupato in altre mansioni che svolgeva fuori del suo normale orario di lavoro). Avverso la sentenza propongono ricorso per cassazione entrambi gli imputati. Il N. lamenta violazione di legge con riferimento all'art. 521 comma 2 c.p.p.. Osserva il ricorrente che la responsabilità è stata ravvisata nei suoi confronti per non essersi egli attivato per neutralizzare la consuetudine "contra legem" instauratasi nella Stazione di (omissis) prima dei fatti. Rileva che trattasi di profilo di colpa che non aveva mai formato oggetto di contestazione, costituente fatto del tutto nuovo e diverso rispetto all'ipotesi di accusa di cui al decreto di citazione, concernente specificamente la violazione di norme antinfortunistiche in occasione del sinistro.

Deduce con il secondo motivo mancanza contraddittorietà e manifesta illogicità della motivazione nella parte in cui gli si addebita la colpa del mancato intervento per bloccare il convoglio. Rileva che, partendo la Corte d'Appello dalla premessa che il N. al momento dei fatti non fosse in servizio, talché la mancanza di attenzione da parte sua riguardo agli accadimenti era compatibile con la conclusione del turno di lavoro, appariva contraddittorio l'addebito mossogli per il mancato intervento. Deduce, altresì, carenza e contraddittorietà della motivazione per mancanza di prova circa la sussistenza di un nesso causale tra l'omesso intervento e il disastro. L'O. a sua volta deduce

violazione di legge ex art. 606 comma 1 lettera B) c.p.p. per erronea applicazione dell'art. 589 c.p., art. 41 cpv c.p. e art. 113 c.p..

Osserva che dalle emergenze processuali era risultato che l'imputato si era prestato ad eseguire l'allacciamento della motrice al carro pianale per mero spirito di servizio, essendo impiegato in altra azienda e avendo già oltrepassato l'orario del proprio turno di lavoro, spettando il compito in concreto da lui svolto a altri soggetti imputati a diverso titolo nel processo e giudicati separatamente.

Rileva che l'imputato aveva eseguito l'operazione su ordine del superiore e nella inconsapevolezza che dovesse essere preliminare a un movimento del convoglio sui binari di linea. Che ciò rendeva applicabile l'art. 41 c.p., essendo la condotta sganciata dalle precedenti e successive dei soggetti coinvolti: non risultando che il sistema frenante del mezzo fosse funzionante, doveva evincersi che non fossero state rispettate le procedure di controllo dell'impianto obbligatorie prima del l'impiego del mezzo nel movimento.

Tanto comportava che la condotta riferita all'imputato era del tutto irrilevante, poiché se anche fosse stato scorretto il collegamento dei pianali da parte sua, essendo l'impianto inidoneo a funzionare correttamente, si ricadrebbe nell'ipotesi di cui all'art. 41 cpv. c.p., risultando compiuta una condotta del tutto ininfluenza nella serie causale. Deduce, ancora, mancanza di motivazione in ragione del ruolo irrilevante nella serie causale della condotta attribuitagli, stante il collegamento irregolare di un freno che non era stato nemmeno utilizzato.

Rileva, altresì, con ulteriore motivo, violazione di legge in riferimento all'art. 133 c.p. e 114 c.p., per omessa concessione dell'attenuante di cui a tale disposizione. Con ultimo motivo deduce, infine, violazione di legge per carenza, illogicità e contraddittorietà della motivazione circa la mancata applicazione della predetta attenuante.

Considerato in diritto

Esaminando l'impugnazione proposta dal N. , va disatteso il primo motivo di ricorso. Nessuna violazione del principio di corrispondenza tra contestazione e sentenza, infatti, è ravvisabile, posto che il comportamento colposo addebitato all'imputato coincide con quello contestatogli e consiste nell'omesso invio dell'agente di scorta in occasione delle operazioni nell'ambito delle quali è avvenuto l'incidente, in conformità a quanto richiesto dalle disposizioni vigenti. Il riferimento in sentenza alle prassi irregolari consentite dallo stesso N. è funzionale, quindi, a porre in rilievo la conoscenza da parte del predetto dell'omissione costantemente tollerata. L'addebito, di conseguenza, non consiste nell'aver consentito la prassi contra legem in epoca precedente all'infortunio, ma nel non aver impedito l'attuazione di una condotta contra legem, conforme a una prassi radicata, in occasione del fatto.

Va evidenziato, inoltre, che vi è stata, in ogni caso, una contestazione in fatto, nel corso del dibattimento, della specifica circostanza relativa all'omesso invio dell'agente di scorta, circostanza con riferimento alla quale l'imputato è stato posto nelle condizioni di svolgere le opportune difese. È fondato, invece, il secondo motivo di ricorso.

Invero, la motivazione evidenzia manifesta illogicità in punto di individuazione dell'addebito di colpa mosso all'imputato.

Secondo la prospettazione, infatti, la responsabilità del N. - consistente, per quanto detto con riferimento al primo motivo d'impugnazione, nel non avere inviato l'agente di scorta a seguire la manovra secondo le disposizioni vigenti - è correlata alla posizione di garanzia che si assume derivi dalla sua qualità di dirigente dell'organizzazione della RFI Direzione Compartimentale Infrastruttura Torino e dalla sua presenza in ufficio, ancorché successivamente al compimento dell'orario di lavoro. Si afferma, infatti, che costui, occupandosi abitualmente dell'organizzazione del lavoro (predisposizione dei programmi giornalieri e dei turni, con compiti di organizzazione e direzione del personale di scorta) avrebbe dovuto accorgersi che la manovra si stava svolgendo irregolarmente e attivarsi per impedire l'evento.

Risulta, tuttavia, dagli atti che, nel frangente considerato, il personale della ditta appaltatrice aveva

chiesto al Dirigente Movimento in servizio di effettuare la manovra, al fine di renderla meno difficoltosa, impegnando il terzo binario, normalmente percorso dai treni di transito diretti a ..., piuttosto che rimanendo all'interno dell'area di cantiere (il che avrebbe reso la manovra più difficoltosa), talché risultava palese la necessità di ricorrere alle cautele prescritte per il caso dalle disposizioni di servizio. Esisteva, quindi, nella persona di R.R. , Dirigente Movimento in servizio, un soggetto direttamente responsabile, nei cui confronti era stata regolarmente formulata imputazione per i medesimi reati contestati all'imputato e nei cui confronti era intervenuta condanna in separato processo per tali addebiti.

In tale contesto non è dato individuare su quali presupposti si fondi l'assunzione del rischio da parte del N. nelle operazioni, né quale ruolo di garanzia fosse allo stesso contestualmente attribuibile. Al contempo, posto che pacificamente la presenza in loco dell'imputato non coincideva con l'orario di lavoro e vi era altro dirigente responsabile delle manovre che si svolgevano in stazione, non è dato evincere quale tipo di intervento, e con quali modalità, fosse da lui esigibile (o, comunque, gli fosse consentito).

Va, pertanto, rilevato il vizio motivazionale di manifesta illogicità denunciato, con la conseguenza che la sentenza va annullata in punto di responsabilità del N. , con rinvio alla Corte d'Appello di Torino, che provvedere a nuovo esame della posizione processuale del predetto imputato. Passando a esaminare l'impugnazione proposta dall'O. , si evidenzia l'infondatezza dei primi due motivi di ricorso, da trattare congiuntamente stante l'intima connessione. Va premesso che è stato accertato che fu il predetto imputato a provvedere, su richiesta del capo cantiere, a collegare i carri alla motrice, predisponendo in modo scorretto i relativi rubinetti d'intercettazione, con la conseguenza di rendere inoperante il sistema di freno continuo automatico (il cui mancato funzionamento, in concomitanza con la non perfetta efficienza dell'impianto frenante del locomotore, aveva impedito al macchinista di governare il treno in fuga su binari in forte pendenza e di rallentarne la corsa, con le tragiche conseguenze verificatesi). Si evidenzia, pertanto, sia l'addebito di colpa in capo al ricorrente, sia la rilevanza del comportamento negligente dallo stesso tenuto nella serie causale che ha condotto al prodursi dell'evento. Con riferimento al primo profilo, restano ininfluenti le circostanze dedotte riguardo al non essere l'O. dipendente della RFI, ma di azienda operante nell'ambito del cantiere e dell'aver già ultimato l'orario di lavoro all'atto del compimento dell'attività di collegamento dell'impianto frenante. La responsabilità dell'imputato, infatti, discende dall'aver egli di fatto consentito di porre in essere l'attività in questione, in ciò adoperandosi e costituendosi, così, garante riguardo al corretto compimento dell'allacciamento della motrice al carro pianale, in conformità alle regole di diligenza richieste.

Vale, invero, nella materia antinfortunistica, il principio di effettività, elaborato dalla giurisprudenza al fine di individuare i titolari della posizione di garanzia secondo un criterio di ordine sostanziale, principio affermato dalle Sezioni Unite della Suprema Corte di Cassazione sin dal 1992 e seguito in maniera costante dalla giurisprudenza successiva. Le Sezioni Unite hanno chiarito, infatti, che l'individuazione dei destinatari degli obblighi posti dalle norme sulla prevenzione degli infortuni sul lavoro e sull'igiene del lavoro deve fondarsi non già sulla qualifica rivestita, bensì sulle funzioni in concreto esercitate, che prevalgono, quindi, rispetto alle sue attribuzioni formali (Cass. Sez. U, Sentenza n. 9874 in data 01/07/1992, dep. 14/10/1992, Rv. 191185). Quanto al secondo profilo, è da rilevare che, in tema di nesso di causalità sono da considerare cause sopravvenute o preesistenti, da sole sufficienti a determinare l'evento secondo la previsione dell'art. 41 c.p. comma 2, quelle del tutto indipendenti, "sicché non possono essere considerate tali quelle che abbiano causato l'evento in sinergia con la condotta dell'imputato, atteso che, venendo a mancare una delle due, l'evento non si sarebbe verificato" (Cass. n. 11954 del 26/01/2010, Rv. 246549), e ciò perché nessuna di esse potrebbe realizzare l'evento disgiunta dall'altra.

La descritta situazione è ravvisarle nel caso in esame, operando in modo interdipendente ai fini del realizzarsi dell'evento tanto il mancato corretto collegamento del freno continuo automatico, quanto l'inefficienza dell'impianto frenante diretto del locomotore, cause che entrambe avevano impedito al macchinista di governare il treno in fuga su binari in forte pendenza e di rallentarne la corsa, con le tragiche conseguenze derivatene. Correttamente, pertanto, è stato ritenuto rilevante il ruolo

dell'imputato nella serie causale, con motivazione adeguata sul punto, posto che la circostanza su cui si fonda il dedotto vizio motivazionale - cioè il non avere il macchinista tentato di utilizzare il freno continuo - è smentita dalle argomentazioni contenute nella sentenza di primo grado, nella quale, a pg 7, dalla circostanza dell'aver il macchinista avvertito via radio l'O. di avere problemi all'impianto frenante si desume che lo stesso aveva immediatamente tentato di frenare, ancorché inutilmente.

Da ciò la corretta individuazione, nel caso in esame, di un concorso di cause colpose indipendenti, tra le quali la condotta attribuita all'O. non integra certamente quella di minor incidenza causale, costituendo il freno continuo lo strumento di arresto del mezzo di maggiore affidabilità e di normale immediato utilizzo.

Le considerazioni svolte valgono a far ritenere infondati i due ulteriori motivi di ricorso, emergendo in sentenza, con motivazione logica e adeguata, la consistente rilevanza dell'incidenza causale della condotta dell'imputato in relazione all'evento e la gravità della negligenza posta in essere, talché ben si giustifica la mancata concessione della chiesta attenuante di cui all'art. 114 c.p.. Per tutte ragioni esposte il ricorso proposto dall'O. va rigettato. Il rigetto comporta a carico del ricorrente l'onere del pagamento delle spese processuali.

P.Q.M.

La Corte annulla la sentenza impugnata con rinvio alla Corte d'Appello di Torino. Rigetta il ricorso di O.R. che condanna al pagamento delle spese processuali.