

N. 7005/2014



REPUBBLICA ITALIANA
IN NOME DEL POPOLO ITALIANO
CORTE D'APPELLO DI MILANO
SEZIONE QUINTA PENALE

Composto dai Signori:

- 1) Dott. PIETRO CARFAGNA *Presidente*
- 2) Dott. FRANCO MATAACCHIONI *Consigliere Est*
- 3) Dott. PATRIZIA RE *Consigliere*

ha pronunciato la seguente

S E N T E N Z A

contro

L. G. O nato a O. A ()
il 1. 3 - APPELLATO DAL P.M. - LIBERO-
residente a A. E- VIA D. O, 56
domicilio eletto M. O- V.LE P. E, 11
C/DIFENSORE

domic. dich.

Imputato di : ARTT. A) 113-589 C.P. commesso in
M. O in data 06-03-2008

Difeso da: Avv. M. O C. O I Foro di M. O

PRESENTE

C. O F. O nato a C. E () il 2. O
5 - APPELLATO DAL P.M. - LIBERO - *PRESENTE*

residente a .

domicilio eletto M. O- V.LE P. E, 11
C/DIFENSORE

domic. dich.

MOD. 2/ASG N.

N. 8128/15
della Sentenza

7005/2014

del Reg. Gen.le. App.

N.R.G.N.R. 9592/2008

UDIENZA
del giorno

24-11-2015

Depositata
in Cancelleria

il 26/11/15

Il Cancelliere
(M. PALLA)

Estratto esecutivo a
Procura Generale
Proc. Rep. c/ TIRB MON. di

Proc. Rep. c/ Trib. di

il _____

PRESENTE

Estratto alla P.M.
Ex art. 15/27 D.M. 334/89

il _____

Il Cancelliere

Redatt _____ sched _____

il _____

Il Cancelliere

Art. _____
Campione penale

L.67/14

0715555



RITENUTO IN FATTO

Con sentenza emanata in data 26 giugno del 2014, il Tribunale di Milano, in un processo celebratosi nell'assenza di V. A. F. O., della RETE FERROVIARIA ITALIANA S.P.A., della METROPOLITANA MILANESE S.P.A., della IMPRESA C.L.F. COSTRUZIONI LINEE FERROVIARIE S.P.A., al termine di una complessa istruttoria dibattimentale, sentiti oltre 50 testimoni, tra cui:

- 1) gli agenti di scorta della RFI (Rete Ferroviaria Italiana)
- 2) i funzionari dell'ASL intervenuti sul luogo
- 3) i macchinisti del treno 2033 proveniente da Torino e diretto a Milano
- 4) i dipendenti di C. O., ditta sub-appaltatrice dei lavori lungo la linea ferroviaria

assolveva, perché il fatto non sussiste,

1) il predetto V. A. F. O., nella sua veste di ingegnere coordinatore per la sicurezza in fase di esecuzione, preposto alla formazione del piano di sicurezza e coordinamento (PSC)

2) C. O. F. O., nella sua veste di responsabile, dal 20 maggio del 2005, della Struttura organizzativa della unità territoriale di "M. O." di RFI S.p.a., vale a dire una delle strutture organizzative territoriali in cui si articolava la Direzione Compartimentale di RFI in Lombardia, delegato per la sicurezza a livello centrale

3) D. I. R. O., nella sua veste di agente, dipendente di Rete Ferroviaria Italiana, con funzione di responsabile della sicurezza del cantiere

4) L. I. G. O., nella sua veste di capo - tronco (area territoriale più ristretta) lavori di Rho, unità territoriale di M. O., nell'ambito della Direzione Compartimentale Infrastruttura.

ed altro soggetto, non partecipe nel presente giudizio di appello, ed escludeva la responsabilità dei predetti enti, la Metropolitana Milanese S.p.a., quale concessionaria del Comune di Milano, per la progettazione, e realizzazione della fermata ferroviaria Rho - Pero, il relativo fabbricato e tutte le opere civili connesse, Rete Ferroviaria Italiana, quale soggetto responsabile dei binari e della intera area su cui sorgeva il cantiere, La C. O. a., impresa sub-appaltatrice dei lavori per la

regolazione di Lunga Rotaia Elettrosaldata (movimentazione di tratti di rotaia per poi essere riposizionati) lavori iniziati da quattro giorni prima dell'incidente, in ordine all'omicidio colposo dell'operaio, capo cantiere, nonché dipendente della stessa C. a., P. i C. o, il quale, trovatosi quella notte sul binario dispari, quello su cui transitano i treni provenienti da Rho, ove sopraggiungeva il treno regionale n. 233 proveniente da T. o e diretto a Milano, che in quel momento viaggiava alla velocità di km. 120 l'ora, veniva travolto dallo stesso e dilaniato (fatto accaduto in Milano, presso il chilometro 11,90 della linea Rho-Milano Certosa, in un cantiere allestito per la realizzazione della nuova stazione ferroviaria di Rho/Fiera Milano, alla prima ora del 6 marzo del 2008).

Veniva contestata, nel capo di imputazione, la colpa omissiva "specificata", per tutti tranne che per D. i R. o, ove veniva in rilievo la colpa "generica".

In particolare:

1) per V. a F. o, l'omessa predisposizione di un piano di sicurezza e coordinamento (PSC) idoneo, avendo in ogni caso consentito la prassi di allestire il cantiere mobile in momenti antecedenti rispetto all'effettiva interruzione del traffico sul binario di riferimento

2) per C. o F. o, in violazione dell'art. 4, comma 5, lett. h, del d.leg.vo n. 626/94, di aver fornito agli agenti RFI addetti al controllo della sicurezza in cantiere un unico dispositivo di segnalazione acustica (fischiello) 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

3) per D. i R. o, di aver consentito 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.

4) per L. i G. o, in violazione dell'art. 4, lett. f) del d.leg.vo n. 626/94, di aver consentito la prassi di allestire il cantiere mobile in momenti antecedenti rispetto all'effettiva interruzione del traffico sul binario di riferimento, nonché, in violazione dell'art. 4, comma 5, lett. h, del d.leg.vo n. 626/94, di aver fornito agli agenti RFI addetti al controllo della sicurezza in cantiere un unico dispositivo di segnalazione acustica (fischiello) 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.

tutti consentivano o comunque non impedivano che il cantiere mobile di C. o per la Regolazione Lunga Rotaia Saldata (RLS) lungo la progressiva chilometrica 12 della

linea Rho Milano (ingresso da Cristina di Belgioioso) fosse allestito con conseguente presenza di operai sul binario e nei luoghi adiacenti, prima della interruzione della

circolazione prevista dalle h. 1,18 alle h. 5,18 e che fosse predisposto un sistema di avvistamento dei treni inidoneo allo scopo, in tal modo impedendo che P. C. si trovasse sul binario mentre giungeva alla velocità di km/h 105 il treno regionale n. 2033 proveniente da T. e diretto a Milano e non sentendo gli avvisi sonori emessi da D. R., non riuscisse a spostarsi in tempo e venisse investito dal treno, cagionandone quindi il decesso per complesso traumatismo contusivo produttivo di uno sfacelo corporeo.

Veniva contestato a Rete Ferroviaria Italiana S.p.a., così modificata l'originaria imputazione, l'illecito amministrativo di cui all'art. 5, comma 1, lett. a e b), 6, 7, 25 septies del d.leg.vo n. 231/2001, in relazione al delitto di omicidio colposo commesso da C. F. e da L. G., per la inosservanza costituita dal mancato aggiornamento del modello organizzativo alla luce dell'entrata in vigore della l. n. 123/2007, con i conseguenti controlli in materia (in Milano il 6 marzo del 2008)

a Metropolitana Milanese S.p.a. l'illecito amministrativo di cui all'art. 5, comma 1, lett. b), 7, 25 septies del d.leg.vo n. 231/2001, in relazione all'omicidio colposo commesso da V. F., per la inosservanza degli obblighi di adozione di modelli organizzativi idonei a prevenire infortuni sul lavoro del tipo di quello indicato prima (in Milano il 6 marzo del 2008)

ad Impresa C. a. l'illecito amministrativo di cui agli artt. 5, comma 1, lett. a), 6, 25 septies del d.leg.vo n. 231/2001, in relazione all'omicidio colposo commesso da N. G., per difetto di inosservanza degli obblighi di adozione di modelli organizzativi idonei a prevenire infortuni di quello indicato precedentemente (in Milano il 6 marzo del 2008).

Il Tribunale non ravvisava elementi di "colpa", o specifica o generica in capo agli imputati, sottolineando che "operare un allestimento di un cantiere mobile in regime di avvistamento, ovvero senza interrompere il traffico ferroviario, non è una prassi, ma una consuetudine regolamentata dall'IPC, "Istruzione Protezione Cantieri", vale a dire dal regolamento interno, racchiuso in un documento emanato direttamente da Rete Ferroviaria Italiana, operativo della normativa speciale di settore, che è la legge n. 191/74, e che regolamenta tutte le attività inerenti la gestione dei cantieri sulle tratte ferroviarie.

Sottolineava altresì che non era 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 Rete Ferroviaria Italiana e ditta appaltatrice diversa dal fischiotto o dalla voce.

Non si spiegava, inoltre, il primo giudice perché un operaio così esperto come P. [redacted] C. [redacted], che svolgeva da trent'anni il suo lavoro ed era in possesso del certificato Armditte, si fosse avvicinato ai binari, violando l'assoluto divieto, senza l'autorizzazione degli agenti di scorta.

Siccome vicino a detti binari c'era un generatore elettrico che faceva rumore, e l'ordine di posizionare lo strumento proprio lì era stato dato dalla vittima, qualunque strumento gli agenti avessero avuto a disposizione per segnalare la emergenza non si sa se sarebbe servito.

Con atto di appello depositato il 20 ottobre del 2014 il Procuratore della Repubblica impugnava la predetta sentenza, chiedendo che, in riforma della stessa, gli imputati L. [redacted] G. [redacted], C. [redacted] F. [redacted], V. [redacted] F. [redacted] e D. [redacted] R. [redacted] fossero dichiarati colpevoli del delitto loro ascritto in rubrica, e condannati alla pena di giustizia.

Contestualmente chiedeva che fosse dichiarata la responsabilità amministrativa di Rete Ferroviaria Italia S.p.a. per il reato commesso da C. [redacted] F. [redacted], e L. [redacted] G. [redacted], di Metropolitana Milanese S.p.a. per il reato commesso da V. [redacted] F. [redacted] e di Impresa C. [redacted] l. per il reato commesso da N. [redacted] G. [redacted] e condannarli alle sanzioni amministrative di giustizia.

La premessa fondamentale dell'atto di appello era che nella fase della preparazione del cantiere, che si compendia nel portare materiali, strumenti, generatore di elettricità, essenziale, così come nella fase di inizio dei lavori, l'attività lavorativa non può svolgersi in regime di protezione costituito dalla liberazione del binario su avvistamento, sibbene in regime di interruzione della circolazione: quindi la circolazione dei treni doveva essere interrotta.

Venivano tracciati dal Procuratore della Repubblica distinti profili di colpa per i 4 imputati di cui si chiedeva la condanna.

In particolare:

1) per quanto riguarda l'ing. V. [redacted] F. [redacted], di aver predisposto un piano di sicurezza e coordinamento inidoneo, di non avere provveduto a regolamentare la fase di preparazione dei lavori, consentendo che si instaurasse la prassi di approntare il cantiere mobile in momenti antecedenti all'inizio dei lavori, adottando anche un regime di protezione diverso da quello previsto per lo svolgimento dei lavori.

2) per quanto riguardava il responsabile dell'unità produttiva "M. [redacted]", C. [redacted] F. [redacted], delegato delle funzioni in materia di sicurezza sul lavoro, la colpa

specifica, consisteva nella scelta non adeguata della strumentazione di segnalazione acustica necessaria per l'avvistamento dei treni, in violazione dell'art. 4, comma 5, del d.leg.vo n. 626/94.

Il fischiello utilizzato per la segnalazione dell'arrivo di un treno era inadeguato, tanto era vero che quasi nessuno si era accorto del medesimo prima del passaggio del treno.

3)per quanto atteneva a L. G., di aver consentito la prassi, non regolamentata, di allestire il cantiere mobile in momenti antecedenti rispetto all'effettiva interruzione del traffico sul binario di riferimento

4)Infine, con riferimento a D. R., il Pubblico Ministero imputava il fatto di aver consentito la prassi di allestire il cantiere sul binario prima della interruzione della circolazione.

Depositavano memoria, in data 18 novembre del 2015 V. F., in data 20 novembre del 2015 C. F., L. G. e D. R., chiedendo la conferma della sentenza impugnata

Il giudizio di II grado si celebrava nell'assenza del solo V. F., con all'esito il Procuratore Generale e la difesa che concludevano come da verbale in atti.

Depositavano memoria Metropolitana Milanese S.p.a. e C. a.

CONSIDERATO IN DIRITTO

Non possono essere condannati gli imputati coinvolti dal Pubblico Ministero nell'atto di appello, per le ragioni che seguono.

-L'appello non fa altro che confermare l'impostazione, da subito fatta propria dal Pubblico Ministero, rispetto ad un problema cruciale nel presente processo.

Premesso come il luogo in cui è avvenuto l'incidente non corrisponde al concetto normalmente utilizzato per definire il cantiere "edilizio" od il cantiere "stradale", ma che, trattandosi di un cantiere sistemato in una zona ove insistono i binari interessati dal passaggio dei treni, presenta caratteristiche assolutamente peculiari, per "fase di approntamento del cantiere" si deve intendere quella del trasporto del materiale, il passaggio delle persone, la predisposizione delle apparecchiature che servono per materialmente intervenire sui binari.

In quei giorni erano in corso in loco lavori di "lunga rotaia saldata", vale a dire:

"una movimentazione di tratti di rotaia, che dovevano poi essere riposizionati per ricondurre queste linee, e questo tipo di lavorazione era proprio specifica dell'armamento della C███" (teste F███ e R███a).

E' accertato che Rete Ferroviaria Italiana adottava regolarmente durante lo svolgimento di tali lavori il regime di "interruzione della circolazione dei treni sul binario" o il regime di "avvistamento"

Poiché in quel momento della notte in cui il capo squadra P███ e C███ è morto dilaniato da un treno in corsa in quel cantiere vigeva, seppur per breve periodo, il "regime di liberazione del binario su avvistamento", quello, cioè, con la "protezione su avvistamento" (cd. "binario attivo"), la questione fondamentale consiste nel fatto di sapere se tale fase, che, ovviamente precede e si differenzia dal regime dei lavori in "interruzione della circolazione dei treni", sia prevista solamente da una "prassi", come denuncia e lamenta il Pubblico Ministero, oppure ricade in una "consuetudine" come ravvisato dal Tribunale, o, ancor di più, è contemplata da una vera e propria norma regolamentare.

L'esito del presente processo non offre dubbi di sorta in proposito:

Il preallestimento del cantiere non poteva essere considerato una "prassi", ma una vera e propria **"fase operativa proceduralizzata, regolata da norme"**.

La "norma" è quella contenuta nell'art. 16 dell'IPC, vale a dire dell'Istruzione Protezione Cantieri.

Tale norma recita così:

"Gli agenti operanti isolatamente e che lavorino esclusivamente con attrezzi di ridotte dimensioni o con strumenti di misura portatili per interventi di breve durata, con tempo di liberazione del binario praticamente nullo, adottano la protezione basata sull'avvistamento realizzata dal almeno due agenti di cui uno rivolto verso una provenienza dei treni ed il secondo verso l'altra, in modo da trovarsi in condizioni favorevoli per l'avvistamento, che, in questo caso, può essere regolato su distanza di sicurezza corrispondente ad un tempo di sicurezza ridotto (15 secondi)".

Non è dunque vero che ogni accesso alla linea ferroviaria dovesse essere fatto in regime di interruzione.

C'è un regolamento sul punto, come indicato dagli stessi ispettori dell'Asl, sentiti come testimoni:

P.M.:

“La regolamentazione di questi regimi dove si trova, dove l'avete trovata?”

Teste F. [redacted] R. [redacted]a, funzionario dell'UOPSAL, nel suo ruolo di ufficiale di polizia giudiziaria “L'abbiamo trovata sul manuale, sulle norme di comportamento per il personale che esegue lavori in linea in presenza dell'esercizio, e l'istruzione operativa protezione cantieri, corredato del manuale o del regolamento dei segnali”.

Teste C. [redacted]o E. [redacted]a del servizio di prevenzione e sicurezza ambiente di lavoro dell'Asl, responsabile dell'unità territoriale, sentita come teste il giorno 29 novembre del 2012:

“No, no, è regolamentata, assolutamente”. “E' regolamentata, questo sì, l'abbiamo detto”.

Questo regolamento rientra nella normativa di settore, che si allaccia alla legge 26 aprile del 1974 n. 191.

Il PSC., vale a dire il Piano di Sicurezza e di Coordinamento, offre una valutazione delle fasi di rischio, riporta e fa chiaro riferimento alle istruzioni operative RFI ed alle norme di comportamento.

E' stato ritenuto dalla stessa F. [redacted] R. [redacted]a, dell'Asl di Milano, che ha depresso come teste all'udienza del 29 novembre del 2012, “adeguato e corretto”.

Alla teste C. [redacted]o E. [redacted]a è stata posta la seguente domanda da parte della difesa:

“Al coordinatore per la sicurezza, l'ingegnere V. [redacted]a, non avete contestato alcuna violazione in questo senso?”

“No”.

oooooooooooo

L'utilizzazione del “fischiello” quale strumento di avviso acustico, prevista nel suddetto Regolamento, all'art. 14, punto 4, delle Istruzioni Protezione Cantiere, lavorando su una frequenza udibile anche in presenza di rumori nell'ambiente, era la soluzione “migliore” rispetto alla alternativa misura della “tromba” od altro.

Ha detto in proposito il teste Q [redacted] D [redacted], all'epoca dei fatti capo reparto e pianificazione, programmazione e controllo per Unità Linea nord, deponendo come teste all'udienza dell'11 febbraio del 2013:

“Il fischiotto, avendo una sonorità molto più ampia, una frequenza molto più alta, è più riconoscibile, più udibile, anche in presenza di qualche particolare rumore, il fischiotto è inconfondibile. La tromba potrebbe in qualche caso generare.....Tanto è vero che non si usa più, difatti la tromba è uno strumento che ormai è decaduto come.....La Tromba,, avendo un suono molto più grave, diciamo è meno riconoscibile, benché sia comunque riconoscibile, per l'amor di Dio, perciò il fischiotto dà più l'immediatezza del segnale, ecco”.

-Quella notte il fischiotto si sentiva al sopraggiungere del treno, come riferiscono i testi V [redacted] e M [redacted].

Esso si sentiva nel cantiere, come ha riferito il commissario di polizia che ha svolto le prime indagini, sentito come teste:

“Io sono stato lì sul posto e, quando passava il treno, il fischiotto si sentiva”.

Il dato trova riscontro nella testimonianza di F [redacted] R [redacted]a:

“cioè noi abbiamo fatto questa indagine in fase di avvistamento, nel senso che i treni passavano, per cui anche noi eravamo....per cui c'erano, e il fischiotto si sentiva, era presente, ecco”.

Lo strumento acustico utilizzato, pertanto, era risultato conforme a quello prescritto dalla norma in vigore, ed è significativo che lo stesso ispettore dell'Asl, a domanda della difesa, dica: “Assolutamente no; noi, tra le varie contestazioni che è quella della segnalazione acustica, quello di aver consentito l'allestimento del cantiere, quindi un attraversamento del binario, dando vita ad una prassi illecita, non l'abbiamo contestato”.

oooooooooooo

Nella sua requisitoria in primo grado, il Pubblico Ministero si sofferma sulla figura dello sventurato P [redacted] C [redacted].

“L'infortunio coinvolge P [redacted] C [redacted]. Chi era P [redacted] C [redacted]? Questa è anche un po' la particolarità di questo processo. P [redacted] C [redacted] non era un operaio qualsiasi nel cantiere, era un operaio non solo particolarmente qualificato, nel senso che comunque svolgeva la propria attività professionale da più di trent'anni. Era anche, in relazione al cantiere di cui si sta trattando, il capo-cantiere.....Il P [redacted] era stato nominato

proprio capocantiere in relazione al possesso da parte sua del certificato Armditte. Il certificato Armditte è in possesso solo di persone che hanno fatto corsi specifici, che sono corsi tenuti da RFI in relazione proprio alle regole da seguirsi sui cantieri presenti sulla linea ferroviaria. Viene fatto un esame a seguito del quale si ottiene questo certificato.....P [redacted] è stato proprio nominato capocantiere per quel cantiere proprio in relazione al possesso da parte sua del certificato Armditte.....Appare talmente strano che una persona con quelle capacità, quella certificazione, comunque quella esperienza, si sia trovato al momento del passaggio del treno proprio sul binario dove il treno stava passando.....”

“Si è detto che, non è che si è detto, è un fatto accertato che il P [redacted] si trovasse su un binario diverso da quello dove dovevano essere effettuati i lavori” (requisitoria del Pubblico Ministero in primo grado, pag. 17).

“Non si comprende come mai non si sia accorto in ogni caso degli avvertimenti che gli agenti di RFI dicono di avere dato..” (id. pag. 18).

-Queste “perplexità del Pubblico Ministero vengono ad aggiungersi ad un'altra circostanza, fondamentale nel presente processo.

Risulta che L [redacted] G [redacted] avesse predisposto e consegnato, tramite l'agente M [redacted] e il coimputato D [redacted] R [redacted], proprio la notte della disgrazia, un documento, il cd. “M40”, a P [redacted] C [redacted], il quale lo controfirmava (documento prodotto all'udienza del 26 giugno del 2013), ove sta scritto:

“non intaccare con uomini e mezzi la sagoma di libero transito dei binari attigui, pertanto non bisogna avvicinarsi a meno di mt 1,50 dalla più vicina rotaia dei binari”.

“Un metro e mezzo è la distanza prevista dal Regolamento RFI, eh, bisogna stare a un metro e mezzo” (teste C [redacted] o E [redacted], funzionario dell'Asl di Milano); “la distanza di sicurezza, che è definita da RFI essere un metro e cinquanta dalla più vicina rotaia, in base alla velocità” (teste F [redacted] R [redacted]).

Il povero P [redacted] ha trasgredito a questo invito.

Tale circostanza è molto grave perché:

1)egli, in possesso del certificato “Armditte”, che è un patentino che viene rilasciato dalle Ferrovie dello Stato dopo aver frequentato e sostenuto un corso specifico sulla sicurezza nella zona relativa ai binari ferroviari (“questa abilitazione è un'abilitazione che viene proprio rilasciata in questo tipo di lavorazioni agli operai delle imprese appaltanti, in modo che abbiano una serie di requisiti che gli consentano di lavorare sui binari” “ E' una sorta di patentino, che prevede tutta una serie di competenze tecniche specifiche per svolgere quel particolare compito nei cantieri presenti sui binari” “La gestione del cantiere ferroviario” “sono requisiti generici, non specifici,

che prevedono una visita adeguata, un udito adeguato” “aveva al momento dell’infortunio un’idoneità senza limitazioni” -teste C. E., “Era il caposquadra della C. e l’unica persona in quella sede ad essere in possesso di una certificazione-abilitazione Armditte, che dava la possibilità di effettuare queste lavorazioni particolari” “la persona di riferimento era il P. per quella notte” – teste F. R.), aveva maturato una lunghissima esperienza, appunto come “capocantiere”.

In tale veste, aveva l’obbligo di provvedere con attenzione ai propri spostamenti nel cantiere stesso.

2) Come indicato dallo stesso Pubblico Ministero nella sua requisitoria:

“non era la prima volta che gli operai allestivano il cantiere prima della interruzione dei lavori” (requisitoria del Pubblico Ministero in primo grado, pag. 15).

Non è provato quanto affermato dal medesimo che “i binari erano stati considerati da interrompere tutti e due per fare la lavorazione”.

3) Non risulta che la vittima si trovasse sul binario dispari per posizionare gli strumenti nell’interlinea dei binari: questo compito spettava agli altri operai, arrivati in cantiere alle h, 23: erano altri operai a rifornire di gasolio le incavigliatrici, a sistemare il gruppo elettrogeno dove necessario per l’illuminazione (“Ero con un mio collega. Posso dire il nome? B. L. Stavo accendendo insieme a lui un generatore per l’impianto della luce, così in quel momento è passato il treno” “nel senso, io ero a fare quello che ho detto, e quando ho visto il P., ho parlato con P. un po’ di minuti prima che succedesse l’incidente....e poi non l’ho più visto, perché noi abbiamo un mucchio di attrezzatura, facendo i saldatori, un mucchio di attrezzatura da scaricare..”-teste V. C., operaio, dipendente di C.).

4) Risulta, ed il dato ha molta importanza nel processo, che:

“la notte tra il 5 e il 6 marzo, data in cui è avvenuto l’infortunio, era la quarta notte in cui l’impresa subappaltatrice C. interveniva per la regolazione lungo la rotaia saldata di un ultimo tratto del binario pari della linea Milano-Novara” (teste C. E., udienza del 29 novembre del 2012).

5) Risulta che il treno n. 2033 quella notte fosse “in orario”, non “in ritardo”.

6) Risulta che quella notte in cantiere erano presenti una squadra di sedici lavoratori, tra cui il povero P. C., che aveva un “telefonino aziendale, di C., sì” (teste M. P., dipendente della C.), rotto nello schianto.

7) Ha riferito il teste E [redacted] i E [redacted], operaio della C [redacted] quella notte in servizio su quel cantiere, alla domanda:

“Il capocantiere le aveva precisato di star fuori dai binari?”

“Sì”.

Giudice:

“Aspetti un attimo. Quindi era P [redacted] i che le aveva detto si star fuori dai binari?”

“sì, di preparare l’attrezzatura”.

8) Gli operai al momento del sopraggiungere del treno erano “in sicurezza”, il caposquadra no.

La sconcertante scoperta che la vittima, nonostante tutti gli elementi prima descritti, si trovasse, senza alcuna plausibile ragione, “imprevedibilmente”, nel posto e nel momento “sbagliato”, rende irrilevante nel presente processo le lacune riscontrate dagli ispettori dell’Asl circa la inadeguatezza del sistema di comunicazione tra la squadra RFI e le squadre appaltanti.

Anche se questa comunicazione ci fosse stata, l’evento probabilmente non sarebbe stato evitato, in quanto nessuno poteva prevedere che un capo squadra, che possedeva tutti quei requisiti professionali, quella disgraziata notte si trovasse “di spalle” sul binario, ove stava per sopraggiungere un treno a rilevante velocità.

Ed allora, senza concludere nel senso di una disattenzione della povera vittima, senza immaginare che P [redacted] i C [redacted] o pensasse in quei tragici momenti che l’interruzione della circolazione sui binari fosse prevista non solo per il binario “pari”, ma anche per quello “dispari”, il quadro di riferimento, di grande incertezza, attorno alla questione delle ragioni che avevano indotto il capo squadra a stare sul binario dispari proprio al momento del passaggio del treno, induce a ritenere che l’evento tragico sia dovuto ad un fatto imprevedibile, che è intervenuto al di là dei meccanismi organizzativi predisposti dagli enti e dei sistemi di prevenzione degli incidenti.

oooooooooooo

L’appello del Pubblico Ministero si dimostra comunque lacunoso anche in relazione ai profili di colpa addebitati agli imputati.

1) Non è dato comprendere esattamente, ed il punto non è stato spiegato dal Pubblico Ministero appellante, le modalità con le quali il PSC, cioè il Piano di Sicurezza e di

Coordinamento, dovesse adattare l'IPC a quel particolare cantiere: peraltro, nei confronti di V[redacted] F[redacted], nella sua veste di coordinatore per la sicurezza, l'ispettore dell'Asl non ritenne di contestare alcuna violazione.

E' da tener presente che L'IPC integra un regime di protezione completo che copre le attività che devono svolgersi nell'ambito del cantiere fin dal momento in cui il personale vi entra. Non è dato allora comprendere in che cosa il Piano di sicurezza e di Coordinamento dovesse stabilire una disciplina particolare.

2) D[redacted] R[redacted], che, peraltro, da pochissimo era in servizio nella RFI, ha dimostrato di essersi attivato, al di là di quanto prescritto dal Regolamento, ai fini della protezione dei lavoratori quella notte, telefonando al personale del movimento della stazione di Rho per sapere i treni in partenza per Milano: anche nei suoi confronti l'ispettore dell'Asl C[redacted] E[redacted], sentita come teste, nulla decise di contestare.

“Neanche al signor D[redacted]?”

“Neanche al signor D[redacted]?”

3) Non risulta che i funzionari dell'Asl di Milano abbiano rilevato problematiche di rilievo nell'utilizzo del “fischietto” in regime di “avvistamento” del treno, previsto dall'art. 14, punto 4 dell'IPC.

oooooooo

Per quanto attiene alla dedotta (nell'atto di appello) responsabilità degli enti coinvolti, id est: di Metropolitana Milanese S.p.a., di C[redacted] a. e di Rete Ferroviaria Italiana S.p.a., la Corte rileva:

1) la persona fisica di riferimento, per quanto attiene a Metropolitana Milanese S.p.a. è l'ing. V[redacted] F[redacted], assolto anche in questo grado di giudizio.

2) le persone fisiche di riferimento, per quanto riguarda Rete Ferroviaria Italiana s.p.a., vale a dire C[redacted] F[redacted] e L[redacted] G[redacted], sono state assolte anche in appello.

3) nei confronti della persona fisica di riferimento, per quanto attiene ad Impresa C[redacted] a., vale a dire il presidente N[redacted] G[redacted], peraltro deceduto, non risulta affermata alcuna dichiarazione di colpevolezza.

Non solo:

premessi che "in tema di responsabilità da reato degli enti derivante da reati colposi di evento, i criteri di imputazione oggettiva, rappresentati dal riferimento contenuto nell'art. 5 del D.Lgs. n. 231 del 2001 all'interesse o al vantaggio, devono essere riferiti alla condotta e non all'evento" (Cass. n.38343/2014),

il quadro tracciato dal Pubblico Ministero nell'appello, sul punto appare alquanto lacunoso, perché troppo "generico", nella parte in cui non vengono dimostrati gli elementi fondanti l'affermazione che la condotta di violazione della normativa in materia di infortuni sul lavoro sia stata compiuta "nell'interesse ed a vantaggio dell'ente" ai sensi e per gli effetti di cui alla citata norma.

In tal senso, la dizione contenuta nell'atto di appello, proprio riferita a C. [redacted]:

"Anche perché è questa violazione e solo questa violazione che può essere imputata alla scelta dell'ente di risparmiare in mezzi e strumenti, risorse umane a scapito della salute e della sicurezza dei lavoratori, scelta questa volontaria",

si è dimostrata priva di "prova".

-Si impone, pertanto, la conferma della sentenza impugnata.

P.Q.M.

Visto l'art. 605 c.p.p.

CONFERMA

l'impugnata sentenza emessa dal Tribunale di Milano in data 26 giugno del 2014 nei confronti di L. [redacted] G. [redacted], C. [redacted] F. [redacted], V. [redacted] F. [redacted], D. [redacted] R. [redacted], nonché di Rete Ferroviaria Italiana S.p.a., Metropolitana Milanese S.p.a., ed Impresa C. [redacted].a.

Milano, li 24 novembre del 2015

CORTE D'APPELLO DI MILANO
DEPOSITATO IN CANCELLERIA

OGGI 26 NOV. 2015



IL CANCELLIERE

IL CANCELLIERE

(Laura PALLA)

Il Presidente

Il Giudice estensore