



19543/15

43

REPUBBLICA ITALIANA
In nome del Popolo italiano
LA CORTE SUPREMA DI CASSAZIONE
TERZA SEZIONE PENALE

Composta da

Aldo Fiale

- Presidente -

Amedeo Franco

Luca Ramacci

Gastone Andreazza

- Relatore -

Vincenzo Pezzella

Sent. n. sez. 1722

U.P. - 10/03/2015

R.G.N. 31209/2014

ha pronunciato la seguente

SENTENZA

sul ricorso proposto dal Procuratore Generale presso la Corte d'Appello di Torino
nel procedimento nei confronti di :

[REDACTED];

avverso la sentenza della Corte d'Appello di Torino in data 12/03/2014;

udita la relazione svolta dal consigliere Gastone Andreazza;

udite le conclusioni del Pubblico Ministero, in persona del Sostituto Procuratore
generale V. D'Ambrosio, che ha concluso per l'annullamento con rinvio;

RITENUTO IN FATTO

1. Il P.G. presso la Corte di Appello di Torino ha proposto ricorso avverso la
sentenza con cui la Corte d'Appello di Torino, pronunciando in sede di rinvio a
seguito di sentenza di annullamento della Corte di cassazione del 21/02/2013,
ha confermato la pronuncia assoluta del G.u.p. del Tribunale di Torino nei
confronti di [REDACTED].

In particolare a ██████████, in qualità di dirigente R.F.I. Direzione Compartimentale Infrastruttura Torino, con funzioni di capo tronco nella tratta Modane-Chiomonte (nel cui ambito erano in corso i lavori di ammodernamento della linea Torino-Modane - luogo di lavoro stazione di Bardonecchia), è stato contestato, al capo a), il reato di cui all'art. 589 c.p. per avere, unitamente ad altri imputati giudicati separatamente, nelle rispettive qualità, cagionato la morte di ██████████, e ciò per colpa, consistita in imprudenza, negligenza, imperizia e violazione delle norme sulla prevenzione degli infortuni sul lavoro, ed in particolare la violazione di disposizioni regolamentari e istruzioni di servizio (specificamente del d. lgs. n. 626 del 1994, art. 5, comma 2, 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 avere osservato le disposizioni e le istruzioni impartite dal datore di lavoro, dai dirigenti e dai preposti, ai fini della protezione collettiva e individuale, avendo omesso di inviare un agente di scorta a seguire l'operazione di movimentazione del locomotore condotto dal ██████████, che interessava una linea internazionale e quindi un'area non di cantiere.

A Narisso è stato inoltre contestato, al capo b), il reato di cui all'art. 449, commi 1 e 2, c.p. in relazione all'art. 430 c.p. per avere, in ragione della condotta già indicata, cagionato un disastro ferroviario per colpa, consistita in imprudenza, negligenza, imperizia e violazione delle norme sulla prevenzione infortuni sul lavoro. Ciò in quanto ██████████, comandato 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 Bardonecchia verso Bussoleno e Torino, proseguendo a velocità sempre più elevata (oltre 100 km orari prima del deragliamento). Il ██████████ 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 Chiomonte, 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 Chiomonte, 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 Chiomonte e la caduta di parte del carico del pianale. Quindi, locomotiva e pianale si arrestavano al lato corsa e il locomotore prendeva fuoco.

2. Con un unico motivo il ricorrente deduce mancanza, contraddittorietà e manifesta illogicità della motivazione.

Dopo avere ricostruito l'iter del procedimento e ricordato il contenuto della sentenza di annullamento della Corte di cassazione, deduce che, a fronte dei motivi di appello e dei rilievi della cassazione, la Corte d'Appello, nell'impugnata sentenza: 1) ha descritto in maniera routinaria il lavoro dell'imputato sottolineando che tutte le lavorazioni erano programmate con anticipo e che venivano predisposti dei turni anche per quanto riguardante gli agenti di scorta senza che vi fosse spazio per singole deliberazioni estemporanee e improvvisate; 2) richiamato quanto venne fatto nel pomeriggio dell'11/05/2006 dal personale della CLF che interloquì con il dirigente movimento in servizio quel giorno, ovvero [REDACTED], trattandola tuttavia come di una particolarità di quel pomeriggio quando invece tale operatività era a suo modo consueta, così come era prassi fare a meno per esigenze di semplificazione e velocizzazione dell'agente di scorta sostituito dal personale CLF sia nell'interlocuzione con i dirigenti movimento di giornata che nella gestione sostanzialmente autonoma della manovra che andava ad impegnare il binario extra cantiere, sicché nessuno ebbe a chiedere a [REDACTED] l'invio di un agente di scorta proprio perché questo conseguiva alla prassi illegittima normalmente adottata; 3) richiamato l'interrogatorio dell'imputato per dedurne che l'agente di scorta non sarebbe stato inviato neppure se fosse stato presente perché [REDACTED] non era inserito nell'elenco del personale abilitato alla conduzione dei locomotori, essendo tuttavia tale considerazione illogica, posto che dalla stessa sentenza del G.u.p. è risultato che da mesi venivano compiute in quella stazione irregolarità che erano sorte nonostante l'evidente rischio e nonostante le posizioni di garanzia in capo a ciascuno, compreso l'imputato e ciò perché i suoi compiti di responsabile dell'unità operativa di tronco nella tratta ferroviaria Chiomonte - Modane richiedevano che egli si occupasse anche dei rischi di manovre illegali e pericolose di locomotori e quant'altro nella zona di sua competenza; 4) affrontato finalmente la questione della prassi avendo però affermato, del tutto immotivatamente, non essere stata acquisita la prova certa che l'imputato fosse

a conoscenza che detta prassi era non già occasionale bensì consolidata e risalente nel tempo; ciò tanto più in quanto lo stesso G.u.p. aveva motivato in senso opposto rilevando che ove, ipoteticamente, la prassi non fosse da lui stata conosciuta, ciò non avrebbe comunque disculpato l'imputato perché questi avrebbe dovuto conoscerla.

In tal modo il giudice di rinvio avrebbe ommesso di considerare la questione cruciale anche nella pronuncia della Cassazione del rapporto anche in termini di posizioni di garanzia fra l'imputato e il dirigente movimento Rittatore, essendo le due posizioni complementari fra di loro sul piano delle condotte colpose dell'efficacia causale delle stesse non essendosi alcuno attivato perché quella manovra avvenisse con l'intervento dell'agente di scorta che dipendeva dalle direttive, consapevolmente omesse, dello stesso imputato. In altri termini, la condotta realmente esigibile da parte di ██████ sarebbe stata una attivazione preventiva affinché quella manovra, nella misura in cui veniva di fatto ammessa, fosse costantemente attuata, come previsto dai regolamenti, con la necessaria assistenza di un agente di scorta.

CONSIDERATO IN DIRITTO

3. Il ricorso è inammissibile perché è inteso a riproporre, in contrasto con l'epilogo assolutorio della sentenza impugnata, argomentazioni già espressamente disattese dalla sentenza di annullamento di questa Corte del 21/02/2013.

Va ricordato che la Corte d'Appello di Torino, con la sentenza del 25/11/2011, aveva fondato la responsabilità dell'imputato, esclusa, con la sentenza di primo grado, dal G.u.p., sul fatto che egli era preposto alla preparazione dei programmi giornalieri e dei turni con compiti di organizzazione e direzione del personale di scorta e che, pertanto, egli avrebbe rivestito anche una posizione di garanzia del rispetto delle stesse. L'imputato, perfettamente consapevole della prassi *contra legem* che si era instaurata, avendo tra l'altro l'ufficio in stazione, aveva quindi il preciso compito di vigilare sull'osservanza delle procedure finalizzate ad evitare il verificarsi di interferenze tra la circolazione dei treni e quelle dei convogli delle ditte appaltatrici; ciononostante, non si era attivato, al di là della iniziale denuncia della prassi, per adottare misure efficaci a sradicare tale consuetudine.

Tuttavia, con la sentenza n. 26823 del 21/02/2013, già menzionata sopra, la sezione quarta di questa Corte aveva specificamente rimproverato alla Corte d'Appello di non avere individuato i presupposti di assunzione del rischio da parte dell'imputato e dell'assunzione del ruolo di garanzia a fronte dei dati emersi dagli atti secondo cui il personale della ditta appaltatrice aveva chiesto al Dirigente movimento in servizio, ██████████, di potere effettuare la manovra al fine di renderla meno difficoltosa impegnando il terzo binario; essendo dunque quest'ultimo il soggetto direttamente responsabile delle manovre svolgentisi in stazione, la Corte aveva in definitiva evidenziato l'impossibilità di evincere quale tipo di intervento, e con quali modalità, fosse esigibile dall'imputato.

Ciò posto, il ricorrente, oltre a svalutare la sentenza impugnata per il solo fatto che la sentenza di primo grado, peraltro ugualmente assolutoria, avrebbe affermato il contrario, nell'evidenziare che la condotta realmente esigibile da parte di Nurisso avrebbe dovuto essere quella di una attivazione preventiva affinché quella manovra, nella misura in cui veniva di fatto ammessa, fosse costantemente attuata, come previsto dai regolamenti, con la necessaria assistenza di un agente di scorta, ripropone, a ben vedere, inammissibilmente l'assunto della sentenza del 25/11/2011, già censurato da questa Corte, secondo cui, appunto, nonostante ██████████ avesse il preciso compito di vigilare sull'osservanza delle procedure finalizzate ad evitare il verificarsi di interferenze tra la circolazione dei treni e quelle dei convogli delle ditte appaltatrici, non si era attivato, al di là della iniziale denuncia della prassi, per adottare misure efficaci a sradicare tale consuetudine.

Al contrario, la sentenza impugnata, assumendosi il compito, demandato da questa Corte, di individuare i presupposti dell'obbligo di intervento e il contenuto specifico dello stesso, ne ha ritenuto l'insussistenza secondo un ragionamento per nulla illogico fondato, per quanto concernente lo specifico fatto dell'11/05/2006, sull'elemento della pacifica mancanza di alcuna richiesta a lui rivolta di invio di agente di scorta, essendo invece stata direttamente richiesta al già menzionato ██████████ l'autorizzazione a manovra che si poneva, in mancanza di agente di scorta, in quel momento pacificamente non più disponibile, in situazione di non conformità ai regolamenti.

Di qui, tra l'altro, l'impossibilità di addebitare un mancato intervento in capo a chi, quel giorno inoltre trattenutosi in ufficio oltre il proprio orario di servizio unicamente per consultare della documentazione, non poteva sapere della manovra che si stava effettuando.

Per quanto poi concernente un preteso obbligo, in via generale gravante anche su ██████████, di rimuovere la prassi creatasi *contra legem*, prassi che, secondo il

ricorrente, avrebbe reso superflua ogni richiesta, la sentenza impugnata ha posto in risalto, quale elemento non compatibile con un atteggiamento di negligenza, la tempestiva segnalazione del 22/03/2005 con cui lo stesso Nurisso aveva invitato al rispetto della normativa specifica di settore e ribadito la necessità dell'agente di scorta per i movimenti al di fuori dell'area di cantiere. Continua dunque a non comprendersi, nell'impostazione del ricorrente, quale manovra specifica avrebbe il giorno del fatto dovuto porre in essere l'imputato, che neppure era a conoscenza, secondo quanto risultante dalla sentenza impugnata, di una preannunciata manovra che avrebbe imposto l'assistenza dell'agente di scorta; è evidente infatti che in tanto una colpa sarebbe stata legittimamente individuabile in capo all'imputato in quanto fossero emersi i presupposti fattuali che avrebbero dovuto imporre un suo intervento. Il ricorso va pertanto dichiarato inammissibile.

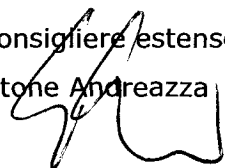
P.Q.M.

Dichiara inammissibile il ricorso del P.G..

Così deciso in Roma, il 10 marzo 2015

Il Consigliere estensore

Gastone Andreazza



Il Presidente

Aldo Fiale

