

FRANCESCA PELLEGRINO

**IL TRIBUNALE DI LUCCA SI PRONUNCIA SUL DISASTRO
FERROVIARIO DI VIAREGGIO**

SOMMARIO: 1. La ricostruzione dei fatti. 2. Le condanne e le motivazioni della sentenza. 3. Il quadro normativo. 4. Le carenze tecnico-normative riscontrate. 5. Considerazioni conclusive.

1. La ricostruzione dei fatti

A conclusione di un processo durato oltre sette anni, il 31 gennaio 2017 il Tribunale di Lucca ha emesso la sentenza di primo grado sul disastro di Viareggio, che rappresenta il più grave incidente ferroviario della storia italiana, dopo quello di Murazze di Vado (Bologna), del 15 aprile 1978, nel quale persero la vita quarantotto persone.

Prima di esaminare le motivazioni della pronuncia della Corte di primo grado, che ha portato i giudici alla condanna dei vertici delle Ferrovie dello Stato e di altre società straniere, giova riassumere brevemente i fatti.

La notte del 29 giugno 2009, il treno merci 50325 (Trecate-Gricignano), composto da una locomotiva ferroviaria e 14 carri cisterna contenenti GPL (gas di petrolio liquefatto)¹, mentre procedeva ad una velocità di circa 90 Km² all'ora, deragliava nei pressi della stazione ferroviaria di Viareggio.

¹ Si tratta di miscele infiammabili di gas di idrocarburi usati come combustibile.

² Il limite consentito era 100 Km/h. Nel caso in specie si è accertato che la condotta del treno è stata diligente, e nessuna colpa è stata imputata al macchinista.

Segnatamente, la prima ferrocisterna, collegata direttamente alla locomotiva, debordava dalle rotaie, strisciava per un centinaio di metri sull'infrastruttura ferroviaria e si ribaltava sul fianco sinistro, trascinando con sé i successivi quattro carri. Anche questi ultimi deragliavano e si rovesciavano su un fianco. I due carri successivi, pur deragliando, restavano in piedi, mentre gli ultimi quattro rimanevano sui binari.

Il violento urto del primo carro cisterna con un “elemento dell'infrastruttura”³ produceva un ampio squarcio (di circa 40 cm) nella lamiera, dal quale fuoriuscivano oltre 45 tonnellate di gas liquido infiammabile, causando un incendio di enormi proporzioni, che investiva le aree circostanti la stazione. La forza dell'esplosione faceva crollare due palazzine, dove viveva la maggior parte delle trentadue vittime, uccise nel sonno. Altre venivano investite dalle fiamme per strada. Molti dei feriti riportavano gravi ustioni e oltre mille persone venivano evacuate dalle loro case a scopo precauzionale.

2. Le condanne e le motivazioni della sentenza

Il Tribunale toscano ha inflitto condanne pesantissime, pari a sette anni di reclusione, agli ex amministratori delegati delle società del gruppo Ferrovie dello Stato, *FS Logistica* (società di servizi) e *Trenitalia*, nonché *RFI*, gestore dell'infrastruttura. I pubblici ministeri avevano chiesto nei loro confronti pene oscillanti tra i 15 e i 16 anni di reclusione.

Condanne ancor più gravi, a nove anni di carcere, sono state inflitte agli amministratori delegati e al responsabile del sistema di manutenzione delle società del gruppo *GATX (General American Transportation Corporation)*: *GATX Rail Austria*, proprietaria dei carri cisterna, e *GATX Rail Germany*, che aveva stipulato il contratto di noleggio delle cisterne con *FS Logistica*. Quest'ultima, a sua volta, aveva incaricato la Divisione Cargo di *Trenitalia* di effettuare – con le proprie locomotive e il proprio personale di macchina – il trasporto di GPL nella tratta Tricate-Gricignano.

I reati ascritti vanno dal disastro ferroviario, all'omicidio colposo plurimo (art. 589, paragrafo 2, c.p.), dalle lesioni colpose (art. 590, paragrafo 3, c.p.) all'incendio colposo (art. 449 c.p.).

Quanto al disastro ferroviario, disciplinato all'art. 430 c.p., si tratta di un reato – punito con la reclusione da cinque a quindici anni –

³ Secondo la Procura della Repubblica, questo elemento era il picchetto di segnalazione, posizionato lungo la massicciata, mentre secondo la difesa del gruppo FS, era la piegata zampa di lepre.

che richiede una condotta a forma libera, attiva o omissiva. Quest'ultima ricorre, ad esempio, in caso di volontaria, consapevole omissione nell'adozione di determinate misure da parte del personale preposto al servizio ferroviario.

Per potersi parlare di “disastro ferroviario” in senso tecnico deve, però, trattarsi di un incidente di gravità eccezionale, e non comune, produttivo di danni estesi e complessi, che mette a repentaglio la vita e l'integrità di un numero indeterminato di persone. La fattispecie *de qua* si distingue dalla “strage” in senso tecnico, disciplinata all'art. 422 c.p., in quanto nel disastro non è richiesta la presenza dell'elemento soggettivo, ossia la volontà di uccidere (dolo).

Per quanto riguarda le motivazioni delle condanne inflitte, i vertici di *RFI* sono stati ritenuti responsabili per inadeguatezza delle infrastrutture (ritenute scadenti) e dei sistemi di prevenzione dei rischi, che hanno contribuito al deragliamento e all'esplosione del treno.

In particolare, sono stati loro imputati sia l'“*inosservanza di leggi, regolamenti, ordini e discipline*” che “*omissioni progettuali, tecniche, valutative, propositive e dispositive*”.

Quanto all'elemento psicologico, giova a tal proposito ricordare che, sulla base di quanto previsto dall'art. 43 c.p., il reato è colposo (o contro l'intenzione) quando l'evento, anche se previsto, non è voluto dall'agente e si verifica a causa di negligenza, imprudenza o imperizia (colpa generica) – fattispecie nelle quali rientrano le “omissioni” tecnico-operative e di valutazione imputate al *top management* di *RFI* – ovvero per inosservanza di leggi, regolamenti, ordini o discipline (colpa specifica), condotta parimenti imputata alle società coinvolte nell'iter giudiziario.

Nelle motivazioni si legge ancora che le omissioni sono espressione: a) “*di una generale linea aziendale e imprenditoriale, di precise scelte gestionali, in particolare in materia di manutenzione*”, b) “*nonché di strutturali carenze organizzative e valutative risalenti nel tempo e facenti capo direttamente ai vertici di Rfi e all'amministratore delegato*”.

Quanto al punto a) l'inchiesta ha rivelato che i carri erano stati noleggiati da compagnie straniere perché *Trenitalia* non possedeva mezzi idonei al trasporto di merci pericolose, quali il GPL, e che i costi di locazione sostenuti dalla società italiana erano estremamente contenuti. Pertanto, secondo i giudici, le società del gruppo FS coinvolte hanno “*ottenuto vantaggi consistenti nel risparmio economico derivato dall'omissione di interventi di carattere tecnico*” per quanto riguarda la manutenzione. Queste omissioni sono – secondo i giudici – espressione di una vera e propria strategia aziendale e di precise scelte gestionali,

basate su logiche meramente imprenditoriali, fondate sul profitto, e disinteressate ai profili di sicurezza.

Per quanto riguarda il secondo aspetto, relativo a *carenze strutturali, organizzative e valutative*, secondo il Tribunale di Lucca, l'analisi e la valutazione del rischio avrebbe dovuto comprendere sia il pericolo di deragliamento, dovuto alla rottura di apparati e componenti del materiale rotabile, che altri rischi specifici (esplosioni, incendi, ecc.), relativi a quella particolare tipologia di trasporto ferroviario.

In altri termini, la natura eccezionalmente pericolosa del GPL richiedeva l'obbligo di prestare un più elevato grado di diligenza rispetto quello cui è comunemente tenuto il vettore.

Pertanto, chi ricopriva l'incarico apicale di amministratore delegato, e quindi rivestiva una posizione di sicurezza *“era ben consapevole delle violazioni, dell'assenza dei livelli di sicurezza. Avrebbe potuto ben prevedere i tragici effetti che potevano conseguire dalla violazione delle norme cautelari e avrebbe potuto evitare gli eventi”* così fatali.

La Corte ha, in altri termini, ritenuto che il proprietario, l'utente, il responsabile della manutenzione dei carri e tutti coloro che ricoprivano una posizione di sicurezza, avevano l'obbligo di porre in essere le misure idonee a prevenire eventi che avrebbero potuto mettere in pericolo l'incolumità pubblica.

Seguendo il ragionamento dei giudici, l'impossibilità di adottare una politica del “rischio zero” nel settore dei trasporti, da cui discende l'ammissibilità di un livello di “rischio accettabile”, ossia consentito e tollerato dalla collettività, non si deve tradurre in un'esenzione da responsabilità, ma – al contrario – richiede il potenziamento degli standard di sicurezza, attraverso stringenti “regole precauzionali”.

Stando alla motivazione della sentenza, alla luce delle relazioni degli investigatori e dei consulenti tecnici, la causa principale dell'incidente va ricercata in un cedimento strutturale: la rottura di un asse del carrello del primo carro cisterna, dovuta ad usura, nonostante il mezzo avesse superato i controlli di sicurezza richiesti.

Dalle indagini è emerso che l'asse della ruota che si è spezzato era all'epoca relativamente recente, essendo stato costruito in Polonia e immatricolato in Germania nel 2004 e quindi revisionato nel 2008⁴, ma era stato montato su un carro obsoleto.

⁴ Secondo i consulenti dell'accusa, la revisione è avvenuta in maniera superficiale: se i controlli a ultrasuoni fossero stati adeguati, la cricca (frattura) che già minacciava l'asse, verosimilmente provocata da diffusi processi di ossidazione, sarebbe stata certamente rilevata. Secondo il manuale di manutenzione, un controllo a ultrasuoni a regola d'arte richiede almeno 30 minuti per assile, oltre a 16-20 minuti per la taratura

Se la rottura dell'asse è stata individuata come "il fattore originario" del disastro, gli eventi successivi da essa innescati sono stati il deragliamento e il rovesciamento dei carri, nonché l'impatto con "un elemento dell'infrastruttura"⁵, che – a sua volta – ha cagionato lo squarcio della cisterna e la conseguente fuoriuscita di un consistente quantitativo di GPL, il quale ha provocato un'esplosione e un incendio di vaste proporzioni.

Quindi, secondo la Corte di Lucca, *"la causa originaria del verificarsi dei fattori successivi debbono essere considerati concause tutte riferibili al medesimo contesto di gestione del rischio che è quello connesso al trasporto ferroviario"*.

I giudici di prime cure hanno pertanto accertato che il disastro di Viareggio *"non è stato un evento imprevedibile"* ed eccezionale, ma è *"derivato da una concatenazione di accadimenti strettamente consequenziali tra loro"*, che sarebbe stato possibile evitare attraverso *"il rispetto di consolidate regole tecniche create proprio al fine di garantire la sicurezza del trasporto ferroviario, e soprattutto, prestando massima attenzione ai diversi segnali di allarme che si erano manifestati già prima del fatto e che preludevano al disastro"*.

A tale riguardo, il Collegio ha precedentemente verificato: *"Che la violazione delle regole precauzionali era la causa di questo specifico evento avverso e che la regola di diritto violata aveva lo scopo di impedire che l'evento si verificasse"*.

La Corte ha, in altri termini, fatto riferimento a regole tecniche, che non sono state osservate e a segnali di allarme, che sono stati ignorati.

Quanto alle prime, i giudici si riferiscono tanto alle norme tecniche sulla circolazione dei treni, quanto a quelle applicabili al trasporto

dell'apparecchio. Nei documenti della officina *Jungenthal* risultava, invece, che l'operatore non doveva impiegare più di 12 minuti per assile. Peraltro, non rimane alcuna traccia degli esami eseguiti, se non una crocetta sul rapporto di manutenzione. Non solo: sull'asse sono stati trovati tre diversi tipi di vernice, uno dei quali copriva tracce di traumi e di abrasioni non riparati. Secondo i consulenti della difesa *"Sbagliano i consulenti dell'accusa a sostenere che le bolle e altri segnali fossero la spia che l'assile potesse essere arrugginito, le bolle, di per sé, non sono segnali inequivocabili di corrosione"* e che *"una cricca di appena una decina di millimetri, anche fosse stata un po' più grande, non poteva essere vista con gli ultrasuoni"*.

⁵Secondo la Procura della Repubblica, questo elemento era il picchetto di segnalazione della curva, posizionato lungo la massicciata, la cui pericolosità è ben nota per i suoi bordi taglienti, mentre secondo la difesa del gruppo FS, era un elemento di uno scambio: la piegata o deviata a zampa di lepre. E' prevalsa, infine, la tesi del picchetto, che ha chiamato in causa la responsabilità del gestore della infrastruttura ferroviaria, RFI, atteso che la tenuta delle curve può essere controllata e segnalata con mezzi più moderni o comunque meno pericolosi dei picchetti.

ferroviario di merci pericolose, nonché a quelle nazionali in materia di salute e sicurezza nei luoghi di lavoro.

Con riferimento a queste ultime, nel caso in esame – secondo i giudici – l’impresa ferroviaria, non essendosi procurata la documentazione in ordine ai processi manutentivi realizzati dal proprietario delle ferro-cisterne e non avendo operato alcuna verifica circa l’adeguatezza degli interventi dallo stesso effettuati, non ha fornito al proprio personale – quale datore di lavoro – una attrezzatura sicura: ha infatti a messo a disposizione un carro sul quale era montato un assile gravemente crepato.

Con tale comportamento omissivo, l’impresa ha violato le prescrizioni cautelari relative alle attrezzature, di cui agli artt. 69, 70 e 71 del T.U. in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro⁶. Né gli eventuali concorrenti profili colposi addebitabili ad altri soggetti (in particolare, il proprietario del carro) possono – secondo i giudici – ritenersi idonei ad elidere il nesso causale tra la condotta del datore di lavoro e l’evento lesivo in danno del lavoratore⁷.

3. Il quadro normativo

Da quanto sopra detto, emerge che al caso in specie sono applicabili fonti di origine internazionale, comunitaria e nazionale.

Con riferimento alla disciplina internazionale⁸, la normativa di riferimento è contenuta nella Convenzione relativa ai trasporti internazionali per ferrovia (COTIF), firmata a Berna il 9 maggio 1980⁹, modificata dal Protocollo di Vilnius (n. 13) del 3 giugno 1999¹⁰.

⁶D.Lgs. 9 aprile 2008, n. 81: “Attuazione dell’articolo 1 della legge 3 agosto 2007, n. 123, in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro” (G.U. 30 aprile 2008, n. 101 – s.o. n. 108) successivamente integrato dal D.Lgs. 3 agosto 2009, n. 106, recante “Disposizioni integrative e correttive del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81, in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro” (G.U. n.180 del 5 agosto 2009 – s.o. n. 142). Per un commento, v. A. DI MASO, *Dlgs 81/2008. Il testo unico della sicurezza sul lavoro*, Roma, 2008; S. ROVETTA, *Manuale per l’applicazione del D.Lgs. 81/2008. Guida operativa all’interpretazione e all’applicazione di ciascun titolo*, Roma, 2013. Per gli aggiornamenti, v.N. MAZZACUVA-M. VINCIERI, *La sicurezza del lavoro nel D.Lgs. n. 81/2008 e successive modifiche e integrazioni*, Bologna, 2010.

⁷*Ex pluribus*, Cass. pen., sez. IV, 18 gennaio 2011, n. 1226, in *olympus.uniurb.it*, sezione giurisprudenza.

⁸S.BUSTI, *La disciplina del trasporto ferroviario di merci*, in *Dir. mar.*, 2015, 443 ss.

⁹Ratificata dall’Italia con legge 18 dicembre 1984, n. 976: “Ratifica ed esecuzione della convenzione relativa ai trasporti ferroviari internazionali (COTIF), adottata a Berna il 9 maggio 1980, con i seguenti atti connessi: protocollo sui privilegi e le immunità dell’Organizzazione intergovernativa per i trasporti ferroviari

Con l'entrata in vigore a livello internazionale, il 1° luglio 2006, della COTIF '99, sono state applicate nuove regole in materia di contratti di utilizzazione dei veicoli: in particolare, conformemente alle norme uniformi relative ai contratti di utilizzazione dei veicoli ferroviari (c.d. CUV)¹¹, annesse alla stessa, i detentori di carri merci non sono più soggetti all'obbligo di immatricolarli presso un'impresa ferroviaria.

Tuttavia la COTIF '99 è stata ratificata dall'Italia con legge n. 174/2014¹², successiva al disastro: pertanto trova applicazione al caso in specie il testo convenzionale di Berna del 1980 e, in particolare, le regole uniformi concernenti il contratto di trasporto internazionale ferroviario di merci (CIM)¹³, costituenti l'appendice B alla stessa Convenzione.

Trovano, altresì, applicazione le norme internazionali sul trasporto per ferrovia di merci pericolose, in particolare di sostanze chimiche e materiali combustibili. In esecuzione alla COTIF, è stato infatti emanato un Regolamento tecnico, relativo al trasporto internazionale di merci pericolose per ferrovia (RID)¹⁴ "*Regulation concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Rail*", che costituisce l'appendice C della COTIF¹⁵.

Al traffico nazionale e internazionale COTIF si applica anche il Contratto Generale d'Uso dei carri (CUU o CGU – Condizioni Generali d'Uso)¹⁶ un contratto multilaterale, pattiziamente predisposto e basato sulle "Regole uniformi relative ai contratti di utilizzazione dei veicoli nel

internazionali (OTIF); appendice A - regole uniformi concernenti il contratto di trasporto ferroviario internazionale dei viaggiatori e dei bagagli (CIV); appendice B - regole uniformi concernenti il contratto di trasporto ferroviario internazionale di merci (CIM), con quattro annessi" (G.U. 30 gennaio 1985, n. 30). Per un commento v. S.M.CARBONE, *Present trends about the scope of application and the effects of the uniform law on the carriage of goods*, in *Dir. mar.*, 1992, 929 ss.; M.MAGNELLI, *Il trasporto di merci pericolose: brevi note per una sistemazione della disciplina*, in *Amministrativamente*, 2016.

¹⁰ Protocollo di modifica della Convenzione relativa al trasporto ferroviario internazionale (COTIF), Berna 9 maggio 1980, firmato a Vilnius il 3 giugno 1999.

¹¹ Regole uniformi sulla ammissione tecnica di materiale ferroviario usato nel traffico internazionale (CUV- *Contrats d'Utilisation de Véhicules* - Appendice G alla Convenzione COTIF), 3 giugno 1999.

¹² Legge 21 novembre 2014, n. 174: "Ratifica ed esecuzione del Protocollo di modifica della Convenzione relativa ai trasporti internazionali ferroviari (COTIF) del 9 maggio 1980, fatto a Vilnius il 3 giugno 1999 (G.U. 28 novembre 2014, n. 277 – s.o.n. 90).

¹³ Regole uniformi concernenti il contratto di trasporto internazionale per ferrovia delle merci (CIM), costituenti l'Appendice B alla Convenzione COTIF 1980.

¹⁴ M.MAGNELLI, *Il trasporto di merci pericolose: brevi note per una sistemazione della disciplina*, in *Amministrativamente*, 2016.

¹⁵ In vigore dal 1° gennaio 2005.

¹⁶ Ed. luglio 2006.

traffico *internazionale ferroviario*” (CUV)¹⁷, che regola i rapporti tra detentori dei carri e imprese ferroviarie, definendone diritti e obblighi.

Secondo tale Contratto, i mezzi sono gestiti dal detentore (*keeper*), responsabile della loro manutenzione, mentre l’impresa ferroviaria (*Railway Undertaking*) che ne fa uso ha l’obbligo di eseguire sugli stessi tutti i controlli di sicurezza necessari ed è responsabile per i danni derivanti dal loro impiego.

Ai sensi dell’art. 7.2 di detto Contratto¹⁸: “*Il detentore deve presentare, alle imprese ferroviarie utilizzatrici che ne fanno richiesta, la prova che la manutenzione dei suoi carri è fatta in conformità alla regolamentazione in vigore. Per le necessità di questo contratto e nei confronti degli altri aderenti, il detentore è considerato come l’entità deputata alla manutenzione del carro, e che ne esercita le responsabilità*”.

Da questa disposizione emerge la distinzione che si è intesa operare tra imprese ferroviarie e detentori di carri.

Col termine «detentore» si indica colui che utilizza, sotto il profilo economico e in modo durevole, un veicolo ferroviario, a prescindere dal fatto che ne sia proprietario o titolare del diritto di disporre.

Normalmente il detentore è proprietaria di veicoli ferroviari, e ricava i suoi proventi dal noleggio degli stessi, ma può anche avere il mero possesso e la disponibilità dei mezzi, che gli viene ceduta da altri, quali le società finanziarie, con contratti di *leasing*.

Con l’espressione «*railwayundertaking*» (RU) si intende, invece, ogni impresa, pubblica o privata, autorizzata a trasportare merci (e/o persone) per ferrovia, garantendo obbligatoriamente la trazione¹⁹.

Parimenti, la Direttiva 95/18/CE²⁰, relativa alle licenze delle imprese ferroviarie, definisce «impresa ferroviaria» qualsiasi impresa, pubblica o privata, la cui attività principale consiste nella prestazione di servizi per il trasporto merci e/o persone per ferrovia e che garantisce obbligatoriamente la trazione. Sono espressamente ricomprese in tale nozione anche le imprese che forniscono la mera trazione, mediante locomotive e personale (macchinisti).

¹⁷Costituenti l’Appendice D della COTIF.

¹⁸Edizione 1° luglio 2006.

¹⁹ Per questa definizione, v. l’art. 2 della Direttiva 95/18/CE del Consiglio del 19 giugno 1995 relativa alle licenze delle imprese ferroviarie (G.U.C.E. L 143 del 27 giugno 1995, 70).

²⁰ Direttiva del Consiglio del 19 giugno 1995, relativa alle licenze delle imprese ferroviarie (G.U.C.E. L 143, del 27 giugno 1995, 70 ss.).

Questa definizione, che è stata anche ripresa all'art. 3, lett. g), del D.Lgs. 8 luglio 2003, n. 188²¹, non pare affatto chiara laddove contiene un generico riferimento, sia per quanto riguarda il *keeper* che le RU, all'"utilizzo" di carri ferroviari merci. Invero, la differenza sembra consistere nel fatto che, nel primo caso, si tratta di "utilizzo commerciale" del bene-carro di cui si è proprietari o si ha la disponibilità, cedendolo in locazione, noleggio o *leasing* operativo²² ad altri, dietro corrispettivo, ma impegnandosi a realizzare la manutenzione ed assumendosene la responsabilità. Nel secondo caso, si tratta, invece, di "utilizzo operativa" che l'impresa che ha preso a noleggio il mezzo fa dello stesso, al fine di realizzare servizi di trasporto. Quest'ultima è tenuta a garantire la trazione (con proprie locomotive e proprio personale), nonché a gestire i carri con cautela e con la dovuta diligenza²³. Sarà responsabile del trasporto in qualità di vettore per i danni provocati durante le relative operazioni, ma sarà anche tenuta ad effettuare proprie ispezioni per verificare che la manutenzione dei carri venga effettuata dal detentore conformemente alla legge.

Nel caso in specie, il *keeper* era la società del gruppo GATX che operava in Europa e che aveva noleggiato i carri cisterna di cui era proprietaria alle società del gruppo FS. La manutenzione veniva effettuata dall'officina tedesca *Jungenthal* di Hannover, controllata da GATX²⁴. Le imprese ferroviarie erano *FS Logistica* e *Trenitalia*, oltre a *RFI*.

Il quadro di riferimento normativo fin qui richiamato si arricchisce in virtù del richiamo alla normativa europea. La disciplina internazionale COTIF è stata, infatti, recepita in ambito europeo della

²¹ Recante: "Attuazione delle direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE in materia ferroviaria" (G.U. 24 luglio 2003, n. 170 – s.o. n. 118).

²² Il *leasing* operativo è un contratto mediante il quale il locatore (intermediario finanziario), contro pagamento di un canone periodico, concede in locazione al conduttore (cliente/utilizzatore del bene), senza che questo ne divenga proprietario (a differenza del *leasing* finanziario), beni strumentali aventi caratteristiche standardizzate, unitamente ad una serie di servizi collaterali. Cfr. tra gli altri M. MARSILIO, *Il leasing: definizione e principali tipologie contrattuali*, in *Ragiusan*, 2007, 84 ss.; G. BARBAGELATA-A. TRABALLI, *Leasing*, Pozzuoli (Napoli), 2008.

²³ Nel contratto di noleggio tra GATX e *FS Logistica* era contenuta una clausola in base alla quale quest'ultima si impegnavano a comunicare al detentore i dati relativi alla percorrenza del carro, obbligo che veniva disatteso.

²⁴ Successivamente la manutenzione è stata affidata ad un'officina italiana di Bozzolo (Mantova).

Direttiva 96/49/CE²⁵, cui l'Italia ha dato attuazione con D.Lgs. 13 gennaio 1999, n. 41²⁶.

Va, altresì, richiamata la Direttiva 2004/49/CE²⁷ recante norme comuni per la sicurezza delle ferrovie comunitarie, recepita nella legislazione italiana con D.Lgs. n. 162/2007²⁸.

Detta Direttiva definisce «incidente grave»: *“qualsiasi collisione ferroviaria o deragliamento di treni che causa la morte di almeno una persona o il ferimento grave di cinque o più persone o seri danni al materiale rotabile, all'infrastruttura o all'ambiente e qualsiasi altro incidente analogo avente un evidente impatto sulla regolamentazione della sicurezza ferroviaria o sulla gestione della stessa; «seri danni», i danni il cui costo totale può essere stimato immediatamente dall'organismo investigativo ad almeno 2 milioni di EUR”* (art. 3, lett. l).

Posto che la responsabilità del funzionamento sicuro del sistema ferroviario e del controllo dei rischi che ne derivano incombe su tutti gli operatori, sia gestori dell'infrastruttura che imprese ferroviarie che effettuano il trasporto, gli Stati membri, ove necessario, sono tenuti – ai sensi della presente Direttiva – a cooperare nell'adozione di misure di controllo del rischio (*considerando* n. 5).

Nello stesso *considerando*, si opera una distinzione tra “responsabilità operative” del gestore dell'infrastruttura e delle imprese ferroviarie, ma anche dei fornitori di servizi di manutenzione, relative al buon funzionamento del sistema, e quelle che discendono dalle “funzioni di monitoraggio, supervisione e regolamentazione” delle autorità nazionali preposte alla sicurezza.

Questa normativa ha, infatti, obbligato gli Stati membri all'istituzione di un'autorità nazionale preposta alla sicurezza ferroviaria (art. 1, lett. d).

²⁵ Direttiva 96/49/CE del Consiglio, del 23 luglio 1996, relativa al ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in materia di trasporto di merci pericolose per ferrovia (G.U.C.E. L 235 del 17 settembre 1996, 25).

²⁶ D.Lgs. 13 gennaio 1999, n. 41: *“Attuazione delle direttive 96/49/CE e 96/87/CE relative al trasporto di merci pericolose per ferrovia”* (G.U. 27 febbraio 1999, n. 48 – s.o. n. 42).

²⁷ Direttiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004 relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie e recante modifica della direttiva 95/18/CE del Consiglio relativa alle licenze delle imprese ferroviarie e della direttiva 2001/14/CE relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza (G.U.U.E.L 164 del 30 aprile 2004, 44 ss.).

²⁸ D.Lgs. 10 agosto 2007, n. 162: *“Attuazione delle direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE relative alla sicurezza e allo sviluppo delle ferrovie comunitarie”* (G.U. 8 ottobre 2007, n. 234 – s.o. n. 199/L).

In attuazione di tale disposizione, il citato D.Lgs. n. 162/2007 ha istituito in Italia l'Agenzia Nazionale della Sicurezza Ferroviaria (ANSF), organismo indipendente, con compiti di regolamentare la sicurezza della circolazione ferroviaria sulla rete nazionale (art. 4).

Quanto, infine, alla disciplina interna sulla salute e sicurezza sui luoghi di lavoro, nel nostro ordinamento si applica, con riferimento a tutti i rischi derivanti dall'attività lavorativa, il Testo unico adottato col D.lgs. n. 81/2008²⁹, il quale impone ai datori di lavoro di effettuare – secondo procedure standardizzate – la valutazione del rischio (artt. 15, 17 e 28 T.U., analogamente a quanto previsto dalla precedente legge n. 626/94³⁰).

Nel settore del trasporto ferroviario di merci pericolose appare quanto mai cogente l'obbligo di operare uno scrupoloso *risk assessment* al fine di eliminare il rischio o almeno ridurlo ad un livello accettabile.

Questo profilo è ben visibile nella legislazione sulla prevenzione degli infortuni sul lavoro, dove il presupposto cardine alla base delle misure generali di tutela è rappresentato proprio dalla *valutazione* dei rischi, definiti come “*probabilità di raggiungimento del livello potenziale di danno nelle condizioni di impiego o di esposizione ad un determinato fattore o agente oppure alla loro combinazione*” (art. 2, lett. s), D.Lgs. n. 81/2008).

Il Collegio giudicante ha, nel caso in esame, riconosciuto le aggravanti relative alla violazione della normativa sulla sicurezza del lavoro contenute nel su richiamato Testo Unico, con particolare riguardo all'obbligo di effettuare la “valutazione dei rischi”, anche a fronte dell'esistenza di normative specifiche del settore ferroviario, relative al trasporto di sostanze chimiche pericolose.

Gli imputati avevano contestato l'applicabilità di questo testo normativo al disastro di Viareggio in quanto, nel caso in specie, l'incidente non ha provocato danni a persone legate all'impresa ferroviaria da un contratto di lavoro.

²⁹D.Lgs. 9 aprile 2008, n. 81: “Attuazione dell'articolo 1 della legge 3 agosto 2007, n. 123, in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro” (G.U. 30 aprile 2008, n. 101).

³⁰D.Lgs. 19 settembre 1994, n. 626 “Attuazione delle direttive 89/391/CEE, 89/654/CEE, 89/655/CEE, 89/656/CEE, 90/269/CEE, 90/270/CEE, 90/394/CEE e 90/679/CEE riguardanti il miglioramento della sicurezza e della salute dei lavoratori sul luogo di lavoro” (G.U. n. 265 del 12 novembre 1994 – s.o. n. 141). Per un commento, v. ISPELS (a cura di), *Linee guida per la valutazione del rischio: D. Lgs. 626/94 : applicazione agli uffici amministrativi e ai laboratori scientifici di strutture pubbliche e private*, Roma, 1995; F. DI MASO, 626. *La sicurezza nei luoghi di lavoro*, Roma, 2007; S. ROVETTA, *Manuale per l'applicazione del D.Lgs. 624/94*, Roma, 2007.

Tuttavia, come hanno sottolineato i giudici di Lucca, è principio giurisprudenziale pacifico quello secondo cui le norme per la prevenzione degli infortuni sul lavoro devono essere osservate a tutela anche degli estranei che si trovano nei luoghi di lavoro (ovvero nelle immediate vicinanze): nel caso in specie, si è trattato di cittadini inermi che si trovavano nell'area circostante al luogo dell'incidente. Pertanto non assume rilevanza l'eventuale inesistenza di un rapporto di lavoro fra l'imprenditore e l'infortunato.

A tal proposito, il Tribunale toscano ha richiamato i principi espressi dalla Cassazione nella sentenza n. 10857/2008³¹.

Alla luce di quest'ultima pronuncia, l'esercente di un servizio ferroviario è responsabile della sicurezza dello stesso ed assume pertanto una posizione di garanzia, non solo nei confronti del personale dipendente e dei viaggiatori, ma anche nei riguardi di terze persone che vengano in contatto con la ferrovia, ogni qual volta che il suo esercizio determini situazioni che eccedono il normale rischio collegato all'attività. In tal caso, l'impresa ferroviaria viene chiamata a rispondere per colpa della mancata adozione delle misure necessarie a prevenire il verificarsi di eventi lesivi dell'incolumità di queste persone³².

Quanto alle altre disposizioni applicabili, vanno richiamati taluni decreti del Ministero dei trasporti: il D.M.16 gennaio 2001³³, il quale prescrive controlli obbligatori sul materiale rotabile, ad intervalli temporali prefissati – mediamente ogni cinque anni – dei vagoni cisterna e i DD.MM.7 novembre 2006³⁴ e 19 marzo 2008³⁵, che hanno

³¹ Cass. pen., sez. IV, 13 febbraio 2008, n. 10857, in *C.E.D. Cass.*, n. 239260.

³² Nel caso in specie, si trattava della mancata predisposizione dei dispositivi acustici e luminosi in prossimità di un passaggio a livello con barriere, posizionato dopo una curva, che aveva determinato un incidente ai danni di un ciclomotore. Il conducente aveva subito lesioni in quanto, non essendo stato avvertito del fatto che la sbarra si stava chiudendo, era stato colpito dalla stessa.

³³ D.M. Trasporti e Navigazione 16 gennaio 2001: *“Periodicità delle verifiche e revisioni delle cisterne fisse (veicolo costerna e vagoni-cisterna), cisterne smontabili, veicoli a batteria e vagoni-batteria, destinati a contenere gas compressi liquefatti o disciolti”* (G.U. 30 gennaio 2001, n. 24).

³⁴ D.M. Trasporti 7 novembre 2006: *“Recepimento delle direttive 2004/89/CE della Commissione, del 13 settembre 2004, e 2004/110/CE della Commissione, del 9 dicembre 2004, che adattano, rispettivamente per la quinta e la sesta volta al progresso tecnico, la direttiva 96/49/CE del Consiglio, del 23 luglio 1996 per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative al trasporto di merci pericolose per ferrovia”* (G.U. n. 65 del 19 marzo 2007 - s.o. n. 74).

³⁵ D.M. Trasporti 19 marzo 2008: *“Recepimento della direttiva 2006/90/CE della Commissione del 3 novembre 2006, di adattamento al progresso tecnico della direttiva 96/49/CE del Consiglio, per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati Membri in materia di trasporto merci pericolose per ferrovia”* (G.U. n. 136 del 12 giugno 2008 - s.o. n. 147).

implementato le edizioni 2005 e 2007 del RID, che è soggetto ad aggiornamento ogni due anni.

4. Le carenze tecnico-normative riscontrate

Delineato il quadro di riferimento normativo, giova ora mettere in evidenza le carenze legislative che sono emerse dall'indagine.

Anzitutto, i carri ferroviari, specie se trasportano sostanze pericolose, per essere ammessi a circolare nel territorio nazionale, devono essere preventivamente e obbligatoriamente soggetti a controlli stringenti.

Invero, il D.M. 16 gennaio 2001, come si è visto, prescrive controlli obbligatori, ad intervalli temporali prefissati, dei carri cisterna. Sarebbe, tuttavia, opportuno modificare detta normativa nazionale prevedendo verifiche in base anche al chilometraggio effettuato. Ciò renderebbe obbligatoria la tenuta, per ogni singolo carro, di registri di viaggio e assicurerebbe la tracciabilità degli interventi di manutenzione. Queste modifiche comporterebbero un inevitabile aggravio di costi per le imprese, ma – per altro verso – richiedendo una manutenzione preventiva, garantirebbero la sicurezza dei vagoni.

Inoltre, i controlli dovrebbero essere richiesti indipendentemente da chi sia il proprietario e da quale sia la sua nazionalità.

Oggi è richiesta l'osservanza della sola normativa vigente nel Paese di immatricolazione del materiale rotabile, mentre sarebbe auspicabile l'applicazione, specie per quanto riguarda i trasporti di sostanze pericolose, di *standard* minimi comuni in tutti gli Stati membri dell'Unione o, almeno, delle norme più restrittive tra quelle dei Paesi interessati alle operazioni di trasporto.

Quanto alle altre eventuali modifiche normative, si renderebbe opportuno imporre l'alternanza dei carri contenenti merci pericolose e infiammabili, con carri vuoti o pieni di materiale inerte, come accade normalmente nel trasporto di esplosivi.

Sarebbe, inoltre, necessaria la graduale messa al bando dei carri a tecnologia superata, e l'utilizzo di quelli c.d. a "rischio zero", studiati per resistere ad eventi gravissimi, quali scontri e deragliamenti.

A bordo di tutti i treni, specie di quelli che trasportano materie pericolose, dovrebbe prevedersi l'obbligo di dispositivi "antisvio", in grado di avvisare il macchinista in caso di fuoriuscita di una ruota dalla rotaia, sì da permettergli, conseguentemente, l'immediato arresto del convoglio.

Con l'ausilio di apposite apparecchiature, obbligatoriamente presenti su tutti i treni, dovrebbe essere, inoltre, assicurata al macchinista la possibilità di effettuare un monitoraggio continuo, durante la marcia, dello stato degli assi, delle ruote e dei freni, analogamente a quanto già avviene su alcuni mezzi di nuova generazione.

Occorrerebbe ridurre l'attuale limite di velocità dei convogli di sostanze pericolose, pari a 100 Km/h, almeno durante le fasi di attraversamento dei centri urbani e prevedere l'obbligo di realizzazione di infrastrutture (muri di recinzione, barriere contenitive, ecc.) per i tratti di ferrovia che attraversano luoghi densamente abitati.

La normativa dovrebbe, inoltre, stabilire un termine temporale massimo per l'utilizzo di quel materiale rotabile (quale assi e ruote) che è sottoposto ad usura. E' ben noto, infatti, che la rotazione della ruota sul perno provoca in quest'ultimo una "fatica ciclica a flessione rotante" che fiacca, a lungo andare, la struttura.

Sul piano delle responsabilità, le figure di "detentore" e "utilizzatore", frutto del processo di liberalizzazione del trasporto ferroviario, non sono chiare e, nonostante le definizioni dettate dalla normativa, lasciano spazio a dubbi interpretativi.

Si renderebbe, inoltre, opportuno elaborare una disciplina comunitaria, simile a quella da tempo applicabile al settore aeronautico, volta ad incentivare le segnalazioni di anomalie riscontrate dagli operatori durante l'esercizio dei mezzi ferroviari.

E' auspicabile prevedere la possibilità, per le vittime di incidenti ferroviari e loro familiari, di ottenere da *RFI* un'anticipazione del risarcimento. In questo modo, il gestore dell'infrastruttura nazionale presterebbe maggiore cura nel controllare il materiale rotabile autorizzato a circolare nella rete ferroviaria, e potrebbe richiedere altrettanta diligenza ai vettori nel controllo e nella manutenzione dei mezzi impiegati.

Si auspica, infine, un ampliamento dei poteri in capo alle Agenzie per la sicurezza, sia italiana che europea, sì da rafforzare la *railway safety*.

5. Considerazioni conclusive

Nel processo di Lucca, le Ferrovie italiane sono state anzitutto chiamate a spiegare perchè quel carro era stato dichiarato sicuro e quindi ammesso alla circolazione.

Il disastro di Viareggio ha quindi messo in evidenza la mancata applicazione dei principi di prevenzione e di precauzione, nonché il mancato rispetto del criterio di accettabilità del rischio.

La prevenzione implica che misure appropriate siano poste in essere prima del verificarsi di un incidente, laddove si sia in presenza di un rischio certo, mentre la precauzione attiene alla situazione caratterizzata da incertezza scientifica circa la presenza di *rischi* e dall'adozione, ciò nonostante, di misure cautelative. Quest'ultimo principio si presenta allora come l'effetto giuridico di un livello di accettabilità del rischio che è andato mutando e affinandosi nel corso degli anni.

Come affermato dalla Cassazione penale³⁶, la nozione di rischio non coincide perfettamente col concetto di pericolo. Mentre quest'ultimo può essere definito come *la probabilità di un danno come conseguenza di fattori esterni*, il rischio consiste nella *probabilità di un danno come conseguenza di una decisione*³⁷ ed è, pertanto, un concetto strettamente legato all'attività d'impresa, individuale e collettiva.

Il *leitmotiv* di questa pronuncia – in linea con la giurisprudenza della Corte di Giustizia UE³⁸ – è che, nell'attuale società del rischio, di fronte all'aumento della capacità umana di controllare l'ambiente naturale e sociale, nasce nella collettività un'aspettativa, o meglio una pretesa affinché tutti coloro che ricoprono una posizione di sicurezza o di garanzia, adottino le misure preventive e precauzionali più idonee – secondo le rispettive competenze – ad evitare danni, specialmente quando si tratta di attività estremamente pericolose (art. 2050 c.c.)³⁹, come il trasporto di *dangerous goods*.

Il garante non è altro che *il soggetto che gestisce il rischio* attraverso l'applicazione di tutte quelle regole e misure preventive/precauzionali dettate dalla prassi e ampiamente recepite dalla normativa di settore.

³⁶ Sent. Cass. pen., Sez. IV, del 23 novembre 2012, n. 49821, in *C.E.D. Cass.*, rv. 254094.

³⁷ Così N. LUHMANN, *Sociologia del rischio*, Milano, 1996, 31 s. (*“l'eventuale danno viene visto come conseguenza della decisione; oppure se si pensa che l'eventuale danno sia dovuto a fattori esterni e viene quindi attribuito all'ambiente parliamo allora di pericolo”*). V. anche A. CERASE, *Rischio e comunicazione: Teorie, modelli, problemi*, Milano, 2017, 70.

³⁸ Causa C-188/07, *Commune de Mesquer c. Total France SA, Total International Ltd*, in *Racc.*, I-4501 ss. Per un commento, v. F. PELLEGRINO, *La Corte di giustizia europea si pronuncia sul caso dell'Erika*, in *Dir. trasp.*, I/2009, 133 ss.; A. RELLA, *Il caso “Erika” al vaglio della Corte di Giustizia*, in *Riv. dir. ec. trasp. amb.*, Giureta, VII/2009, 20 ss.

³⁹ Per un commento si rinvia a F. PELLEGRINO, *Sicurezza e prevenzione degli incidenti aeronautici*, Milano, 2007, 96 ss.

Il rischio, inteso come categoria unitaria, non investe indistintamente e nella stessa misura tutti i soggetti coinvolti nella gestione della sicurezza, ma si declina diversamente a seconda delle aree relative ad un determinato settore di attività. Alle diverse aree di rischio si affiancano, infatti, i diversi ruoli che i garanti ricoprono all'interno dell'organizzazione: a ciascuna figura, è demandata la gestione di una o più aree di rischio. Proprio questa diversità di ruoli consente di separare e delimitare le diverse responsabilità che entrano in gioco in caso di incidente.

In conclusione, nonostante l'applicazione ai trasporti del principio di *acceptable risk*, il rischio di un disastro ferroviario non si può in nessun caso ritenere "accettabile". L'obiettivo della relativa normativa dovrebbe essere quella di garantire una prestazione "sostenibile", ma non solo in termini economici⁴⁰, di profitto, ma soprattutto in termini sociali, di sicurezza, incolumità pubblica e di tutela dell'ambiente.



Articolo presentato il 12/04/2018. Pubblicato *online* in dicembre 2018 e 2018 dall'Autore/i; licenziatario Atti della Accademia Peloritana dei Pericolanti – Classe di Scienze Giuridiche, Economiche e Politiche.

Questo articolo è un articolo ad accesso aperto, distribuito con licenza Creative Commons Attribuzione - Non commerciale - Non opere derivate 3.0

APJEP | Atti della Accademia Peloritana dei Pericolanti
Classe di Scienze Giuridiche, Economiche e Politiche

Vol. LXXXVII (2018) - ISSN 2612-1514

DOI: 10.6092 / 2612-1514/ APJEP.87.2018.81-96

⁴⁰Quando investire in sicurezza costa più di quanto si è chiamati a rispondere in caso di danni, i costi della sicurezza non verranno sopportati dalle imprese.