

Rep. 215



REPUBBLICA ITALIANA
IN NOME DEL POPOLO ITALIANO

La Corte d'Appello di Milano

Sezione Prima Penale

ART. N.
CAMPIONE CIVILE

N. 912
della sentenza

1091/2002
del Reg. Gen.le. App.

UDIENZA
del giorno

26-02-2003

Depositata
in Cancelleria

il **14 APR 2003**

IL CANCELLIERE
Dot. Ballo Luigi

Estratto esecutivo a

Procura Generale

Proc. Rep. c/ Trib. di

il

Ufficio corpi di reato di

Estratto alla Prefettura il

il

Estratto.....

il.....

Il Cancelliere

Redatta scheda

il

Il Cancelliere

Art.

Campione penale

Composto dai Signori:

- | | | |
|----------|--------------------|-------------|
| 1. Dott. | FILIPPO GRISOLIA | Presidente |
| 2. Dott. | GIAN LUIGI FONTANA | Consigliere |
| 3. Dott. | ANTONIO NOVA | Consigliere |

ha pronunciato la seguente

SENTENZA

nella causa del Pubblico Ministero

contro

1)PARISI ANGELO RAFFAELE nato a FOGGIA (FG) il 27-06-1959 -
APPELLANTE - LIBERO *me sent*
domicilio eletto MILANO- C/O AVV. GIANVINCENZO TORTORICI
C.SO P.TA VITTORIA, 18 VIA DANZONI, 25 - PISA

2)RAVERA RAFFAELE nato a SAN ROCCO AL PORTO (MI) il 05-10-1947 -
APPELLANTE - LIBERO *me sent*
domicilio eletto MILANO- C/O AVV. GIANVINCENZO TORTORICI
C.SO P.TA VITTORIA, 18 VIA DANZONI, 25 - PISA

PARTE CIVILE:

RAMIREZ OYOLA ROSA MARIA NON APPELLANTE Difensore
Avv.CORRADO LIMENTANI Foro di MILANO

RESPONSABILE CIVILE:

FERROVIE DELLO STATO S.P.A.

- 1 -

A P P E L L A N T E

avverso la sentenza del.....
Tribunale Monocratico di MILANO

con R.G. ed emessa il:
6390/1999 del 29-10-2001

con la quale veniva condannat, alla pena di:
MESI 2 DI RECL. CIASCUNO - PER ENTRAMBI DOPPI BENEFICI
CONDANNA PER IMPUTATI E RESPONSABILE CIVILE, IN SOLIDO, AL RISARCIMENTO
DANNI, PROVVISORIO E RIFUSIONE SPESE ALLA P.C.
ENTRAMBI, IN COOPERAZIONE COLPOSA, PER IL REATO DI LESIONI PERSONALI
COLPOSE AGGR.

per i reat :
PARISI ANGELO RAFFAELE ARTT. 113-590-583 CO 2 N. 3 C.P. commesso in MILANO in
data 24-03-1998
RAVERA RAFFAELE ARTT. 113-590-583 CO 2 N. 3 C.P. commesso in MILANO in data 24-
03-1998.

In esito all'odierno dibattimento/discussione in c.c. *Tenurosi in*
presenza degli imputati.

Sentita la relazione del Sig. Consigliere Dott. ANTONIO NOVA

Sentit..... imputat.....

la parte civile Avv. *C. Limentani del f. di Milano.*

..... il Pubblico Ministero Dott DE PETRIS.....

il Difensore Avv. *AVV. G. TORTORICI del f. di Pisa, di*

per i reati per entrambi; AVV. G. Del Frances (Milano)
per il Resp. Civile Ferrare dello Stato.
i quali concludono come da verbale d'udienza.

FATTO

Il processo trae origine da un grave incidente avvenuto nella stazione ferroviaria di Milano Rogoredo il 24-3-1998. Il treno diretto n. 2036 proveniente da Livorno con destinazione Milano Centrale effettuava la prescritta fermata; sul convoglio prestavano servizio, oltre ai due macchinisti, il capotreno Parisi Angelo Raffaele e l'assistente di coda del treno Ravera Raffaele. Viaggiavano a bordo del convoglio, tra i vari viaggiatori, due sorelle, Ramirez Oyola Rosa Maria e Ramirez Oyola Marisol Elvira.

Nel momento in cui il treno ripartiva dalla Stazione di Milano Rogoredo, Ramirez Oyola Rosa Maria stava per scendere dal convoglio per raggiungere la sorella che era già scesa, ma perdeva l'equilibrio e cadeva sotto le ruote della vettura ferroviaria, che la travolgevano trascinandola per qualche metro, cagionandole lesioni gravissime, consistite nella perdita di entrambi gli arti inferiori.

Il Parisi e il Ravera venivano tratti a giudizio per rispondere di lesioni personali colpose gravissime in cooperazione tra loro, per aver consentito la partenza del convoglio nonostante la discesa dei passeggeri non fosse ancora terminata. Tale comportamento colposo aveva causato la perdita di equilibrio da parte della parte lesa, che era caduta finendo sotto le ruote del treno, con le conseguenze lesive indicate.

Con sentenza del 29-10-2001, emessa dal Tribunale di Milano in composizione monocratica, Parisi Angelo Raffaele e Ravera Raffaele venivano condannati alla pena di due mesi di reclusione ciascuno per lesioni colpose gravissime ai danni di Ramirez Oyola Rosamaria. Con la stessa sentenza gli imputati venivano condannati in solido con il responsabile civile Ferrovie dello Stato S.p.A. a risarcire il danno in favore della parte civile, da liquidarsi in

separata sede e al pagamento di una provvisoria di lire 600 milioni.

LA SENTENZA DI PRIMO GRADO

Il giudice di primo grado era pervenuto ad affermare la colpevolezza degli imputati in merito al reato loro ascritto ricollegandosi alle consulenze tecniche dei consulenti del P.M. e di parte civile, secondo le quali il capotreno Parisi e l'assistente Ravera, non avevano eseguito correttamente le operazioni di incarozzamento; avevano permesso che il treno partisse con una porta aperta, quella dalla quale stava scendendo la parte lesa, di pertinenza del Ravera, ma non si erano resi conto che mentre il treno si muoveva, la Ramirez Oyola Rosa Maria stava ancora terminando la sua discesa dalla scala della quarta carrozza. Gli imputati non erano inoltre intervenuti nemmeno successivamente per bloccare la partenza del treno.

La partenza del treno con la porta in questione aperta risulta dalle dichiarazioni concordi della parte lesa e della sorella di quest'ultima, che trovano conferma in due deposizioni disinteressate e attendibili. Il teste Pedinotti Antonio, che quel giorno viaggiava a bordo del convoglio e svolgeva il lavoro di tecnico deviatore delle Ferrovie dello Stato, aveva chiaramente affermato che quella porta era aperta, mentre le altre erano chiuse. La teste Scolaro Azzurra, che quel giorno si trovava presso un altro binario in attesa del treno per Secugnago, dichiarava che mentre il convoglio iniziava a muoversi, la Ramirez apriva completamente la porta del treno, che quindi era già aperta, iniziando a scendere.

Le singole fasi dell'incidente venivano quindi ricostruite dal giudicante come segue.

Il capotreno Parisi - dopo aver ricevuto il pronti dal Ravera, assistente di coda, che aveva omesso di controllare se la porta in questione, di sua competenza, fosse chiusa - ordinava la chiusura delle porte, azionando la chiave quadra, si girava ed esponeva la bandiera ai macchinisti, che poi facevano partire il convoglio; in questo istante la seconda porta della quarta carrozza era aperta e mentre Ramirez Oyola Marisol Elvira era già a terra, la sorella Ramirez Oyola Rosa Maria era sul predellino del treno e in tale posizione rimaneva qualche secondo, in quanto era indecisa, non essendo sicura che si trattasse della fermata giusta.

Il treno però ripartiva e a questo punto la parte lesa decideva di scendere, in quanto esortata in tal senso anche dalla sorella, la quale da terra le tendeva entrambe le mani per aiutarla. La Ramirez, per l'oscillazione causata dalla messa in moto del treno, perdeva l'equilibrio e cadeva sui binari.

Parte della scena descritta (apertura della porta, discesa della prima sorella e inizio di discesa della seconda sorella) si era verificata a treno fermo, il che avrebbe dovuto attirare l'attenzione del capotreno e dell'assistente di coda, i quali avrebbero dovuto fare in modo che il convoglio non partisse, interrompendo le procedure finalizzate alla partenza dello stesso.

Tale ricostruzione appare al giudicante l'unica conciliabile con i dati tecnici desunti dall'esame del cronotachigrafo e dei tempi di fermata del treno.

Nella sentenza impugnata si ricorda inoltre che il treno sul quale erano in servizio gli imputati non aveva il comando centralizzato di chiusura delle porte, che le potesse bloccare anche a treno fermo ed era privo di un sistema centralizzato di spie luminose che segnalasse l'apertura o il malfunzionamento di una porta. A tali carenze si deve supplire con controlli più penetranti e approfonditi, anche in considerazione del fatto che a treno fermo il passeggero può salire e scendere e pertanto, finché il treno non si muove, il personale di assistenza deve verificare

che nessuno salga o scenda. L'operazione comporta che il capotreno o l'assistente di coda salgano sul predellino e guardino la banchina finchè il treno non si muove: solo in questo momento possono salire sul treno. Il Parisi invece aveva ammesso di essere salito in vettura a treno fermo e di non aver guardato, dopo aver dato il via, se ci fosse qualcosa di anomalo in banchina. Il Ravera invece era salito sul treno omettendo il controllo sulla porta dalla quale stava scendendo la Ramirez.

La testimonianza di Venuti Sergio, che era alla guida del treno, non è apparsa al giudicante attendibile; il teste aveva dichiarato che dopo aver avviato il locomotore aveva guardato sulla banchina e non aveva visto alcuna persona. Tali affermazioni vengono svalutate in quanto contrastano con quelle del teste Pedinotti, che era apparso maggiormente credibile perchè, pur essendo anch'egli dipendente delle Ferrovie dello Stato, non era in servizio su quel treno, e inoltre perchè confortate dai rilievi tecnici dei consulenti. L'attenzione del macchinista doveva inoltre ritenersi concentrata sul segnale semaforico di partenza.

Il giudicante riconosceva infine che la responsabilità dell'incidente non poteva gravare solo sui due imputati, ma andava ravvisata anche nelle omissioni poste in essere dalle Ferrovie dello Stato, per la mancata installazione di idonei dispositivi di sicurezza e di controllo della chiusura delle porte, nonchè per la cattiva disposizione dei cartelli indicatori della Stazione di Milano Rogoredo, che poteva indurre nei viaggiatori incertezze sulla denominazione della Stazione.

Avverso la sentenza di primo grado hanno proposto appello gli imputati, chiedendo l'assoluzione dal reato ascritto. Ha proposto impugnazione altresì il responsabile civile, chiedendo che venisse esclusa la propria responsabilità civile e in subordine la riduzione dell'entità del risarcimento del danno e la revoca della condanna al pagamento della provvisoria. Anche la parte civile

ha interposto appello avverso le statuizioni civili della sentenza di primo grado, chiedendo un aumento della provvisoria.

MOTIVI D'APPELLO DEGLI IMPUTATI

La difesa degli imputati contesta la ricostruzione dei fatti operata dalla sentenza di primo grado e ne propone una diversa: l'incarozzamento era concluso quando il convoglio si era avviato. Nel momento in cui il Parisi, ricevuto il pronti dal Ravera, chiudeva le porte, la Ramirez Marisol riapriva la sua porta pressochè chiusa, bloccandola poi col suo corpo, mentre il Parisi stava contemporaneamente risalendo sulla sua carrozza. I finestrini delle porte sono fissi e per potersi affacciare doveva tornare al suo posto.

A questo punto la porta da cui erano scese le Ramirez era aperta, mentre le altre risultavano chiuse. La Ramirez Rosa scendeva dal treno già in movimento, nella fretta di scendere perdeva l'equilibrio e finiva sotto le ruote.

Secondo gli appellanti alcuni particolari della versione della parte lesa non sono credibili: se si fosse tenuta alla maniglia con la mano sinistra, sarebbe dovuta scendere dalla porta anteriore della carrozza e non da quella posteriore, come affermato dai consulenti tecnici. Non è credibile inoltre che la Ramirez Rosa Maria si soffermi sul predellino per chiedere informazioni quando la sorella è già a terra: se fosse risalita sulla vettura l'avrebbe abbandonata.

Le Ramirez stavano dormendo all'arrivo in stazione, altrimenti avrebbero visto i cartelli segnalatori all'ingresso della stazione, dato che il treno rallentava. Si sono svegliate solo quando il treno era già fermo in stazione.

Il macchinista del convoglio non ha visto nessuno scendere subito dopo aver ricevuto il via dal capotreno. Anche il teste

Pedinotti ha dichiarato di non aver visto la Ramirez aprire la porta, proprio perchè la porta era rimasta aperta.

La ricostruzione dei consulenti è errata perchè parte da un presupposto sbagliato: che la porta da cui è scesa la Parte lesa fosse quella posteriore della carrozza, mentre invece la Ramirez Rosa Maria era scesa dalla porta anteriore della carrozza, altrimenti sarebbe caduta tra una carrozza e l'altra, con conseguenza letali.

Non sussiste alcuna colpa degli imputati: il Ravera, una volta salito sul treno non poteva più effettuare alcun controllo e il Parisi nel risalire aveva osservato il binario e non doveva fare altro.

MOTIVI D'APPELLO DEL RESPONSABILE CIVILE

Anche la difesa del responsabile civile contesta la ricostruzione dei fatti contenuta nella sentenza impugnata. Tutte le porte del treno erano chiuse, tranne quella da cui era discesa la parte lesa. Dalla deposizione di Scolaro Azzurra e di Buonadonna Fortunato, si ricava che la porta regolarmente chiusa era stata aperta dalle Ramirez e che la prima sorella era saltata giù dal treno che si stava muovendo e la seconda aveva tentato di fare la stessa cosa, ma non vi era riuscita.

Il giudice di primo grado aveva ritenuto che, ai sensi dell'art. 28 del Regolamento di polizia ferroviaria, le operazioni di incarrozzamento terminano solo con la partenza del treno; invece dopo la chiusura delle porte non è più possibile salire o scendere dal treno per ragioni di sicurezza, perchè il treno può avviarsi in ogni istante. La Ramirez è scesa dopo la chiusura delle porte e lo ha fatto a proprio rischio e pericolo.

Non è esigibile che il capotreno salga sul convoglio solo dopo che il treno è in movimento, mettendo a repentaglio la sua vita.

Nella stessa sentenza impugnata il nesso di causalità non è dato per certo, ma solo per probabile. Il rapporto di causalità nei reati omissivi sussiste solo se accertato con probabilità vicina alla certezza, vicina alla percentuale del 100% che l'omissione è stata causa necessaria dell'evento.

In subordine deve essere valutato prevalente o almeno paritario, il concorso di colpa della vittima per violazione all'art. 25 Reg. ferr.. Conseguentemente gli imputati e il responsabile civile non avrebbero dovuto essere condannati all'integrale risarcimento del danno.

All'esito dell'odierna udienza, tenutasi in presenza degli imputati, il P.G. e le difese hanno concluso come da verbale.

MOTIVI DELLA DECISIONE

Osserva il Collegio che la ricostruzione del fatto effettuata dal primo giudice si presenta sostanzialmente corretta e deve pertanto essere confermata. L'ampia motivazione della sentenza di primo grado, che si intende riportata e condivisa, non risulta minimamente scalfita dai motivi d'appello.

Gli imputati appellanti hanno chiesto l'assoluzione dal reato ascritto in quanto a loro giudizio non ne sussistono gli estremi, ma nessuno dei motivi d'appello proposti consente di ricostruire la vicenda nel senso voluto dagli imputati o dal responsabile civile.

La Corte osserva in via preliminare che le operazioni di salita e discesa dei passeggeri sono disciplinate dall'art. 25 del regolamento di polizia ferroviaria, secondo cui "E' fatto divieto

di aprire le porte esterne dei veicoli e di salire o di discendere dagli stessi, quando non sono completamente fermi". Il che significa chiaramente che finchè il treno è fermo, è consentito aprire e chiudere le porte esterne della vettura, nonché salire o scendere dalla stessa. L'ulteriore logica conseguenza che ne discende è che le cosiddette operazioni di incarozzamento sono ancora in corso se a treno fermo un viaggiatore sale o scende: il convoglio non deve quindi avviarsi, per consentire il completamento dell'operazione.

In particolare nel caso di specie, per quanto concerne la discesa, si deve osservare che il convoglio in servizio al momento dell'incidente era munito di una chiusura centralizzata delle porte, ma non di un'apertura centralizzata delle stesse: le porte dovevano quindi essere aperte di volta in volta a treno fermo dai viaggiatori che intendevano scendere.

La porta chiusa a treno fermo non indica allora che le operazioni di incarozzamento sono necessariamente terminate, ben potendo un viaggiatore aprire la porta e scendere, finchè il convoglio non si avvia. Nel momento in cui la vettura passa dallo stato di quiete a quello di moto, la porta non deve più essere aperta dal viaggiatore, che non è più legittimato a scendere dal convoglio e, se lo fa, ne assume tutte le relative responsabilità. Quando poi il treno raggiunge i 5 Km/h, scatta un blocco delle porte, che non possono più essere aperte dall'interno.

Questa è la premessa indispensabile dalla quale si deve muovere per ricostruire la vicenda. La responsabilità del Parisi emerge dalle sue stesse dichiarazioni, nelle quali aveva ammesso sostanzialmente tanto la prevedibilità che la evitabilità dell'evento; egli aveva infatti affermato che, dopo aver dato il via libera al macchinista, non si era più voltato indietro e non escludeva che le persone potessero essere scese a treno fermo, in quanto le porte delle vetture si possono riaprire anche dopo

l'effettuazione della chiusura centralizzata; aggiungeva con molta sincerità che, se si fosse girato, si sarebbe accorto di quanto stava accadendo, avrebbe tirato il freno e avrebbe evitato l'incidente.

Orbene, in base alle considerazioni che precedono, la Corte osserva che proprio perchè a treno fermo qualche viaggiatore potrebbe ancora scendere, è indispensabile che il capotreno, anche dopo aver attivato la chiusura centralizzata delle porte, controlli visivamente che nessuno scenda dal convoglio finchè quest'ultimo non comincia a muoversi. Tanto più quando, come nel caso di specie, non esistono dispositivi di sicurezza elettronici che avvertano il personale di servizio del protrarsi delle operazioni di incarrozzamento: il treno non era munito di spie luminose che segnalassero al macchinista la presenza di porte aperte e quindi l'elevata probabilità che un passeggero stesse per scendere.

Per controllare fino all'ultimo le operazioni di salita e discesa non è necessario che il capotreno salti sul treno in corsa, come si afferma sarcasticamente nei motivi d'appello, ma basta che tenga un piede sul predellino e l'altro a terra (o anche che rimanga con entrambi i piedi sul predellino, sporgendosi adeguatamente), salendo in vettura non appena avverte la tensione dei ganci di traino.

Vi erano comunque altri elementi dai quali sarebbe stato agevole desumere che la discesa dei passeggeri non era terminata. Le deposizioni concordanti e univoche dei testi Pedinotti e Scolaro dimostrano che a treno ancora fermo Ramirez Oyola Marisol Elvira era già a terra e invitava la sorella a scendere, protendendo le mani verso di lei. Il Pedinotti in particolare aveva visto la ragazza che si trovava a terra tenere per mano quella che ancora si trovava sul predellino.

Pare alla Corte evidente il fatto che il treno dovesse essere ancora fermo in quel momento: se, come si adombra nei motivi

d'appello, il convoglio si fosse avviato quando scendeva la prima sorella, quest'ultima non avrebbe potuto tenere l'altra per mano, se non muovendosi a sua volta dietro al treno; ma nessuno dei due testi aveva visto la Marisoi camminare, sicchè si deve concludere che il convoglio si era avviato mentre la parte lesa era sul predellino e la sorella si trovava già a terra.

Le operazioni di incarrozzamento erano dunque ancora in corso in quanto una passeggera era discesa a treno fermo e sostava davanti alla porta della vettura in atteggiamento inequivoco, colto agevolmente dai testi e quindi durato un lasso di tempo apprezzabile: aspettava che scendesse un'altra passeggera. Se dunque il capotreno avesse osservato anche solo la banchina nel momento in cui il treno si avviava, non avrebbe mancato, con la sua esperienza, di rendersi conto che era in corso la discesa di almeno un altro passeggero e avrebbe fatto arrestare il convoglio evitando l'incidente.

Gli argomenti logici sopra indicati confermano pienamente le risultanze delle consulenze tecniche del P.M. e della parte civile e dimostrano l'irrilevanza di alcune affermazioni degli appellanti, che non sono riusciti a provare una diversa dinamica dei fatti con rilievi tecnici di segno diverso.

Così la pretesa incongruenza della versione della parte lesa in relazione alla mano con la quale si era tenuta alla maniglia al momento di scendere dalla vettura, non assume alcuna importanza, ben potendo la Ramirez Rosa, perdendo l'equilibrio, aver cambiato la mano di appoggio. Ancora meno rilevante appare la circostanza - del tutto indimostrata - secondo cui le due sorelle si sarebbero addormentate in treno. L'impostazione seguita da questa Corte rende pure assolutamente irrilevante determinare la porta (anteriore o posteriore) della vettura da cui le Ramirez sarebbero discese.

Il giudizio di responsabilità espresso dal primo giudice nei confronti del capotreno Parisi deve pertanto essere confermato.

Ad analoghe conclusioni non si perviene per la posizione dell'assistente di coda Ravera. Il giudice di primo grado ha ritenuto la sua responsabilità in quanto il controllo sulla porta da cui era discesa la parte lesa, e che era aperta al momento della partenza del treno, era di pertinenza del Ravera.

Tale impostazione non tiene conto del fatto che l'assistente di coda, dopo aver dato il segnale del "pronti", sale sulla sua vettura senza chiuderne la porta, che viene chiusa invece dal capotreno, insieme con tutte le altre; da quel momento cessa la "giurisdizione" dell'assistente di coda sui vagoni di sua competenza, in quanto egli, trovandosi all'interno di una vettura, non si trova più nella condizione di poterli controllare, non potendo sostare sul predellino fino alla effettiva partenza del treno. Se quindi dopo la chiusura centralizzata delle porte un passeggero ne riapre una per scendere, l'assistente di coda non è in grado di accorgersene.

Nello spazio di tempo che intercorre tra la chiusura delle porte e l'avvio del treno, la responsabilità del termine definitivo delle operazioni di salita e discesa non può che gravare sul capotreno, ultima persona che deve salire sul treno e pertanto unico soggetto in grado di dare l'ultima occhiata ai vagoni in assenza di dispositivi atti a segnalare l'apertura di una porta prima che questa sia definitivamente bloccata al raggiungimento della velocità di 5 Km/h. E' il capotreno, e non l'assistente di coda, che autorizza il macchinista a far muovere il treno, determinando così il termine definitivo delle operazioni di discesa.

Il Ravera deve pertanto essere prosciolto dal reato ascrittogli per non aver commesso il fatto.

P. g. m.

La Corte d'Appello di Milano, visti gli artt. 605 - 592 c.p.p.

in parziale riforma

della sentenza del 29-10-2001, emessa dal Tribunale di Milano, assolve Ravera Raffaele dal reato a lui ascritto per non aver commesso il fatto.

Conferma nel resto l'appellata sentenza.

Condanna l'appellante Parisi Angelo Raffaele e il responsabile civile Ferrovie dello Stato S.p.A. in solido al pagamento delle spese processuali del grado e al pagamento in favore dello Stato delle spese di assistenza della parte civile ammessa al patrocinio a spese dello Stato, liquidate in complessivi euro 1711,71 oltre IVA e CPA.

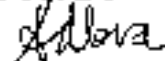
Stabilisce in giorni 60 il termine per il deposito della sentenza.

Così deciso in Milano, il 26-2-2003.

IL PRESIDENTE
(Dr. Filippo Grisolia)



IL CONSIGLIERE est.
(Dr. Antonio Nova)



IL CANCELIERE C1
Dott. Paolo Luigi

