

## Il Tribunale di Milano ripercorre il perimetro della responsabilità prevenzionistica datoriale nelle “organizzazioni complesse”

di M. Giovannone - 18 novembre 2025

1. Il Tribunale di Milano, sez. V penale, con la sentenza pronunciata il 25 febbraio 2025 e pubblicata il 21 agosto 2025 con il n. 2241 (che si può leggere in [www.giurisprudenzapenale.com](http://www.giurisprudenzapenale.com)) è tornato sulla differenza tra la disciplina in materia di salute e sicurezza sul lavoro e le norme che regolano la sicurezza della circolazione ferroviaria, intrattenendosi altresì sui connotati della datorialità e della responsabilità prevenzionistica nelle “organizzazioni complesse”.

Rispetto alle due questioni, il Tribunale si è espresso in continuità con gli orientamenti prevalenti in dottrina (Pascucci, *La tutela della salute e sicurezza dei lavoratori nel settore ferroviario, tra norme generali e norme speciali*, in *Diritto della Sicurezza sul Lavoro*, 1, 2023, 44-61; Lazzari, *L'individuazione del datore di lavoro per la sicurezza e i suoi riflessi sul piano sistematico*, *Diritto della Sicurezza sul Lavoro*, 1, 2020, 35-48; Giovannone, *Sicurezza della circolazione ferroviaria e sicurezza sul lavoro: confini disciplinari e responsabilità datoriali nelle “organizzazioni complesse”* (Nota a Tribunale Milano, 25 febbraio 2025, n. 2241), in *Diritto della Sicurezza sul Lavoro* n. 272025, pp. 21-34) e nella giurisprudenza di legittimità (Cass. pen., sez. 3, 17 marzo 2022, n. 9028; Cass., sez. IV, sent., 8 gennaio 2021, n. 32899; Cass., sez. IV, sent., 13 febbraio 2019, n. 25977; Cass., sez. IV, sent., 22 febbraio 2018, n. 22022; Cass., sez. un., sent., 24 aprile 2014, n. 38343).

2. Il caso affrontato riguarda il disastro ferroviario occorso la mattina del 25 gennaio 2018 quando il treno regionale 10452, di proprietà di Trenord, era partito dalla stazione di Cremona deragliando poco dopo la stazione di Pioltello con a bordo circa 350 persone. A seguito dell'incidente, tre passeggeri perdevano la vita, mentre più di 100 persone riportavano lesioni personali, anche gravi e gravissime.

Agli imputati, tra cui l'amministratore delegato di RFI, si contestavano il disastro colposo (artt. 40 cpv., 41 c. 1, 449, 430 c.p.), nonché l'omicidio e le lesioni colpose (artt. 40 cpv., 41 cpv., 589, co. I, II e V, 590, co. I, II, III e V, 586 c.p.); fattispecie, in ipotesi, commesse con violazione delle norme di salute e sicurezza sul lavoro. Si contestava, inoltre, il reato di rimozione o omissione dolosa di cautele contro disastri o infortuni sul lavoro (art. 437, co. 1 e 2 c.p.). Da ultimo, la Pubblica Accusa addebitava alla persona giuridica RFI spa l'illecito amministrativo ex art. 25 septies d.lgs. n. 231/2001.

3. Rispetto alla prima questione, il Tribunale ha escluso la riconducibilità dell'incidente ferroviario alla materia della salute e sicurezza sul lavoro, posto che la prevenzione del rischio “lavorativo” presuppone la sua identificazione come tale, da ciò derivando l'applicazione delle regole modali prescritte dalla disciplina prevenzionistica. Dalla esclusione dell'aggravante relativa alla violazione della disciplina prevenzionistica, è stata altresì dedotta l'insussistenza del reato presupposto di cui all'art. 25 septies d.lgs. n. 231 /2001.

Al riguardo, si è infatti osservato come non sia possibile qualificare un incidente come infortunio sul lavoro per il mero fatto che lo stesso si sia verificato in occasione ovvero a causa dello svolgimento di una prestazione lavorativa; profilo, quest'ultimo, necessario ma non sufficiente a identificare il rischio lavorativo. Piuttosto il rischio tipico dell'imprenditore riguarda la sicurezza della circolazione ferroviaria che, pur concretizzandosi a danno dei lavoratori, non per questo si identifica con il rischio lavorativo.

Pertanto, tenuto conto delle loro diverse finalità, la disciplina a presidio della sicurezza sul lavoro (art. 2087 c.c.; d.lgs. n. 81/2008 e s.m.i.) e quella relativa alla sicurezza ferroviaria (l. n. 191/1974 e s.m.i.) sono eterogenee in ragione dell'autonomia delle due aree di rischio da prevenire e mitigare nonché delle diverse finalità di tutela, pur sovente convergenti. E difatti, ciascuna di esse individua specifici soggetti responsabili e puntuali regole modali che, seppur integrabili nelle prassi attuative, non coincidono sul piano giuridico. Nel caso di specie, infatti, il rischio di deragliamento del treno insisteva sugli utenti del servizio ferroviario e non sui lavoratori in quanto tali.

Più in particolare, nel motivare la decisione, il Tribunale ha confermato quanto già chiarito dalla Cassazione nel noto caso della strage di Viareggio (Cass., Pen., sez. IV, sent., 8 gennaio 2021, n. 32899) in cui, riconoscendo a carico delle persone fisiche l'imputazione per disastro ferroviario colposo (artt. 430 e 449 c.p.) e per incendio colposo (artt. 423 e 449 c.p.), la Corte aveva escluso la responsabilità delle stesse per violazione del d.lgs. n. 81/2008, oltre che quella dell'ente per il reato presupposto di cui all'art. 25 *septies* d.lgs. n. 231/2001.

Eppure, proprio il caso Viareggio ha sollecitato un dibattito dottrinale, per la verità ancora aperto, relativo alla estensione all'ambiente esterno del fondamento normativo della disciplina prevenzionistica della sicurezza sul lavoro e della sua considerazione come fonte di aggravamento della responsabilità penale per le conseguenze eco-sanitarie di determinati eventi dannosi (Chilosi, Riccardi, *Profili penalistici dei modelli organizzativi. Ambiente interno e ambiente esterno: interferenze relative al catalogo "231"*, in *Diritto della Sicurezza sul Lavoro*, n. 1/2023, pp. 65-94; Buoso, *Sicurezza sul lavoro, ambiente e prevenzione: disciplina positiva e dilemmi regolativi*, in *Lavoro e diritto*, n. 2/2022, pp. 271-292). La sentenza del Tribunale di Milano, dal canto suo, non avalla questa impostazione, attestandosi piuttosto sull'opinione di coloro che ritengono che la tutela integrata, tra ambiente lavorativo e ambiente esterno, non possa ritenersi scontata, dovendo fare i conti con le immediate implicazioni penali della disciplina prevenzionistica, a loro volta non suscettibili di interpretazione estensiva (Pascucci, *Modelli organizzativi e tutela dell'ambiente interno ed esterno dell'impresa*, in *Lavoro e diritto*, n. 2/2022, pp. 351-352; Giovannone, *Responsabilità datoriale e prospettive regolative della sicurezza sul lavoro. Una proposta di ricomposizione*, Torino, Giappichelli, 2024).

Sul tema, del resto, la giurisprudenza penale si è più volte espressa, sottolineando la non scontata assimilazione tra i due ambiti disciplinari, integrabili solo in presenza di puntuali e specifiche circostanze. Ciò è accaduto, ad esempio, in occasione del disastro navale della Costa Concordia in cui, oltre al delitto di naufragio (art. 428 c.p.) nella forma colposa dell'art. 449, co. 2, c.p. (Cass. pen., sez. IV, 12 maggio 2017, n. 35585), furono contestati alle parti anche i reati di lesioni e morte aggravati dalla violazione della normativa prevenzionistica. In quel contesto, infatti, la Corte precisò come per "luogo di lavoro" tutelato dalla normativa

antifortunistica, debba intendersi qualsiasi posto in cui il lavoratore acceda, anche solo occasionalmente, per svolgervi le mansioni affidategli, e tale da ricomprendere tutti gli spazi in cui l'attività lavorativa si sviluppa e in cui, indipendentemente dall'attualità dell'attività, coloro che siano autorizzati ad accedere per ragioni connesse all'attività lavorativa possono recarsi o sostare anche in momenti di pausa, riposo o sospensione del lavoro, inclusi gli estranei. D'altra parte, a fronte di questa lata nozione di luogo di lavoro, non può ritenersi scontata né automatica l'estensione all'ambiente esterno della sfera soggettiva dell'aggravante prevenzionistica, fino a ricomprendervi eventi dannosi cagionati a soggetti estranei all'azienda ("terzi", in senso lato), ma che con la stessa e con i luoghi di lavoro entrano in contatto ass. (Cass. Pen., sez. IV, 1° luglio 2009, n. 37840; Cass. pen., sez. IV, 10 novembre 2005, n. 2383).

Dunque, come confermato dallo stesso Tribunale di Milano, il disastro ferroviario rappresenta un rischio tipico imprenditoriale che attiene alla sicurezza della circolazione ferroviaria che va tenuto distinto dal rischio "lavorativo" di modo che, al verificarsi di un tale evento, rileva anzitutto la violazione della disciplina sulla circolazione ferroviaria e non necessariamente di quella prevenzionistica.

4. In seconda battuta, corroborando la decisione di assoluzione per l'Amministratore Delegato e per altri soggetti apicali della società, il Collegio ha esaminato la questione relativa alla posizione di garanzia del datore di lavoro nelle "organizzazioni complesse".

Tali realtà aziendali, infatti, sono caratterizzate dalla «coesistenza di più figure aventi la qualifica di datore di lavoro» (Cass. pen. 9 dicembre 2013, n. 49402) su cui incombono tutti gli adempimenti prevenzionistici e le relative responsabilità. Al tempo stesso, esse sono connotate da una condizione di "multi-datorialità" prevenzionistica (Barbera, *Trasformazioni della figura del datore di lavoro*, in *Giornale di diritto del lavoro e di Relazioni Industriali*, n. 2/2010, 203-255; Lazzari, *L'individuazione del datore di lavoro per la sicurezza e i suoi riflessi sul piano sistematico*, in *Diritto della Sicurezza sul Lavoro*, n. 1/2020, p. 35-48) che, a sua volta, presuppone la distinzione tra il datore di lavoro "di vertice", titolare dell'azienda ampiamente intesa e dell'alta organizzazione del sistema prevenzionistico (Pascucci, *Il ruolo dell'Alta Direzione nell'organizzazione della sicurezza sul lavoro*, in Fondaroli, Zoli, (a cura di), *Modelli organizzativi ai sensi del d.lgs. n. 231/2001 e tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro*, Torino, Giappichelli, 2014, pp. 42-51) e i datori di lavoro "periferici", che hanno la disponibilità giuridica dei beni materiali attraverso cui la stessa realizza l'oggetto sociale (Cass. pen., sez. III, 17 marzo 2022, n. 9028).

Dunque, tenuto conto della definizione funzionalista di datore di lavoro di cui all'art. 2, lett. b) del d.lgs. n. 81/2008 e del successivo principio di effettività (art. 299 d.lgs. n. 81/2008), il datore di lavoro prevenzionistico non corrisponde inevitabilmente alla posizione apicale di un'organizzazione aziendale complessa, dove il ruolo del vertice è quello di assumere scelte gestionali di ampio respiro e di alta vigilanza. L'attribuzione di una responsabilità penale in capo a tali soggetti, pertanto, presuppone allora la prova che la violazione degli obblighi prevenzionistici derivi dalla assenza o dalla inefficacia dei modelli gestionali da essi adottati.

Sulla base di tali rilievi, il Tribunale di Milano ha osservato come RFI adotti un modello "multi-datoriale", funzionale alla complessità della propria organizzazione e connotato da più

Direzioni Territoriali di Produzione (DTP) facenti capo a un soggetto dirigenziale con autonomi poteri di spesa e di gestione propri della figura datoriale.

Di contro, l'A.D. aveva il compito – adeguatamente eseguito – di organizzare e definire i ruoli dei soggetti prevenzionistici di ciascuna DTP e di gestire gli investimenti sulla sicurezza ferroviaria, e non certo quello di validare e vigilare sulle procedure e sulle attività manutentive e contenitive, di prerogativa delle singole DTP.

Analoghe considerazioni sono state estese a beneficio del Direttore di Direzione Produzione di RFI e del responsabile della competente DTP, le cui responsabilità vertevano sulla garanzia delle procedure operative a presidio della sicurezza, risultate adeguate ed espletate.

Dunque, posto il modello prevenzionistico ed organizzativo adottato da RFI e in assenza degli elementi probatori sopra evidenziati, il Tribunale ha ritenuto insussistenti, in capo a detti soggetti, i reati di disastro ferroviario colposo e di omicidio e lesioni colpose, in concorso tra loro, nonché le aggravanti di cui all'art. 589, co. 2 c.p. e all'art. 590, co. 3 c.p.

Altresì insussistente è stato ritenuto il reato *ex art. 437 c.p.*, contestato all'A.D. e ad altri soggetti apicali – e il conseguente reato *ex art. 586 c.p.* – per non aver adottato specifici dispositivi volti a coadiuvare le attività manutentive in quanto, oltre a non rappresentare strumenti di lavoro, essi non erano stati a causazione dell'incidente. Ciò tenuto conto peraltro che, per il ruolo apicale ricoperto e a mancato fondamento del dolo, gli imputati non avrebbero potuto avere consapevolezza del pericolo.

Invece e in linea con le predette argomentazioni, l'unico imputato dichiarato colpevole per i reati di disastro ferroviario colposo e di omicidio e lesioni colpose, in concorso tra loro ed escluse le aggravanti di cui all'art. 589, co. 2 c.p. e all'art. 590, co. 3 c.p., è stato il Capo della competente Unità Manutentiva che, avendo avuto effettiva conoscenza delle condizioni del giunto dietro segnalazioni orali e documentali, aveva la responsabilità di provvedere alla tempestiva – ma mancata – sostituzione dello stesso.

5. La sentenza offre dunque importanti chiarimenti sulla eterogeneità dei fini rispettivamente della disciplina prevenzionistica e di quella sulla circolazione ferroviaria, caratterizzate da autonome sfere di rischio e da differenti destinatari di tutela (i lavoratori la prima, tutti gli utenti la seconda). Il disastro ferroviario, infatti, rappresenta un rischio tipico imprenditoriale che attiene alla sicurezza della circolazione ferroviaria che va tenuto distinto dal rischio “lavorativo” di modo che, al verificarsi di un tale evento, rileva anzitutto la violazione delle norme sulla sicurezza della circolazione e non necessariamente quella della disciplina in materia di salute e sicurezza sul lavoro.

Quanto invece alla identificazione dell'identità soggettiva della datorialità, fondata sui poteri decisionali e di spesa, la sentenza stigmatizza come sia necessario analizzare la conformazione aziendale individuando i reali centri d'imputazione delle decisioni e, quindi, delle responsabilità. Pertanto, di fronte ad organizzazioni complesse, dotate di modelli multi-datoriali, il datore di lavoro prevenzionistico è colui che detiene il potere decisionale e di spesa in ciascuna unità produttiva (*alias*, datore di lavoro “periferico”), non coincidendo necessariamente con il datore di lavoro “al vertice”.



Maria Giovannone, professoressa associata nell'Università degli Studi Roma Tre - Dipartimento di economia