

Bundesgericht  
Tribunal fédéral  
Tribunale federale  
Tribunal federal

{T 0/2}

6B\_1150/2013

Sentenza del 4 agosto 2014

Corte di diritto penale

Composizione  
Giudici federali Denys, Giudice presidente,  
Eusebio, Oberholzer,  
Cancelliere Gadoni.

Partecipanti al procedimento

A. \_\_\_\_\_,  
patrocinato dall'avv. dott. Goran Mazzucchelli,  
ricorrente,

contro

1. Ministero pubblico del Cantone Ticino, Palazzo di giustizia, via Pretorio 16, 6901 Lugano,  
2. B.B. \_\_\_\_\_,  
3. C.B. \_\_\_\_\_,  
4. D.B. \_\_\_\_\_,  
5. E.B. \_\_\_\_\_,  
6. F.B. \_\_\_\_\_,  
patrocinati dall'avv. Felice Dafond,  
7. G.G. \_\_\_\_\_,  
8. H.G. \_\_\_\_\_,  
patrocinati dall'avv. Sergio Sciuchetti,  
opponenti.

Oggetto

Omicidio colposo, posizione di garante, arbitrio, violazione del diritto di essere sentito,

ricorso in materia penale contro la sentenza emanata  
il 10 ottobre 2013 dalla Corte di appello e di revisione penale del Cantone Ticino.

Fatti:

A.

La costruzione della nuova linea ferroviaria transalpina prevede sull'asse del San Gottardo la realizzazione di una galleria di base a due tubi lunga 57 km tra Erstfeld e Bodio. Dopo la preparazione delle installazioni, nel 2002 sono iniziati i lavori di scavo della galleria e, all'inizio del 2005, nel cantiere "AlpTransit" di Bodio, risultavano scavati circa 8 km di traforo. Per l'esecuzione dell'opera è stata allestita una ferrovia di cantiere, i cui vagoni sono stati forniti dalla ditta I. \_\_\_\_\_ GmbH di X. \_\_\_\_\_, della quale era responsabile A. \_\_\_\_\_. L'estensione di questa ferrovia è aumentata con l'avanzare dello scavo della galleria e raggiungeva circa 8 km nel gennaio del 2005. Allo scopo di consentire il traffico simultaneo in entrata e in uscita, in ognuno dei due tubi (denominati tubo est e tubo ovest) sono stati posati due binari (denominati "100" e "200" nel tubo est, "300" e "400" in quello ovest) di lunghezza corrispondente all'avanzamento dello scavo, collegati tra loro da scambi con raggio di 45 m, posti a intervalli di circa 1 km. Per gestire il traffico ferroviario, che nel 2005 aveva raggiunto un'intensità media di un convoglio ogni 6 minuti sull'arco delle 24 ore, era stata allestita una stazione di comando ("Leitstelle"), in cui due operatori, mediante un sistema informatizzato, impostavano il movimento dei convogli e ne controllavano sul monitor lo spostamento in tempo reale.

Il 21 gennaio 2005, il vagone n. 7 di un treno carico di inerti proveniente dal fronte dello scavo del

tubo ovest e diretto verso l'uscita della galleria per scaricare il materiale, al passaggio di uno scambio dal binario "400" al binario "300" si è messo di traverso tra i binari. È accaduto che il carrello posteriore del vagone medesimo e la parte rimanente del convoglio, anziché percorrere regolarmente lo scambio, hanno proseguito la corsa sul binario "400", andando ad urtare contro un treno aspiratore fermo su questo secondo binario. Per effetto dell'urto, il treno aspiratore è stato spinto in avanti, investendo ed uccidendo J.G.\_\_\_\_\_ e K.B.\_\_\_\_\_, due operai che stavano lavorando dinanzi allo stesso. È in particolare risultato che il materiale rotabile fornito dalla I.\_\_\_\_\_ GmbH presentava dei difetti, segnatamente la rottura delle sospensioni.

B.

Con sentenza del 7 dicembre 2011 la Corte delle assise correzionali di Riviera ha ritenuto A.\_\_\_\_\_ (responsabile della ditta fornitrice del materiale rotabile risultato difettoso) e L.\_\_\_\_\_ (operatore della centrale di comando e come tale preposto alla sorveglianza del traffico ferroviario) autori colpevoli di omicidio colposo, per avere, per imprevidenza colpevole, il 21 gennaio 2005, causato la morte di J.G.\_\_\_\_\_ e K.B.\_\_\_\_\_. Ad A.\_\_\_\_\_ è essenzialmente stato rimproverato di avere omesso di richiamare dal consorzio delle imprese di costruzione (Consorzio M.\_\_\_\_\_) il materiale rotabile, nonostante avesse appreso della sua difettosità. È quindi stato condannato in particolare alla pena pecuniaria di 180 aliquote giornaliere di fr. 300.-- ciascuna, per complessivi fr. 54'000.--, sospesa condizionalmente per un periodo di prova di due anni, e al pagamento di un risarcimento alle parti civili.

C.

Con sentenza del 10 ottobre 2013 la Corte di appello e di revisione penale (CARP) ha respinto un appello presentato da A.\_\_\_\_\_ contro il giudizio di primo grado. La Corte cantonale ha sostanzialmente confermato la decisione della prima istanza.

D.

A.\_\_\_\_\_ impugna questa sentenza con un ricorso in materia penale al Tribunale federale, chiedendo in via principale di essere prosciolto dall'accusa di omicidio colposo. Chiede inoltre, che le pretese civili degli accusatori privati siano integralmente rinviate al foro civile, che la tassa di giustizia e le spese processuali della prima istanza non siano poste a suo carico, che gli oneri processuali della sede di appello siano posti a carico dello Stato e che la causa sia rinviata all'autorità inferiore per il giudizio sull'indennità ai sensi dell'art. 429 CPP. Il ricorrente fa valere la violazione degli art. 9 e 325 CPP, degli art. 11, 12 cpv. 3 e 117 CP, dell'art. 29 cpv. 2 Cost., oltre all'accertamento manifestamente inesatto e incompleto di alcuni fatti.

Non sono state chieste osservazioni sul merito del gravame, ma è stato richiamato l'incarto cantonale. Al ricorso è inoltre stato conferito l'effetto sospensivo con decreto presidenziale del 10 gennaio 2014.

Diritto:

1.

Presentato dall'imputato, che ha partecipato alla procedura dinanzi alla precedente istanza, le cui conclusioni sono state disattese (art. 81 cpv. 1 lett. a e b n. 1 LTF), e diretto contro una decisione finale (art. 90 LTF) resa in materia penale (art. 78 cpv. 1 LTF) da un'autorità di ultima istanza cantonale (art. 80 cpv. 1 LTF), il ricorso in materia penale è tempestivo (art. 100 cpv. 1 LTF) e sotto i citati aspetti ammissibile.

2.

2.1. Il ricorrente lamenta una violazione degli art. 9 e 325 CPP, nonché degli art. 29 cpv. 2, 32 cpv. 2 Cost. e 6 n. 3 CEDU. Ritiene disatteso il principio accusatorio, siccome nell'atto di accusa non sarebbero state convenientemente indicate le circostanze che fondavano la sua posizione di garante.

2.2. L'art. 9 CPP disciplina il principio accusatorio e prevede che un reato può essere sottoposto a giudizio soltanto se, per una fattispecie oggettiva ben definita, il pubblico ministero ha promosso l'accusa contro una determinata persona dinanzi al giudice competente. Il principio è pure espressione del diritto di essere sentito, sancito dall'art. 29 cpv. 2 Cost., e può inoltre essere dedotto dagli art. 32 cpv. 2 Cost. e 6 n. 3 CEDU, i quali non hanno portata distinta. Esso è concretizzato dall'atto d'accusa e assolve una doppia funzione: da un lato circoscrive l'oggetto del processo e del giudizio, dall'altro salvaguarda i diritti dell'imputato, consentendogli un'adeguata difesa (DTF 133 IV

235 consid. 6.2; 126 I 19 consid. 2a e rinvii). Il principio accusatorio implica che il prevenuto sappia con la necessaria precisione quali fatti gli sono rimproverati e a quali pene e misure rischia di essere condannato, affinché possa adeguatamente far valere le sue ragioni e preparare efficacemente la sua difesa (DTF 126 I 19 consid. 2a pag. 21). Nel caso di un reato omissivo improprio, devono in particolare essere esposte nell'atto di accusa le circostanze fattuali da cui possa quantomeno essere dedotta la posizione di garante dell'imputato (DTF 120 IV 348 consid. 3c; 116 la 202 consid. 2).

2.3. Nella fattispecie, il Procuratore pubblico ha addebitato al ricorrente il reato di omicidio colposo per avere, per imprevidenza colpevole, cagionato il decesso di J.G.\_\_\_\_\_ e K.B.\_\_\_\_\_ a seguito dell'incidente avvenuto il 21 gennaio 2005 presso il cantiere AlpTransit. Gli ha segnatamente rimproverato di avere, nella sua qualità di responsabile della ditta fornitrice dei convogli impiegati presso il cantiere, omesso di richiamare dal Consorzio M.\_\_\_\_\_ il materiale rotabile difettoso benché avesse appreso dei difetti riscontrati sui vagoni. Il magistrato inquirente ha quindi esposto l'omissione imputata al ricorrente, consistente nel mancato richiamo dei vagoni difettosi, e le circostanze fattuali che gli imponevano di agire, legate alla sua qualità di responsabile della ditta fornitrice dei convogli e alla sua conoscenza dei difetti riscontrati su tali convogli, che rendevano più difficoltosa la rotazione dei carrelli al passaggio degli scambi. La posizione di garante del ricorrente con riferimento alla sua situazione giuridica è quindi sufficientemente indicata nell'atto di accusa, tant'è ch'egli al riguardo ha fatto valere circostanziate argomentazioni difensive anche in sede di appello. La circostanza che la Corte cantonale si sia confrontata nel giudizio impugnato con l'applicazione dell'art. 11 CP, spiegando che in concreto il ricorrente era tenuto ad agire sia per legge sia per contratto sia per avere creato un rischio, concerne la valutazione giuridica della fattispecie e non modifica i fatti contestati all'imputato né si scosta dagli stessi. Ne consegue che i giudici cantonali non hanno violato il principio accusatorio, non essendo per il resto seriamente addotte carenze dell'atto di accusa sotto il profilo dell'art. 325 CPP.

### 3.

3.1. Il ricorrente contesta la sua posizione di garante, che la Corte cantonale ha innanzitutto fondato sul contratto di appalto del 15 marzo 2002 tra la società I.\_\_\_\_\_ GmbH e il Consorzio M.\_\_\_\_\_. Sostiene che oggetto principale del contratto erano la produzione e la consegna di vagoni a ribaltamento per rotazione, ma non la tutela di determinati beni giuridici, come l'incolumità dei dipendenti del committente, né il controllo di possibili fonti di pericolo. Adduce che il punto n. 16 del contratto si riferirebbe alla fase di produzione del materiale rotabile e non al suo utilizzo. Secondo il ricorrente, mancherebbero inoltre accertamenti riguardo a violazioni di disposizioni contrattuali, le quali non prevederebbero l'obbligo dell'appaltatore di richiamare dal committente l'opera difettosa. Sostiene che, in caso di difetti entro il termine di garanzia, il Consorzio M.\_\_\_\_\_ aveva unicamente il diritto alla riparazione dei convogli difettosi, oltre ai diritti previsti dall'art. 368 CO, tant'è che la ditta I.\_\_\_\_\_ GmbH ha fornito al committente i pezzi di ricambio richiesti, permettendo la revisione di una parte dei convogli.

3.2. Giusta l'art. 11 cpv. 2 CP, commette un crimine o un delitto per omissione contraria a un obbligo di agire chiunque non impedisce l'esposizione a pericolo o la lesione di un bene giuridico protetto dalla legislazione penale benché vi sia tenuto in ragione del suo status giuridico, in particolare in virtù: della legge (lett. a), di un contratto (lett. b), di una comunità di rischi liberamente accettata (lett. c), o della creazione di un rischio (lett. d).

Non ogni obbligo giuridico di agire basta tuttavia a fondare una posizione di garante. Occorre infatti che l'autore si sia trovato in una situazione che lo obbligava a proteggere un bene determinato contro dei pericoli indeterminati o a impedire la realizzazione di rischi conosciuti ai quali erano esposti dei beni indeterminati, al punto che la sua omissione può essere assimilata al fatto di causare il risultato mediante un comportamento attivo (DTF 136 IV 188 consid. 6.2; 134 IV 255 consid. 4.2.1).

Un contratto può essere all'origine di una posizione di garante secondo l'art. 11 cpv. 2 lett. b CP, quando il dovere di proteggere il bene giuridico o di sorvegliare una determinata fonte di pericolo costituisce l'obiettivo esclusivo o principale del compito che l'autore aveva assunto secondo il contratto. Quando l'obbligo violato è soltanto accessorio, occorre chiedersi se, come nel caso del segreto professionale del medico o dell'avvocato, esso ha una portata propria. Le obbligazioni accessorie, quali gli obblighi di diligenza, di informazione o di rendere conto, o derivanti dal principio della buona fede (art. 2 CC), possono fondare una posizione di garante unicamente se esiste tra le parti una relazione particolarmente stretta, di lunga durata o basata su una fiducia accresciuta (cfr. sentenza 6B\_844/2011 del 18 giugno 2012 consid. 3.2.3, in: SJ 2013 I pag. 114 segg. e riferimenti).

3.3. La Corte cantonale ha rilevato che, in qualità di fabbricante dei vagoni, il ricorrente era tenuto a costruire prodotti esenti da difetti e sicuri. Al riguardo ha citato la clausola n. 16 del contratto concluso tra l'impresa del ricorrente e il Consorzio M.\_\_\_\_\_, concernente la produzione e la fornitura del materiale rotabile, secondo cui tutti gli apparecchi del fornitore devono rispettare le disposizioni legali con riferimento alle norme svizzere, CE e ISO ed essere eseguiti conformemente alle vigenti disposizioni SUVA e alle disposizioni sul diritto del lavoro e sulla prevenzione degli infortuni. Contrariamente all'opinione del ricorrente, tali esigenze non riguardano unicamente la fase di produzione del materiale rotabile, ma, perlomeno per quanto concerne il rispetto delle disposizioni legali riferite alle norme svizzere, CE e ISO, anche le caratteristiche finali del materiale fornito. Del resto, è accertato in modo sicuro e vincolante che le molle dei carrelli presentavano dei difetti (i quali hanno costituito una concausa scatenante dell'incidente), sicché i prodotti realizzati e forniti al committente non erano conformi agli accordi.

Il contratto prevedeva pure una serie di disposizioni relative alla formazione dei dipendenti, alla consegna di documentazione e di piani, alla messa a disposizione sul cantiere di personale specializzato per i lavori di servizio, alla fornitura di pezzi ricambio e alla messa a disposizione di un apposito magazzino, alla garanzia e al diritto dell'appaltatore alla riparazione del materiale nel caso di pretese di garanzia. Si tratta quindi di una relazione contrattuale prolungata avente per oggetto un complesso di prestazioni legate alla fabbricazione e alla fornitura di materiale rotabile specifico, destinato, in un cantiere indiscutibilmente particolarmente impegnativo quale è quello per la costruzione della galleria base del San Gottardo, a un impiego oltremodo intenso su un periodo esteso. Certo, come rileva il ricorrente, in virtù degli obblighi contrattuali la sua ditta aveva iniziato i lavori di riparazione e di revisione dei carrelli difettosi. È nondimeno accertato che il treno oggetto nell'incidente non era ancora stato riparato e il suo vagone n. 7 presentava rotture delle sospensioni. Il ricorrente era a conoscenza dei difetti, che rendevano più difficoltoso il movimento di rotazione dei carrelli. In considerazione

delle gravi conseguenze che il difetto poteva provocare, segnatamente sull'integrità delle persone operanti nel cantiere all'interno della galleria, la relazione contrattuale presupponeva una fiducia accresciuta nei confronti della controparte, che imponeva quantomeno di informare della pericolosità delle accertate anomalie ai convogli (cfr. Peter Gauch, *Der Werkvertrag*, 5aed., 2011, n. 821a). Nelle esposte circostanze, la garanzia per le parti costruttive del materiale rotabile, prevista dalla clausola n. 11 del contratto, implicava quindi pure l'obbligo per il ricorrente di richiamare formalmente i vagoni difettosi in attesa di procedere a tali riparazioni, rispettivamente di rendere attento il committente riguardo ai pericoli connessi con il loro mantenimento in esercizio. La Corte cantonale ha quindi riconosciuto a ragione una posizione di garante sulla base del contratto concluso tra le parti (art. 11 cpv. 2 lett. b CP).

Non occorre di conseguenza esaminare se, come ritenuto dalla CARP, nella fattispecie tale posizione era data anche in virtù della legge o della creazione di un rischio.

#### 4.

4.1. Il ricorrente rimprovera alla Corte cantonale di avere violato gli art. 117 e 11 CP, perché avrebbe ommesso di esaminare se nella fattispecie egli aveva la possibilità materiale di agire. Sostiene di non avere avuto il potere fattuale e giuridico di ritirare d'imperio i vagoni già venduti e consegnati al committente, che ne deteneva il possesso e la proprietà. Né il contratto d'appalto né l'ordinamento giuridico prevedevano una simile facoltà in assenza di una richiesta in tal senso da parte del proprietario, che in concreto aveva chiesto solo la riparazione dei vagoni. Nella misura in cui gli è stato rimproverato di non avere avvisato il committente riguardo alla pericolosità dell'utilizzo dei vagoni difettosi, il ricorrente contesta poi di essere stato personalmente a conoscenza dei rischi esistenti.

4.2. Sollevando la censura il ricorrente non considera gli accertamenti vincolanti eseguiti dalla Corte cantonale e si scosta dagli stessi, senza tuttavia dimostrarne l'arbitrio. La precedente istanza ha infatti accertato ch'egli era stato messo al corrente del difetto e dei suoi effetti sul movimento di rotazione dei carrelli, che addirittura gli era stato segnalato il blocco di tale movimento, ch'egli era cognito della materia ed aveva le conoscenze necessarie per prevedere le possibili conseguenze dei difetti essendo all'epoca dei fatti direttore tecnico dell'azienda di famiglia e partecipando in permanenza alla produzione e alla progettazione di ogni articolo, compresi i vagoni e i relativi carrelli forniti al cantiere AlpTransit. Il ricorrente non si confronta con questi accertamenti, spiegando, con una motivazione conforme agli art. 42 cpv. 2 e 106 cpv. 2 LTF, per quali ragioni sarebbero manifestamente insostenibili o in chiaro contrasto con gli atti. Disattende inoltre che l'addebito di avere ommesso il richiamo dei convogli difettosi era legato - e limitato - a garantire la loro completa

riparazione. La critica rivolta alla CARP, di non avere esaminato l'aspetto della possibilità materiale del ricorrente di agire, si rivela in tali circostanze inconsistente.

5.

5.1. Il ricorrente lamenta una violazione del suo diritto di essere sentito, nella forma di una motivazione insufficiente del giudizio impugnato, nonché un accertamento manifestamente inesatto dei fatti in relazione al presupposto della causalità ipotetica. Rimprovera alla Corte cantonale di non essersi confrontata con gli argomenti dettagliatamente sollevati su questo punto nell'allegato di appello, volti a dimostrare l'assoluta improbabilità che i responsabili del cantiere AlpTransit avrebbero interrotto l'utilizzazione dei convogli se anche fossero stati informati della loro pericolosità.

5.2. Il diritto di essere sentito (art. 29 cpv. 2 Cost., art. 3 cpv. 2 lett. c CPP) esige che l'autorità si confronti con le censure dell'interessato e le esamini seriamente, dando atto di questo esame nella sua decisione. La garanzia impone quindi all'autorità di motivare il suo giudizio. La motivazione è sufficiente quando l'interessato possa afferrare la portata della decisione ed impugnarla con cognizione di causa. L'autorità deve quindi almeno succintamente esporre le argomentazioni su cui si è fondata; non occorre invece che esamini espressamente ogni allegazione in fatto e in diritto sollevata, potendosi limitare ai punti rilevanti per il giudizio (DTF 139 IV 179 consid. 2.2; 138 I 232 consid. 5.1; 136 I 229 consid. 5.2).

5.3. La Corte cantonale ha rilevato che il comportamento del ricorrente, il quale aveva omesso di ritirare i vagoni difettosi dal Consorzio M.\_\_\_\_\_ fino al loro completo ripristino rispettivamente di avvisare il committente della pericolosità del loro utilizzo, costituiva una causa naturale dell'incidente, siccome, se avesse fatto quanto ci si poteva da lui attendere, l'evento non si sarebbe verificato con una verosimiglianza vicina alla certezza. La CARP ha infatti ritenuto evidente che, se fosse stato espressamente avvertito della pericolosità insita nell'uso dei vagoni difettosi, il Consorzio M.\_\_\_\_\_ non avrebbe potuto fare altro che sospendere il loro utilizzo. Questa motivazione è certo succinta, ma rispetta le citate esigenze, giacché la CARP si è fondata sulla nozione di causalità naturale relativa al reato omissivo conforme alla giurisprudenza ed ha spiegato perché tale causalità doveva ritenersi data nella fattispecie. Il fatto che i giudici cantonali non si siano addentrati nelle singole argomentazioni sollevate dal ricorrente, respingendole espressamente nel dettaglio, non basta a realizzare gli estremi di una violazione del suo diritto di essere sentito. È infatti sufficiente che la Corte cantonale abbia indicato perché il nesso di causalità tra l'omissione e l'incidente era realizzato. Il ricorrente ha d'altra parte compreso la portata del giudizio impugnato su questo punto, avendolo ampiamente contestato in questa sede con argomenti di merito.

5.4. In via subordinata, il ricorrente fa valere l'accertamento manifestamente arbitrario della suddetta causalità. Ritiene chiaramente insostenibile la conclusione secondo cui il Consorzio M.\_\_\_\_\_ avrebbe sospeso l'utilizzo dei vagoni difettosi, se fosse stato espressamente avvisato della loro pericolosità. A suo dire, l'accertamento si fonderebbe sul presupposto che il grado di conoscenza dei responsabili del cantiere circa la pericolosità dei difetti sarebbe stato inferiore rispetto al suo, ciò che sarebbe tuttavia contraddetto da una serie di circostanze. Il ricorrente richiama al riguardo un messaggio di posta elettronica del 10 novembre 2004 in cui il capo officina del settore meccanico del Consorzio M.\_\_\_\_\_ ha formalmente notificato alla ditta I.\_\_\_\_\_ GmbH i difetti del sistema di molleggio dei carrelli, adducendo altresì che i difetti comportavano il blocco del movimento rotatorio dei carrelli e che ne potevano conseguire rotture degli aghi degli scambi. Rileva che, pur avendo enfatizzato le conseguenze dei difetti per ottenere un più sollecito intervento da parte della ditta, il capo officina era consapevole dei possibili impedimenti di rotazione. Il ricorrente sottolinea inoltre che di questa situazione erano al corrente sia il responsabile della manutenzione del materiale rotabile per conto del Consorzio M.\_\_\_\_\_ sia il capo cantiere. Adduce poi che, dalle verifiche effettuate dallo stesso Consorzio TAT tra il 20 e il 22 novembre 2004, era emersa la rottura di buona parte delle molle dei treni e segnatamente di quelle del convoglio all'origine dell'incidente, circostanza comunicata il 23 novembre 2004 alla ditta I.\_\_\_\_\_ GmbH. Il ricorrente sostiene quindi che i destinatari dell'avviso di pericolosità avevano in realtà una conoscenza diretta ed approfondita della situazione di pericolo, sicché sarebbe arbitrario ritenere che un avvertimento avrebbe potuto indurli a sospendere l'utilizzo dei vagoni difettosi, intralciando in tal modo l'avanzamento dei lavori di scavo della galleria. Ciò, a suo dire, a maggior ragione, dovendo considerare altresì le competenze tecniche dei responsabili del cantiere, superiori rispetto a quelle del ricorrente, la loro visione complessiva degli impianti e degli

altri aspetti problematici sotto il profilo della sicurezza del traffico ferroviario e in particolare dell'alta frequenza degli allarmi acustici, prima che fossero addirittura disinseriti.

5.5. Nel caso di omissione, la questione della causalità non si presenta allo stesso modo del caso di commissione. Occorre procedere per ipotesi e chiedersi se il compimento dell'atto omesso avrebbe, secondo l'andamento ordinario delle cose e l'esperienza generale della vita, permesso di evitare la sopravvenienza del risultato che si è prodotto. Per l'esame delle conseguenze dell'atto supposto, occorre applicare le nozioni generali della causalità naturale e della causalità adeguata (DTF 134 IV 255 consid. 4.4.1; cfr., su queste nozioni, DTF 138 IV 57 consid. 4.1.3).

La causalità adeguata viene meno, il concatenamento dei fatti perdendo in tal modo la sua rilevanza giuridica, allorché un'altra causa concomitante, quale ad esempio una forza naturale, l'atteggiamento della vittima o quello di un terzo, costituisca una circostanza del tutto eccezionale o appaia così straordinaria che non poteva essere prevista. L'imprevedibilità dell'atto concomitante non è però sufficiente per interrompere il nesso di causalità adeguata: occorre ancora che questo atto rivesta un'importanza tale da imporsi come la causa più probabile ed immediata dell'evento considerato, relegando in secondo piano tutti gli altri fattori che hanno contribuito a provocarlo, segnatamente il comportamento dell'agente (DTF 134 IV 255 consid. 4.4.2 e rinvii).

In concreto, la Corte cantonale ha accertato che, a seguito delle lamentele del Consorzio M. \_\_\_\_\_, il 6 dicembre 2004 ha avuto luogo presso il cantiere di Bodio un'ispezione del materiale rotabile da parte di due rappresentanti della ditta I. \_\_\_\_\_ GmbH e di un rappresentante della azienda fornitrice delle molle coniche in gomma. Il ricorrente omette di considerare questo accertamento e non spiega conformemente alle citate esigenze di motivazione, per quali motivi la decisione della CARP di riconoscere il rapporto di causalità violerebbe il diritto anche tenendo conto di questo ulteriore accertamento. L'incidente in questione è infatti avvenuto il 21 gennaio 2005, dopo detta ispezione, che ha permesso ai rappresentanti del ricorrente di constatare direttamente i difetti del materiale rotabile. Nemmeno dopo tale sopralluogo il committente è stato espressamente avvisato della pericolosità legata all'utilizzo dei vagoni, laddove, in caso di avvertimento formale, la continuazione del loro esercizio sarebbe essenzialmente avvenuta a proprio rischio e pericolo. Trattandosi della causalità ipotetica, si può pertanto ritenere che se, quantomeno dopo l'accertata ispezione, il Consorzio M. \_\_\_\_\_ fosse stato avvertito dei pericoli, avrebbe con alta verosimiglianza sospeso l'utilizzo dei convogli. L'intervento del ricorrente avrebbe conseguentemente, secondo l'andamento ordinario delle cose e l'esperienza generale della vita, permesso di evitare l'incidente. Il nesso causale naturale ed adeguato tra l'omissione e l'evento è in tali circostanze dato.

6.

6.1. Secondo il ricorrente, la Corte cantonale avrebbe violato l'art. 12 cpv. 3 CP e il divieto dell'arbitrio, per avere omesso di esaminare se esistevano norme di sicurezza disciplinanti il settore di attività in questione da lui violate. Sostiene che l'imputazione di una negligenza a suo carico presupporrebbe l'esistenza di una norma di sicurezza, che nell'ambito del traffico ferroviario di cantiere preveda obbligatoriamente (analogamente al traffico ferroviario "civile") l'utilizzo di vagoni dotati di un "molleggio secondario"; tale norma dovrebbe poi essere finalizzata a garantire la sicurezza degli operai e non soltanto a prevenire l'usura dei materiali. Il ricorrente ritiene arbitraria la conclusione della Corte cantonale secondo cui egli doveva rendersi conto dei pericoli connessi ai difetti. A suo dire, l'eventuale consapevolezza della pericolosità avrebbe implicato un'analisi dei molteplici fattori che avrebbero concorso a causare l'incidente, ciò che per un semplice imprenditore come lui, non sarebbe stato possibile, ove solo si consideri che nemmeno i periti e gli esperti intervenuti sono stati di parere unanime.

6.2. Il ricorrente si limita in sostanza ad addurre la propria tesi sulla sua consapevolezza della situazione di pericolo, rimettendo indirettamente in discussione i fatti accertati dalla CARP e le risultanze della perizia giudiziaria, ritenuta attendibile dalle istanze cantonali. Disattende che l'esistenza dei difetti alle molle è un fatto sicuro ed accertato, così come lo è la rilevanza degli stessi quale causa dell'incidente, ritenuto altresì che delle altre cause egli non è chiamato a rispondere. Omette poi di considerare che la Corte cantonale ha pure osservato come, secondo il perito giudiziario, la normativa europea concernente le ferrovie di cantiere dispone che in nessun caso l'involucro della locomotiva deve entrare in contatto con i carrelli, prescrizione che a parere del perito, viste le identiche implicazioni tecniche in gioco, deve essere applicabile anche ai vagoni. La precedente istanza ha parimenti accertato che il perito si è espresso anche sulla questione delle sospensioni primarie e secondarie, rilevando che sui vagoni in discussione le prime erano in realtà

cuscinetti. A torto il ricorrente parte poi dal presupposto di essere stato un "semplice imprenditore". La CARP ha infatti accertato ch'egli era cognito della materia ed aveva le conoscenze necessarie per prevedere le possibili conseguenze dei difetti, essendo all'epoca dei fatti direttore tecnico dell'azienda di famiglia e partecipando in permanenza alla produzione e alla progettazione di ogni articolo, compreso quindi il materiale rotabile fornito al cantiere AlpTransit. Il ricorrente non considera gli esposti accertamenti e non sostanzia quindi una violazione del diritto con una motivazione conforme alle esigenze degli art. 42 cpv. 2 e 106 cpv. 2 LTF.

7.

Non occorre infine esaminare le ulteriori censure sollevate dal ricorrente, concernenti in particolare le pretese civili degli accusatori privati, una diversa ripartizione delle spese processuali della sede cantonale e il versamento di un'indennità giusta l'art. 429 CPP. Le relative domande si fondano infatti sul presupposto, non realizzato, ch'egli debba essere prosciolto.

8.

Ne segue che il ricorso deve essere respinto nella misura della sua ammissibilità. Le spese seguono la soccombenza e sono quindi poste a carico del ricorrente (art. 66 cpv. 1 LTF). Tenuto conto della sua soccombenza nel merito, agli oppositori è assegnata un'indennità ridotta a titolo di ripetibili della sede federale, limitata al dispendio occasionato dalla domanda di effetto sospensivo (art. 68 cpv. 1 LTF).

Per questi motivi, il Tribunale federale pronuncia:

1.

Nella misura in cui è ammissibile, il ricorso è respinto.

2.

Le spese giudiziarie di fr. 4'000.-- sono poste a carico del ricorrente, che rifonderà agli oppositori B. \_\_\_\_\_ fr. 300.-- e agli oppositori G. \_\_\_\_\_ fr. 300.-- a titolo di ripetibili della sede federale.

3.

Comunicazione ai patrocinatori delle parti, al Ministero pubblico e alla Corte di appello e di revisione penale del Cantone Ticino.

Losanna, 4 agosto 2014

In nome della Corte di diritto penale  
del Tribunale federale svizzero

Il Giudice presidente: Denys

Il Cancelliere: Gadoni