

## Roma, 2.8.2013 STRAGE DEL VIADOTTO RITIRO 2003: LA CASSAZIONE PENALE CONFERMA LA CONDANNA DEI VERTICI AMMINISTRATIVI DELLE AUTOSTRADE SICILIANE E CAMBIA LA GIURISPRUDENZA SULLA MORTE DA GUARD RAIL INADEGUATO

### **UNA CONQUISTA GIURIDICA E DI CIVILTA' ANCHE GRAZIE ALLO SFORZO DIFENSIVO DELLA AIFVS QUALE PARTE CIVILE NEL PROCESSO PENALE A FIANCO DELLE VITTIME**

Proprio in concomitanza della strage del 29 luglio 2013 da salto da viadotto di Monteforte Irpino, si conclude con la sentenza n. 30190/2013 della Suprema Corte di Cassazione, quarta Sezione Penale Presidente Francesco Marzano, uno dei processi più gravi della sicurezza stradale italiana vissuti nei tre gradi di giudizio dalla Associazione Italiana Familiari e Vittime della Strada, costituita parte civile e difesa dall'Avvocato Gianmarco Cesari con la consulenza tecnica di parte del Prof. Ing. Dario Vangi dell'Università di Firenze, che ha difeso congiuntamente alla AIFVS anche una delle quattro famiglie superstiti. Un processo che ha visto sul banco degli imputati del Tribunale della Corte di Appello di Messina i vertici amministrativi dirigenziali del Consorzio Autostrade Siciliane per la strage del Viadotto Ritiro del 2 maggio 2003 in cui 4 amici a bordo di una Audi A4 persero la vita precipitando con un salto di 55 metri in pieno centro abitato di Messina dal Viadotto Ritiro.

Con la pronuncia della Suprema Corte penale per la Giurisprudenza italiana sorge in capo ai dirigenti amministrativi delle società di gestione di strade ed autostrade una posizione di garanzia penalmente rilevante, ai sensi dell'art. 40 comma 2 c.p., in quanto titolari anch'essi di un obbligo giuridico relativo al controllo e alla manutenzione delle barriere stradali. Anche, infatti, chi amministra le società e non solo chi è addetto al controllo visivo e manuale, quale dipendente, sono responsabili del controllo e della manutenzione in ragione dei compiti loro assegnati per legge. L'ente proprietario di un tratto stradale o autostradale ha un obbligo che consiste nel realizzare per gli utenti della strada accettabili condizioni di sicurezza in rapporto alla configurazione della strada, garantendo il contenimento dei veicoli che dovessero tendere alla fuoriuscita dalla carreggiata stradale. Di qui l'obbligo di

controllo e manutenzione incombente sui soggetti che rivestono una posizione di garanzia. Va evidenziato che le prime norme sulle barriere risalgono al 1992 e che per tanti tratti stradali nulla è cambiato a partire da tale data. Addirittura per molti tratti sono anche scadute le omologazioni delle barriere ed andrebbero sottoposte a nuova omologazione. La Corte di Appello ha confutato l'assunto secondo il quale anche in mancanza di obblighi normativi considerazioni di prudenza e di opportunità e se si vuole semplice buon senso impongono ai vertici amministrativi di investire risorse per adeguare le barriere e sostituire i tratti di protezione ricostruendo e riqualificando barriere di ponti e viadotti.

Il concetto di pericolosità del tratto stradale non può essere individuato in riferimento al tasso di incidentalità dei tratti stradali, perché una strada deve essere sicura a prescindere dal fatto che si verificano incidenti. L'interesse collettivo alla sicurezza stradale non può, quindi, ricollegarsi ad una statistica relativa alla mortalità o infortunistica stradale ma trae il suo substrato ontologico, riconosciuto dall'ordinamento giuridico quale interesse meritevole di tutela, nell'efficienza e sicurezza delle infrastrutture, che devono essere predisposte al fine di garantire la circolazione sicura, primo e imprescindibile mezzo per tutelare la vita dei consociati. E questa finalità pubblica è proprio quella che deve perseguire Autostrade per l'Italia ed ANAS.

Con la trasformazione degli enti pubblici in società per azioni, le società di gestione rimangono disciplinate da una normativa pubblicistica che deve perseguire finalità pubbliche anche se con gli strumenti privatistici propri delle società per azioni.

**Il perseguimento dell'interesse pubblico impone all'ente di procedere alla stesura di un programma attuativo degli studi di fattibilità e di identificazione e quantificazione dei bisogni** sulla messa in sicurezza dell'autostrada per il tratto di sua competenza, al fine di garantire quel minimo di sicurezza che poteva e doveva essere raggiunto attraverso l'appalto ad una società di servizi. Appare, quindi, fuor di dubbio la sussistenza del nesso di causalità tra l'omissione dell'intervento manutentivo e l'evento.

L'inosservanza delle norme impositive dell'obbligo di effettuare o di far eseguire gli interventi manutentivi vale ad integrare le condotte colpose. A siffatte conclusioni è giunta anche la più recente giurisprudenza di legittimità .

Una volta individuati i tratti stradali pericolosi o necessari di intervento se sussistono le necessarie risorse finanziarie si pone in essere l'intervento richiesto, altrimenti, in attesa della necessaria disponibilità economica, si intensifica la sorveglianza e si adottano misure

contingenti ma immediate ( quali ad es. l'apposizione di segnaletica amovibile idonea a segnalare il pericolo, barriere consistenti, etc.).

Appare, quindi, priva di pregio la tesi per cui il rifacimento delle barriere di sicurezza per interi tratti stradali sia un enorme onere economico e progettuale che non rientra nel concetto di "manutenzione" per cui tutto dovrebbe rimanere nello stato quo ante.

Per consolidata giurisprudenza, infatti, l'individualizzazione della responsabilità penale impone di verificare non soltanto se la condotta abbia concorso a determinare l'evento, tramite l'accertamento della sussistenza del nesso causale, e se la condotta sia stata caratterizzata dalla violazione di una regola cautelare (generica o specifica), ma anche se gli autori della stessa, cioè i titolari della posizione di garanzia in ordine al rispetto della normativa precauzionale che si ipotizzi produttiva dell'evento lesivo mortale, potessero "prevedere" ex ante quello specifico sviluppo causale ed attivarsi per evitarlo. Bisogna, poi, considerare se una condotta appropriata, il cosiddetto comportamento alternativo lecito, avrebbe o no evitato l'evento: ciò in quanto si può formalizzare l'addebito solo quando il comportamento diligente avrebbe certamente evitato l'esito antigiusuridico o anche solo avrebbe determinato apprezzabili, significative probabilità di scongiurare il danno ( Cass. IV Sez., 6 novembre 2009, Morelli).

La portata innovativa della sentenza è significativa in quanto viene condannato e riconosciuto colpevole chi riveste un ruolo dirigenziale amministrativo apicale e non solo distrettuale tecnico di controllo come di consueta prassi e soprattutto in riferimento alla inosservanza delle disposizioni normative chiare e precise di cui al D.M. n.223 del 1992; la sentenza della Suprema Corte specifica che l'osservanza delle norme precauzionali scritte non fa venire meno la responsabilità colposa dell'agente, perché esse non sono esaustive delle regole prudenziali realisticamente esigibili rispetto alla attività specifica o situazione pericolosa cautelata, potendo residuare una colpa generica in relazione al mancato rispetto della regola cautelare non scritta del "neminem ledere", la cui violazione costituisce colpa per negligenza o imprudenza. Anche se in mancanza di obblighi normativi specifici da osservare per i dirigenti amministrativi e tecnici, la responsabilità penale per la mancata adozione di misure di sicurezza stradale sussiste.

Da rilevare, purtroppo, la lieve e mite pena di un anno e mesi sei di reclusione per tutti i condannati comminata dalla Corte di Appello di Messina condonata ex legge n. 241/2006.

Ora le parti civili, tra cui un minore, dovranno proseguire in sede civile per il risarcimento del danno mai pagato dal Consorzio Autostrade Siciliane quale responsabile civile e dal suo assicuratore Generali Assicurazioni.

La Presidente della AIFVS Giuseppa Cassaniti