

CORTE DI APPELLO DI MESSINA

REPUBBLICA ITALIANA
IN NOME DEL POPOLO ITALIANO

LA CORTE DI APPELLO DI MESSINA - Sezione PENALE
composta dai Magistrati:

- 1) Dott. ATTILIO FARANDA Presidente
2) » CARMELO CUCURULLO Consigliere
3) » GIUSEPPE COSTA Consigliere

Udita la relazione della causa fatta alla udienza pubblica
dal Dott. CARMELO CUCURULLO

Con l'intervento del Pubblico Ministero rappresentato dal
S. Procuratore Generale della Repubblica dott. ADA
VITANZA e con l'assistenza
il Cancelliere MARIA D'ACCARDIO
ha pronunciato la seguente

SENTENZA

nel procedimento penale

CONTRO

1) SCEUSA GASPARE, nato il 19/8/1955 a Barcellona P.G. ed ivi
residente Via Pino n.36-

LIBERO - CONTUMACE

2) DRAGOTTA BENEDETTO, nato il 17/9/1941 a Palermo e residente
in Carini - Via Degli Ulivi n.36-

LIBERO - CONTUMACE

3) LUXI UBALDO, nato il 30/1/1937 a Messina ed ivi residente
Viale R.Margherita,59-

LIBERO - PRESENTE

4) SIRACUSA FELICE, nato il 10/6/1947 a Merì ed ivi residente
Viale R.Margherita n.69-

LIBERO - CONTUMACE

**RESP.CIV.:CONSORZIO AUTOSTRADE SICILIANE in persona
del legale rappresentante Pro-Tempore, domiciliato in Messina c/o
lo Studio dell'Avv.Autru Ryolo Luigi- oggi sostituito dall'Avv.Carlo
Autru Ryolo-**

N. 446/11 Reg. Sent.

N. 1153/10 Reg. Gen.

N. 3934/04 Reg. Not. Reato

N. 32/11 Repertorio

SENTENZA

in data 6 giugno 2011

Depositata in Cancelleria

il 09 SET. 2011

**IL FUNZIONARIO GIUDIZIARIO
Pietro GROSSO**

Li

fatto avviso ex art. C.P.P.

e comunicato al P.G.

Addi

Estratti esecutivi a

e Questura

N. Reg. Esec.

Art. Camp. Pen

Addi

redatta sched. 

CORTE DI APPELLO DI MESSINA
Sezione Penale

Riscossi diritti di cancelleria per l'importo di
€ 7,09 mediante applicazione di marche da
bollo sulla richiesta, senza urgenza.

APPELLANTI il P.M. e P.C.

contro la sentenza del **G.M.TRIBUNALE di MESSINA** in data **22-04-2010** con la quale SCEUSA Gaspare, DRAGOTTA Benedetto, LUXI Ubaldo e SIRACUSA Felice, vennero assolti dall'imputazione loro ascritta perchè il fatto non sussiste.

Venne ordinato, che al passaggio in giudicato della presente sentenza, si procedesse al dissequestro e alla restituzione alla avente diritto dell'autovettura in sequestro

QUALI IMPUTATI

del reato p. e p. dall'art. 589 c.p. perché, nelle rispettive qualità il Dragotta di Commissario Straordinario del Consorzio Autostrade Siciliane, il Luxi di Direttore Generale, il Siracusa di Direttore Tecnico e di Esercizio, lo Sceusa di Direttore dei Servizi Tecnici, contribuivano a cagionare la morte di Giacoppo Alberto, Paone Cesare, Ordile Salvatore e Pino Antonino, sbalzati, con sfondamento del guardrail di protezione, a bordo dell'autovettura Audi A4 tg. CC290GR, dal viadotto "Ritiro" sulla carreggiata Messina-Palermo dell A/20, per colpa consistita:

per i primi due, nell'aver omesso il doveroso controllo sul mancato raggiungimento delle finalità istituzionali loro demandato (circolazione autostradale in condizioni di sicurezza), derivante dalla scelta, da parte della Direzione Tecnica e di Esercizio, nell'ambito della perizia di variante tecnica e suppletiva per i lavori di sostituzione delle barriere di sicurezza sui viadotti delle A/18 ed A/20 (approvata con delibera commissariale 50/Comm del 16.5.2002), di escludere per motivi economici, il viadotto "Ritiro" dalle aree oggetto di intervento di installazione di barriere di nuova generazione;

per tutti e quattro, nell'aver omesso negligenemente, in relazione alla perizia di variante di cui. sopra:

a) di ottemperare all'obbligo, previsto dall'art. 2, comma 3, del Decreto Ministeriale 223/92, di provvedere alla predisposizione di apposita progettazione circa la tipologia di barriere di sicurezza in occasione dell'adeguamento di tratti significativi di tronchi stradali esistenti (adeguamento avvenuto sul tratto stradale interessato dal viadotto in questione nell'Ottobre 2002, con il rifacimento del manto e dei giunti di dilatazione);

b) di ottemperare all'obbligo previsto dall'art. 7 Decreto Ministeriale 223/92 di inviare al Ministero dei Lavori Pubblici rapporto sommario che fornisca indicazioni su efficienza e funzionalità delle barriere omologate analoghe a quelle poste sul viadotto in questione (rapporto che avrebbe dovuto evidenziare, prima di quello in questione, n. 22 sinistri mortali e n. 10 sinistri con lesioni alle persone, con salti di corsia su viadotti dell'A/20, avvenuti dal 20.1.1994 al 16.3.03 e che avrebbe potuto consentire al Ministero suddetto di dichiarare decadute le omologazioni di tipi e modelli di barriere che non presentassero requisiti minimi di sicurezza, in relazione ai luoghi di installazione, e di imporre eventuali prescrizioni sostitutive);

c) di considerare l'assoluta inidoneità tecnica delle barriere poste sul viadotto in questione - carreggiata Messina-Palermo -, non assimilabili a nessuna delle barriere riportate nella normativa di settore per bordo ponte, e, comunque, assolutamente inadeguate all'ottenimento degli scopi tipici enunciati nell'Allegato 1, art. 2 di Decreto Ministeriale 323/92 e dall'art 2 del Decreto Ministeriale Lavori Pubblici del 3.6.1998; d) di attenersi agli stessi criteri, enunciati nel corpo del progetto redatto dallo Sceusa e dal Siracusa, in data 28.9.2000, inerente i lavori di sostituzione delle barriere esistenti con quelle ad elevate prestazioni sui viadotti, privilegiando i siti con condizioni di particolare criticità, quali altezza dell'impalcato, presenza di aree abitate o altra viabilità sottostante il viadotto (criticità tutte presenti sul viadotto "Ritiro ") ed omettendo, per i motivi sovraesposti, di predisporre l'installazione, sul viadotto teatro dell'incidente in questione, delle barriere di sicurezza tipo New Jersey LG 5980 o similari, installate invece nella carreggiata opposta di marcia del medesimo viadotto, che sarebbero state in grado, con tasso di elevata probabilità scientifica, di evitare lo sfondamento e lo scavalcamento del guard-rail da parte della vettura in questione e la conseguente morte degli occupanti.

In Messina, il 2 maggio 2003

P A R T I C I V I L I

1) PAONE ANSELMO, NATO IL 07/05/1957 ANCHE QUALE EREDE DELLA GIÀ' COSTITUITA PARTE CIVILE ALLITTO MARIA

PRESENTE

2) PAONE EGIDIO, NATO IL 08/02/1964 A MESSINA ANCHE QUALE

EREDE DELLA GIÀ" COSTITUITA PARTE CIVILE ALLITTO MARIA domiciliati entrambi in BARCELLONA P.G.- C/O STUDIO Avv.GAROFALO BERNARDO

PRESENTE

Rappresentati e difesi dall'Avv.: GAROFALO BERNARDO del Foro di Barcellona P.G.-

PRESENTE

3) RIDINO' IRENE, NATA IL 21/12/1966 A MESSINA IN PROPRIO E NELLA QUALITÀ'DI GENITORE ESERCENTE LA POTESTÀ' SUL FIGLIO MINORE GIACOPPO FABIO domiciliato in MESSINA - C/O STUDIO Avv.ROSY SPITALE-

ASSENTE

Rappresentata e difesa dall'Avv.:SPITALE ROSY del foro di MESSINA oggi sostituita dall'Avv.Bernardo Garofalo-

4)PINO FEDERICO, NATO IL 02/01/1990 A TORINO domiciliato in MESSINA - C/O STUDIO Avv. LO PRESTI ANTONINO

ASSENTE

5)PINO DOMENICO, NATO IL 28/11/1953 A CATANIA domiciliato in MESSINA - C/O STUDIO Avv.LO PRESTI ANTONINO-

ASSENTE

Rappresentati e difesi dall'Avv.: LO PRESTI ANTONINO del foro di MESSINA-

PRESENTE

6)PINO FRANCESCO, NATO IL 23/05/1956 A CASTIGLIONE DI SICILIA domiciliato in VARESE - VIA FINOCCHIARO APRILE N.5 C/O STUDIO Avv. CORRADO VIAZZO-

PRESENTE

7)RISICA FRANCESCA, NATA IL 10/07/1926 A MESSINA domiciliato in VARESE- VIA FINOCCHIARO APRILE N.5 C/O STUDIO Avv. CORRADO VIAZZO

ASSENTE

Rappresentati e difesi dall'Avv.:VIAZZO CORRADO del foro di VARESE

PRESENTE

8)ORDILE GIUSEPPA, NATA IL 27/12/1968 A MESSINA domiciliato in
ROMA - VIALE LIBIA 17 C/O STUDIO Avv.GIAMMARCO CESARI-

ASSENTE

Rappresentata e difesa dall'Avv.: CESARI GIAMMARCO del foro di
ROMA- oggi sostituito dall'Avv.Rodolfo NESCI

EREDI DI PINO BARTOLO, NATO IL 18/03/1922 A MESSINA
domiciliato i MESSINA - C/O STUDIO Avv. LO PRESTI ANTONINO

ASSENTE

Rappresentata e difesa dall'Avv.: LO PRESTI ANTONINO del foro di
MESSINA-

PRESENTE

**10) ASSOCIAZIONE ITALIANA FAMILIARI VITTIME DELLA
STRADA, ONLUSS IN PERSONA DEL PRESIDENTE
PRO-TEMPORE -**

RAPPRESENTATA E DIFESA DALL'AVV.:CESARI GIAMMARCO
del Foro di Roma oggi sostituito dall'Avv.Rodolfo NESCI-

SVOLGIMENTO DEL GIUDIZIO E MOTIVI DELLA DECISIONE

Con sentenza del 22 Aprile 2010 il Giudice Monocratico del Tribunale di Messina assolveva, ai sensi del secondo comma dell'art. 530 C.P.P., SCEUSA GASPARE, DRAGOTTA BENEDETTO, LUXI UBALDO e SIRACUSA FELICE dall'imputazione loro ascritta perché il fatto non sussiste.

Gli odierni imputati erano stati chiamati a rispondere del reato di cui all'art. 589 C.P. per avere, nelle loro rispettive qualità di cui all'imputazione e con le modalità pure dettagliatamente specificate nell'imputazione, contribuito a cagionare la morte di Giacoppo Alberto, Paone Cesare, Ordile Salvatore e Pino Antonino, occupanti dell'autovettura Audi A4 tgt. CC290GR, che, dopo avere sfondato il guard - rail posto a sinistra sull'autostrada A20 direzione Messina - Palermo, dopo un primo urto contro quello di destra, precipitava dal viadotto "Ritiro" sul sottostante terreno.

Proponevano appello sia la Procura della Repubblica presso il Tribunale di Messina che le difese di alcune delle parti civili intervenute in primo grado.

Per quanto riguarda l'ufficio della Procura chiedeva la condanna degli imputati alle pene che saranno chieste in dibattimento, mentre le difese di parti civile chiedevano la condanna degli imputati al risarcimento di tutti i danni ed al pagamento delle spese del doppio grado di giudizio.

Tutte le predette difese appellanti sostenevano che aveva errato il primo decidente nell'assolvere gli imputati sostenendo che l'evento, benché prevedibile, non era tuttavia evitabile e ciò per le considerazioni sempre dal primo decidente svolte nel corso della motivazione a sua firma.

Il decidente di primo grado ha sostenuto che senza dubbio, se vi fossero state installate le barriere di ultima generazione (New Jersey o categoria H4 bordo ponte) l'impatto dell'auto contro la barriera non avrebbe certamente comportato lo sfondamento della stessa e la caduta nel sottostante viadotto. Fin dal 2000 vi era un progetto per sostituire le vecchie barriere con quelle più sicure per una spesa di 12 miliardi di lire (per il viadotto "Ritiro" i lavori erano previsti tra il Maggio ed il Giugno 2003), tuttavia l'intervento non fu realizzato, anzi in data 26/4/2002, cioè in data precedente all'incidente, fu redatta una perizia di variante che escludeva proprio tale viadotto dai lavori in questione (il successivo 16/5/2002 fu poi emessa la delibera di approvazione di tale variante). Tale scelta fu dettata da ragioni di natura economica (il risparmio previsto era di euro 306.697,92), dato il budget limitato a disposizione (collegato il tutto anche ai futuri lavori riguardanti gli svincoli dell'Annunziata e di Giostra, per evitare, secondo il Consorzio, duplicazioni di spese).

Il primo decidente, pur dando atto della mancanza all'epoca di un preciso obbligo di natura normativa riguardante l'installazione di barriere ad alto contenimento, tuttavia rilevava "l'esistenza già in quel momento storico di precisi doveri di cautela in capo ai dirigenti del Consorzio Autostradale".

Nel caso de quo il viadotto in questione era particolarmente da attenzionare, anche perché interessato a lavori di rifacimento del manto stradale, che avevano ulteriormente "abbassato" il punto più alto del bordo delle barriere.

La stessa Polizia stradale (vedi sia il telefax dell'8/2/2003 che le dichiarazioni rese in dibattimento dal Commissario Gaetano Di Guardo) aveva segnalato, ravvisando un potenziale pericolo, la necessità di nuove barriere.

Sui dirigenti dell'autostrada gravava quindi un dovere di particolare cautela, che, in mancanza della sostituzione dei guard - rails, avrebbe dovuto comunque comportare l'adozione di misure di sicurezza lungo il viadotto, segnalando il pericolo agli automobilisti in transito (ovvero, come suggerisce il P.M. nel suo appello, l'eventuale restringimento della carreggiata che avrebbe comportato la riduzione della velocità dei veicoli in transito).

Il viadotto in questione presentava notevoli elementi di pericolosità a causa delle sue barriere certamente non

adeguate e lo stesso inoltre era molto alto e sovrastante una zona abitata, con conseguente rischio in caso di incidenti anche per gli abitanti delle case sottostanti.

In sostanza il primo decidente ritiene che, data l'evidenza della situazione di pericolo già esistente ed ulteriormente aggravata con il lavori di bitumatura, sarebbe stato indispensabile da parte del Consorzio procedere alla sostituzione delle barriere, intervenuto dallo stesso decidente ritenuto "indifferibile" e, prima ancora di prendere la decisione di annullare i già previsti lavori per ragioni economiche, sarebbe stato opportuno che il Consorzio valutasse "la fattibilità di risparmi alternativi ovvero richiedere finanziamenti ulteriori, rappresentando l'essenzialità dell'intervento".

Tutto ciò precisato, tuttavia il primo decidente afferma che, "ai fini della configurabilità della responsabilità colposa, non è tuttavia sufficiente l'accertamento della violazione della regola cautelare". Secondo lo stesso "è infatti necessario che l'evento sia, oltre che prevedibile, anche evitabile".

Occorre a tal fine verificare "la sussistenza di un diretto ed univoco nesso eziologico tra la condotta omissiva ed il decesso dei quattro giovani", occorre in sostanza rispondere al quesito "se, in caso di avvenuta collocazione

di barriere di categoria H4 (o assimilabili) l'evento morte sarebbe stato o meno scongiurato".

In merito il primo decidente, dopo una analisi di tipo giurisprudenziale, passando all'esame del caso in questione, si riporta anche alle diverse relazioni tecniche d'ufficio e di parte presenti già agli atti nonché infine alla relazione di perizia dallo stesso disposta ed eseguita dall'Ing. Alfonso Montella e dal Prof. Giuseppe Vacchiano.

Per poi in definitiva concludere, motivando la sua decisione di assolvere gli odierni imputati, che "nel caso di specie, nonostante gli sforzi istruttori compiuti nel corso delle indagini e nel dibattimento, permangono ragionevoli dubbi nella ricostruzione causale della vicenda, non potendosi escludere che -dando per avverata la condotta che si assume omessa (l'installazione di barriere autostradali ad alto grado di contenimento)- l'evento morte si sarebbe ugualmente verificato in ragione del severo impatto contro le barriere medesime".

Benché gli stessi periti avessero concluso escludendo che, in caso di installazione delle diverse barriere, il veicolo avrebbe sfondato le protezioni e sarebbe precipitato e che conseguentemente si sarebbe verificato l'evento morte, il primo decidente ritiene che "tale conclusione tuttavia non appare convincente alla luce di quanto gli stessi periti hanno doverosamente segnalato" e ciò perché la stessa

attività peritale non aveva potuto integralmente fugare i dubbi emersi in ordine a tre precisi quesiti, cioè la velocità del mezzo, la tipologia dei traumi subiti dalle vittime e l'utilizzo o meno delle cinture di sicurezza.

Le difese delle parti appellanti, come già sopra anticipato, hanno contestato nettamente le motivazioni del primo decidente, sostenendo a loro volta (sia l'ufficio della pubblica accusa che le parti civili che hanno proposto appello) che invero già sulla base di tutte le risultanze esistenti e di quelle acquisite dal Giudice di primo grado, quest'ultimo sarebbe potuto ugualmente giungere ad una affermazione di responsabilità degli odierni imputati.

Tutti gli esperti che si sono occupati della vicenda, con esclusione del consulente degli imputati, hanno infatti ritenuto che l'evento morte (anche solo di alcuni degli occupanti dell'autoveicolo) non si sarebbe verificato in caso di presenza di guard - rails idonei alla situazione esistente su quel viadotto.

La presenza di barriere inadeguate rappresentava una vera e propria insidia per gli inconsapevoli automobilisti, che, senza alcuna segnalazione, percorrevano a velocità sostenuta (anche se entro le norme di legge) quel viadotto.

Una delle difese di parte civile ravvisava nel fatto una ipotesi di dolo eventuale e quindi non di omicidio colposo ma

doloso e chiedeva sotto tale aspetto la "regressione degli atti alla Procura".

A seguito della proposizione di tali appelli, veniva fissato il dibattimento innanzi a questa Corte. Nel corso della odierna udienza, dapprima avveniva la costituzione delle parti, dopodiché il Consigliere, a ciò incaricato, svolgeva la prescritta relazione, e quindi le stesse parti, dopo avere ampiamente discusso, dettavano le loro conclusioni come da verbale. La Corte si ritirava in Camera di Consiglio, all'uscita dalla quale il Presidente dava lettura del dispositivo della presente sentenza.

Ritiene questa Corte, alla luce delle risultanze emerse nel corso del dibattimento di primo grado, che non possa condividersi quanto motivato dal primo decidente, che ha assolto gli odierni imputati, con la conseguenza che gli stessi debbano invece, in accoglimento degli appelli proposti sia dalla pubblica accusa che dalle parti private, essere condannati in relazione all'imputazione loro ascritta, infliggendo agli stessi la pena di cui si dirà meglio in seguito.

Agli odierni imputati, come già brevemente esposto all'inizio della motivazione della presente sentenza, viene contestato il fatto di avere, nelle loro rispettive qualità e con le modalità dettagliatamente specificate nell'imputazione, contribuito a cagionare la morte di Giacoppo Alberto, Paone Cesare, Ordile Salvatore e Pino Antonino, occupanti dell'autovettura Audi A4 tgt. CC290GR, che, dopo avere sfondato il guard - rail posto a sinistra sull'autostrada A20 direzione Messina - Palermo, dopo un primo urto contro quello di destra, precipitava dal viadotto "Ritiro" sul sottostante terreno.

Si sono già in precedenza esposte, sia pure in maniera il più possibile sintetica, tanto le argomentazioni contenute nella sentenza del decidente di primo grado che quelle contenute nei vari atti di appello.

A tutto quanto ciò occorre quindi fare riferimento per procedere nella motivazione della presente sentenza, che, come già sopra anticipato, è di riforma di quella di primo grado.

Il sinistro in questione ha avuto le modalità di svolgimento già sopra pure esposte e sulle quali non è il caso di ritornare, dato che le stesse (tranne che per gli aspetti di cui si dirà in seguito) non risultano dubbie e non sono state neppure contestate. In ogni caso ci si può riportare a quanto scrive il primo decidente, che in merito

ha compiuto una attenta ed approfondita analisi. In estrema sintesi si ricorda solo che il veicolo, con a bordo i quattro sventurati occupanti, che percorreva un alto viadotto, dapprima urtò la barriera posta sulla destra di tale viadotto poi, dopo aver attraversato l'intera corsi di marcia, urtò e sfondò quella di sinistra, precipitando conseguentemente nel vuoto e così causando il decesso di tutti gli occupanti dello stesso mezzo.

Quindi, anche sulla base delle poche parole appena dette per descrivere la dinamica, appare chiaro che il problema della presente vicenda processuale è quello di stabilire fino a che punto la presenza su quel viadotto del vecchio sistema di protezione abbia influito sull'esito letale ovvero ancora, al contrario, se la presenza del nuovo guarda rail avrebbe potuto o meno evitare tale esito. Il tutto considerando anche tutti quegli altri elementi (velocità, cinture di sicurezza e quant'altro eventualmente rilevante) che possano avere avuto una qualche influenza.

Questa questione del resto è stata quella presa in esame dal primo decidente ed è quella che lo ha impegnato in quasi tutta la motivazione della sentenza a sua firma.

Inutile ripetere quale sia stata la conclusione del primo decidente, con il quale, e ci si scusa per questa ennesima ripetizione, questa Corte non ritiene di potere concordare.

Poiché gli elementi di giudizio sono sostanzialmente già noti e sono stati ampiamente riportati nella sentenza di primo grado, si cercherà di motivare da parte della Corte la presente decisione di condanna nel modo più sintetico e possibilmente chiaro.

Non può quindi in questo senso che iniziare prendendo le mosse dal primo sicuro punto di riferimento, cioè la presenza sul mercato di un nuovo sistema di protezione contro il rischio di sfondamento della barriera protettiva posta ai bordi della strada, progettato sulla base della più moderna ed avanzata ricerca scientifica, sistema che fornisce indubbiamente una maggiore sicurezza. Tanto più importante proprio in quei tratti autostradali particolarmente pericolosi, come ponti e viadotti, dove un incidente con sfondamento può provocare la caduta da parecchie decine di metri sul terreno sottostante, dove magari insistono pure case e palazzi abitati. Così come esattamente il caso del viadotto in questione!

Questo nuovo dato era ben conosciuto dai responsabili dell'autostrada, che del resto avevano deciso a loro volta fin dal lontano 2000 di adottarlo, stabilendo di sostituire con questo nuovo il vecchio guard - rail posto sugli oltre quaranta viadotti della Messina - Palermo e della Messina - Catania.

Nessun obbligo di legge gravava in questo senso sul Consorzio (per questo aspetto si può ancora in merito vedere quanto scrive sempre il primo decidente) ma senza dubbio considerazioni di prudenza, opportunità e, se si vuole, semplice buon senso imponevano di provvedere al più presto in questa direzione.

E, come già prima esposto, si deve dare atto che in questa direzione fin dal 2000 il consorzio autostradale si era comunque mosso, pur frenato dai soliti mille problemi, non certamente ultimo quello delle difficoltà economiche.

Per non prolungarsi oltre inutilmente, può aggiungersi che la sostituzione del vecchio sistema di protezione risalente a circa cinquanta anni prima con il nuovo era stata comunque prevista anche per quel determinato viadotto (e precisamente, secondo i progetti, sul viadotto "Ritiro" si sarebbe dovuto provvedere alla sostituzione prima dell'estate del 2003) ma poi i lavori, per ragioni come già detto di natura economica, erano stati rinviati e tale decisione fu presa nell'Aprile 2002.

Altro elemento da considerare è indubbiamente la pericolosità del viadotto "Ritiro", che corre ad oltre cinquanta metri di altezza sopra un centro abitato. La decisione di non procedere, per semplici ragioni economiche, alla sostituzione di quel tratto di protezione è stata quindi una decisione sbagliata e che ha avuto difatti tragiche

conseguenze. Chi si occupa del bene pubblico e, come nel caso de quo, della vita stessa dei cittadini - utenti della strada, ha il sacrosanto dovere giuridico (nascente se non da una precisa disposizione di legge ma quantomeno da quei normali principi di buon governo e di opportunità di cui si è già sopra detto e che costituiscono del resto i presupposti della responsabilità per colpa) di adoperarsi innanzitutto per la loro incolumità sulla base di tutte le conoscenze e possibilità tecniche. E ciò in riferimento non solo agli utenti dell'autostrada ma, come nel caso del viadotto "Ritiro", anche a coloro che, non certo per colpa loro, si trovano a vivere sotto le arcate di quel viadotto e che potrebbero (per fortuna nel caso in questione ciò non è avvenuto) diventare inconsapevoli vittime di un qualsiasi incidente avvenuto decine di metri sopra le loro teste.

Lo stesso primo decidente su questo aspetto (vedi pag. 6 della sentenza a sua firma) afferma esplicitamente: "nel caso in esame, la condotta omissiva dei responsabili dell'Ente gestore fu connotata da sicura imprudenza e negligenza, essendosi consentito che su un sito autostradale ad altissima pericolosità rimanessero per anni barriere desuete e prive della necessaria manutenzione".

Tanto che sempre lo stesso primo decidente (pag. 8 della sentenza), dopo avere esaminato la normativa riguardante gli obblighi gravanti sui gestori, conclude affermando: "ciò vuol

dire che i dirigenti del CAS avevano il preciso obbligo di vigilare sull'efficienza e l'inidoneità delle barriere presenti sul viadotto Ritiro e, accertatane la palese inadeguatezza, provvedere alla tempestiva sostituzione".

Ed a tutte queste parole non resta davvero null'altro da aggiungere!

Se poi, come pare ed è stato sostenuto dalle difese, vi erano difficoltà economiche, si sarebbe (e questo è invece un altro aspetto di primaria importanza) dovuto provvedere a tutelare l'incolumità pubblica con altri accorgimenti. Lo stesso primo decidente ne accenna nella sua motivazione, accennando (vedi pag. 10 della motivazione) sia a "risparmi alternativi" ovvero "finanziamenti ulteriori" sia ad accorgimenti di natura tecnica. In particolare eventuale restringimento di carreggiata (suggerimento questo invero del P.M. appellante) ovvero segnalazioni luminose, al limite anche solo cartelli ed altro ancora (non tocca comunque alla magistratura dire e nemmeno suggerire gli eventuali sistemi) potevano essere, in attesa del reperimento delle necessarie risorse economiche, le soluzioni provvisorie al fine di ridurre la velocità delle vetture in transito, causa principale questa degli sbandamenti dei veicoli e dell'impatto contro le inadeguate barriere di protezione. Tutto insomma poteva andare bene nel medio termine, a

salvaguardia dell'incolumità degli utenti della strada, piuttosto che il niente assoluto!

Si rimanda a quanto scrive il primo decidente e che del resto risulta dagli atti (vedi pagg. 7 e 8 della motivazione) circa le condizioni del vecchio guard - rail ed i pericoli che ne potevano derivare e si evidenzia che la condizione di estremo pericolo era stata pure segnalata dalla Polizia Stradale con telefax dell'8/2/2003 (cioè circa tre mesi prima dell'incidente de quo).

Detto questo, vi è poi in particolare da affrontare una questione ancora più tecnica, sia dal punto di vista scientifico che strettamente giuridico, cioè se comunque la presenza dell'eventuale nuovo guard - rail sarebbe stata sufficiente a salvare la vita degli occupanti dell' Audi A4 tgt. CC290GR. Se cioè, per essere ancora più chiari, la presenza della barriera di nuovo tipo sarebbe stata capace di evitare lo sfondamento della vecchia protezione con caduta nel vuoto sottostante. Se cioè la nuova barriera avrebbe permesso all'auto, con a bordo i malcapitati Giacoppo Alberto, Paone Cesare, Ordile Salvatore e Pino Antonino, di restare nell'ambito della carreggiata (eventualmente od anche sicuramente più o meno gravemente feriti ma tutti vivi od anche soltanto alcuni vivi).

In breve, potendosi anche in questo caso rifarsi a quanto sul punto scrive espressamente il primo decidente, pur dopo

"l'accertamento della violazione della regola cautelare", poiché ciò non è sufficiente, bisogna accertare se "l'evento sia, oltre che prevedibile, anche evitabile".

In sostanza, scrive sempre il decidente di primo grado, occorre accertare "la sussistenza di un diretto ed univoco nesso eziologico tra la condotta omissiva dei dirigenti del Consorzio per le Autostrade Siciliane ed il decesso dei quattro giovani che viaggiavano a bordo dell'Audi".

Prosegue sempre il primo decidente: "occorre infatti soffermarsi su un interrogativo di non facile soluzione, verificando se, in caso di avvenuta collocazione di barriere di categoria H4 (o assimilabili), l'evento morte sarebbe stato o meno scongiurato".

Tralasciando in questa sede ogni discussione dottrinale e giurisprudenziale (alla quale tuttavia non si sottrae, a pag. 10 il primo decidente, al quale anche per questo aspetto può tranquillamente rinviarsi), bisogna piuttosto esaminare le altre questioni di fatto, che possano permettere di rispondere all'interrogativo di cui sopra.

Il decidente di primo grado, come già all'inizio riportato, ritiene di dovere dare a questo interrogativo una risposta negativa. Scrive testualmente lo stesso che: "nonostante gli sforzi istruttori compiuti nel corso delle indagini e nel dibattimento, permangono ragionevoli dubbi nella ricostruzione causale della vicenda, non potendosi

escludere che -dando per avverata la condotta che si assume omessa (l'installazione di barriere autostradali ad alto grado di contenimento)- l'evento morte si sarebbe ugualmente verificato in ragione del severo impatto contro le barriere medesime".

Vi è da dare atto che il Giudice di primo grado, dopo la predetta affermazione, ha proceduto da parte sua ad un attento e scrupoloso esame dei dati a sua disposizione (in particolare quelli tecnici derivati dalle varie consulenze e perizie espletate, non ultima quella disposta dallo stesso decidente di primo grado) ed a questa parte della motivazione del Tribunale monocratico di Messina (vedi da pag. 12 in poi) da parte di questa Corte non resta che rinviare per una maggiore completezza dell'esame della complessiva materia.

Pur se, come più volte ormai detto, questa Corte giunge infine a conclusioni diverse ed in questa sede occorre ora esaminare gli elementi in base ai quali la Corte ha ritenuto di dissentire dalla decisione di primo grado ed affermare invece la responsabilità degli odierni imputati.

In questo giudizio la Corte ovviamente ha condiviso molte delle argomentazioni proposte negli atti di appello, sia del P.M. che delle parti civili, dal contenuto dei quali invero non si può prescindere ad al quale pure, anche in questo caso per completezza, si deve rinviare.

Il primo punto da evidenziare (invero però decisivo per tutto quanto si dirà in seguito) è che è stata la caduta dall'alto (e non l'urto contro la barriera) a provocare simultaneamente il decesso di tutti e quattro gli occupanti del veicolo.

Ciò in dissenso da quanto motiva il primo decidente che (pag. 16 sentenza) sostiene che "non vi sono certezze in ordine alla tipologia di traumi subiti dalla vittime", che conclude con il perito medico - legale che "non è possibile distinguere per i vari soggetti deceduti quali lesività siano riconducibili all'urto con la barriera di sicurezza e quali siano conseguenti alla precipitazione".

Invero al contrario esistono altre considerazioni sia logiche che tecniche che portano a conclusioni ben diverse. Si tenga infatti presente la dinamica dei fatti come all'inizio di questa motivazione esposta. Vi è stato un primo urto sulla destra ed un secondo urto poi contro la barriera di sinistra. Si può con certezza sostenere che il primo urto a destra non è stato certamente letale (o al massimo può esserlo stato per il passeggero lato guida) e ciò lo si può, si ripete con certezza, sostenere dato che il conducente dell'auto ha, dopo il primo impatto, effettuato una disperata manovra di frenata dell'auto, per come risulta dai rilievi tecnici, che hanno evidenziato tracce di frenata per alcune decine di metri e hanno accertato che ben più di dieci metri