

di guard - rail di sinistra sono stati divelti. Quindi il conducente del veicolo, dopo il primo urto, era certamente vivo (se ha avuto la consapevolezza e la forza di compiere una tale manovra ed una così lunga frenata nel tentativo di mantenere l'auto nella sua carreggiata) ed a maggiore ragione lo dovevano essere i due passeggeri seduti sul sedile posteriore (il dubbio semmai potrebbe al massimo, come già detto, esserci per il passeggero anteriore, che ha subito l'impatto principale).

Non solo ma se il primo urto non è stato fatale, benché lo stesso è stato senza dubbio violento, certamente non lo poteva essere (ed a maggior ragione) neppure il secondo impatto, dato che evidentemente, qualunque potesse essere stata mai la velocità dell'auto (ma su questo si tornerà in seguito) certamente la stessa è stata attenuata sia dal primo impatto sia dalla lunga frenata e dalla lunga strisciata contro il guard - rail di sinistra. Per cui, quando l'auto ha impattato la barriera di sinistra, la sua velocità e la sua forza erano ancora certamente tali da provocare lo sfondamento della barriera stessa ma non tali assolutamente da provocare il decesso istantaneo di tutti i quattro viaggiatori.

L'unica conclusione possibile sul piano logico è quindi che il decesso degli stessi (o quantomeno di alcuni degli

stessi) è stato causato dalla caduta nel precipizio e dall'impatto con il terreno.

E, se le cose stanno così (decesso a seguito della caduta), sarebbe ormai anche del tutto inutile accertare se i quattro avessero o meno le cinture di sicurezza allacciate (ma anche su questo aspetto, come sulla velocità, si dirà in seguito).

La questione allora, detto quanto sopra, diventa quella di accertare se comunque il nuovo sistema di protezione, se fosse stato installato, sarebbe stato lo stesso in grado di evitare la fuoriuscita dell'auto cioè se lo stesso avrebbe avuto la possibilità di mantenere il veicolo nell'ambito della carreggiata e poi, conseguentemente a questa questione, se le conseguenze dell'urto (pur restando il veicolo nella sua carreggiata) non sarebbero state ugualmente mortali.

Il primo decidente, di fronte a tutte queste problematiche, ha ritenuto di non potere disporre di quegli indiscutibili elementi, cioè di quella certezza necessaria per potere affermare la responsabilità degli imputati, finendo così per assolverli sia pure con la formula dubitativa. Come già detto, il percorso logico seguito dal primo decidente è tutto attestato dalla sua motivazione, alla quale, come già detto in precedenza, si rimanda.

Il decidente di primo grado si è trovato invero di fronte alle diverse ed anche opposte conclusioni dei

consulenti delle diverse parti e, proprio per dirimere i dubbi che gli sim sono presentati, lo stesso ha ritenuto di dovere disporre una perizia di ufficio, nominando a tale scopo illustri esperti in materia ingegneristica e medico legale.

Le conclusioni, a cui questi periti sono giunti, non lasciano invero dubbi di sorta e si possono sintetizzare nel modo seguente (non senza ancora una volta avere ribadito che, per una completa disanima non resta che rinviare a tutte le relazioni in atti nonché a tutte le dichiarazioni rese in dibattimento sia dai consulenti che dai periti).

I periti nominati dal primo decidente, per rispondere ai quesiti loro posti, hanno fatto ricorso a tre distinte metodologie di verifica (vedi relazione o quanto meno ciò che lo stesso primo decidente riporta nella sua motivazione a pagg. 13 e 14), giungendo infine alla conclusione che "in caso di installazione di una barriera per bordo ponte ad elevata capacità di contenimento (classe H4) il veicolo sarebbe stato contenuto in carreggiata e per gli occupanti dell'autovettura si sarebbero verificate, con elevata probabilità, conseguenze non più gravi di lesioni di media entità".

Come si vede, conclusioni "lapidarie"!

Conclusione che tuttavia non ha dissipato le perplessità del primo decidente, che ha sostenuto che "tale conclusione

tuttavia non appare convincente, alla luce di quanto gli stessi periti hanno doverosamente segnalato. L'attività peritale, infatti, per quanto approfondita e puntuale, non ha integralmente fugato i dubbi emersi dalla complessiva istruttoria dibattimentale, atteso che taluni nevralgici aspetti della vicenda sono rimasti nebulosi ed incerti".

Il riferimento era a certe "incertezze" che i periti hanno doverosamente segnalato sia in sede di relazione che di escussione dibattimentale.

Ma, si badi bene perché questo è un altro passaggio fondamentale, tali "margini di incertezza" che non "intaccano" assolutamente le conclusioni prima riportate (altrimenti fra l'altro ci si troverebbe davvero di fronte ad una perizia ed a dei periti "schizofrenici"). In sostanza tali incertezze riguardano le "esatte conseguenze che avrebbero riportato gli occupanti dell'autovettura in caso di contenimento da parte della barriera di sicurezza" ma non certo il giudizio già sopra riportato sul fatto che gli occupanti dell'Audi sarebbero comunque sopravvissuti (sebbene ovviamente con ferite più o meno gravi).

Quanto poi ai "quesiti rimasti sforniti di una risposta certa e persuasiva", di cui parla il primo decidente (vedi pagg. 15 - 18 della motivazione a sua firma), si tratta delle problematiche (cui già in precedenza si è in parte accennato) della velocità dell'auto, della tipologia delle lesioni

subite dalle vittime e dell'utilizzo o meno da parte degli stessi delle cinture di sicurezza.

Quanto alla velocità si è in sede di indagini tecniche molto discettato fra i vari esperti. L'unico dato certo è che il contachilometri, dopo la caduta dell'auto dal viadotto "Ritiro", segnava la velocità di km/h 140. Questo non vuole dire però che questa fosse effettivamente la velocità prima del primo impatto ovvero dopo il primo urto od ancora al momento del secondo urto, poiché è evidente che, nella caduta dal viadotto, le ruote, non più a contatto con la strada e quindi prive di attrito, possono ben avere acquistato velocità. Ma questa invero (avanzata da una difesa nel suo appello) resta solo una ipotesi, cioè nella realtà la velocità può essere stata sia superiore che inferiore.

Di sicuro, basandosi sugli accertamenti tecnici eseguiti sia in fase di indagini che in dibattimento, va detto che le conclusioni degli esperti, consulenti o periti che siano, oscillano tra un massimo di 170 Km/H ed un minimo di 88 Km/h.

Sono effettivamente dati talmente eterogenei, come commenta il primo decidente, che non possono non lasciare perplessi (soprattutto i non tecnici) e che comunque confermano la difficoltà di un accertamento indiscutibile.

Tuttavia la perizia disposta dal primo decidente proprio al fine di risolvere molti dei dubbi esistenti, ha dato

proprio, quanto alla velocità dell'Audi, il dato più basso cioè tra 88 e 95 Km/H.

Si tratta di una valutazione che può sembrare esageratamente bassa (anche persino alla valutazione espressa dal consulente delle stesse parti civili) ma che comunque resta la più valida, considerando la dinamica dell'incidente, cui in precedenza si è già detto. L'auto ha subito un primo urto, ha frenato per diverse decine di metri, ha divelto circa dieci metri guard rail di sinistra ed infine ha subito un secondo urto. Tutto ciò fa ragionevolmente ritenere che il veicolo abbia quindi subito un effetto frenante di non poca entità. Ma il vero punto, in precedenza già esposto, è che, al di là di qualunque velocità, può dirsi con certezza che, al momento del secondo fatale impatto sul guarda rail di sinistra, tutti gli occupanti del veicolo (e se non tutti la maggioranza di loro) erano ancora vivi.

Di questo comunque si è già detto ed è quindi inutile ripeterlo.

Bisogna ancora aggiungere che i periti Vacchiano e Montella hanno compiuto le indagini più approfondite, seguendo quelle tre diverse metodologie a cui sopra si è già accennato.

Metodologie (ed ora è arrivato il momento di parlarne in maniera più approfondita) che hanno senza dubbio una loro forte valenza scientifica ma anche logica.

La prima metodologia era relativa all'analisi degli incidenti stradali verificatisi sulle autostrade A1 (nel tratto Caserta - Caianello per 33 km.) ed A16 (nel tratto lungo circa 128 km. tra Napoli e Candela) nel periodo compreso tra il 2001 ed il 2005.

La seconda metodologia riguardava invece l'esame dei risultati di una prova di impatto eseguita in laboratorio, cioè un c.d. crash test.

Infine la terza metodologia era l'esame dei risultati di una simulazione al computer mediante apposito programma.

Si rinvia alla relazione per un approfondimento di tutta questa materia, va solo aggiunto che tutti questi esami danno lo stesso risultato, già in precedenza riportato, che cioè l'urto con la barriera non sarebbe stata mortale ed il veicolo sarebbe rimasto in carreggiata.

Anche, per quanto riguarda un altro dei quesiti che hanno lasciato perplesso il primo decidente, cioè le lesioni subite dagli occupanti dell'Audi, si è già in precedenza detto e si è concluso pure come appena detto per la velocità, che cioè le lesioni sono certamente conseguenza della sfracello dell'auto al suolo.

Infine, per quanto riguarda l'uso delle cinture di sicurezza, va detto che anche questo dato ha una rilevanza relativa se si tiene presente il dato già più volte detto, che cioè è stata la caduta ad essere fatale ai quattro

giovani. Ed è evidente a quel punto che una caduta di diverse decine di metri è talmente devastante che l'avere avute o meno le cinture allacciate è davvero un dato quasi poco significativo.

Bisogna però ancora aggiungere che, se anche non le avessero avuto allacciate, se l'auto con il nuovo sistema di protezione fosse rimasta in carreggiata, le lesioni avrebbero potuto essere eventualmente più gravi (rispetto a chi ipoteticamente le avesse tenute allacciate) ma non certamente mortali. Ciò lo si può dire con sicurezza sempre in base al ragionamento già più volte ripetuto. Poiché è certo che al momento del secondo urto gli occupanti erano ancora vivi e vi era già stato senza dubbio l'effetto frenante già sopra descritto, inevitabilmente la logica porta a concludere che vivi (anche se senza dubbio più o meno gravemente feriti) sarebbero rimasti.

Detto tutto quanto precede relativamente al merito del processo, ritiene questa Corte che si debba ritenere gli odierni imputati colpevoli del reato agli stessi ascritto.

Sul punto responsabilità il primo decidente (vedi in particolare pag. 16 della sentenza a sua firma, alla quale ancora una volta si rinvia per maggiore completezza) ha

ritenuto di poterla escludere aderendo alla Giurisprudenza della Suprema Corte espressa in particolare nella ben nota sentenza delle Sezioni Unite n° 30328, la c.d. Franzese.

Tutte le difese (e non si può per par condicio non rinviare anche agli atti di appello proposti per avere un quadro completo delle varie tesi) hanno fortemente contestato le argomentazioni del primo decidente fondate sui principi affermati nella predetta sentenza delle Sezioni Unite.

In realtà va detto che, ad avviso di questa Corte, nel caso de quo non di probabilità è da parlare ma piuttosto di certezza.

Per giungere a siffatta conclusione non resta che seguire quanto questa Corte ha cercato di esporre in tutta la parte superiore della presente motivazione.

Pur scusandosi per la ripetizione, non resta che ribadire i punti fondamentali della questione.

E' certo che il sistema di protezione posto ai bordi del viadotto "Ritiro" era vecchio, superato ed anche non più rispondente ai requisiti di sicurezza previsti.

Di questa situazione i responsabili del Consorzio erano pienamente consapevoli e gli stessi del resto avevano già programmato la sostituzione di tutti i guard - rails sui viadotti, rinviando poi per problemi economici proprio quello di "Ritiro".

Su tali responsabili gravava non solo un preciso obbligo di rendere sicura la circolazione sull'autostrada e di cuare quindi le condizioni di viabilità ma in ogni caso gravava il principio generale in materia di colpa, che impone di adottare tutto quanto possa necessitare al fine della sicurezza.

Gli stessi responsabili del Consorzio non solo non hanno in alcun modo di procurarsi le necessarie risorse economiche per portare a termine un lavoro di così primaria e vitale importanza ma gli stessi non hanno in alcun modo provveduto a limitare i pericoli con accorgimenti vari.

L'incidente occorso all'Audi A4 tgt. CC290GR è stato certamente conseguenza dello sbandamento dell'auto stessa nell'affrontare il viadotto, la dinamica dello stesso incidente è stata quella più volte descritta e la tragedia si è conclusa con il volo per oltre cinquanta metri del veicolo dal viadotto giù nel sottostante terreno.

Giacoppo Alberto, Paone Cesare, Ordile Salvatore e Pino Antonino, occupanti della predetta autovettura Audi A4 tgt. CC290GR, sono morti a seguito di questa caduta, gli stessi (o quasi tutti gli stessi) erano certamente vivi dopo il primo urto sulla destra e fino al secondo impatto sulla sinistra. La prova di questa fondamentale circostanza è data dai disperati tentativi compiuti dal guidatore dell'auto fino a quando la stessa è rimasta nella carreggiata sul viadotto.

Il nuovo sistema di protezione, come dimostra la perizia compiuta in sede di dibattimento di primo grado, avrebbe certamente impedito la fuoriuscita dell'auto dalla carreggiata e conseguentemente la morte degli occupanti dello stesso veicolo.

Il rapporto di causalità diretta ed immediata tra la mancata installazione del nuovo sistema di protezione e la morte dei quattro giovani non lascia quindi dubbi sulla responsabilità degli odierni imputati in relazione alla fattispecie di omicidio colposo aggravato agli stessi contestato.

Detto questo quanto alla questione responsabilità, bisogna ancora aggiungere che, ad avviso di questa Corte, tutti gli odierni imputati devono in egual misura rispondere del fatto loro addebitato.

Nella stessa imputazione sono dettagliatamente indicate le qualifiche di ciascuno e i rispettivi compiti, oltre che gli specifici addebiti che a ciascuno sono mossi.

Orbene certamente incombeva al Commissario straordinario ed al Direttore Generale sovrintendere alla gestione del Consorzio, disponendo programmi o purtroppo, come nel caso de quo, rinviando gli stessi.

Così come il Direttore tecnico e di esercizio ed il Direttore dei Servizi Tecnici devono, insieme agli altri due, rispondere innanzitutto della mancata messa in opera del

nuovo sistema di protezione e, quantomeno in subordine, dell'adozione delle misure sostitutive che potessero garantire (nell'attesa del completamento dei lavori) la sicurezza sul viadotto "Ritiro".

Venendo alla determinazione della pena da infliggere agli imputati, detta pena può quantificarsi nel modo seguente. Va innanzitutto precisato che agli stessi, dato atto dell'assenza di precedenti a loro carico nei certificati in atti del Casellario Giudiziale, possono concedersi le circostanze attenuanti generiche.

Tali circostanze, ad avviso di questa Corte e tenendo presenti tutti gli elementi che determinano un tale giudizio, possono ritenersi e dichiararsi equivalenti alla contestata aggravante.

Pertanto, ritenuti gli elementi di cui all'art. 133 C.P., gli imputati vanno condannati alla pena di un anno e sei mesi di reclusione. Tale pena, ai sensi della legge n° 241/2006, sussistendo tutti i presupposti di legge e rientrando fra i casi previsti in detta disposizione legislativa, può essere condonata.

Quanto invece agli interessi civili, non vi è dubbio che alla condanna, di cui si è detto fino a qua, consegua inevitabilmente, ed anche ovviamente in accoglimento delle richieste formulate dalle difese delle parti civili, la

condanna degli odierni imputati e del responsabile civile al risarcimento dei danni, danni che tuttavia, per l'impossibilità di poterlo fare in maniera compiuta in questa sede, dovranno inevitabilmente essere quantificati nella apposita sede civile.

In questa sede invece la Corte ritiene, sempre in accoglimento di apposita domanda, che si debbano condannare sia gli odierni imputati che il responsabile civile al pagamento di euro 100.000,00, a favore della costituita parte civile Ridinò Irene, in proprio e nella qualità, a titolo di provvisoria immediatamente esecutiva, da computarsi sulla liquidazione definitiva del danno.

Ciò appunto a differenza delle altre parti civili, emergendo dagli atti il ben maggior danno dalla stessa e dai figli subito per la perdita del congiunto.

Quanto invece alle richieste avanzate dalla costituite parti civili relativamente alle spese del procedimento (vedi le allegate note spese), posta sempre la decisione sopra presa, necessariamente gli odierni imputati, nonché il responsabile civile, vanno ancora condannati al pagamento, a favore di tali parti civili, delle spese processuali dalle stesse sostenute sia relativamente al presente grado di giudizio che a quello precedente, spese tutte queste che possono liquidarsi come da successivo dispositivo.

Posto quindi quanto fin qui deciso, consegue necessariamente ancora che gli odierni imputati, nei cui confronti la decisione di assoluzione di primo grado è stata integralmente riformata, debbano essere condannati, ai sensi di legge, al pagamento delle spese processuali di cui al presente grado di giudizio nonché anche al pagamento delle spese relative al grado precedente.

Infine, ai sensi dell'art. 544 C.P.P., va indicato il termine di cui meglio al successivo dispositivo per il deposito della motivazione della presente sentenza.

P. Q. M.

visto l'art. 605 C.P.P.;

in riforma della sentenza emessa in data 22-4-2010 dal Giudice Monocratico del Tribunale di Messina nei confronti di SCEUSA Gaspare, DRAGOTTA Benedetto, LUXI Ubaldo e SIRACUSA Felice, appellata dalla Procura della Repubblica di Messina e dalle parti civili, dichiara gli imputati colpevoli del reato agli stessi ascritto e, riconosciute le circostanze attenuanti generiche dichiarate equivalenti alle aggravanti contestate, condanna ciascuno degli stessi alla pena di un anno e sei mesi di reclusione. Pena condonata.

Condanna gli imputati ed il responsabile civile al risarcimento dei danni a favore delle costituite parti civili, danni da liquidarsi in separata sede.

Condanna gli imputati ed il responsabile civile al pagamento di euro 100.000,00 a favore della parte civile Ridinò Irene, in proprio e nella qualità, a titolo di provvisionale immediatamente esecutiva, da computarsi sulla liquidazione definitiva del danno

Condanna gli imputati al pagamento delle spese processuali di entrambi i gradi di giudizio e gli stessi ed il responsabile civile al pagamento a favore delle parti civili delle spese di costituzione e difesa sostenute dalle parti civili in entrambi i gradi di giudizio, che liquida in complessivi euro 3.000,00 per ciascun difensore oltre I.V.A. e C.P.A..

Indica in giorni 90 il termine per il deposito della motivazione.

Messina 6 Giugno 2011

Il Consigliere estensore

Carmelo Cucurullo



Il Presidente

Attilio Faranda



IL FUNZIONARIO GIUDIZIARIO
Pietro GROSSO

