

Corrisposti diritti per € 1,55  
Terni, 2/8/06  
IL CANCELLIERE

N. 06/479 Reg. Sent  
N. 05/728 Reg. Gen  
N. 03/1078 R.G.N.R.  
N. 5280/06 Rep.  
Depositata in Cancelleria  
il 18/7/2006



# TRIBUNALE DI TERNI

REPUBBLICA ITALIANA  
IN NOME DEL POPOLO ITALIANO



Il Giudice di Terni, DOTT. SANTOLOCI MAURIZIO  
alla pubblica udienza del 05/07/2006 ha pronunciato e pubblicato mediante lettura  
del dispositivo la seguente

## SENTENZA

nei confronti di:

- PERUGIA-VIA PICO DELLA MIRANDOLA 2;** libero contumace
- TERNI-VIA DELLA CASTELLINA 72;** libero assente
- PERUGIA-STRADA OLMO VALLE 2/H5;** libero presente

## IMPUTATI

per il reato p. e p. dagli artt. 113, 589 c. 1 e 3 c.p. perché, agendo in cooperazione fra loro, il primo in qualità di dirigente tecnico- capo centro, il secondo in qualità di caponucleo e il terzo in qualità di capocantoniere dell'ANAS per colpa consistita in negligenza imprudenza ed imperizia e, segnatamente, per il primo nel non aver messo in opera, per il secondo e per il terzo per non aver- ciascuno nell'ambito delle proprie competenze- segnalato la necessità di approntare sistemi di sicurezza sul tratto di cavalcavia situato al KM 35+700 del raccordo autostradale Terni- Orte, quali una rete di protezione adeguata ovvero segnalazioni luminose lungo tutto il tratto pericoloso, resi necessari dalla situazione di insidia per gli utenti della strada oggettivamente determinata dall'esistenza del vuoto fra le due carreggiate ( non visibile in orario notturno o comunque in assenza di luce ) e dalla presenza del solo guard rail che, mancando adeguata segnaletica visibile anche al buio, si presta ad essere valutato come una separazione fra le due carreggiate del predetto cavalcavia, situazione di insidia fra l'altro aggravata dalla presenza di una curva in pendenza negativa sul tratto in direzione Orte, cagionato il decesso di Vesprini Marco e Vittori Marco che, trasportati dall'autovettura Audi A3 targata [redacted] condotta da [redacted] in direzione Terni- Orte, scesi illesi dal predetto mezzo dopo lo sbandamento dello stesso all'uscita della curva e diversi testacoda, al momento in cui vedevano sopraggiungere l'autovettura Fiat 500 targata [redacted] condotta da [redacted] che, quando si avvedeva della presenza della predetta Audi al centro della carreggiata effettuava una

Il Cancelliere  
*Alberico*  
Appello / Ric. Cassazione  
Il .....  
dal .....  
Il Cancelliere  
Estratto cont.le e avviso  
ex art. 548 C.P.P.  
notificato il .....  
Il Cancelliere  
Comunicato al P.G. ex art  
548, 3° co. C.P.P.  
il .....  
Il Cancelliere  
Passata in cosa giudicata  
il .....  
Il Cancelliere  
Trasmesso estratto esec.  
al P.M. il .....  
Il Cancelliere  
Redatta scheda casellario  
il .....  
Il Cancelliere  
Comunicazione Autorità  
di P.S. ex art.160 TULPS  
il .....  
Il Cancelliere

*deviazione portandosi sulla corsia di sorpasso, passando fra l'Audi e la barriera del guard rail di sinistra, temendo di essere investiti, scavalcarono la barriera di protezione, precipitando nel vuoto per circa 25 metri nel sottostante strapiombo riportando il primo uno shock metatraumatico a prevalente componente emorragica correlata ad una duplice lacerazione della milza e un vasto ematoma dello spazio retro peritoneale, il secondo uno shock metatraumatico a prevalente componente emorragica dovuta a lacerazioni viscerali multiple toraco-addominali con conseguente decesso avvenuto per il primo fra le ore 9.00 e le ore 9.30 e per il secondo fra le ore 3.00 e le ore 3.30 del 7.8.00*

*In Narni il 7.8.00*

**COSTITUZIONE DI PARTE CIVILE:**

- 1- VITTORI BRUNO nato Otricoli - tr - il 16.12.1938, residente Amella, rapp.to e difeso dall'avv.Loris Mattrella del foro di Terni;
- 2- VITTORI GIOVANNI nato Amella -tr - lvi residente, rapp.to e difeso dall'avv. Loris Mattrella del foro di Terni;
- 3- DIOMEDI TERESA nata S.Elpidio a Mare - ap - il 19/11/1945, lvi residente, rapp.ta e difesa dall'avv.Maurizio Vallasciani con studio in Civitanova Marche - mc-;
- 4- VESPRINI JESSICA nata a Macerata il 29/10/1977, residente in S.Elpidio a Mare - ap - rapp.ta e difesa dall'avv.Nadia Pezzola con studio in Civitanova Marche - mc;
- 5- VITTORI ALESSANDRA nata a Terni il 13.7.1969, residente in Penna in Teverina - tr - rapp.ta e difesa dall'avv.Francesca Carcasco del foro di Terni;
- 6- NOBILI MARIA GABRIELLA nata a Lugnano in Teverina - tr - il 31.8.1943, residente in Amella, rapp.ta e difesa dall'avv.Francesca Carcasco del foro di Terni;
- 7- CODACONS (Coordinamento delle Associazioni per la difesa dell'ambiente e dei diritti degli utenti e dei consumatori) in persona del procuratore speciale e difensore avv.Federico BIANCHI nato a Roma il 3.7.1969, con studio in Roma via G.Avezzano 1.-

## MOTIVAZIONE

██████████, ██████████ e ██████████ venivano citati per comparire in data 10 maggio 2006 in mattinata davanti a questo Giudice per rispondere della imputazione in epigrafe trascritta, dopo prima udienza di organizzazione generale.

Incardinato il presente giudizio, si registravano come parti civili Vittori Alessandra, Nobili Marla Gabriella, Vesprini Jessica, Diomedè Teresa, Vittori Bruno, Vittori Giovanni, il Codacons.

Si registravano una serie di questioni preliminari affrontate come da verbalizzazione in atti. Nel pomeriggio della medesima giornata del 10 maggio 2006 si procedeva con l'avvio dell'istruttoria dibattimentale. Oggi, dopo diverse udienze, dopo l'istruttoria di rito, tutte le parti hanno tracciate le rispettive conclusioni.

Sulla dinamica dei fatti va rilevato che - naturalmente - nessun organo di PG era presente in loco e dunque la ricostruzione dinamica dei fatti va eseguita sulla scorta di elementi indiretti. Infatti il Luog.te Apuzzo Guglielmo affermava che aveva svolto indagini su delega del PM ma personalmente si è limitato ad ascoltare a verbale le persone; ha svolto accertamenti sulle qualifiche interne degli indagati.

██████████, ascoltato ai sensi dell'art. 210 c.p., asseriva che guidava l'auto sulla quale prendevano posto le due vittime; forse uno scoppio di una gomma l'auto ha sbandato e si è posta contromano sulla carreggiata; i due ragazzi sono scesi dall'auto ed hanno visto un'auto che sopraggiungeva e subito hanno sentito delle urla di disperazione ma non si è reso conto di cosa era successo. Non ha visto cosa avessero fatto i due ragazzi; stava tentando di scendere anche lui; l'area era buia. E' accaduto tutto in pochi attimi. Dall'incidente al fatto sono passati 10/15 secondi, il tempo di far scendere uno dei due dal sedile posteriore di un'auto a due sportelli. L'auto ha urtato lo sportello di destra della sua autovettura contromano passando nello spazio tra la sua auto ed il guard rail che era alto normale senza recinzione. Dopo le urla sono scesi per capire cosa era successo ma si resero conto dopo un po' che i ragazzi erano nel dirupo che non avevano percepito subito. Conosceva solo uno dei ragazzi (Vesprini) e stavano andando verso una piscina; lui era in condizioni normali; ha perso il controllo dell'auto e presume che era scoppiata una gomma. Hanno urtato il guard rail sulla sinistra. Andava a 120/140 kmh.

██████████ asseriva che guidava la sua auto in direzione Orte ed all'uscita dalla galleria procedeva dietro l'auto di un suo amico e vide un'auto ferma contromano con i fari accesi; l'auto precedente passava tra la macchina e la sua destra su corsia di emergenza lui decise di passare sul suo lato sinistro pensando di passare; mentre passava si è aperto uno sportello dell'auto ferma ed ha urtato contro lo sportello ed il guard rail; si è fermato e si è diretto alterato verso gli occupanti dell'auto ferma non segnalata; sente alcune persone che gridano di stare attenti perché arriva altra auto; guardava intanto l'auto che giungeva e due ragazzi correvano dietro di lui; uno di lui scavalcava il guard rail con le braccia e voleva fare anche lui così ma non l'ha fatto perché non era molto basso; poi due ragazze gridavano e chiamavano Marco; non si è accorto che oltre il guard rail vi era il vuoto perché non si vedeva nulla. Marciava a circa 80 kmh; il viadotto era buio assoluto e la galleria molto illuminata. Un certo numero di persone erano sul lato destro della macchina incidentata.

██████████ dichiarava che guidava la sua auto in direzione Orte precedendo il ██████████ e dopo la galleria ha trovato un'auto contromano ferma; l'ha schivata passando a destra ed al primo punto possibile si è fermato. Dopo un po' è arrivata un'auto veloce che ha continuato la corsa; non vedendo il ██████████ è uscito dallo svincolo ed ha raggiunto il punto tornando indietro.

██████████ dichiarava che si trovava sull'autovettura Audi condotta da tale ██████████ conosciuto quella sera; hanno preso il cordolo della strada e l'auto ha

sbandato più volte e si è posizionata contromano; sono scesi progressivamente e lei è stata urtata da altra auto; per primo è sceso Vesprini Massimo; poi è sceso Marco Vittori; non li ha visti scendere il guard rail; il Vittori era attaccato al guard rail, lei è stata investita dall'auto sopraggiunta, è caduta e quando si è rialzata non c'era più. Il PM contestava versione diversa davanti alla PG. La teste confermava che aveva visto il Vittori attaccato al guard rail. All'epoca del fatti il guard rail era alto circa un metro e si erano seduti sopra; oggi è più alto. Non ricordava se l'autista - come aveva dichiarato alla PG in precedenza - era ubriaco. La Fiat 500 sopraggiunta l'ha colpita su un fianco.

██████ dichiarava che si trovava sull'autovettura Audi condotta da ██████ sul sedile posteriore. Dopo la galleria l'auto ha sbandato più volte e si è posizionata contromano; sono scesi progressivamente. Marco Vesprini è sceso per primo. Dopo Marco Vittori e poi loro. La sua amica l'ha presa e si sono seduto sul guard rail. Non ha visto subito il vuoto. Prima dell'arrivo dei vigili del fuoco era tutto buio e non si vedeva nulla.

Lattanzi Gianni, appuntato dei CC, dichiarava che era intervenuto in loco subito dopo l'incidente. Rilevarono subito una AUDI ferma contromano e la presenza di alcuni ragazzi che segnalavano due compagni caduti sotto il viadotto dopo essere usciti dall'auto; riferivano che per paura di essere investiti da altre auto i due avevano scavalcato il guard rail e dato che non vi erano reti di protezione erano caduti nel vuoto. Tra le due campate dei ponti vi sono circa 15/20 metri. Il guard rail era semplice a circa 50 cm da terra con un tubo superiore da parapetto; oggi ci sono reti di protezione alte; fu necessario l'intervento dei VV.FF. per illuminare la zona in quanto totalmente buia. Era di pattuglia con il Brig. Favetta Augusto che oggi è in Irak. Dall'altra parte non si vedeva nulla.

L'Ing. Frezza Paolo, consulente del PM, dichiarava che aveva svolto accertamenti per conto del PM sulla dinamica degli eventi e sulla valutazione della adeguatezza dei mezzi di protezione esistenti in loco al momento dei fatti. Sulla dinamica del sinistro riferiva di aver svolto rilievi in loco di giorno e di notte. Ricostruiva dunque la dinamica dell'incidente. Vi è stata violazione limiti velocità da parte della prima autovettura sulla quale prendevano posto i ragazzi. Sulle protezioni, il viadotto è stato costruito negli anni 70 e passato all'ANAS nell'82 senza variazioni; nessuna legge imponeva protezioni da installare. In loco vi è una situazione oggettiva di pericolo. In altro punto vi è punto a rischio protetto da rete metallica. Sul punto riferiva un CC che erano successo parecchi incidenti. Di giorno si vede la separazione tra le due barriere ed il vuoto. Di notte no. Non si vede assolutamente nulla. Sarebbe bastata una illuminazione minima per evidenziare il vuoto. Non era comunque previsto dalla norma vigente al tempo ma sarebbe stata una opportuna valutazione precauzionale. Fino a 2005 non vi è mai stata a livello nazionale per i tratti stradali similari una valutazione del rischio. Dal 2002 la società autostrade ha iniziato a mettere le reti sui viadotti.

Il Prof. Mauro Bacci, consulente del PM, rendeva dichiarazioni sulle cause del decesso dei due giovani. Confermava la consulenza in atti.

██████ dichiarava che quella notte era in una auto Y10 e percorreva la superstrada e uscendo la galleria ha urtato un detrito e trovandosi sulla corsia di destra si sono accostati sulla fine della parte destra del viadotto; sulla strada c'era l'auto dei loro amici ferma contromano. Sul viadotto c'erano persone ferme e parecchia agitazione. I due ragazzi erano già caduti sotto. Non si sono resi conto subito di cosa era successo. Non vi erano reti di protezione vi era solo basso guard rail. Era buio ed il tratto di strada non era illuminato. Nella serata non avevano consumato alcoolici prima di mettersi alla guida.

██████ dichiarava che si trovava su una vettura Alfa e seguivano a breve l'auto dei ragazzi; usciti dalla prima galleria hanno realizzato 100 metri prima che c'era un'auto senza luci contromano. Sono riusciti ad evitarla passando sulla destra, strusciando lateralmente il mezzo. Sono scesi dopo aver proseguito e fatto marcia indietro sulla corsia di emergenza. Le due ragazze stavano scendendo ed i due ragazzi

già non c'erano più. Nessuno sapeva dove erano finiti. La zona era di buio totale. La prima galleria era debolmente illuminata.

██████████, geometra Anas, dichiarava che è capo nucleo anche del tratto di strada per cui è processo. Sul viadotto Seditori le reti di protezione furono installate nel 2004 (all'incirca nel mese di aprile). Nel 2003 il direttore di centro ricevette l'incarico e preparò il progetto per tutta la E45 sui viadotti. Loro adesso controllano lo stato di conservazione delle reti. Non aveva avuto in precedenza notizie di incidenti simili su quel viadotto.

██████████ dichiarava che fu incaricato di intervenire sul viadotto Seditori dall'Anas dopo l'incidente per cui è processo per verificare l'altezza delle protezioni sul viadotto stesso. 113 cm totale altezza e sopra onda barriera cm 82.

Rileva il Giudice che sulla base di tali dichiarazioni lette in modo sinergiche e sulla scorta degli atti di causa, sulla dinamica storica ed oggettiva non vi sono dubbi. In realtà questo processo non deve rispondere al quesito su come sono andati i fatti, ma se qualcuno deve considerarsi responsabile degli eventi. E dunque in caso di risposta positiva, valutare chi deve essere chiamato a rispondere con i diversi e connessi profili di colpa.

Dal primo evento, verosimilmente cagionato per colpa dall'autista della prima autovettura che ha sbandato e si è posizionata contromano, tutti sono usciti illesi. Dunque non vi è collegamento diretto tra detto evento iniziale e la materia processuale attuale. Va rilevato che è pacifico che tutti i soggetti coinvolti nell'incidente iniziale sono usciti dal primo impatto illesi e perfettamente coscienti ed in grado di intendere e di volere. E dunque consci delle loro azioni. La dinamica vuole tuttavia l'evento tragico successivo dei due ragazzi che, in seguito a tale iniziale incidente, per sottrarsi al pericolo di essere investiti da auto sopraggiunte scavalcano il guard rail e non percependo la omessa continuità delle carreggiate precipitano nel vuoto sotto il viadotto. In loco è pacifico che alberga il buio più totale e non vi è nessuna seppur minima illuminazione. I due giovani, non percependo il vuoto, scavalcano il basso guard rail ritenendo evidentemente che l'unica fonte di salvezza era dietro tale barriera che aveva già resistito all'urto della loro auto, per evitare di essere attinti da altre vetture in arrivo. Dunque tendevano a portarsi fuori della sede stradale. E sono scivolati nel vuoto sottostante.

Vi sono stati dunque una serie di eventi concatenati successivi, ma l'ultima situazione risulta assorbente stante l'insidia esistente in via potenziale su quel tratto di strada. E ci si deve chiedere se qualcuno deve essere chiamato a rispondere per colpa di tale evento finale sulla base dei principi generali per colpa generica. Infatti - va precisato - la contestazione del PM non riporta leggi o regole precise che pongono un obbligo sempre specifico di cautele su tratti di strada come quello per cui è processo. Ed il dato si ritiene pacifico. Ma osserva il Giudice gli obblighi formali di legge in questo caso non esauriscono i doveri nell'attività umana e nelle attività professionali ed istituzionali, soprattutto se poi sono in gioco fattori primari come la pubblica incolumità. L'ANAS non era tenuto formalmente a predisporre - per legge e per regole - ulteriori accorgimenti e cautele, ma per principio generale di prevenzione e prudenza avrebbe dovuto valutare che quel tratto di strada, totalmente buio, in uscita da una galleria in curva, avrebbe potuto prima o poi determinare per un evento accidentale la necessità per un soggetto di trovare riparo oltre la stretta carreggiata. Una insidia percepibile e latente che non doveva sfuggire ai tecnici specializzati di settore preposti a quello specifico incarico. Anche una cautela minima sarebbe stata sufficiente per esorcizzare l'evento e cioè una minima illuminazione che consentisse all'utente di percepire il vuoto, e cioè una variabile illogica e non preventivabile dal privato transitante che non aveva elementi per ritenere inesistente una logica e naturale continuità tra le carreggiate. Esisteva cioè una insidia oggettiva ed è esistita da parte dell'ANAS una situazione colpevole di induzione all'errore. Era dunque esigibile che i responsabili di settore secondo i principi generali di colpa nel diritto civile e penale eliminassero tale pericolo e tale possibilità di errore con una funzione

induttiva di garanzia verso i terzi. Certamente in questa sede si tratta di responsabilità penale e dunque l'individuazione soggettiva deve essere personale a livello soggettiva con individuazione selettiva e rilevanza della colpa come percepibilità dell'evento e possibilità potenziali di attivarsi per eliminare l'evento medesimo. In questo caso - va sottolineato - che non si trattava di semplice e generico rischio, ma si insidia vera e propria e dunque un qualcosa di molto più impegnativo che avrebbe dovuto attivare le mansioni di prevenzione e difesa da parte degli organi preposti.

A livello soggettivo i tre prevenuti sono stati individuati dal PM in questo contesto come responsabili per qualifica ma soprattutto per le funzioni sostanziali connesse al loro ruolo. In via gerarchica di fatto. Ognuno per non essersi attivati come preposti istituzionali a rimuovere l'insidia oggettiva esistente nel viadotto per cui è processo e dunque per non aver rilevato, apprezzato e rimosso la pericolosa logistica strutturale stradale in questione. Certamente la situazione era antecedente al ruolo personale dei tre prevenuti e non è stata da essi determinata in via diretta stante i tempi remoti della realizzazione della strada e del viadotto. Ma dato il loro ruolo non potevano non percepire - regolamenti asettici a parte - che quel tratto di strada era insidioso con conseguente almeno doveroso tentativo di attivarsi in merito.

Il capo cantoniere: non si può ricollegare a lui il compito di rimuovere pericoli specifici e gravi a livello strutturale in quanto non potrebbe comunque attivarsi per risolvere il problema di fondo. Per [redacted] il PM chiede dunque l'assoluzione per non aver commesso il fatto. Si può accedere a tale richiesta stante le sue ridotte mansioni, pur con la consapevolezza che da persona comunque di fatto esperta e transitante in loco in modo diretto e sistematico poteva ben attivarsi per segnalare con decisione l'insidia. Cosa che comunque in modo non lodevole non ha mai fatto, disinteressandosi di fatto del problema che non poteva non percepire.

I due dirigenti: mansioni e poteri a loro attribuiti consentivano loro di attivarsi per porre rimedio a tale situazione che ripetutamente in questa sede espositiva è stata classificata come insidia. Il PM chiede dunque la condanna relativa.

Va osservato che il reale stato dei luoghi così come emerso in aula è strettamente connesso al regime delle dirette responsabilità colpose dei due prevenuti. Un viadotto oggettivamente al buio totale, senza alcuna minima illuminazione attiva o passiva, con un vuoto anomalo tra le due carreggiate non percepibili dagli utenti. Il pericolo insistente tra le due campate è aumentato dalla distanza tra loro che comunque non poteva - stante il buio integrale - essere compreso dall'utente ignaro che - come i due ragazzi - avrebbe presupposto che tra le due carreggiate ci fosse un piano fruibile. Va sottolineato che secondo l'appuntato Lattanzi Gianni non vi erano addirittura neppure i cartelli che segnalavano l'esistenza di un viadotto. Questo evidenzia ulteriormente la scarsa attenzione da parte dei vertici ANAS su quel pericoloso tratto di strada; attenzione che invece è stata attivata solo successivamente con installazione di reti alte di protezione che - va rilevato - potevano dunque con maggiore prudenza e diligenza essere installate anche in periodo antecedente. La configurazione naturale dell'ambiente - vedere deposizioni pattuglia CC intervenuta in via diretta - rendeva non percepibile il vuoto e dava certezza di un'area percorribile, tanto che non si percepivano grazie al buio neppure le auto che provenivano in senso contrario, ad eccezione dei fari che ne documentavano l'esistenza ed il transito. Il guard rail era molto basso, e dunque facilmente scavalcabile come è avvenuto nel caso concreto. Non solo. In caso di incidente con moto coinvolta, il motociclista avrebbe potuto essere sbalzato oltre il guard rail dopo l'urto e verso il vuoto. Lo stato di fatto logistico e strutturale della infrastruttura era oggettivamente molto pericoloso. Una illuminazione minima avrebbe consentito di percepire o addirittura vedere il vuoto. Imperizia e negligenza permanente hanno determinato l'omessa adozione anche di tale cautela basilare. Una mancata valutazione della situazione di pericolo grave che determina imperizia; e conseguente negligenza connessa alla mancata ideazione ed adozione di strumenti e

tecniche per eliminare o quanto meno mitigare l'insidia. Anche se questa adozione non era prevista come formalità prestampata da alcuna norma, esisteva comunque un loro dovere generale di prudenza e diligenza; altrimenti sarebbe pressoché non perseguibile un reato omissivo generale laddove ogni minimo comportamento umano non sia minuziosamente scolpito sulla roccia normativa. Si tratta infatti di un reato omissivo improprio che prescinde da una specifica previsione di obbligo di legge. Purché esista - come esisteva nel caso di specie - per i motivi sopra esposti - la prevedibilità dell'evento. Le condizioni strutturali della infrastruttura in curva dopo galleria, connesse al tempo e luogo (notte e buio totale), non poteva ad una valutazione prudente ed attenta non far prevedere come plausibile un evento di incidente con presenza a piedi di soggetti coinvolti. Reti di protezione erano posizionate su viadotto precedente (vedi deposizione ing. Frezza). Sul viadotto di che trattasi - invece - le reti furono poste solo dopo l'incidente mortale. Mancava inoltre un percorso pedonale nel viadotto oggetto di causa. La prevedibilità di un sinistro grave in loco era logica, anche in considerazione del continuo ed universalmente noto (anche per continue cronache) aumento del traffico su tale arteria e di gravi e continui incidenti su tutta la rete in questione che è arteria strategica di collegamento nel Centro Italia anche per mezzi pesati. Inoltre a livello nazionale l'evento non è unico, ma più volte si sono verificati casi simili di scavalcamiento che non potevano essere ignorati da vertici ANAS specializzati in tale materia.

Ma l'evento mortale era evitabile in questo contesto? La risposta deve essere affermativa, a condizione che le cautele strutturali sopra esposte fossero state adottate. Va sottolineato che seppur - come giustamente sostiene la difesa - l'area di competenza è enorme, ciò non toglie che grande è la struttura di appartenenza che deve per forza di cose essere in grado di far fronte anche alle singole esigenze locali; altrimenti il suo ruolo è parziale e limitato. E seppur può essere condivisibile l'assunto - sempre sostenuto dalla difesa - che intervenire sulla struttura comporta decisioni e costi rilevanti e centralizzati, si rileva da un lato che la sistemazione di un cartello stradale e/o di poche modeste luci era una spesa affrontabile a livello ordinario manutentivo, e dall'altro che dopo l'evento mortale (come prassi nazionale) si è intervenuti e si è rimosso lo stato di insidia installando reti ed altro e dunque intervenire in tal senso era possibile; e se è stato possibile burocraticamente dopo, lo era anche prima.

Era esigibile un diversa condotta da parte dell'ANAS proprietaria del tratto di strada? La risposta deve essere positiva, anche attesi non solo i principi generali di prudenza e diligenza ma anche in relazione a principi generali di base ispiratori del codice della strada. Come del resto operato nel viadotto precedente. Ed i due dirigenti avevano la possibilità tecniche decisionali ed economiche per agire. E verosimilmente a sua volta il capo cantoniere aveva il dovere di segnalare con decisione.

L'assenza del precetto giuridico non scrimina i due prevenuti. La colpa deve essere appunto considerata generica. Il semplice (ed a volte ottuso) adeguamento alle norme non rende sempre prudenti e diligenti i comportamenti di chi ha nel proprio ruolo e mansionario attribuiti beni primari della sicurezza pubblica e della vita di un numero infinito di persone. L'equilibrio tra cause ed effetto in tal contesto va valutata. E travalica la responsabilità civile per sconfinare - come nel caso di specie - nel sistema penale stante il fatto che l'ANAS al momento era struttura con funzione di garanzia che aveva la custodia e gestione del bene e doveva vigilare ed attivarsi per eliminare i pericoli alla persone utenti. Ignare dell'insidia nota e comunque ben percepibile con un atto di diligenza ordinaria agli stessi vertici ANAS. Che avrebbe dovuto almeno - a livello minimale estremo - far installare una blanda ed ordinaria segnaletica che neppure esisteva in loco. L'obbligo giuridico di impedire l'evento trova la propria fonte nella posizione di garanzia dell'ANAS che è giuridica e di fatto ed antitetica allo sterile e vuoto adempimento di una regola scritta senza collegamento con la realtà delle cose concrete e con l'evoluzione dinamica delle situazioni strutturali e gestionali affidate al soggetto referente. Anche considerando che la strada in questione - realizzata in tempi piuttosto remoti - ha visto esplodere

in questi ultimi anni in modo abnorme il traffico ordinario e commerciale e dunque determinando un necessario aumento di attenzione e dovere di prevenzione da parte dell'ente gestore. Anche questo va considerato come nesso eziologico per colpa omissiva generica anche dunque per mancata e capace valutazione della dinamica storica del tratto stradale in relazione alle mutate e mutanti situazioni di traffico su una infrastruttura non creata per tali pesi di impatto di percorrenza. Il che aumenta la necessità di adeguamenti progressivi continui. E fa crescere la colpa omissiva generica in diretta ed inversa proporzione. Anche perché la strada in questione è notoriamente - per cronache pubbliche di stampa e dunque per comune scienza ed esperienza - un percorso ad altissimo rischio di reali incidenti di ogni tipo. Anche gravi e gravissimi. Ed è un tratto di strada oggetto di inerzia palese da parte dell'ente gestore, teatro di storiche e note (sempre per comune scienza ed esperienza da cronache pubbliche) attività di rallentamento per cantieri infiniti, dissesti, danni, incolonnamenti e continui restringimenti permanenti per mesi, che aumentano il tasso di pericolo su un percorso già strutturalmente inadeguato a tempi correnti. L'evento - sostiene la difesa - è anomalo rispetto ad una ordinaria infortunistica stradale laddove non è stato il veicolo a volare fuori strada. E questa è una valutazione tipica di anacronistica burocrazia gestionale, giacché da un lato lo scavalco del guard rail è ormai - nelle dinamiche di incidenti prassi nota e frequente non solo ai tecnici (chiunque viaggi seppur modestamente su superstrade ed autostrade vede in modo frequente soggetti in attesa di soccorsi o in semplice sosta al di là del guard rail come prassi diffusa, anche se esiste corsia di emergenza); e dunque la prevedibilità dell'evento specifico di tal genere in una amministrazione moderna ed accorta, che viva il suo ruolo sul territorio reale e non nel mondo virtuale delle regole burocratiche, non può che essere realisticamente prevedibile perché non è affatto un comportamento anomalo in caso di incidente, anche considerando che su quel viadotto non vi è corsia di emergenza. Ancora: in caso di incidente con veicoli a due ruote, è prevedibile anche da non tecnici che su un viadotto così profondo e con guard rail così basso il conducente/passeggero di una moto sbalzato dopo urto può facilmente e prevedibilmente essere esposto al pericolo di volare fuori della sede stradale. Come spesso accade, laddove le vittime di tali tipi di incidenti vengono soccorse ben oltre il guard rail su terreno attiguo. In questo caso il soggetto avrebbe comunque trovato non un terreno ma un vuoto. E questa era una insidia plausibile e prevedibile. E dunque l'incidenza di rischio è forte.

D'altronde, se tale rischio non esistesse ed a tutt'oggi - immutata la situazione logistica e storica - è stata adeguata la sicurezza del viadotto con protezioni alte, non si intuisce per quale motivo tale intervento è stato poi realizzato. Perché il lavoro (che si assume essere dovuto ad intenso ed impegnativo onere formale con appalto complesso di natura ministeriale e/o di direzione generale) o è oggi stato necessario in senso oggettivo (ed allora lo era anche in precedenza) o è stato un di più realizzato a solo scopo scenografico ed emotivo (e ciò non giustificherebbe i fondi ed i lavori attuati). L'incidenza di rischio è forse mutata dopo questo evento e solo per questo unico evento (che la difesa peraltro assume essere anomalo rispetto alla dinamica base degli incidenti stradali)? Oppure - come è realistico - tale incidenza esiste ed esisteva e soltanto dopo il clamore dell'evento mortale (come frequente prassi nazionale) è stato percepito e risolto il problema di base?

Le competenze. In casi simili, la prassi vuole nessun colpevole. Perché colpevole sarebbe un sistema formato da vertici e dipendenti infiniti, dove nessuno ha competenza e nessuno ha colpa perché tutti sono sempre "incompetenti" in ed attesa di ricevere ordini, mandati, fondi, direttive da altri in una vite senza fine che gira sempre senza trovare un punto di innesto cardine. In realtà, se come linea generale il sistema è il primo vero colpevole di questo tipo di eventi, va comunque rilevato che il sistema è formato da essere umani e quindi da menti pensanti. Le quali contribuiscono con il loro comportamento attivo od omissivo a creare il sistema che tende a spersonalizzare le responsabilità e gli eventi in una sorta di oblio di

deresponsabilizzazione dove chi fa cosa e chi deve fare cosa è spesso difficile da trovare. Così non è non può essere.

Oggi nei moderni sistemi aziendali, pubblici e privati, le azioni e le omissioni sono ben ripartite e lo schermo collettivo della responsabilità (o non responsabilità) collettiva burocratica è superato. Sono i singoli che devono decidere e rendere attive le scelte. Con esiti più o meno fortunati, ciascuno secondo il proprio ruolo (piccolo o grande), ognuno per quello che può e deve fare ed indipendentemente dall'esito della loro azione attiva. Ed in questo caso il PM ha giustamente individuato nei due dirigenti imputati un ruolo determinante per decidere (o non decidere) un intervento in un equo piano amministrativo di plausibile capacità di azione da un lato e di possibilità di (almeno iniziale) azione dall'altro. Ma qui nessuno ha mai fatto nulla. Non è stato mai neppure tentato nulla. Se è vero che il progetto poteva essere complesso, nessuno lo ha mai nemmeno attivato o tentato di attivare a livello embrionale ed iniziale. E solo dopo questo evento la procedura è stata attivata e conclusa... E l'omissione comportamentale parte ad avviso del Giudice anche dai livelli più modesti tra i quali quelli del capo cantoniere il quale è vero che non ha grandi poteri ma ha (o dovrebbe avere) almeno grandi occhi per vedere in via diretta - da persona esperta di fatto quale è, e deve essere - una situazione di oggettivo pericolo nella quale egli - operante sul territorio - si spera sia transitato più volte di giorno (e si auspica anche di notte). E segnalare questo elemento-base del pericolo, come sensore attivo sulla strada, era suo dovere. Forse non previsto nella rigida fisionomia manualistica, ma in linea generale esistente secondo i principi generali ed ancora prima secondo logica elementare, buona volontà e senso del dovere civile. Entità non sempre comuni, come nel caso di specie, a chi comunque lavora nella cosa pubblica.

I due ragazzi sono stati inizialmente vittime illuse di incidente stradale. Non è emerso in alcun modo in dibattimento - va chiarito - che vi fossero stati di alterazione psichica o comportamentale dei componenti dell'autovettura che ha determinato l'incidente primario. Tutti gli occupanti erano vigili. Nessuno dei superstiti ha avuto la percezione del vuoto stante il buio ed assenza segnali. Ed addirittura soggetto sopraggiunto in auto successiva stava anche lui per scavalcare e poi ha desistito ma non perché si è reso conto del vuoto ma per scarsa prestantza fisica. E questo conferma che l'insidia stradale infrastrutturale (oggettivamente invisibile e soggettivamente imprevedibile) era di natura collettiva. Il buio - non esorcizzato - è unitamente alla mancanza di protezioni - non apposte - la base della invisibilità ed imprevedibilità del vuoto. Va sottolineato che i due ragazzi non si sono gettati volontariamente nel vuoto (che non avevano certo percepito) ma hanno scavalcato pensando di trovare area percorribile. Non è possibile addebitare ai due ragazzi deceduti nessuna forma di colpa né comportamentale né fisiologica (il loro presunto stato di ebbrezza non è stato confermato in atti). Il nesso di causalità tra le omissioni di colpa generica dei due prevenuti e l'evento mortale è dunque lineare e senza variabili. La situazione di pericolo non deve essere valutata - come è prassi in questi casi - dopo gli incidenti e gli eventi mortali, ma prima. Per evitarli. Il fatto che dopo questo incidente si è poi intervenuti con reti ed altri sistemi, conferma che si poteva e si doveva farlo prima. La mancata valutazione preventiva dell'insidia e del grave pericolo conseguente è colpa. Chiara e logica. Che prescinde dalla asettica, vuota e sterilmente burocratica applicazione fredda ed impersonale di leggi e regole formali alle quali sono poi appese le vite di innumerevoli utenti della strada. Di ogni età. Anche giovani e giovanissimi.

Osserva dunque il Giudice che, se il comportamento di [redacted] è censurabile sotto il profilo generale comportamentale in quanto soggetto direttamente a contatto con la situazione di insidia per non aver comunque segnalato con decisione ai vertici tale situazione, ma che solo tale assunto - stante il ruolo - non è sufficiente per determinare una pronuncia di condanna suo carico con conseguente applicazione a suo favore del disposto dell'art. 530/II° comma c.p.p.,

sussistono pieni elementi di prova a carico dei prevenuti [redacted] e [redacted] desunti dalle risultanze dibattimentali che hanno delineato una precisa efficienza causale tra omissioni attuate ed evento mortale. L'imputazione contestata è dunque provata a loro carico in ogni componente oggettiva e soggettiva.

I due prevenuti in giudizio non apportano con le argomentazioni (ancorché approfondimento esposte in modo articolato) alcun elemento di contraria valutazione in antitesi alla prospettata tesi accusatoria.

Si ritiene dunque di poter dichiarare gli imputati responsabili della imputazione in epigrafe trascritta e, concesse attenuanti generiche in considerazione dello stato dei precedenti ed in generale del buon comportamento processuale stimasi equo irrogare la pena di 10 mesi di reclusione (ciascuno): pena base 15 mesi di reclusione sulla scorta del 3° comma dell'art. 589 c.p. - 1/3 per attenuanti generiche = 10 mesi di reclusione.

Consegue ulteriore condanna al pagamento delle spese processuali in solido.

Lo stato dei precedenti consente di concedere il beneficio della sospensione condizionale della pena e della non menzione ad entrambi gli imputati.

Gli imputati vanno inoltre condannati al pagamento in solido dei danni morali e materiali in favore di tutte le parti civili costituite nel presente procedimento penale da liquidarsi in separata sede nonché in solido alle spese di giudizio in favore della stesse parti civili che si liquidano in € 4.500,00 in via equitativa ciascuno per Vittori Alessandra, Nobili Maria Gabriella, Vesprini Jessica, Diomedè Teresa, Vittori Bruno, Vittori Giovanni, oltre IVA e CAP come per legge, mentre per la parte civile Codacons si liquidano € 2.500,00 in via equitativa oltre IVA e CAP.

Stante l'assenza di ogni risarcimento preventivo e trattativa in corso, si ritiene equo attribuire una provvisoria di € 20.000,00 a carico in solido dei prevenuti per ciascuna parte civile Vittori Alessandra, Nobili Maria Gabriella, Vesprini Jessica, Diomedè Teresa, Vittori Bruno, Vittori Giovanni. Non si ritiene sussistono motivi di particolare urgenza per la provvisoria esecuzione di tale provvisoria. Ogni altra richiesta di tutte le parti va rigettata.

P.Q.M.

visto ed applicato l'art. 533 C.P.P.

dichiara [redacted] e [redacted] responsabili del reato ascritto e, concesse attenuanti generiche, li condanna alla pena di 10 mesi di reclusione ciascuno, oltre al pagamento delle spese processuali in solido.

Concede ad entrambi il beneficio della sospensione condizionale della pena e della non menzione.

Condanna inoltre [redacted] e [redacted] al pagamento in solido dei danni morali e materiali in favore di tutte le parti civili costituite nel presente procedimento penale da liquidarsi in separata sede nonché in solido alle spese di giudizio in favore della stesse parti civili che si liquidano in € 4.500,00 in via equitativa ciascuno per Vittori Alessandra, Nobili Maria Gabriella, Vesprini Jessica, Diomedè Teresa, Vittori Bruno, Vittori Giovanni, oltre IVA e CAP come per legge, mentre per la parte civile Codacons si liquidano € 2.500,00 in via equitativa oltre IVA e CAP.

Concede una provvisoria di € 20.000,00 a carico in solido dei prevenuti per ciascuna parte civile identificata in Vittori Alessandra, Nobili Maria Gabriella, Vesprini Jessica, Diomedè Teresa, Vittori Bruno, Vittori Giovanni. Rigetta ogni altra istanza.

visto ed applicato l'art. 530°/II° comma C.P.P.

assolve [redacted] dal reato ascritto per non aver commesso il fatto  
Terni, li 5.7.06

Il Giudice  
Dott. Maurizio Santoloci

Ora Ricezione 2.Azo. 19:24