

id 20672

DECRETO DIRIGENZIALE N. 216/DA del 24 MAR 2022

Oggetto: Rimborso spese legali all'Avv. Gazzara Antonino - Procedimento Penale n° 436/2014 Tribunale di Messina.

IL DIRIGENTE AMMINISTRATIVO

Premesso che l'art. 39 della L.R. 29/12/1980 n° 145, rubricato "Patrocinio Legale" dispone "ai dipendenti e pubblici amministratori (art. 24 l.r.30/2000) che in conseguenza di fatti ed atti connessi all'espletamento del servizio e dei compiti di ufficio, siano soggetti a procedimenti di responsabilità civile, penale o amministrativa, è assicurata l'assistenza legale, in ogni stato e grado di giudizio, mediante rimborso, secondo le tariffe ufficiali, di tutte le spese sostenute, sempre che gli interessati siano stati dichiarati esenti da responsabilità";

Che l'Avv. Gazzara Antonino, nato a Messina il 18/07/1948 ed ivi residente in Via Nicola Fabrizi n° 87, c.f. GZZNNN48L18F158X è stato imputato nel procedimento penale per responsabilità connesse all'espletamento del proprio servizio, procedimento R.G. Gip n° 436/2014 Tribunale di Messina conclusosi con Sentenza n° 176 del 23/01/2020, che si allega, con assoluzione perché il fatto non sussiste;

Considerato che la giurisprudenza più recente, Cassazione sez. Lavoro n° 23904 del 19/11/2007, richiamata dal parere n° 13 del 05/04/2013, della sezione regionale della Corte dei Conti Abruzzo, ha superato il precedente orientamento restrittivo in base al quale il diritto al rimborso delle spese legali sarebbe dovuto esclusivamente a fronte di una pronuncia di merito, prevedendo il rimborso anche in caso di archiviazione del procedimento adottato dal GUP, fermo restando la verifica dell'assenza di conflitto di interessi;

Ritenuto che nel caso di che trattasi non si configura conflitto di interesse con questo Ente;

Vista la richiesta di rimborso acquisita al protocollo dell'Ente il 4/8/2021 al n° 22193, successivamente integrata con prot. 6199 del 9/3/2022 con la quale l'Avv. Gazzara Antonino, chiede il rimborso delle spese legali sostenute per il giudizio in oggetto, giustificate dalla fattura n. 2 del 09/03/2022 di € 21.615,40 dell'Avv. Giovanni Calamoneri riferita al giudizio R.G. n° 436/2014 debitamente quietanzata;

Ritenuto di dover procedere alla liquidazione della somma sopra menzionata di € 21.615,40 incluse spese ed IVA;

Visto l'art. 43 del D.lgs. 118/2011 e s.m.i. che dispone in materia di esercizio provv. e gestione provvisoria;

Vista la nota prot. 42352 del 28/12/2021 con la quale il Direttore Generale di questo Ente ha chiesto all'Assessorato Regionale Infrastrutture, l'autorizzazione al prosieguo della gestione provvisoria fino al 30/04/2022;

Vista la nota prot. 70975 del 29/12/2021 con la quale l'Ass.to Regionale Vigilante Infrastrutture e Mobilità autorizza la gestione provvisoria fino al 30/04/2022 e quindi l'effettuazione di spese necessarie ad evitare che siano arrecati danni patrimoniali gravi e certi all'Ente, nonché le spese che assumono rilevanza sotto il profilo dell'ordine pubblico e della sicurezza stradale;

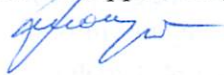
Accertato che ai sensi della L.R. 10/2000 spetta allo scrivente l'adozione degli atti e dei provvedimenti amministrativi;

DECRETA

Per i motivi espressi in narrativa che qui si intendono integralmente richiamati:

- **Impegnare** la somma di € 21.615,40 sul cap. 131 del redigendo Bilancio 2022/2024 cge presente adeguata disponibilità denominato "*Liti, arbitrati e risarcim. danni e spese legali*";
- **Procedere** al rimborso delle spese legali sostenute l'Avv. Gazzara Antonino, nato a Messina il 18/07/1948 ed ivi residente in Via Nicola Fabrizi n° 87, c.f. GZZNNN48L18F158X nel procedimento penale di cui in oggetto e meglio descritto in narrativa, conclusosi con la Sentenza di assoluzione perché il fatto non sussiste, per l'importo complessivo di € 21.615,40 tramite bonifico bancario al seguente IBAN IT20N0306916500100000007260 allo stesso intestato;
- **Trasmettere** il presente provvedimento al Servizio Finanziario per gli adempimenti di competenza.

Il Respons. Uff. Contenzioso
Dott. Giuseppe Mangraviti



Il Dirigente Amministrativo
Dott. Donatello Puliatti



Il Dirigente Generale
Ing. Salvatore Minaldi



STUDIO LEGALE
GAZZARA

VIA N. FABRIZI, 87 - 98123 MESSINA

AVV. FRANCESCO GAZZARA

**Consorzio per le
AUTOSTRADE SICILIANE**
Prot. 22193
del 04-08-2021 Sez. A



Messina, 05 Luglio 2021

autostradesiciliane@posta-cas.it

Spett.le
Consorzio per le Autostrade Siciliane
C.da Scoppo
98122 MESSINA

Oggetto: Proc. Pen. N. 436/2014 R.G.N.R. del Tribunale di Messina -- I Sezione Penale

Con riferimento alla questione di cui all'oggetto, trasmetto, in allegato copia della sentenza n. 176/2020 del Tribunale di Messina – I Sezione Penale -, nonchè preavviso di parcella fattimi pervenire dall'avv. Giovanni Calamoneri, difensore di fiducia.

Resto in attesa di conoscere le Vs. determinazioni in esito alle quali provvederò al pagamento (previa emissione di fattura) ed alla conseguente richiesta del rimborso spettantimi.

Distinti saluti.

(avv.  GAZZARA)

Nota spese proc. 436/2014 RGNR a carico di Gazzara Antonino e altri definito con sentenza del Tribunale Collegiale di Messina Prima Sezione Penale n°176 del 2020 RG Sent. passata in cosa giudicata

Si trasmette notula in ordine all'attività prestata.

Liquidazione giudiziale compenso avvocati in ambito Penale

Artt. 1 - 3 e 12 - 17 D.M. 55/2014

Competenza: Indagini preliminari

Fase Compenso

Fase di studio della controversia, valore medio: € 810,00

Fase introduttiva del giudizio, valore medio: € 630,00

Fase istruttoria e/o dibattimentale, valore medio: € 990,00

Compenso tabellare (valori medi) € 2.430,00

PROSPETTO FINALE

Compenso tabellare € 2.430,00

Spese generali (15% sul compenso totale) € 364,50

IPOTESI DI COMPENSO LIQUIDABILE € 2.794,50

Competenza: **GUP**

Fase	Compenso
Fase di studio della controversia, valore medio:	€ 450,00
Fase introduttiva del giudizio, valore medio:	€ 720,00
Fase istruttoria e/o dibattimentale, valore medio:	€ 1.350,00
Fase decisionale, valore medio:	€ 1.350,00
Compenso tabellare (valori medi)	€ 3.870,00

AUMENTI (in % sul compenso tabellare)

PEC

Tipo E-mail

PEC

Da

-- < avvantoinogazzara@pec.giuffre.it >

A

< autostradesiciliane@posta-cas.it >

Oggetto

Re: Proc. Pen. N. 436/2014 R.G.N.R. del Tribunale di Messina ? I Sezione Penale

Mercoledì 09-03-2022 12:10:00

Alla cortese attenzione del dott. Mangraviti.

Con riferimento alla questione di cui all'oggetto trasmetto, in allegato, copia della fattura n. 2/2022 debitamente quietanzata dall'avv. Calamoneri.

La somma potrà essere accreditata sul c/c n.1/00000007260 INTESA – SANPAOLO – sede di Messina – Via L. Manara ls. 137 nn. 8/16 - ABI 03069 CAB 16500 – intestato a Gazzara Antonino – IBAN IT20 N03069 16500 100000007260.

Distinti saluti.

avv. Antonino Gazzara

Allegati:

Fattura_2_del_2022_Avvocato_Gazzara_quietanzata.pdf

Dati Tecnici:

message.eml sostitutiva.xml testo_email.txt Daticert.xml

Consorzio per le
AUTOSTRADE SICILIANE
Prot. 6199
del 09-03-2022 Sez. A



Consorzio Autostrade Siciliane		
Posta in Entrata		
9 MAR, 2022		
Conti		
DIR GEN.	<input checked="" type="checkbox"/>	D.A.

[Handwritten signature]

MITTENTE

Identificativo fiscale ai fini IVA: IT02529650836
 Codice fiscale: CLMGNN70P25F158H
 Cognome nome: Calamoneri Giovanni
 Regime fiscale: RF01 (ordinario)
 Indirizzo: Via Ghibellina 48 98122 Messina
 Comune: Messina Provincia: ME
 Cap: 98122 Nazione: IT

DESTINATARIO

Codice fiscale: GZZNNN48L18F158X
 Cognome nome: Gazzara Antonino
 Indirizzo: Via Risorgimento
 Comune: Messina Provincia: ME
 Cap: 98122 Nazione: IT

CAUSALE							
TIPOLOGIA DOCUMENTO	ART73	NUMERO FATTURA		DATA	CODICE DESTINATARIO		
TD01 (fattura)		2		09-03-2022	0000000		
COD.ARTICOLO	DESCRIZIONE	QUANTITA	PREZZO UNITARIO	UM	SC.MAG.	%IVA	PREZZO TOTALE
	1) Competenze assistenza difensiva procedimento 436 del 2014 RGNR fasi Indagini Preliminari GUP e Tribunale Collegiale		17.036,1			22,00	17.036,10

DATI RIEPILOGO		%IVA	SPESE ACCESSORIE	TOTALE IMPOSTA	ARROTONDAMENTO	TOTALE IMPONIBILE
		22,00		3.897,86		17.717,54
BOLLO VIRTUALE	IMPORTO BOLLO	SC.MAG.		VALUTA	ARROTONDAMENTO	TOTALE FATTURA
				EUR		21.615,40

DATI CASSA PREVIDENZIALE					
TIPO CASSA	IMPONIBILE	%CONTR.	IMPORTO	%IVA / NATURA	RITENUTA
TC01 (Cassa Nazionale Previdenza e Assistenza Avvocati e Procuratori legali)	17.036,10	4,00	681,44	22,00	

DATI PAGAMENTO - CONDIZIONI PAGAMENTO: TP02 (PAGAMENTO COMPLETO)					
MODALITÀ PAGAMENTO	DATA SCADENZA PAGAMENTO			IMPORTO PAGAMENTO	
MP05 Bonifico				21.615,40	
BENEFICIARIO	ISTITUTO FINANZIARIO	IBAN	ABI	CAB	BIC
Avvocato Giovanni Calamoneri	Banca di Credito Cooperativo la Riscossa di Regalbuto	IT14L0895416500022000000616			CCRTIT2T000

Il presente documento è conforme all'originale in formato xml e non è valido ai fini fiscali per tutti i casi nei quali è obbligatoria la fatturazione elettronica

Per quietanza

9.3.2022

G. W. Cheni

Liquidazione giudiziale compenso avvocati in ambito Penale

Artt. 1 - 3 e 12 - 17 D.M. 55/2014

Competenza: **Tribunale collegiale**

Fase	Compenso
Fase di studio della controversia, valore medio:	€ 450,00
Fase introduttiva del giudizio, valore medio:	€ 720,00
Fase istruttoria e/o dibattimentale, valore medio:	€ 1.350,00
Fase decisionale, valore medio:	€ 1.350,00
Compenso tabellare (valori medi)	€ 3.870,00

AUMENTI (in % sul compenso tabellare)

Aumento del 60 % per presenza di più parti aventi stessa posizione processuale (art. 12, comma 2)	€ 2.322,00
Compenso maggiorato comprensivo degli aumenti	€ 6.192,00

PROSPETTO FINALE

Compenso tabellare	€ 3.870,00
Totale variazioni in aumento	+ € 2.322,00
Compenso totale	€ 6.192,00
Spese generali (15% sul compenso totale)	€ 928,80
Cassa Avvocati (4%)	€ 284,83
Totale imponibile	€ 7.405,63
IVA 22% su Imponibile	€ 1.629,24
IPOTESI DI COMPENSO LIQUIDABILE	€ 9.034,87

+ GUP 9.034,87
 + IND. PROC. 3.525,66
TOTALE FATT. € 21.615,40

Liquidazione giudiziale compenso avvocati in ambito Penale
Artt. 1 - 3 e 12 - 17 D.M. 55/2014

Competenza: **Indagini preliminari**

Fase	Compenso
Fase di studio della controversia, valore medio:	€ 810,00
Fase introduttiva del giudizio, valore medio:	€ 630,00
Fase istruttoria e/o dibattimentale, valore medio:	€ 990,00
Compenso tabellare (valori medi)	€ 2.430,00

PROSPETTO FINALE

Compenso tabellare	€ 2.430,00
Spese generali (15% sul compenso totale)	€ 364,50
Cassa Avvocati (4%)	€ 111,78
<i>Totale imponibile</i>	€ 2.906,28
IVA 22% su Imponibile	€ 639,38
IPOTESI DI COMPENSO LIQUIDABILE	€ 3.545,66

Liquidazione giudiziale compenso avvocati in ambito Penale
Artt. 1 - 3 e 12 - 17 D.M. 55/2014

Competenza: **GUP**

Fase	Compenso
Fase di studio della controversia, valore medio:	€ 810,00
Fase introduttiva del giudizio, valore medio:	€ 720,00
Fase istruttoria e/o dibattimentale, valore medio:	€ 990,00
Fase decisionale, valore medio:	€ 1.350,00
Compenso tabellare (valori medi)	€ 3.870,00

AUMENTI (in % sul compenso tabellare)

Aumento del 60 % per presenza di più parti aventi stessa posizione processuale (art. 12, comma 2)	€ 2.322,00
Compenso maggiorato comprensivo degli aumenti	€ 6.192,00

PROSPETTO FINALE

Compenso tabellare	€ 3.870,00
Totale variazioni in aumento	+ € 2.322,00
Compenso totale	€ 6.192,00
Spese generali (15% sul compenso totale)	€ 928,80
Cassa Avvocati (4%)	€ 284,83
Totale imponibile	€ 7.405,63
IVA 22% su Imponibile	€ 1.629,24
IPOTESI DI COMPENSO LIQUIDABILE	€ 9.034,87

NO 815/2024
Mod. 2/A/SC

Adm. 16/05/22 rilasciata copia esecutiva
all'Avv. Giuseppe Pustorino
dell'Avv. Pustorino
Pustorino



REPUBBLICA ITALIANA
IN NOME DEL POPOLO ITALIANO
IL TRIBUNALE DI MESSINA

I SEZIONE PENALE

Composto dai signori magistrati:

dott.ssa Letteria	SILIPIGNI	Presidente
dott. ssa Simona	MONFORTE	Giudice est.
dott. Giovanni	ALBANESE	Giudice

con l'intervento del Pubblico Ministero dott. Antonio CARCHIETTI, Sostituto procuratore delle Repubblica, e l'ausilio dell'Assistente giudiziario dott.ssa Gaia MANGANARO, all'udienza del 23 gennaio 2020 ha pronunciato la seguente

SENTENZA

nei confronti di:

- 1) **BERINGHELI Calogero**, nato a Caronia il 20/04/1950, residente in Palermo, via G. Campolo n. 10, elettivamente domiciliato presso lo studio dell'avv. Eugenio PASSALACQUA del foro di Patti, che lo assiste di fiducia, sostituito dall'avv. A. CALAMONERI.

Libero, assente

- 2) **CORSELLO Anna Rosa**, nata a Cefalu' il 5/07/1953, ivi residente in C.da Vallone di Falco, elettivamente domiciliata presso lo studio dell'avv. Salvatore TAMBURRO del foro di Termini Imerese che la assiste di fiducia, unitamente all'avv. Eugenio PASSALACQUA, entrambi assenti, sostituito dall'avv. A. CALAMONERI del foro di Messina.

Libera, processualmente presente

- 3) **DRAGOTTA Benedetto**, nato a Palermo il 17/09/1941, residente a Carini in via Ulivi n. 36, elettivamente domiciliato presso lo studio dell'avv. Giuseppe PUSTORINO del foro di Messina che lo assiste di fiducia, presente.

Libero, assente

N. 176/2020REG. SENT.

N. 436/2014 R.G.N.R.

N. 2639/2015 R.G.T.

SENTENZA

In data 23.01.20

Depositata in cancelleria

Il

Il Cancelliere

Fatto avviso deposito sentenza

Il

Il Cancelliere

Addi

Estratti esecutivi

Questura

Art. Camp. Pen.

Addi

Redatt sched. Casellario

e com. elettorale

Il Cancelliere

- 4) **GAZZARA Antonino**, nato a Messina il 18/07/1948, ivi residente in via Nicola Fabrizi n. 87 is. 191 (domicilio dichiarato), difeso di fiducia dall'avv. Giovanni CALAMONERI del foro di Messina, presente.

Libero, processualmente presente

- 5) **FRISONE Letterio**, nato a Messina il 6/02/1953, ivi residente in via Palermo n. 317 (domicilio dichiarato), difeso di fiducia dall'avv. Valter MILITI del foro di Messina, sostituito dall'avv. G. CALAMONERI del foro di Messina.

Libero, processualmente presente

- 6) **MINARDO Antonino**, nato a Modica il 5/02/1978, ivi residente in C.da cava GucciardoSerrauccelliQuartarella n. 1/a (domicilio dichiarato), difeso di fiducia dall'avv. Alberto GULLINO del foro di Messina, sostituito dall'avv. DI BLASI del foro di Messina.

Libero, assente

- 7) **PIZZINO Mario**, nato a Messina il 6/02/1953, ivi residente in via Romagnosi n. 7 (domicilio dichiarato), difeso di fiducia dall'avv. Valter MILITI del foro di Messina, sostituito dall'avv. G. CALAMONERI del foro di Messina.

Libero, processualmente presente

- 8) **SCEUSA Gaspare**, nato a Barcellona P.G. il 19/08/1955, ivi residente in via Avv. A. Pino n. 36 (domicilio dichiarato), difeso di fiducia dall'Giuseppe PUSTORINO del foro di Messina, sostituito dall'avv. G. CALAMONERI del foro di Messina.

Libero, processualmente presente

- 9) **SIRACUSA Felice**, nato a Merì il 10/06/1947, residente a Saponara fraz. Marittima Compl. "Le Ville" 16/C (domicilio dichiarato), difeso di fiducia dall'avv. Domenico PUSTORINO del foro di Messina, sostituito dall'avv. G. CALAMONERI del foro di Messina.

Libero, assente

- 10) **TRAINITI Maurizio Maria**, nato a Butera l'8/10/1954, residente a Catania in via Canfora n. 55, elettivamente domiciliato presso lo studio del difensore di fiducia avv. Carmelo GALATI del foro di Catania, presente.

Libero, presente

- 11) **VALENTI Patrizia**, nata a Floridia il 15/01/1959, residente a Palermo in via Poggio Ridente n. 4, elettivamente domiciliata presso lo studio del difensore di fiducia avv. Giampiero SANTORO del foro di Palermo, presente.

Libera, presente

- 12) ZAPPARATA Matteo, nato a Catania il 27/02/1950, residente a Scordia in via R. Gattuso n. 4/C, elettivamente domiciliato presso lo studio del difensore di fiducia avv. Giovanni IOPPOLO del foro di Catania, sostituito dall'avv. Luisa GIANNINI.

Libero, presente

IMPUTATI

Calogero BERINGHELI, Anna Rosa CORSELLO, Benedetto DRAGOTTA, Antonino GAZZARA, Letterio FRISONE, Antonino MINARDO, Mario PIZZINO, Gaspare SCEUSA, Felice SIRACUSA, Maurizio TRAINITI, Patrizia VALENTI, Matteo ZAPPARRATA

A) *del reato p. e p. dall'art. 113, 589 co. 1 e 2 c. p. perché, ognuno per quanto di rispettiva competenza, nella qualità di:*

- *Presidenti del Consorzio Autostrade Siciliane (Antonino MINARDO dal 28.06.2007 al 3.12.2007, Patrizia VALENTI dal 10.04.2008 al 29.06.2009;*
- *Commissari straordinari del Consorzio Autostrade Siciliane (Benedetto DRAGOTTA dal 17.12.2001 al 27.06.2007, Matteo ZAPPARRATA dal 14.08.2009 al 11.08.2010, Calogero BERINGHELI dal 12.08.2010 al 4.05.2011, Anna Rosa CORSELLO dal 8.10.2011 al 3.10.2012, Antonino GAZZARA dal 4.10.2012 al 9.10.2013);*
- *Direttori Generali del Consorzio Autostrade Siciliane (Felice SIRACUSA dal 16.03.2005 al 23.09.2007, Mario PIZZINO dal 17.02.2012 al 30.06.2012, Maurizio TRAINITI dal 17.09.2012 al 31.12.2014);*
- *Dirigenti dell'Aren Tecnica e di Esercizio del Consorzio Autostrade Siciliane (Felice SIRACUSA dall'1.12.1990 al 12.09.2008, Gaspare SCEUSA dal 13.09.2008 al 23.01.2012 e dal 21.04.2012 al 12.08.2012, nonché limitatamente alla tratta autostradale della Sicilia Orientale, dal 13.08.2012 a seguire, Letterio FRISONE dal 24.01.2012 al 20.04.2012, nonché, limitatamente alla tratta autostradale della Sicilia Occidentale, dal 13.08.2012 a seguire);*
- *dirigente dell'Unità Operativa "Servizi Tecnici" e dirigente dell'Ufficio Progettazione e manutenzione corpo stradale e pertinenze (Gaspare SCUSA);*

pernegligenza ed imperizia consistita nell'aver omesso di porre in essere i doverosi interventi di messa in sicurezza della tratta autostradale A/20, con specifico riferimento ai terminali delle barriere di protezione presenti alle uscite delle gallerie, costituenti un concreto pericolo per la circolazione, sia perché sensibilmente distaccate dalle pareti, sia per la ridotta altezza dal suolo; in particolare:

- a) *nell'aver omesso di raccordare i terminali delle barriere di protezione con le volte delle gallerie, lasciando così che i suddetti terminali, in quanto distanziati dalle pareti, fossero pericolosamente esposti al traffico (in violazione dell'art. 6 delle "Istruzioni Tecniche sulla progettazione, omologazione ed impiego delle barriere di sicurezza stradale", allegate al Decreto del Ministero dei Lavori Pubblici n. 3256 del 3.6.1998, secondo cui " i terminali*

sono definiti come gli elementi finali di una barriera di sicurezza corrente. La loro origine, per quanto possibile, non deve essere esposta al traffico") e non idonei ad impedire la fuoriuscita dei veicoli dalla sede stradale (in violazione dell'art. 2 della "Istruzioni Tecniche sulla progettazione, omologazione ed impiego delle barriere di sicurezza stradale", allegato al Decreto del Ministero dei Lavori Pubblici n. 223 del 18.02.1992, secondo cui "le barriere di sicurezza sono poste in opera essenzialmente al fine di realizzare le condizioni di maggior sicurezza possibile, per gli utenti della strada e per i terzi, e quindi in primo luogo il contenimento dei veicoli che dovessero tendere alla fuoriuscita dalla carreggiata stradale" e dell'art. 3 secondo cui, con riferimento ai bordi di tutte le opere d'arte all'aperto, quali ponti, viadotti, ponticelli, sovrappassi e muri di sostegno della carreggiata, "la protezione dovrà estendersi opportunamente oltre lo sviluppo longitudinale strettamente corrispondente all'opera sino a raggiungere punti - prima e dopo l'opera - per i quali possa essere ragionevolmente escluso il rischio di conseguenze disastrose derivanti dalla fuoriuscita dei veicoli dalla carreggiata");

- b) nell'aver omissso gli interventi volti a rialzare fino a cm 70 dalla superficie i terminali delle barriere di protezione poste alle uscite delle gallerie, in violazione della Circolare Ministero dei Lavori Pubblici n. 2337 del 10/07/1987 (attuativa dell'art. 1 della Legge n. 181 del 1962) secondo cui "la barriera di sicurezza deve essere posta in opera in modo che il suo bordo superiore si trovi ad un'altezza non inferiore a 70 cm sul piano viabile", mentre, per le installazioni esistenti, "si dovrà procedere gradualmente al loro rialzamento alla nuova quota indicata";
- c) nell'aver omissso (i Presidenti, i Commissari Straordinari e i direttori generali) il doveroso controllo sul mancato raggiungimento dei fini istituzionali del Consorzio Autostrade Siciliane, in violazione degli artt. 2 e 9 delle norme regolamentari per il personale, con specifico riferimento alla sicurezza stradale, così come previsto dall'art. 14 del D. lgs. 285/92 si sensi del quale "gli enti proprietari delle strade, allo scopo di garantire la sicurezza stradale e la fluidità della circolazione, provvedono: a) alla manutenzione, gestione e pulizia delle strade, delle loro pertinenze e arredo, nonché delle attrezzature, impianti e servizi; b) al controllo tecnico dell'efficienza delle strade e relative pertinenze"; negligenza ed imperizia rafforzate dall'essere rimasti tutti inerti nonostante:
- a seguito della rimozione delle barriere di protezione all'interno delle gallerie della tratta autostradale A/20 Messina - Palermo, avvenuta nell'ambito di lavori di riqualificazione delle stesse, ultimati in data 27.10.2006, i tecnici dell'ANAS, in sede di collaudo del 10.02.2006, avessero segnalato che sulla tratta autostradale A/20 "i tratti terminali delle barriere poste in opera sui viadotti non sono collegate alle strutture bilaterali esistenti e che l'elemento superiore delle parti terminali delle barriere antiribaltamento H4 bordo ponte sui viadotti non risultano raccordate alle strutture su terra esistenti e possono costituire grave pericolo in caso di incidente" e conseguentemente intimato ai responsabili del C.A.S. di intervenire "con urgenza...per eliminare tutte le situazioni di pericolo derivanti dalla situazione sopra riportata provvedendo a collegare con ferri speciali le barriere esistenti con quelle oggetto dell'intervento in questione e a inserire elementi di raccordo, a terra, per le barriere anti-ribaltamento";

- il personale della Polizia Stradale di Messina, con nota n. 1973 del 3.10.2006, avesse segnalato che "nella tratta di Messina - Divieto e viceversa vi sono delle testiere di guardrail che sporgono pericolosamente, significando che sono prive di raccordi";
- il verificarsi di sinistri con esito mortale analoghi a quello di seguito descritto; contribuivano a determinare così le condizioni per la fuoriuscita dalla sede stradale del veicolo FIAT 600 targato BP223EB, verificatasi sulla tratta autostradale A/20 (direzione di marcia Messina) all'altezza della progressiva chilometrica 5 +700, in conseguenza della quale la conducente Grassi Providenza perdeva la vita.

In particolare, l'autovettura condotta da Grassi Providenza, mentre percorreva (nel rispetto dei limiti di velocità) la galleria denominata "Bordonaro", giunta in prossimità dell'uscita, per cause non accertate, sbandava sul lato sinistro della carreggiata ed impattava contro il terminale della barriera di protezione ivi presente, posto ad una distanza di 40 cm dalla parete e ad un'altezza di 55 cm dalla superficie (in violazione quindi delle citate disposizioni), provocando così, quale effetto diretto ed inevitabile, il seguente evento: l'autovettura sormontava la barriera di protezione sino a perdere contatto col suolo e a sbalzare, con un moto parabolico aereo, fuori dalla sede stradale, per poi cadere lungo la sottostante scarpata ed impattare contro un albero ivi presente, con conseguente decesso della conducente; evento che non si sarebbe verificato qualora il suddetto terminale fosse stato adeguatamente raccordato alla volta della galleria e avesse avuto un'altezza non inferiore a cm 70.

Con la recidiva specifica, reiterata e nel quinquennio per Benedetto Dragotta.

Con la recidiva specifica e nel quinquennio per Gaspare Sceusa e Felice SIRACUSA.

Con la recidiva specifica per Maurizio Trainiti.

In Messina, il 10 luglio 2013

Calogero BERINGHELI, Anna Rosa CORSELLO, Antonino GAZZARA, Letterio FRISONE, Mario PIZZINO, Gaspare SCEUSA, Maurizio TRAINITI, Patrizia VALENTI, Matteo ZAPPARRATA

B) del reato p. e p. dagli artt. 110, 328 c.p., perché, in concorso tra loro, nella qualità di :

- **Presidenti del Consorzio Autostrade Siciliane** (Patrizia Valenti dal 10.4.2008 al 29.6.2009);
- **Commissari straordinari del Consorzio Autostrade Siciliane** (Matteo Zapparrata dal 14.08.2009 al 11.08.2010, Calogero Beringheli dal 12.08.2010 al 4.5.2011, Anna Rosa Corsetto dal 8.10.2011 al 3.10.2012, Antonino Gazzara dal 4.10.2012 al 9.10.2013);
- **Direttori Generali del Consorzio Autostrade Siciliane** (Mario Pizzino dal 17.02.2012 al 30.06.2012, Maurizio Trainiti dal 17.09.2012 al 31.12.2014);
- **Dirigenti dell'Area Tecnica e di Esercizio del Consorzio Autostrade Siciliane** (Gaspare Sceusa dal 13.09.2008 al 23.01.2012 e dal 21.4.2012 al 12.08.2012, nonché, limitatamente alla tratta autostradale della Sicilia Orientale, dal 13.08.2012 a seguire, Letterio Frisone dal 24.01.2012 al 20.04.2012, nonché, limitatamente alla tratta autostradale della Sicilia Occidentale, dal 13.08.2012 a seguire);
- **Dirigente dell'Unità Operativa "Servizi Tecnici" e dirigente dell'Ufficio Progettazione e manutenzione corpo stradale e pertinenze** (Gaspare Sceusa); ognuno per quanto di rispettiva competenza, indebitamente omettevano e rifiutavano di porre in essere gli interventi di messa in sicurezza delle gallerie della tratta autostradale A/20 Messina - Palermo, con specifico riferimento al raccordo dei terminali delle barriere di protezione poste

alle uscite delle gallerie con la volta delle stesse, nonché al loro rialzamento fino all'altezza di cm 70 dal suolo (in violazione delle disposizioni indicate al capo A), nonostante:

- *i tecnici dell'ANAS, in sede di collaudo del 10.2.2006, avessero segnalato che sulla tratta autostradale A/20 "i tratti terminali delle barriere poste in opera sui viadotti non sono collegate alle strutture laterali esistenti e che l'elemento superiore delle parti terminali delle barriere anti-ribaltamento H4 bordo ponte sui viadotti non risultavano raccordate alle strutture su terra esistenti e possono costituire grave pericolo in caso di incidente" e conseguentemente intimato ai responsabili del CAS di intervenire "con urgenza...per eliminare tutte le situazioni di pericolo derivanti dalla situazione sopra riportata provvedendo a collegare con ferri speciali le barriere esistenti con quelle oggetto dell'intervento in questione e a inserire elementi di raccordo, a terra, per le barriere antiribaltamento";*
- *il personale della Polizia Stradale di Messina, con nota n. 1973 del 3.10.2006, avesse segnalato che "nella tratta di Messina - Divieto e viceversa vi sono delle testiere di guardrail che sporgono pericolosamente, significando che sono prive di raccordi"; così determinando l'insorgenza e il mantenimento di un grave e costante pericolo per la sicurezza della circolazione stradale, ovvero di fuoriuscita dalla sede stradale e/o di impatto con ostacolo fisso.*

Con la recidiva nel quinquennio per Gaspare Sceusa.

Con la recidiva per Maurizio Trinitati.

In Messina, dal 27 ottobre 2006 (data di ultimazione dei lavori di riqualificazione delle gallerie della tratta autostradale A/20) al 24 gennaio 2014 (data del sequestro del guard-rail posto all'uscita della galleria "Bordonaro" sull'autostrada A20, direzione Messina - Catania, km 5+ 700).

[Prescrizione massima del reato di cui al capo a) in data 10 gennaio 2034; reato di cui al capo b) in data 24 luglio 2021, oltre sospensione dal 21 aprile al 6 ottobre 2016]

Parti civili:

ZINNA Giacomo, nato a Milano il 23.04.1984, residente in Messina, via Comunale cpl. Sei Stelle, Pal. A, Santa Lucia Sopra Contesse, rappresentato e difeso dall'avv. Roberta MAURO del foro di Messina;

GRASSI Giovanni, nato a Messina il 25.05.1962, ivi residente in piazza Quinto Flacco Orazio pal. Z int. 34 - rione Taormina, rappresentato e difeso dall'avv. Giuseppina IARIA del Foro di Reggio Calabria, sostituita dall'avv. R. MAURO del foro di Messina;

PILATO Barbara Maria, nata a Bovisio Masciago (MB) il 20.07.1963, residente a Messina in piazza Quinto Flacco Orazio pal. Z int. 34 - rione Taormina, rappresentata e difesa dall'avv. Giuseppina IARIA del Foro di Reggio Calabria, sostituita dall'avv. R. MAURO del foro di Messina.

GRASSI Giovanna, nata a Messina il 24.12.1990, ivi residente in piazza Quinto Flacco Orazio pal. Z int. 34 - rione Taormina in proprio e nella qualità di genitore esercente la potestà sulla figlia minore Maceli Francesca nata a Messina il 21.1.2011 rappresentata e difesa dall'avv. Giuseppina IARIA del Foro di Reggio Calabria, sostituita dall'avv. R. MAURO del foro di Messina.

LO SCHIAVO Fabio, nato a Taurianova (RC) il 19.01.1985, residente a Rometta via L. Grassi n. 5, rappresentato e difeso dall'avv. Andrea FLORIO del Foro di Messina;

UNIONE NAZIONALE CONSUMATORI - COMITATO COMUNALE DI MESSINA, in persona del Presidente e Legale rappresentante avv. Mario INTILISANO del Foro di Messina, rappresentato e difeso dall'avv. Paolo INTILISANO del Foro di Messina.

ASSOCIAZIONE CODICI Sicilia, in persona del legale rappresentante ZAMMATRO Manfredi, rappresentata e difesa dall'avv. Melita CAFARELLI del foro di Messina, sostituita dall'avv. R. MAURO del foro di Messina.

ASSOCIAZIONE CODICI ONLUS, in persona del legale rappresentante avv. Ivano GIACOMELLI, rappresentata e assistita dall'avv. Mario Emanuele CAMPIONE.

RESPONSABILE CIVILE:

C.A.S. - Consorzio Autostrade Siciliane - in persona del presidente e legale rappresentante pro-tempore dott. FARACI Rosario, rappresentato e assistito dall'avv. Giuseppe NICOSI del foro di Gela.

*** **

CONCLUSIONI DELLE PARTI:

All'udienza del 7 novembre 2019 il Pubblico ministero ha chiesto pronunciarsi assoluzione in ordine ai capi A) e B) per non aver commesso il fatto in favore degli imputati MINARDO, VALENTI, DRAGOTTA, ZAPPARRATA, BERINGHELLI, CORSELLO, GAZZARA e PIZZINO; non doversi procedere nei confronti di SIRACUSA Felice ex art. 72 bis c.p.p.; pronunciarsi assoluzione degli imputati TRAINITI, SCEUSA e FRISONE in ordine al capo B) perché il fatto non sussiste; pronunciarsi la loro penale responsabilità in ordine al reato di cui al capo A) con le seguenti condanne: anni uno mesi sei di reclusione per TRAINITI; anni due mesi sei di reclusione per SCEUSA; anni due di reclusione per FRISONE.

Le parti civili concludevano ciascuna come da comparsa conclusionale, che depositavano unitamente alla nota spese.

All'udienza del 7 dicembre 2019 l'avv. G. PUSTORINO chiedeva l'assoluzione dei propri assistiti DRAGOTTA Benedetto e SCEUSA Gaspare con la più formula liberatoria; in subordine, riqualificazione del fatto di cui al capo A) nell'ipotesi di cui all'art. 589, comma 1 c.p.; in ulteriore subordine, applicarsi il trattamento punitivo minimo con concessione delle generiche e delle attenuanti specifiche di cui all'art. 589 bis c.p.p. con esclusione, in ogni caso, della recidiva erroneamente contestata. Per la posizione di SIRACUSA Felice ha chiesto pronunciarsi assoluzione con formula ampia e, in via subordinata, dichiararsi non luogo a procedere ai sensi dell'art. 72 bis c.p.p. nei confronti di SIRACUSA Felice.

L'avv. Giampiero SANTORO, nell'interesse di VALENTI Patrizia, chiedeva l'assoluzione della stessa con la formula perché il fatto non sussiste o per non averlo commesso, riportandosi alla memoria scritta.

L'avv. Giovanni IOPPOLO, nell'interesse di ZAPPARRATA Matteo, ne ha invocato l'assoluzione perché il fatto non sussiste, riportandosi alla memoria scritta.

All'udienza del 17 dicembre 2019, l'avv. G. CALAMONERI ha concluso nell'interesse dell'imputato GAZZARA Antonio chiedendo l'assoluzione in ordine ad entrambi i capi di imputazione perché il fatto non sussiste o non costituisce reato, ha altresì concluso, in sostituzione degli avv.ti E. PASSALACQUA e Salvatore TAMBURRO, nell'interesse di BERINGHELI Calogero e CORSELLO Anna Rosa, riportandosi alla memoria già in atti, chiedendo l'assoluzione degli stessi.

All'udienza del 9 gennaio 2020, l'avv. Cristina ARENA, quale sostituto processuale dell'avv. V. MILITI, concludeva nell'interesse degli imputati FRISONE Letterio e PIZZINO Mario chiedendone l'assoluzione perché il fatto non sussiste o per non averlo commesso, riportandosi alle memorie scritte già depositate in atti.

L'avv. Alberto GULLINO, nell'interesse di MINARDO Antonino, ha chiesto l'assoluzione del proprio assistito perché il fatto non sussiste, per non averlo commesso o perché il fatto non costituisce reato, altresì depositando note conclusive.

All'udienza del 23 gennaio 2020, l'avv. Carmelo GALATI, nell'interesse di TRAINITI Maurizio Maria, ha chiesto l'assoluzione del proprio assistito perché il fatto non sussiste, altresì depositando memoria scritta.

*** **

SVOLGIMENTO DEL PROCESSO

Con decreto del 23 giugno 2015 il Gup presso il Tribunale di Messina disponeva il rinvio a giudizio degli odierni imputati in ordine ai reati di omicidio colposo ed omissione di atti d'ufficio loro rispettivamente addebitati e puntualmente descritti in rubrica.

All'udienza del 15 ottobre 2015 il Tribunale, preliminarmente, dichiarava l'assenza di tutti gli imputati - ad eccezione di PIZZINO Mario, TRAINITI Maurizio Maria, VALENTI Patrizia e ZAPPARATA Matteo - che risultavano ritualmente citati e che non erano comparsi, senza dedurre un per legittimo impedimento. Su istanza delle parti civili, il Tribunale emetteva il decreto con cui autorizzava la citazione del Consorzio Autostrade Italiane quale responsabile civile; quindi, il procedimento veniva rinviato per consentire l'instaurazione del contraddittorio nei confronti di detta parte.

All'udienza del 21 aprile 2016, l'avv. Giuseppe NICOSIA del foro di Gela, depositava l'atto di costituzione del responsabile civile. Stante il legittimo impedimento dell'imputata VALENTI Patrizia, rinviava la trattazione del processo, previa sospensione dei termini di prescrizione.

In data 6 ottobre 2016, il Tribunale, preliminarmente, rigettava l'eccezione sollevata dalla difesa dell'imputa VALENTI in ordine all'omessa notifica della citazione del responsabile civile e, dichiarato aperto il dibattimento, ammetteva le prove rispettivamente richieste dalle parti. Si procedeva all'escussione dei consulenti del Pubblico ministero, VENTURA SPAGNOLO Elvira e PIRRI Andreas, e all'esito venivano acquisiti gli elaborati scritti, con relativi allegati, dagli stessi redatti.

All'udienza del 16 novembre 2016 si procedeva all'escussione dei testi FORTE Fabio e INTELISANO Antonio; con il consenso delle parti, veniva acquisita l'annotazione di

Polizia giudiziaria del 23 gennaio 2014. In pari data il Tribunale acquisiva, altresì, il fascicolo fotografico dei rilievi tecnici effettuati dalla Polizia stradale.

L'istruttoria proseguiva all'udienza del 12 gennaio 2017 in cui venivano sentiti i testi PINTAUDI Carmelo (di cui veniva acquisito il verbale di s.i.t. del 12 febbraio 2014), MAROTTA Gero Antonio, MAIDA Pietro. Si acquisivano il fascicolo fotografico e i verbali dei rilievi tecnici effettuati dal RIS in data 6, 7 e 9 febbraio 2014.

Alla successiva udienza del 15 marzo 2017 veniva sentito GIORGIANNI Santo e PAONE Roberto.

In data 17 maggio 2017, il processo veniva rinviato per assenza dei testi da escutere.

All'udienza del 6 luglio 2017 veniva assunta la deposizione testimoniale di Maggiore ROMANO Carlo, Tiziano GAGLIANO, ZINNA Giacomo, ZINNA Enrico, ZINNA Rosario, LIOSI Ciro, GRASSI Giovanni, IELO Santi, SORACI Rosario, AVENOSO Ornella e LO SCHIAVO Lucia.

Seguiva il mero rinvio del 28 settembre 2017.

In data 2 novembre 2017 venivano escussi i testi PILOTTA Cristina e GRASSI Giovanna. Alla successiva udienza dell'11 gennaio 2018, stante la diversa composizione del Collegio, si disponeva la rinnovazione del dibattimento. Le parti si riportavano alle richieste istruttorie in atti e il Tribunale confermava i provvedimenti ammissivi delle prove. Tutte le parti prestavano il consenso all'utilizzabilità dell'attività istruttoria già svolta; si proseguiva con l'escussione testimoniale di ARCADIA Roberto, al cui esito veniva acquisita la relazione tecnica a firma dello stesso. Veniva altresì sentito MACCARI Letteria.

All'udienza dell'8 marzo 2018 si procedeva all'esame degli imputati PIZZINO Mario, VALENTI Patrizia, MINARDO Antonio, TRAINITI Maurizio Maria e ZAPPARATA Matteo e, con il consenso delle parti, si acquisivano i verbali di interrogatori dai predetti resi nel corso delle indagini preliminari. Si acquisivano le memorie scritte dell'imputato Matteo ZAPPARATA e dell'avv. C. GALATI, depositata nell'interesse dell'imputato TRAINITI. Ed ancora, su accordo delle parti, il Tribunale acquisiva il verbale di s.i.t. del 15 aprile 2015 di Antonio PICCIONE. L'imputata CORSELLO Anna Maria veniva ammessa a rendere spontanee dichiarazioni.

Alla successiva udienza del 10 maggio 2018 venivano sentiti i testi PIRRONE Salvatore, CAMINITI Antonino, AVENI Fortunato, MUDO' Concetto Maurizio, LA CAVA Grazia (della quale veniva acquisita la relazione di consulenza). In data 28 giugno 2018 l'istruttoria proseguiva con l'escussione dei testi IETTO Carmelo, MADDOCCO Ernesto, CUCINOTTA Antonio Carlo (del quale veniva acquisita la relazione di consulenza di parte nell'interesse dell'imputato PIZZINO), SCRUDATO Salvatore e CHILLE' Antonino (all'esito della deposizione di quest'ultimo, si acquisiva la relazione di collaudo di opere appaltate dal C.A.S.).

All'udienza del 13 settembre 2018 l'istruttoria proseguiva con l'escussione testimoniale di AGNESE Maurizio, LA FAUCI Dario, GUGLIOTTA Enrico, DI GUARDO Gaetano e DE SANTIS Antonio.

All'udienza del 6 dicembre 2018 si procedeva all'escussione dell'ultimo teste FATTESCHI Giancarlo; veniva acquisita la documentazione prodotta dall'avv. DI BLASI, nell'interesse dell'imputato MINARDO Antonio e, concesso un termine alle

parti per il deposito di ulteriore documentazione, il processo veniva rinviato per la discussione.

Seguiva un mero rinvio in data 7 febbraio 2019.

All'udienza del 13 febbraio 2019, l'avv. PUSTORINO depositava certificazione medica attestante la patologia neurodegenerativa da cui risultava affetto l'imputato SIRACUSA Felice, chiedendo pronunciarsi nei suoi confronti sentenza di non luogo a procedere ai sensi dell'art. 72 bis c.p.p. o, in via subordinata, l'espletamento di una perizia medico-legale volta all'accertamento delle effettive condizioni di salute del proprio assistito. Il Tribunale disponeva il differimento dell'udienza per conferire l'incarico peritale sollecitato dalla difesa. All'udienza del 10 aprile 2019 veniva conferito incarico al dott. Angelo MONTANA, volto ad accertare la capacità di Felice SIRACUSA di partecipare scientemente al processo. Il perito rassegnava le sue conclusioni nell'elaborato peritale, di cui anticipava la trasmissione a mezzo pec in cancelleria in 26 giugno 2019. All'udienza del 2 luglio 2019 - previa rinnovazione dibattimentale per diversa composizione del Collegio ed acquisito il consenso delle parti all'utilizzabilità dell'attività istruttoria svolta - veniva escusso il dott. MONTANA, il quale confermava l'esito dell'accertamento in ordine alla sussistenza di una condizione di incapacità dell'imputato SIRACUSA di partecipare consapevolmente al processo, avente natura irreversibile; le parti ne prendevano atto, e atteso lo stato del processo, ormai pronto per essere avviato alla discussione, chiedevano che non si procedesse all'immediata definizione della posizione processuale del predetto.

All'udienza del 7 novembre 2019, dopo avere acquisito l'ulteriore documentazione prodotta dalle difese e ammessa l'imputata VALENTI a rendere spontanee dichiarazioni, il Presidente dichiarava chiusa l'istruttoria dibattimentale, utilizzabili tutti gli atti assunti ed acquisiti nel corso della stessa e avviava la discussione: rassegnavano le rispettive conclusioni il Pubblico ministero e i difensori delle parti civili e parti civili. Le difese degli imputati concludevano alle successive udienze del 7, 17 dicembre 2019 e del 9 gennaio 2020.

Da ultimo all'udienza del 23 gennaio 2020, rassegnava le proprie conclusioni l'avv. M. GALATI nell'interesse dell'imputato TRAINITI; il Tribunale si ritirava in camera di consiglio e, all'esito, pronunciava sentenza che rendeva pubblica mediante la lettura del dispositivo.

MOTIVI DELLA DECISIONE

1. La morte di Provvidenza GRASSI

Il 23 gennaio 2014 perveniva al 112 la segnalazione della presenza di un veicolo in stato di abbandono in prossimità della cabina autostradale T3. A segnalare il ritrovamento era stato PINTAUDI Carmelo, dipendente del consorzio autostradale di Messina con mansioni di addetto al controllo degli impianti elettrici, il quale intorno alle 17,30 era intervenuto presso la cabina elettrica T3, situata sotto la traiettoria del viadotto Bordonaro, per ripristinare l'illuminazione all'interno della galleria; ultimato il lavoro, intravedeva, all'esterno della recinzione, la sagoma di una macchina con vistose ammaccature. Egli accompagnava sul posto i militari appartenenti al Nucleo

Radiomobile del Comando Provinciale di Messina, che erano stati prontamente allertati dalla centrale operativa. Questi, raggiunta l'autovettura non senza qualche difficoltà, posto che essa era coperta da una folta vegetazione, constatavano trattarsi di una FIAT 600, targata BP 223 EB, di proprietà di GRASSI Provvidenza, di cui ne era stata denunciata la scomparsa già dal 10 luglio 2013.

Detto intervento è documentato nell'annotazione di servizio redatta in pari data, sulla quale ha riferito l'operante di p.g. INTELISANO Antonio e che è stata acquisita al fascicolo dibattimentale. In essa è dato leggere che *"l'auto in questione, era completamente distrutta, ed all'interno della stessa si poteva notare una borsa di colore argento, le chiavi ancora attaccate al blocco di accensione e a pochi passi di distanza si potevano notare dei resti umani, in avanzatissimo stato di decomposizione"*.

Veniva avviata una frenetica attività di indagine volta a ricostruire le cause e la dinamica del tragico sinistro in cui aveva trovato la morte la giovane Provvidenza GRASSI.

Anzitutto, nell'immediatezza del ritrovamento, la Procura di Messina incaricava la dott.ssa Elvira VENTURA SPAGNOLO di effettuare l'ispezione cadaverica e la relativa indagine necroscopica volta ad appurare l'identità della vittima e le cause del decesso.

In data 6 febbraio 2014 venivano compiuti i rilievi tecnici a opera del R.I.S. di Messina: le attività si concentravano dapprima sull'abitacolo sottoposto a sequestro e custodito in apposito deposito giudiziario e, quindi, sul luogo del sinistro, presso l'uscita della galleria Bordonaro posto lungo la tangenziale dell'autostrada A/20, direzione Palermo - Messina (cfr. verbale di rilievi in atti). L'attività del reparto specializzato proseguiva il mattino seguente con l'ispezione ed i rilievi tecnici presso la scarpata posta al di sotto del viadotto Bordonaro, ove era stata rinvenuta l'autovettura (cfr. verbale di rilievi del 7 febbraio 2014). Ulteriori rilievi tecnici e fotografici sui luoghi venivano compiuti in data 9 febbraio 2014.

Alla stregua degli esiti dei sopralluoghi e dei rilievi effettuati dal R.I.S. unitamente agli agenti della Polizia stradale, l'incidente può essere ricostruito nei seguenti termini.

Il veicolo viaggiava sull'autostrada A/20, sulla carreggiata Messina - Palermosottoposta al limite di velocità di 80 km/h. Il sinistro avveniva al km 5+760, tra la fine della galleria e l'inizio del viadotto Bordonaro.

Si constatava la presenza all'interno della galleria, nel tratto finale della stessa, di un terminale c.d. a manina (vale a dire, con curvatura verso l'interno) del guardrail di vecchia concezione (a doppia onda), visibilmente danneggiato (esso era deformato e accartocciato sul marciapiede); in corrispondenza del predetto terminale, venivano

¹Le circostanze del ritrovamento dell'autovettura portarono gli inquirenti a ritenere da subito che i resti del corpo umano fossero riconducibili alla giovane donna della quale i familiari non avevano più notizie dalla notte del 9 luglio 2013, allorché ella, dopo aver trascorso la serata con amici in Rometta Marea, non rientrava presso la propria abitazione. Tale assunto veniva definitivamente riscontrato all'esito degli accertamenti biologico - molecolari espletati dal R.I.S. volti all'accertamento dell'identità della vittima.

La comparazione del DNA estratto dai resti ossei del cadavere rinvenuto il 23 gennaio 2014 nella scarpata con i campioni biologici di GRASSI Giovanni e PILATO BARRARA Maria, genitori di Provvidenza GRASSI, consentivano di affermare con certezza che quei resti umani fossero a quest'ultima riconducibili (cfr. relazione del 17 giugno 2014 della sezione biologica del R.I.S. di Messina, acquisita all'udienza del 6 luglio 2017).

rilevate sul muro della galleria due distinte tracce riconducibili l'una al copertone sinistro dell'autovettura e l'altra all'impronta lasciata dal terminale del guard-rail a seguito dello schiacciamento al muro. In prosecuzione, lungo il guard-rail (di circa 11 m) di raccordo con la barriera di sicurezza H4 posta ai margini del viadotto insistevano delle striature di vernice e materiale plastico univocamente riconducibili al passaggio dell'autovettura; medesime striature si rinvenivano sulla parte alta del secondo montante della barriera di sicurezza installata qualche metro dopo l'uscita dalla galleria. Sotto il fascione della barriera di sicurezza di vecchia generazione (vale a dire, quella che proseguiva dall'interno della galleria), tra il terzo e quarto montante, era incastrato il paraurti anteriore della Fiat 600, immediatamente riconoscibile dalla targa ad essa corrispondente.

Il tirante superiore della barriera di sicurezza di nuova generazione (H4) installata a bordo del viadotto come pure il nastro strutturale posto alla sommità erano danneggiati, presentando una piegatura riconducibile al contatto con l'autovettura. Questa, infatti, presentava sul paraurti destro anteriore delle striature compatibili con le tracce evidenziate sul detto nastro. In corrispondenza della barriera posta sulla sede stradale veniva rinvenuto un pezzo di radiatore.

La vettura veniva rinvenuta nella sottostante scarpata, strutturata in una serie di terrazzamenti, caratterizzati da folta ed alta vegetazione, che conducevano fino alla recinzione della cabina elettrica accessibile dalla sottostante via Comunale Santo. Lungo la scarpata venivano rinvenute alcune parti del veicolo: fari rotti e una parte del paraurti anteriore. Su un ramo spezzato di albero di eucalipto erano pure state rinvenute tracce di vernice compatibili con la Fiat 600 ed ancora tracce evidenti del passaggio dell'autovettura (verniciatura, materiale plastico e pezzi di vetro) erano stati rinvenuti più a valle, finanche su di un albero spezzato. Infine, su di un canale di scolo delle acque piovane, era stata trovata la macchina con evidenti ammaccature in ogni sua parte, compreso il tetto. In prossimità vi erano alcuni oggetti riconducibili all'abitacolo, effetti personali della vittima e alcuni resti di corpo umano in stato avanzato di decomposizione. Venivano pure rinvenute dai R.I.S. tracce di abrasione e verniciatura sulla volta destra della medesima galleria tuttavia non riconducibili al sinistro di che trattasi.

Ed infine, può ritenersi ragionevolmente che l'incidente abbia avuto natura autonoma, atteso che la ricerca condotta dal R.I.S. sulla carrozzeria dell'autovettura incidentata, volta al riscontro di eventuali segni, quali ad esempio materiali vernicianti che potessero palesare un avvenuto contatto tra veicoli in movimento, dava esito negativo (cfr. pag. 8 della relazione R.I.S. acquisita all'udienza del 12 gennaio 2017).

Gli esiti dei rilievi tecnici operati dal RIS di Messina - come sopra compendati - consentono di affermare, alla stregua di una loro univoca interpretazione scientifica, che l'autovettura condotta da Provvidenza GRASSI, dopo aver impattato con il dispositivo di contenimento installato sulla parte terminale della volta della galleria, fuoriusciva dalla sede stradale, attraverso il varco esistente tra l'uscita della galleria Bordonaro e l'inizio dell'omonimo viadotto, precipitando nel vuoto e andando ad impattare con violenza sugli arbusti presenti lungo scarpata, prima di assumere la posizione di quiete. E' verosimile ritenere, altresì, che il corpo della donna, nel corso delle tragiche evoluzioni testè descritte, fosse stato sbalzato fuori dall'abitacolo, in

prossimità della canaletta di raccolta delle acque piovane, ove venivano trovati i resti del suo corpo in avanzato stato di decomposizione, in ragione del lasso di tempo trascorso dalla morte al suo ritrovamento (vale a dire, oltre sei mesi).

Nessun dubbio sulla circostanza che il decesso della conducente fosse da ricondursi alle lesioni provocate dal tragico incidente, in tal senso deponendo gli esiti degli accertamenti medico - legali condotti dalla dott.ssa VENTURA SPAGNOLO su incarico del Pubblico ministero. Va in premessa rilevato che, come osservato dal consulente, l'indagine necroscopica era resa difficile dalle condizioni di ritrovamento del cadavere, che era stato interessato da un *"processo trasformativo di pressochè totale scheletrizzazione"* e privo degli organi interni.

L'epoca del decesso, tenuto conto dello stato di ritrovamento del cadavere, era ritenuta compatibile con la scomparsa della donna in data 10 luglio 2013; la causa della morte era certamente da ricondurre al violento trauma contusivo multiplo subito dalla vittima, come desunto dalle molteplici fratture rilevate sui resti scheletrici rinvenuti. Tra esse ve ne erano alcune riconducibili alla prima fase d'urto dell'automezzo; segnatamente, venivano rilevate fratture costali di entrambi gli emitoraci ed alla clavicola sinistra e alla scapola destra quali lesioni dirette da urto violento con superfici rigide, presumibilmente le parti interne dell'abitacolo. Similmente, ad avviso del medico - legale, sono da ricondursi al brusco impatto con strutture interne dell'autovettura le fratture traumatiche vertebrali, in specie quelle del tratto cervicale, ascrivibili al *"violento impatto del tronco, con arresto del corpo, per urto contro le strutture interne dell'auto, ed a consecutiva brusca flessione anteriore del capo"*. Altre fratture vertebrali, che hanno interessato la seconda vertebra toracica e quella del sacro, unitamente a quelle del bacino, appaiono compatibili con l'azione traumatica violenta conseguente all'impatto al suolo, dopo la precipitazione. Le condizioni del ritrovamento del cadavere, che giaceva in posizione di decubito laterale all'interno della canaletta a poca distanza dall'autovettura, e la circostanza che gli sportelli di questa fossero chiusi, portava a concludere che la donna fosse stata sbalzata fuori dall'abitacolo, non potendo però affermare in quale fase ciò fosse accaduto e cioè se al momento della precipitazione dell'autovettura dal viadotto o, successivamente, dopo l'impatto di essa al suolo.

E' verosimile ritenere - come condivisibilmente osservato dal consulente PIRRI - che ciò sia accaduto nel momento in cui l'autovettura, dopo essere rotolata lungo la scarpata (come desumibile dalla tipologia di danni presenti sull'abitacolo, come evidenziati dalla consulenza del perito assicurativo designato dalla Procura), impattava bruscamente al suolo acquisendo la posizione di quiete. Tanto perché gli schienali dei sedili anteriori risultavano essere stati deformati in senso antero - posteriore e reclinati, ciò che è spiegabile con la forte interazione tra il corpo dell'occupante il veicolo e gli schienali; ed invero - come osservato dal consulente - mentre il veicolo a causa del forte urto subisce una forte decelerazione, il corpo tende a proseguire il suo moto di precipitazione per inerzia, trovando però quale vincolo gli schienali dei sedili che, a causa della violenza dell'urto, vengono deformati in senso antero - posteriore e reclinati sino a lasciare libero il passaggio al corpo (non assicurato da cinture) che in tale fase viene verosimilmente espulso dall'abitacolo attraverso il portello posteriore.

Non a caso, il corpo della vittima veniva trovato all'interno del canalone di scolo delle acque, dietro il veicolo.

2. La ricostruzione dinamica dell'evento mortale.

Nulla *questio*, dunque, in ordine alla ricostruzione, operata a distanza di oltre sei mesi dai fatti, di quanto occorso la notte tra il 9 e 10 luglio 2013, in cui Provvidenza GRASSI alla guida della sua autovettura, dopo avere perso il controllo della stessa per cause non accertabili, impattava con il terminale del guard-rail interno alla galleria per poi precipitare nel vuoto nella scarpata sottostante il viadotto Bordonaro, ove venivano rinvenuti l'autovettura incidentata ed il corpo della donna.

E tuttavia, ciò su cui si è dibattuto nel corso dell'istruttoria è l'esatta ricostruzione della dinamica del sinistro a partire dalla causa primigenia dell'incidente e della sua addebitabilità o meno alle precarie condizioni di sicurezza del tratto autostradale interessato.

Sul punto, invero, l'istruttoria dibattimentale ha evidenziato alcuni profili di criticità nelle valutazioni tecniche operate dai consulenti delle rispettive parti che sono pervenuti a differenti conclusioni.

L'analisi non può che prendere le mosse dalle caratteristiche peculiari del tratto di strada teatro dell'evento infausto. Come evidenziato dai rilievi effettuati sul posto dalla Polizia Stradale, il veicolo precipitava nella scarpata attraverso il varco esistente tra l'uscita della galleria Bordonaro e l'inizio dell'omonimo viadotto.

I margini del viadotto erano delimitati da barriere del tipo bordo ponte H4 dell'altezza di circa 1,80 a doppia fascia ancorate alla sede stradale tramite piantane di sostegno metalliche fissate su cemento armato ad intervalli di 1,33 m. Su entrambi i lati della gareggiata, le barriere del viadotto c.d. di nuova concezione erano raccordate all'uscita della galleria con un guard - rail di vecchia concezione della lunghezza di circa 11m con terminale a manina per barriera a doppia onda.

Ed è proprio sulle modalità di esecuzione del detto raccordo che il consulente del Pubblico ministero, PIRRI Andreas, ha mosso una serie di rilievi tecnici, relativi all'inadeguatezza dell'opera ad assolvere alla sua funzione precipua di sicurezza per la circolazione. Egli ha evidenziato che *"il raccordo tra barriera H3 (da intendersi più correttamente H4) e barriera di vecchia generazione è stato effettuato mediante l'utilizzo di parti di barriera tagliati (derivanti da elementi integri) ed adattati a secondo delle necessità. In tali circostanze il fissaggio non è stato eseguito come previsto dalla casa fornitrice delle barriere con 9 imbullonature, ma bensì con una sola, compromettendo evidentemente le caratteristiche intrinseche di sicurezza e funzionalità previste in fase di omologazione"* (pag. 20 relazione di consulenza depositata all'udienza del 6 ottobre 2016).²

² Giova precisare che il riferimento alla tipologia di barriera protettiva H3 installata a bordo ponte contenuta nella relazione di consulenza PIRRI del 24 giugno 2014 è stato corretto nella relazione integrativa del 31 ottobre 2014, nella quale egli asseriva trattarsi di barriere di alta sicurezza del tipo H4, come meglio dallo stesso specificato in sede di discussione orale all'udienza del 6 ottobre 2016. Nel corso della stessa egli precisava altresì che il raccordo di dette barriere con l'uscita della galleria Bordonaro era

Evidenziava inoltre l'inadeguatezza dell'altezza del guard-rail di vecchia generazione, posto a circa 55 cm in luogo di 70 cm e, soprattutto, il mancato raccordo o fissaggio del terminale a manina alla volta della galleria dalla quale distava circa 40 cm, ciò che rappresenta una situazione di pericolo nei casi in cui il veicolo fuoriesca dalla sede stradale proprio in corrispondenza del predetto terminale. In conclusione, per il consulente del Pubblico ministero, a determinare la fuoriuscita dell'autovettura dalla sede stradale è stata la traiettoria seguita dall'autovettura che, dopo aver strisciato sulla volta della galleria, sormontava il guard-rail; questo, a sua volta, aveva funto da corsia di lancio per l'autovettura, determinandone la perdita di aderenza con l'asfalto, fino alla precipitazione. L'evento si sarebbe potuto evitare ove il terminale della barriera posta all'interno della galleria fosse stato adeguatamente raccordato alla volta della galleria, dalla quale invece distava all'incirca 40 cm, ciò che nel caso di specie ha consentito al veicolo di incanalarsi tra la volta e la barriera, sormontandola e percorrendola fino all'effetto lancio con conseguente precipitazione nel vuoto.

Il consulente PIRRI ha ritenuto, da ultimo, di attribuire efficacia causalmente incidente con la fuoriuscita del veicolo all'errato raccordo tra la volta della galleria ed il guard-rail che ha costituito il primo punto d'urto del veicolo con le conseguenze testè descritte.

Egli ha invece escluso di poter ricondurre l'evento ad un eccesso di velocità. Pur premettendo che nel caso di specie gli elementi tecnici non erano tali da consentire di risalire con precisione alla velocità di percorrenza del veicolo, egli ha comunque ritenuto di poter quantificare la velocità del veicolo al momento in cui lo stesso ha abbandonato la sede viaria entro gli 80 km/h (ciò che è stato possibile applicando la formula del lancio balistico e prendendo come termini di riferimento la distanza tra il punto in cui il veicolo ha abbandonato la sede stradale a quello del primo contatto al suolo, corrispondente al punto di rinvenimento dell'albero spezzato).

Ha concluso ritenendo pertanto che, a fronte dei valori di velocità (80 km/h) massa dell'autovettura (circa 850 kg) ed angolo di impatto (20°) compatibili con la capacità minima di contenimento dell'energia cinetica attribuibile alla tipologia di guard-rail insistenti sui luoghi pari a 60 KJ, qualora la barriera di sicurezza fosse stata adeguatamente collocata, l'autovettura sarebbe stata reindirizzata sulla sede stradale, anziché precipitare nel vuoto (cfr. consulenza integrativa del 31 ottobre 2014).

A simili conclusioni è pervenuto l'ing. Roberto ARCADIA, consulente della parte civile GRASSI, il quale ha osservato come l'autovettura condotta da Provvidenza GRASSI, dopo essere entrata in contatto con la volta della galleria con il copertone anteriore sinistro e, quindi, aver subito un'inclinazione trasversale del proprio assetto rialzandosi sul proprio lato sinistro, entrava poi in contatto con il terminale della galleria che sormontava a causa della sua maggiore altezza dalla pavimentazione stradale. La barriera diventava, dunque, la guida direttrice del veicolo che, ormai sollevato da terra e non più controllabile da parte del conducente, veniva ad essere indirizzato verso l'uscita della carreggiata.

stato realizzato attraverso l'impiego della vecchia barriera di sicurezza interna alla galleria corrispondente alla tipologia A20, qualificabile come barriera di minimo con contenimento pari a 60 KJ.

L'ing. DE SANTIS Antonio, consulente della difesa DRAGOTTA - SIRACUSA - SCEUSA, ha mosso una serie di rilievi critici afferenti al metodo di indagine seguito dal consulente del Pubblico ministero, PIRRI Andreas, così contestando le conclusioni cui questi era pervenuto in sede di indagini preliminari.

Ad avviso dell'ing. DE SANTIS a cagionare la fuoriuscita del veicolo dalla sede stradale è stato l'impatto ad alta velocità, circa 150 km/h, cui viaggiava la GRASSI, cui corrisponderebbe un coefficiente di energia cinetica in alcun modo contenibile dal dispositivo di sicurezza posto al margine della galleria, il quale, per vero, veniva ad essere deformato non potendo più assicurare la trattenuta del veicolo nella sede stradale. Alla stregua di tale considerazione, l'ing. DE SANTIS Antonio concludeva affermando che, anche ove il terminale di raccordo che viene in rilievo avesse avuto una maggiore altezza (vale a dire, superiore a 70 cm) o fosse stato mantenuto in aderenza alla volta o ad essa ancorato ad una distanza inferiore ai quaranta centimetri indicati dal consulente PIRRI, la barriera di sicurezza non avrebbe potuto comunque assolvere alla sua funzione contenitiva e, pertanto, il mezzo sarebbe comunque fuoriuscito dalla sede stradale precipitando nella sottostante scarpata.

Simili conclusioni si rinvencono nelle consulenze degli ing. Grazia LA CAVA e Antonio Carlo CUCINOTTA, redatte rispettivamente nell'interesse degli imputati Matteo ZAPPARRATA, FRISONE Letterio e PIZZINO Mario, entrambi escussi all'udienza del 10 maggio 2018. I predetti, infatti, hanno ritenuto di potere quantificare la velocità cui viaggiava l'autovettura al momento del primo impatto con la volta sinistra della galleria. Ciò è stato possibile applicando a ritroso il principio di conservazione dell'energia alla velocità di caduta dell'autoveicolo stimata dallo stesso PIRRI, secondo la regola del moto parabolico, tenuto conto della traiettoria seguita dal corpo in caduta dal primo punto di lancio fino al primo punto di impatto. Pertanto, la velocità iniziale deve tenere conto dell'energia dissipata dall'autovettura durante l'impatto con il guard - rail. I due consulenti, tuttavia, pervengono a conclusioni del tutto differenti laddove, l'ing. LA CAVA, reputando di non potere risalire effettivamente alla misurazione dell'energia dissipata a seguito di tutte le varie evoluzioni subite dall'autovettura durante la caduta, è pervenuta alla quantificazione del valore minimo di 95 km/h; l'ing. CUCINOTTA ha ritenuto di pervenire alla quantificazione di una velocità prossima a 150 km/h quale andatura sostenuta dall'autovettura al momento della perdita di controllo e poi ridotta a 80 km/h dopo aver impattato con il marciapiede a bordo carreggiata, con la volta della galleria e quindi con il guard- rail. Concludeva il consulente ritenendo che a tale velocità l'autovettura avesse sprigionato un'energia cinetica pari a 658 KJ, quindi di gran lunga superiore a quella suscettibile di essere contenuta dalla barriera appartenente alla tipologia ivi installata.

Tenuto conto della ricostruzione operata alla stregua degli elementi probatori acquisiti nel corso del dibattimento, questo Collegio ritiene condivisibili le conclusioni cui sono pervenuti i consulenti del Pubblico ministero e della parte civile, in ordine alla ricostruzione cinematica del sinistro stradale, reputando che ove il terminale del guard- rail posto all'interno della galleria fosse stato adeguatamente raccordato alla volta della stessa, colmando il pericoloso varco percorso dall'autovettura, essa sarebbe stata contenuta all'interno della sede stradale. A questo punto, vi è da interrogarsi sul

diverso esito che il sinistro avrebbe potuto avere se si da affermare che, ove la barriera di sicurezza avesse svolto adeguatamente la sua funzione precipua, e cioè quella di evitare la fuoriuscita dell'autovettura dalla carreggiata, l'impatto dell'autovettura con la volta della galleria non avrebbe prodotto lesioni mortali per il conducente.

A tale quesito il consulente del Pubblico ministero ha offerto una risposta facendo applicazione dell'indice ASI. Esso indica l'indice che viene impiegato nella classificazione della severità degli impatti, con misurazione riferibile al baricentro del veicolo. Un valore ASI pari o inferiore a uno è assunto come limite entro cui le accelerazioni subite dal corpo umano a seguito d'urto contro l'autovettura possono ritenersi tollerabili e cioè tali da non determinare lesioni mortali. Nel caso di specie, il consulente PIRRI ha determinato un indice ASI pari a 0,516, quindi ben al di sotto del limite di tollerabilità indicato. Elemento di criticità messo in evidenza dai consulenti delle difese degli imputati è dato dalla circostanza che nell'occorso il conducente non indossava le cinture di sicurezza, ciò che evidentemente avrebbe determinato un valore maggiore di accelerazione con conseguenti maggior gravità delle lesioni che ne sarebbero potute derivare a seguito del primo impatto con la volta della galleria e, quindi, il guard-rail posto a margine. E tuttavia, ritiene questo decidente di condividere l'osservazione che sul punto ha rassegnato il consulente del Pubblico ministero, laddove ha ritenuto di mantenere comunque dette lesioni entro il limite dell'indice di tollerabilità. Non vi è invero chi non ravvisi il diverso scenario prospettabile nell'ipotesi in cui la vettura, anziché precipitare nella sottostante scarpata, dopo un volo di oltre 28 metri, ed impattare dapprima su un albero e poi al suolo, fosse stata reindirizzata verso la carreggiata. Infatti, giova osservare come, aderendo alla ricostruzione della dinamica del sinistro fin qui prospettata - in sé invero non smentita dai consulenti degli imputati - l'autovettura sormontava il guard-rail proseguendo lungo la direttrice da questo indirizzata senza incontrare ostacoli frontali o tali da determinare uno scambio di energia cinetica tale da causare le lesioni da impatto diretto con le superfici rigide dell'abitacolo o da contraccollo, che invece è ragionevole ritenere si siano verificate nella fasi successive alla precipitazione.

Si è anche osservato, ad opera delle difese, che nella causazione del sinistro potrebbe avere concorso una qualche condotta colposa ascrivibile alla conducente, poi deceduta. La donna viaggiava senza allacciare la cintura di sicurezza (tanto è desumibile dagli esiti dell'ispezione del veicolo che presentava il dispositivo non in tensione, arrotolato e in assenza di elementi riconducibili al suo utilizzo durante l'urto) e ad una velocità che il consulente del Pubblico ministero non ha ritenuto di poter calcolare, quantificando invece la velocità di caduta in volo, mentre i consulenti incaricati dalle difese, pur nella non uniformità di metodo impiegato per il calcolo e di risultato (che va da 95 a 150 km/h) hanno reputato superasse il limite consentito in quel tratto, pari ad 80 km/h. Inoltre, deve darsi atto dell'esito degli accertamenti medico-legali. Orbene, nella relazione di consulenza è dato leggere che *"la ricerca di sostanze stupefacenti e psicotrope su un campione pileifero (capelli) prelevato in corso di esame necroscopico, eseguita mediante tecnica gascromatografica associata a spettrometria di massa (GC/MS) ha dato esito positivo per la sostanza ecgoninametilestere, prodotto di trasformazione della cocaina. Il riscontro di positività alla sostanza, sia in un frammento di capelli la cui crescita corrisponde agli ultimi due-tre mesi di vita, sia in altro frammento corrispondente al*

periodo vissuto circa 5-6 mesi prima della morte, suggerisce che in entrambi questi periodi il soggetto abbia consumato cocaina". In sede di escussione dibattimentale, la consulente VENTURA SPAGNOLO ha chiarito il dato sopra riportato, specificando come potesse da esso trarsi la conclusione che la vittima fosse assuntrice di sostanza stupefacente, ma non poteva da ciò inferirsi che la stessa si fosse posta alla guida dopo avere assunto cocaina proprio la notte del sinistro.

Trattasi di emergenze che possono avere avuto una qualche causa concorrente nella causazione del sinistro, in particolare determinando l'iniziale perdita di controllo del veicolo ad opera della conducente. E tuttavia, ritiene questo Collegio che, avuto riguardo alla causa originaria dell'evento ed alla ricostruzione della fase dinamica del sinistro, come operata dal consulente del Pubblico ministero ed avallata dai consulenti delle parti civili ed alla quale si reputa di aderire, deve comunque affermarsi che se il raccordo tra la barriera posta al margine del viadotto con il margine finale della galleria fosse stato installato a regola d'arte, secondo le migliori conoscenze tecniche dell'epoca, il veicolo non avrebbe certamente cavalcato il guard-rail con effetto trampolino, come quello che effettivamente è avvenuto, fino a precipitare nella sottostante scarpata. In altri termini, anche ipotizzando una qualche condotta colposa del conducente nella perdita del controllo del veicolo (quale la velocità superiore ai limiti consentiti e la pregressa assunzione di stupefacente), questa non avrebbe condotto all'evento morte così come verificatosi, atteso che l'autovettura sarebbe stata trattenuta nella sede stradale.

In definitiva, l'istruttoria dibattimentale ha dimostrato la sussistenza di stretta connessione causale tra la morte della GRASSI e le accertate condizioni di insicurezza del tratto stradale interessato nella vicenda, da ricondursi alla responsabilità dell'ente concessionario.

3. Le opere di messa in sicurezza del tratto autostradale A/20.

Dopo avere ricostruito la dinamica dell'evento mortale occorso a Provvidenza GRASSI (vale a dire, la donna, alla guida della sua autovettura, fuoriusciva dalla sede stradale attraverso un varco di circa tre metri in corrispondenza dell'uscita della galleria Bordonaro, così precipitando nella sottostante scarpata), le indagini di polizia giudiziaria principiavano con l'acquisizione presso il C.A.S. di Messina della documentazione afferente agli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria che avevano interessato quello specifico tratto di autostrada.

Emergeva che negli anni 2000 - 2001 il Consorzio Autostrade per la Sicilia (di seguito C.A.S.) avviava la procedura di progettazione e appalto dei lavori di riqualificazione delle barriere di sicurezza presenti sui viadotti autostradali della A/18 Messina - Catania e A/2020 Messina - Palermo. L'intervento di manutenzione straordinaria, in particolare, aveva ad oggetto la sostituzione delle barriere cc.dd. antiribaltamento di vecchia generazione con quelle ad alta prestazione tecnica (H-4). Nel caso di specie, il progettista e direttore dei lavori era l'ing. SCEUSA Gaspare, il relativo progetto fu approvato il 28 settembre 2000 dal Direttore Tecnico ing. Felice SIRACUSA e deliberato dal C.A.S. (delibera n. 142/CD del 26.10.2000).

La relativa gara d'appalto, conclusasi con la delibera del 12 luglio 2001 del Commissario ad acta (ing. Benedetto DRAGOTTA), venne aggiudicata alla R.T.I. (di essa facevano parte l'IMEVA S.p.a., con sede in Benevento, la SIBAR s.r.l. con sede in Frosinone, la COGIOBA s.r.l. e la ditta CHILLE').

Detti lavori venivano ultimati nel 2004 e collaudati a metà del 2005 ad opera di tecnici incaricati dal C.A.S. in persona degli ingegneri AGNESE e DI MAGGIO (cfr. verbale di collaudo acquisito all'udienza del 28 giugno 2018). Escusso all'udienza del 13 settembre 2018, AGNESE Maurizio ha in particolare riferito che oggetto specifico del suo incarico era stato il collaudo dei lavori di sostituzione delle barriere di sicurezza su vari tratti della A/20, ivi incluso quello posto sul viadotto Bordonaro. Non è stato in grado di ricordare se all'epoca la galleria fosse stata già interessata dai lavori di rimozione delle barriere di sicurezza interne, tuttavia, visionando il fotogramma ritraente lo stato dei luoghi dopo gli accadimenti (in specie trattasi del fotogramma n. 72 allegato alla relazione di consulenza tecnica a firma del geometra PIRRI), riscontrava la presenza di un terminale c.d. a manina, di tipologia identica a quelli presenti in altri tratti dell'autostrada, impiegato con funzione di raccordo tra la galleria e le barriere di nuova generazione (*"Dicevo è questo...il tipo di raccordo che è stato utilizzato per quasi tutti i raccordi tra la galleria e le barriere sostituite"*).

Concludeva precisando che, sebbene detta soluzione tecnica, all'apparenza sembrava conforme alle prescrizioni contenute nelle direttive e regolamenti ministeriali di settore, non avrebbe potuto ravvisare eventuali elementi di criticità ed operare rilievi, poiché non costituiva oggetto dell'incarico a suo tempo conferitogli (*"non le avrei dovute rilevare perché non facevano parte dell'appalto"*).

Sul punto giova rilevare che, come da previsione di contratto d'appalto, l'impresa esecutrice era tenuta a redigere, sulla base delle indicazioni fornite dalla Direzione dei lavori, un elaborato di progetto esecutivo e relazioni di calcolo per l'adattamento dei singoli dispositivi delle barriere metalliche dei viadotti alla sede stradale che tenesse conto, tra i vari elementi, anche dei collegamenti tra i diversi tipi di protezione (art. 4 del capitolato speciale di appalto). I citati elaborati presentati dalla R.T.I. esecutrice dei lavori vennero approvati dall'allora direttore dei lavori, ing. SCEUSA, con ordine di servizio del 12 marzo 2002. Nel caso di specie, la soluzione tecnica adottata fu quella di raccordare le barriere H4 installate sul viadotto Bordonaro con un primo elemento di collegamento ascendente tra la banchina e la sommità della barriera e, in prosecuzione, con una fascia a doppia onda orizzontale collegata al nastro a tripla onda della nuova barriera H4 (come meglio specificato nella relazione di consulente a firma dell'ing. DE SANTIS, pag. 25). Trattasi del raccordo ancora esistente alla data del sopralluogo effettuato dalla Polizia stradale e dai militari del R.I.S. a seguito del ritrovamento, in data 23 gennaio 2014, della Fiat 600 e dei resti del corpo della vittima dell'incidente mortale.

Frattanto, con D.M. n. 404 del 5 giugno 2001, il Ministero dei Lavori pubblici, aveva imposto la rimozione dei guard-rails presenti all'interno delle gallerie, poiché reputati altamente pericolosi per la circolazione stradale.

In adempimento alle previsioni ministeriali, in data 31 luglio 2002 veniva redatto un progetto di riqualificazione delle gallerie della tratta Messina- Palermo a cura di un gruppo di progettazione composto dai geometri Fortunato AVENI, Santi ARENA,

Antonio CAMBRIA e Giuseppe PARATORE, con visto del Direttore dei servizi tecnici ing. Gaspare SCEUSA e approvazione del Direttore Tecnico e di esercizio ing. Felice SIRACUSA. L'art. 4 della Relazione tecnica, in particolare, prevedeva *"La rimozione della barriera di sicurezza avverrà su entrambi i cigli e per tutta la lunghezza delle canne insieme ai declinatori collocati su dette bandiere.[Omissis...] Alle barriere immediatamente prima degli imbocchi verranno applicati dei terminali mentre, quelle collocate subito dopo l'uscita, saranno opportunamente raccordate alle pareti dei portali"*.

Il progetto venne approvato con delibera del Commissario straordinario (Ing. Benedetto DRADOTTA) n. 108 del 6 settembre 2002; i lavori vennero appaltati con contratto del 29 aprile 2003 e la Direzione dei lavori affidata all'AVENI. Nella procedura l'ing. SCEUSA rivestiva il ruolo di responsabile del procedimento come è dato evincere dai verbali di consegna dei lavori all'ente R.T.I. aggiudicatario (6 giugno 2003) e di ultimazione degli stessi (30 ottobre 2006). L'intervento di riqualificazione della galleria Bordonaro venne ultimato già alla data del 20 giugno 2005.

Da ultimo i lavori vennero collaudati dall'ing. Salvatore SCRUDATO nel dicembre 2007.

L'eliminazione delle barriere di vecchia generazione all'interno delle gallerie della A/20 aveva comportato un'evidente modifica dello stato dei luoghi cui avrebbe dovuto corrispondere un intervento mirato a garantire il collegamento delle parti terminali di raccordo con le barriere di alta prestazione H4 installate a bordo ponte sì da garantire medesimi livelli di sicurezza della circolazione stradale.

La soluzione adottata all'uscita dalla galleria fu quella di lasciare un tratto di circa 11 metri del precedente raccordo tra dispositivi di sicurezza diversi (già operato, per chiarezza, in esecuzione dei lavori di sostituzione delle barriere di vecchia generazione con quella H4), che nella sua parte finale, più interna alla galleria, veniva arretrato verso la volta della stessa in posizione trasversale rispetto alla direzione di marcia, con apposizione di un terminale c.d. "a manina" o "a zampa d'oca" che tuttavia non veniva ancorata alla parete del portale (come invece previsto nella relazione tecnica progettuale inerente i lavori di riqualificazione delle gallerie). Ciò aveva comportato - come è agevole trarre dalla documentazione fotografica ritraente lo stato dei luoghi sia in epoca anteriore (vedasi foto tratta da google maps del luglio 2012) che successiva al sinistro di che trattasi - la creazione di pericolosi varchi in corrispondenza delle uscite dalle gallerie.

Sul punto, in particolare, il teste FORTE Fabio - Ispettore capo della Polizia stradale responsabile della Sotto Sezione Autostradale A/20 - ha evidenziato che tra la documentazione acquisita presso il C.A.S. vi era un verbale di collaudo, a firma dell'ing. Giancarlo FATTESCHI, specializzato nei piani viabili e all'epoca Presidente dell'A.N.A.S., il quale aveva rilevato la presenza in vari punti della tangenziale A/20 di varchi costituenti un pericolo per la sicurezza stradale. Il riferimento è invero contenuto in un verbale di seconda visita di collaudo (effettuata il 10 febbraio 2006), trasmessa dall'ANAS alla Direzione del C.A.S. il 12 aprile 2006, in cui il collaudatore rilevava che *"percorrendo le zone ed i lavori di che trattasi sull'A/20 ha avuto modo di constatare soffermandosi, che i tratti terminali delle barriere poste in opera sui viadotti non sono collegate alle strutture laterali esistenti e che l'elemento superiore delle parti terminali delle barriere antiribaltamento H4 bordo ponte sui viadotti non risultano raccordati alle strutture su*

terra esistenti che possono costituire grave pericolo in caso di incidenti. Di conseguenza ai fini della sicurezza, si invita con urgenza il C.A.S. ad intervenire per eliminare tutte le situazioni di pericolo derivanti dalla situazione sopra riportata provvedendo a collegare con ferri speciali le barriere esistenti con quelle oggetto dell'intervento in questione e a inserire elementi di raccordo, a terra, per le barriere antiribaltamento indicato in corrispondenza delle opere d'arte". Ad onor del vero, il rilievo che veniva mosso dal collaudatore era riferito ad altri viadotti, diversi da quello Bordonaro, che erano stati oggetto dell'intervento di sostituzione delle barriere con quelle H4 ad alta prestazione sull'A/20 di cui ad altro contratto di appalto del 24 aprile 2003. E che si trattasse di lavori afferenti ad altre opere presenti lungo la A/20 è agevolmente desumibile dalla lettura della predetta relazione di visita del collaudatore, in cui vengono elencati i viadotti interessati e tra essi non compare il viadotto Bordonaro. Alla stregua di detti rilievi, il Direttore dei Lavori ing. SCEUSA, predisponendo una variante tecnica e suppletiva finalizzata alla realizzazione dei raccordi mancanti. Detta variante veniva approvata con delibera del commissario ad acta n. 25/CS dell'8 marzo 2011. Da ultimo detti lavori venivano collaudati dall'ing. FATTESCHI il 22 febbraio 2014.

Il teste FORTE ha altresì precisato che altri incidenti, prima di quello in cui aveva trovato la morte Provvidenza GRASSI, si erano verificati sulla A/20 in prossimità dell'ingresso o dell'uscita della galleria a cagione della mancanza o inidoneità dei raccordi posti a bordo ponte o in prossimità della galleria ("Nel 2007 dove un giovane è andato a collidere sulla, all'ingresso di una galleria, che era anch'essa priva di installazione, perciò c'era questo varco vuoto e le lane diciamo del...che erano state lasciate all'interno della galleria gli sono andate a conficcare all'interno dell'autovettura e la persona è deceduta. E altro incidente c'è stato sempre nel periodo, se non ricordo male, del 2005....(omissis..) è stato proprio a bordo ponte (omissis..) era iniziato il ponte dove sempre era stato lasciato un varco dal Consorzio Autostrade Siciliane e la persona si è schiantata..omissis...è andata a collidere contro le barriere di nuova generazione H-4, perché non erano state messe in protezione, erano state lasciate scoperte").

Ed invero, pur constatando la diversità dello stato dei luoghi e delle modalità dei sinistri oggetto di dibattito - tutte circostanze meglio chiarite dal teste DI GUARDO³ - detti precedenti depongono certamente nel senso di far emergere deficitarie condizioni di sicurezza nelle quali versavano le tratte autostradali che vengono in rilievo.

A seguito di tali eventi mortali che avevano preceduto quello di cui oggi si discorre, la Polizia stradale aveva segnalato al C.A.S. la presenza di varchi pericolosi, sollecitandone l'intervento di messa in sicurezza⁴.

³ All'udienza del 13 settembre 2018 veniva sul punto interpellato DI GUARDO Gaetano, Comandante presso la sezione della Polizia stradale di Messina, il quale soffermandosi nel visionare fotogrammi relativi agli incidenti mortali del 2005 e 2007 ha evidenziato come nell'un caso (vale a dire, l'incidente verificatosi sul viadotto Giudici nel 2005) la barriera H-4 di nuova concezione non risultava essere stata raccordata al muro di contenimento, venendosi a creare un varco. Nel caso dell'incidente occorso all'altezza dell'area di parcheggio Salice lungo l'autostrada vi era una barriera di separazione con la careggiata che sporgeva lungo la direttrice di marcia dei veicoli. Non assimilabile risultava essere la condizione del viadotto Bordonaro, interessato dalla sostituzione della barriera di vecchia concezione, ove all'interno della galleria insisteva un terminale della barriera di vecchia concezione, ancorato alla volta della galleria con le modalità rappresentata dai fotogrammi in atti.

⁴ Il riferimento è alla nota n. 1973 del 3 ottobre 2006 indirizzata alla Direzione del C.A.S. in cui il Sostituto Commissario Gaetano DI GUARDO, Comandante della sottosezione della Polizia Stradale di Messina,

4. La colpa, il nesso di causalità e le singole posizioni di garanzia.

Il presente procedimento vede imputati, nelle rispettive qualità, i soggetti che hanno ricoperto ruoli apicali di direzione o di responsabilità tecnica all'interno del C.A.S. cui si contesta l'omesso adeguamento ed installazione, nel rispetto delle normative che disciplina il settore della sicurezza stradale e comunque nel rispetto delle regole di diligenza e perizia, degli interventi di messa in sicurezza della tratta autostradale A/20, all'uscita della galleria Bordonaro, luogo del sinistro mortale occorso il 10 luglio 2013 a Provvidenza GRASSI, così contribuendo a cagionarne la morte a seguito della sua precipitazione dal viadotto. Si contesta inoltre - ad eccezione degli imputati DRAGOTTA, MINARDO e SIRACUSA - di aver omesso o rifiutato gli interventi di messa in sicurezza del raccordo dei terminali delle barriere di protezione poste alle uscite delle gallerie, che erano stati sollecitati dai tecnici ANAS in sede di collaudo del 10 febbraio 2006 e, successivamente, dalla Polizia Stradale di Messina con nota del 3 ottobre 2006.

Poco sopra si sono ripercorse le fasi in cui si è articolata, a partire dai primi anni 2000, l'opera di riqualificazione e manutenzione delle barriere di sicurezza lungo l'autostrada A/20 e A/18 che, per quanto di rilievo nella vicenda di che trattasi, ha interessato, tra gli altri, il viadotto Bordonaro, teatro dell'evento mortale. Qui il C.A.S. aveva dapprima proceduto alla posa in opera di barriere di sicurezza antiribaltamento di nuova generazione (H4), raccordandole all'uscita delle gallerie attraverso il mantenimento del guard-rail, di vecchia concezione, preesistente all'interno della galleria per tutta la sua estensione. Successivamente, procedeva alla rimozione delle barriere all'interno delle gallerie, in attuazione delle nuove direttive ministeriali in materia di sicurezza autostradale, tuttavia mantenendone la porzione che era già stata raccordata ai dispositivi di sicurezza di nuova installazione sul viadotto; essa proseguiva verso l'interno della galleria per la lunghezza di circa 11 metri, rimanendo distanziata dalla volta della galleria; del pari risultava distanziata dalla parete l'estremità del detto raccordo, costituita da un terminale ricurvo (c.d. a manina), seppure posizionato più all'interno in senso trasversale rispetto alla direzione di marcia dei veicoli.

Ciò posto, non può prescindere dalla pur breve disamina della normativa regolamentare che disciplina la materia delle barriere di sicurezza stradale che si assumono essere state violate.

La materia, invero alquanto articolata, è disciplinata dal D.M. dei Lavori pubblici n. 223 del 10.2.1992, come modificato nel tempo, e da circolari ministeriali. Tra queste ultime, viene in rilievo la n. 2337 del 10.7.1987, con cui il Ministero dei Lavori Pubblici affrontò, per la prima volta, la problematica relativa alle caratteristiche delle barriere di sicurezza stradale. Già in essa era previsto che il bordo superiore delle barriere di

segnalava che "in alcuni punti del tratto Messina - Divieto e vic., dove sono state installate le nuove barriere laterali di protezione, le testiere di detti guardrail sporgono pericolosamente sulla loro direttrice, così come peraltro accertato anche all'ingresso del parcheggio "Salice", mentre all'interno del parcheggio "Ronetto" manca la rete di recinzione. Pertanto, alla luce delle esperienze passate, al fine di eliminare l'inconveniente sopra indicato, si chiede a codesto C.A.S. un intervento di specifica competenza".

sicurezza deve trovarsi ad un'altezza non inferiore a 70 cm dal piano viabile, prescrivendo che per quelle già esistenti si dovesse procedere gradualmente al loro rialzamento fino alla predetta quota.

Secondo le prescrizioni del D.M. 223/1992, *Regolamento recante istruzioni tecniche per la progettazione e l'impiego delle barriere stradali di sicurezza*, le barriere di sicurezza sono poste in opera al fine altresì di contenere i veicoli che dovessero tendere alla fuoriuscita della carreggiata stradale e, con riferimento ai bordi di tutte le opere d'arte all'aperto, quali ponti, viadotti, ponticelli, sovrappassi e muri di sostegno della carreggiata, la protezione dovrà estendersi opportunamente oltre lo sviluppo longitudinale corrispondente all'opera sino a raggiungere i punti precedenti e successivi per i quali si possano escludere i rischi derivanti dalla fuoriuscita dei veicoli dalla carreggiata (art. 3)⁵. In merito alla tipologia di raccordo da impiegare, l'art. 7 attribuisce al progettista il compito di *curare con specifici disegni esecutivi l'adattamento dei singoli dispositivi alla sede stradale in termini di supporti, drenaggio delle acque, collegamenti tra i diversi tipi di protezione, zone di allaccio alle barriere..[omissis]*".

Quindi le norme tecniche lasciano al progettista la scelta in ordine alle modalità di realizzazione del raccordo tra dispositivi di sicurezza di natura diversi, proprio al fine di consentire di operare la soluzione tecnica più adeguata in ragione delle peculiarità e della natura del rischio connesso ad un punto specifico.

Così nella Relazione tecnica del progetto redatto a firma dell'ing. SCEUSA per la riqualificazione delle barriere di sicurezza all'interno delle gallerie, il progetto prevedeva la rimozione delle barriere di sicurezza su entrambi i lati dei cigli e per tutta la lunghezza della galleria ed inoltre - ciò che è di precipuo interesse nel caso di specie - *"Alle barriere site immediatamente prima degli imbocchi verranno applicati dei terminali mentre, quelle collocate subito dopo l'uscita saranno opportunamente raccordate alle pareti dei portali"*. Deve ritenersi che le opere connesse all'intervento di riqualificazione delle gallerie della A/20, in specie la galleria Bordonaro non siano state eseguite a regola d'arte, in violazione delle norme regolamentari e degli stessi obiettivi contemplati nel progetto esecutivo, che prevedeva la necessità, appunto, che le opere terminali poste all'uscita della galleria fossero opportunamente raccordate alle pareti della stessa.

Deve conclusivamente affermarsi la responsabilità dell'ente gestore nell'aver omesso di porre in essere gli interventi di messa in sicurezza dei terminali della barriere di protezione presenti all'uscita della galleria. Ed invero, la peculiare conformazione del luogo, ove insisteva un varco tra la fine della galleria e l'inizio del viadotto, costituiva certamente un "punto singolare" che, secondo la vigente normativa (d.m. 21.6.2004 e Circolare del 21.07.2010 del Ministero dei trasporti), avrebbe dovuto essere protetto con ricorso a dispositivi, pur non standardizzati (vale a dire non rientranti tra quelli omologati o soggetti a prove di crash, ai sensi dell'art. della istruzioni tecniche allegate al d.m. del 2004), la cui scelta è rimessa al progettista, ma pur sempre nel rispetto dell'obiettivo di garantire "prestazioni analoghe" a quelle osservate durante la prova crash e non per modificarne le modalità di funzionamento (art. 7 istruzioni tecniche allegate al d.m. 21.6.2004).

⁵ Le richiamate Istruzioni tecniche allegate al D.M. 223/92 sono state nel tempo aggiornate ad opera di successivi decreti ministeriali del 15 ottobre 1996, n. 3256 del 3 giugno 1998 e n. 2367 del 21 giugno 2004, ma tale prescrizione è rimasta sostanzialmente inmutata.

Nel caso di specie, critica mossa alla ricostruzione operata dal consulente del Pubblico ministero, ad avviso del quale la soluzione idonea sarebbe stata quella di raccordare il terminale del guard-rail di vecchia generazione alla volta della galleria, per neutralizzare il varco che ha consentito al veicolo uscito fuori strada di incanalarsi con il disastroso effetto rampa di lancio, si fonda sulla circostanza che detta soluzione non è in alcun modo imposta o contemplata dalle Istruzioni tecniche. E tuttavia, la circostanza della mancanza di specifiche indicazioni tecniche relative alla tipologia di raccordo realizzato tra dispositivi diversi (e cioè barriera H4 di nuova concezione a bordo ponte e sua prosecuzione a mezzo collegamento con guard-rail di vecchia concezione) non esonera l'ente gestore da responsabilità ove siano adottate, in concreto, soluzioni rivelatesi fallimentari per la tutela della sicurezza stradale.

A questo punto, appare doveroso operare una critica analisi della singole posizioni di garanzia che, rispetto all'evento verificatosi, devono ravvisarsi in capo ai singoli imputati.

Nel presente procedimento sono imputati, in ragione della qualità rivestita all'interno del Consorzio Autostrade per la Sicilia:

- i Presidenti del C.A.S. Antonino MINARDO dal 28.06.2007 al 3.12.2007 e Patrizia VALENTI dal 10.04.2008 al 29.06.2009;
- i Commissari straordinari Benedetto DRAGOTTA dal 17.12.2001 al 27.06.2007, Matteo ZAPPARRATA dal 14.08.2009 al 11.08.2010, Calogero BERINGHELI dal 12.08.2010 al 4.05.2011, Arma Rosa CORSELLO dal 8.10.2011 al 3.10.2012, Antonino GAZZARA dal 4.10.2012 al 9.10.2013;
- i Direttori Generali Felice SIRACUSA dal 16.03.2005 al 23.09.2007, Mario PIZZINO dal 17.02.2012 al 30.06.2012, Maurizio TRAINITI dal 17.09.2012 al 31.12.2014;
- i Dirigenti dell'Area Tecnica e di Esercizio Felice SIRACUSA dall'1.12.1990 al 12.09.2008, Gaspare SCEUSA dal 13.09.2008 al 23.01.2012 e dal 21.04.2012 al 12.08.2012, nonché limitatamente alla tratta autostradale della Sicilia Orientale, dal 13.08.2012 a seguire, Letterio FRISONE dal 24.01.2012 al 20.04.2012, nonché, limitatamente alla tratta autostradale della Sicilia Occidentale, dal 13.08.2012 a seguire;
- il dirigente dell'Unità Operativa "Servizi Tecnici" e dirigente dell'Ufficio Progettazione e manutenzione corpo stradale e pertinenze, qualità questa rivestita da Gaspare SCEUSA.

Occorre anzitutto interrogarsi se, avuto riguardo alle qualifiche da ciascuno di essi rivestite, nel loro avvicinarsi nel tempo, gli imputati avevano una posizione di garanzia in relazione al dovere di intervenire per garantire condizioni di sicurezza nel tratto di strada che viene in rilievo.

In materia di rete autostradale, esistono specifiche norme che pongono in capo al proprietario ed al gestore gli obblighi connessi alla custodia del bene e connessi doveri

di intervento per neutralizzare situazioni di pericolo alla circolazione ed all'incolumità dei terzi.

Così la pubblica amministrazione è tenuta a mantenere strade ed autostrade statali (art. 2 d.lgs. n. 143/1994) ed inoltre, ai sensi dell'art. 14, comma 1 C.d.S. gli enti proprietari devono provvedere alla manutenzione, gestione e pulizia delle strade, loro pertinenze, attrezzature, impianti e servizi; devono controllare l'efficienza delle stesse e provvedere all'apposizione e manutenzione della segnaletica stradale.

Ora, diversi tratti autostradali vengono affidati dall'A.N.A.S. in concessione a società private che ne assumono la veste di gestore con assunzione della connessa posizione di garanzia.

Nel caso di specie viene in rilievo il Consorzio per le Autostrade Siciliane. Secondo la previsione statutaria, il C.A.S. è rappresentato dal Presidente che ne dirige l'attività e promuove i provvedimenti di competenza del Consiglio e dell'Assemblea e dà esecuzione agli stessi. Egli ha il potere di firma degli atti che può delegare, per singoli atti o categorie di atti, al Direttore Generale o ai dirigenti responsabili delle singole direzioni (art. 12). Al Consiglio direttivo sono attribuiti il potere di indirizzo politico-amministrativo dell'ente e di individuazione degli obiettivi e dei programmi da attuare con armonia con le linee programmatiche dell'Assemblea. Tra i compiti precipuamente attribuitigli dallo Statuto vie quello di sorvegliare l'andamento generale del Consorzio (art. 11).

Secondo il regolamento consortile, l'organizzazione dell'ente è articolata in una Direzione generale e due distinte aree, amministrativa e tecnica (art. 2). L'Area Tecnica, in particolare, è provveta alla trattazione degli affari connessi alla costruzione, gestione e manutenzione sia ordinaria che straordinaria dell'Autostrada e relative pertinenze nonché ai rapporti con i concessionari di servizi autostradali. A capo della predetta area è preposto un Dirigente che si avvale di tre distinte unità operative ("servizi tecnici", "servizi di gestione" e "servizi informatici e di esazione").

Il Dirigente dell'Area tecnica e dell'Esercizio, in particolare, coordina ed è responsabile di tutte le unità operative e degli uffici tecnici e di gestione dell'autostrada, provvede per gli atti di competenza dell'ingegnere a termini di norme delle relative leggi professionali e ne firma gli atti. Al predetto possono essere conferite le funzioni di direttore dei lavori e di responsabile del procedimento per i lavori di costruzione e di manutenzione ordinaria e/o straordinaria (art. 28).

La Direzione generale ha il compito di sovrintendere al coordinamento e al funzionamento delle Aree e Uffici, ad essa è preposto il Dirigente generale da cui dipende gerarchicamente il personale in servizio; ad egli compete il raggiungimento degli obiettivi concordati in linea con l'indirizzo politico programmatico dell'Amministrazione, partecipando alle riunioni degli organi di amministrazione.

La struttura articolata del C.A.S., dotata di un'organizzazione interna ripartita per gradi e competenze in ragione della specificità delle mansioni richieste, non vale di per sé a neutralizzare gli obblighi derivanti dall'assunzione *ex lege* della posizione di garanzia del soggetto che, rivestendo una posizione apicale all'interno dell'organizzazione, mantiene l'obbligo di conoscenza delle fonti di rischio e, quindi, di indirizzo, controllo e comunicazione alle funzioni sottostanti, degli strumenti volti alla neutralizzazione del rischio per la salute ed integrità degli utenti della strada.

Ciò posto, deve operarsi certamente un distinguo tra funzioni apicali di indirizzo generale e programmatico rispetto alle finalità dell'ente e quelle di carattere amministrativo gestionale e tecnico, riservate agli uffici facenti capo alla Direzione generale.

E' emerso chiaramente dall'istruttoria dibattimentale che la responsabilità dell'incidente occorso il 10 luglio 2013 sul viadotto Bordonaro sia da ricondurre ad una realizzazione non a regola d'arte del raccordo delle barriere H4 a bordo ponte con le pareti delle gallerie, con ciò non garantendo adeguati livelli di sicurezza dal concreto rischio di precipitazione dal viadotto, attraverso il varco esistente tra la fine della galleria e l'inizio della barriera posta a protezione dell'opera d'arte (e cioè del viadotto). Trattasi, come è di tutta evidenza di una scelta tecnica progettuale e di concreta posa in opera che non può in alcun modo addebitarsi agli organi di indirizzo dell'ente, vale a dire al Presidente del C.A.S.

Simili osservazioni valgono anche per gli imputati che hanno rivestito il ruolo di Commissario straordinario. Ad essi corrisponde certamente una posizione apicale, ma circoscritta all'adozione degli atti di ordinaria amministrazione urgenti ed indifferibili in materia di ordine pubblico, e tra esse non possono farsi rientrare le attività di programmazione ed espletamento delle procedure di gara per la realizzazione di interventi straordinari.

VALENTI Patrizia aveva ricoperto la carica di Presidente del consorzio dall'aprile 2008 - allorquando era subentrata al Commissario ing. MANDINA - al luglio 2009. Dall'istruttoria è emerso invero come ella avesse portato a termine il proprio ruolo attraverso una serie di iniziative preordinate alla pianificazione di programmi di riqualificazione delle tratte autostradali affidate al concessionario nonché al conseguimento delle risorse necessarie per la realizzazione degli interventi necessari. Nel periodo della sua presidenza stato approvato, per la prima volta, il piano triennale delle opere pubbliche per il periodo 2009/2011 (cfr. allegato 5 della produzione della difesa VALENTI dell'8 marzo 2018).

In dibattimento è stato escusso il teste LA FAUCI Dario, il quale era stato componente del Consiglio di amministrazione del Consorzio già nel 2007, sotto la Presidenza MINARDI, cui era subentrata nella carica la VALENTI. Egli, dopo aver evidenziato le numerose problematiche gestionali, amministrative e tecniche che l'organo di indirizzo programmatico dovette affrontare in quegli anni (tanto da indurre l'ente proprietario, ANAS, a ipotizzare la revoca della concessione in capo al C.A.S.), ha riferito che tra gli obiettivi di indirizzo gestionale vi era la valutazione ed il miglioramento della sicurezza della viabilità che aveva condotto alla predisposizione di un progetto economico - tecnico con impegno di spesa ammontante a circa 85/90 milioni di euro, sottoposto al vaglio dell'ANAS ed inserito nel programma triennale delle opere pubbliche.

Il teste ha dichiarato di non ricordare che in seno al Consiglio, a partire dal suo insediamento nel 2008, fosse stata mai sottoposta al vaglio dei componenti la nota con cui la Polizia stradale segnalava la pericolosità dei varchi presenti all'uscita delle gallerie di cui si discorre (nota del 3 ottobre 2006) né che fosse pervenuta da parte del medesimo organo di controllo della sicurezza stradale o dall'ente proprietario alcuna specifica segnalazione di criticità in ordine alle condizioni delle barriere di sicurezza a

bordo autostrada. E tuttavia, al di là delle specifiche segnalazioni, la tematica della sicurezza stradale era sempre oggetto di discussione in seno al consiglio direttivo alle cui riunioni partecipavano ordinariamente i dirigenti dell'area tecnica, come pure i responsabili dei settori, investiti di curare la fase progettuale ed esecutiva degli interventi manutentivi.

Similmente, il teste GUGLIOTTA Enrico - anch'egli componente del consiglio direttivo del C.A.S. dall'aprile 2008 al giugno 2009, quando venne sciolto dal Presidente della Regione Sicilia - ha escluso che in quel periodo fossero mai pervenute specifiche segnalazioni di criticità relative alla A/20, che pure versava in condizioni precarie necessitando di continui interventi manutentivi che interessavano le barriere, così come pure l'illuminazione ed il fondo stradale.

Ha evidenziato che, durante la gestione diretta dalla VALENTI, il C.A.S. aveva per la prima volta intrapreso una programmazione triennale, altresì riferendo come la stessa, per sopperire alla carenza di risorse proprie dell'ente, si fosse adoperata per reperire i fondi necessari a coprire gli interventi manutentivi, anche all'esterno del Consorzio, attraverso l'interlocuzione con l'Assessorato ai lavori pubblici.

Tali argomentazioni fin qui rassegnate conducono a pronunciare sentenza assolutoria, per non aver commesso il fatto, nei confronti degli imputati MINARDO Antonino, VALENTI Patrizia in qualità di Presidente del C.A.S. e nei confronti di DRAGOTTA Benedetto, ZAPPARRATA Matteo, BERINGHELI Calogero, CORSELLO Anna Maria e GAZZARA Antonino, nella qualità di Commissari straordinari del C.A.S.

Di contro, è certamente ravvisabile una posizione di garanzia rispetto alla vicenda che viene in esame in capo a coloro i quali hanno nel corso degli anni rivestito la qualifica di Direttore generale nonché di Dirigente dell'Area Tecnica del C.A.S.

Va da subito osservato che detto Collegio ritiene non ravvisabile alcuna responsabilità in capo all'imputato Mario PIZZINO, il quale ha ricoperto l'incarico di Direttore generale solo nel periodo che va dal 17 febbraio al 30 giugno 2012. Il breve arco temporale in cui egli, comandato da altra amministrazione, assumeva il ruolo di Direttore generale non può ritenersi che gli abbia concretamente consentito di prendere compiuta cognizione delle criticità in tema di sicurezza né tanto meno della situazione dei luoghi interessati e, quindi, di operare scelte tecniche e gestionali opportune.

A diverso esito deve invece pervenirsi per l'imputato TRAINITI, il quale ha ricoperto detta qualifica dal 17 settembre 2012 al 31 dicembre 2014, dunque in un lasso di tempo significativo in cui può apprezzarsi concretamente esigibile e doverosa la condotta di verifica delle condizioni di sicurezza per la viabilità dei tratti autostradali interessati negli ultimi anni da successivi interventi di riqualificazione a seguito dei quali, tuttavia, si erano verificati gravi incidenti mortali e situazioni di criticità erano stati segnalati tanto dalla Polizia stradale quanto dall'ente proprietario.

Sotto tale profilo, è certamente stigmatizzabile l'inefficienza dei controlli sullo stato manutentivo della sede stradale se solo si consideri che nessun intervento era stato eseguito né la necessità dello stesso era stata segnalata dagli addetti di zona nel corso di oltre sei mesi dall'incidente mortale verificatosi il 10 luglio 2013, che pure aveva lasciato evidenti ed inequivocabili segni sul posto a causa del danneggiamento del terminale del guard-rail, che si presentava sganciato dal paletto di sostegno ed

accartocciato sul marciapiede; evenienza questa dell'incuria imputabile a chi, all'interno del C.A.S., aveva istituzionalmente il compito di vigilare sulle figure tecniche di addetti di zona.

Simili osservazioni possono rassegnarsi rispetto alla posizione di SIRACUSA Felice che aveva preceduto il TRAINITI nel ruolo di Direttore generale proprio nel periodo cui possono ricondursi gli interventi di riqualificazione e sostituzione delle barriere di sicurezza sul viadotto Bordonaro (dal 16 marzo 2005 al 23 settembre 2007). Tuttavia, l'esito della perizia medico-legale disposta nel corso del procedimento, dalla quale emerge lo stato di irreversibile incapacità del predetto di partecipazione consapevole al giudizio⁶, impone la declaratoria di non luogo a procedere nei suoi confronti ai sensi dell'art. 72 bis c.p.p.

Indubbiamente sussistente è la posizione di garanzia dell'imputato Gaspare SCEUSA che ha rivestito la qualità di Direttore tecnico e di esercizio dei Lavori di riqualificazione delle gallerie dell'autostrada A/20 nonché quella di direttori lavori dell'intervento di sostituzione delle barriere che aveva interessato il viadotto Bordonaro in epoca di poco precedente all'intervenuta rimozione dei guard-rails all'interno dell'omonima galleria. Egli, peraltro, non solo ha rivestito una specifica posizione di garanzia nell'ambito degli interventi di manutenzione straordinaria che hanno interessato quello specifico tratto autostradale ma ha assunto in quegli anni nell'ambito del C.A.S. un centrale ruolo tecnico, quale quello di Dirigente dell'unità operativa servizi tecnici e dell'ufficio di progettazione e manutenzione corpo stradale, che gli ha consentito di consolidare negli anni di servizio prestato all'interno del C.A.S. con specifiche funzioni e mansioni tecniche, la conoscenza delle condizioni di rischio caratterizzanti quello specifico tratto di strada, anche alla stregua delle segnalazioni operate dall'ente proprietario in sede di verifica di collaudo del febbraio 2006 (tanto da adoperarsi per redigere la variante al progetto relativo ai lavori di sostituzione delle barriere H3 e H4, con soluzioni che potessero neutralizzare i rischi evidenziati dal collaudatore ing. FATTESCHI).

Deve pervenirsi all'affermazione delle penale responsabilità, altresì, in capo a FRISONE Letterio, in ragione del ruolo di dirigente dell'Area tecnica e di esercizio rivestita all'interno del C.A.S., succedendo allo SCEUSA, dal 24 gennaio al 20 aprile 2012 - data in cui gli subentrava nuovamente l'ing. SCEUSA - e che poi, a fare data dal 13 agosto 2012 ricopriva nuovamente limitatamente alla tratta autostradale Sicilia Occidentale. Ma ancora prima di ricoprire detto ruolo, il FRISONE era stato Dirigente responsabile dell'Unità operativa "Servizi di gestione" in cui risultano incardinati gli uffici addetti alla "Sicurezza ed Assistenza al traffico".

Deve quindi affermarsi la penale responsabilità degli imputati TRAINITI Maurizio Maria, SCEUSA Gaspare e FRISONE Letterio in ordine al fatto di reato loro ascritto al capo A). Nonostante la diversa prospettazione difensiva, deve ritenersi sussistente l'ipotesi aggravata ai sensi dell'art. 589, comma 2, c.p.. Ed infatti, *In tema di*

⁶Nel rispondere ai quesiti oggetto dell'incarico peritale conferito dal Tribunale il dott. MONTANA dopo aver rilevato che il SIRACUSA risultava affetto da "probabile demenza tipo Alzheimer con declino cognitivo di grado gravissimo (MMSE pari a 10) in soggetto con cerebrovasculopatia cronica, in trattamento terapeutico presso il Centro UVA dell'AOU di Messina", certificava l'incapacità del periziando di "interagire coscientemente e validamente nelle varie fasi dell'iter processuale che lo riguarda".

responsabilità per omicidio colposo da sinistro stradale, la circostanza aggravante della violazione della normativa sulla circolazione stradale è ravvisabile non solo quando la violazione della normativa di riferimento sia commessa da utenti della strada alla guida di veicoli ma anche nel caso di violazione di qualsiasi norma che preveda a carico di un soggetto, pur non impegnato in concreto nella fase della circolazione, un obbligo di garanzia finalizzato alla tutela della sicurezza degli utenti della strada. (Fattispecie in cui è stata ritenuta configurabile l'aggravante nei confronti del caposquadra incaricato di dirigere i lavori di manutenzione della strada, il quale, omettendo di apporre idonea segnaletica temporanea, determinava l'insorgenza di una situazione di pericolo, costituita dalla presenza di un dosso non visibile, a causa del quale si verificava il sinistro stradale in cui perdeva la vita un motociclista) - Cassazione, sez. 4, sentenza n. 44811 del 3 ottobre 2014.

Nessun dubbio può sorgere in ordine all'applicabilità *ratione temporis* alla condotta contestata della norma di legge di cui all'art. 589, comma 2, c.p. sopra richiamata. Come è noto essa è stata abrogata per effetto della legge 3 marzo 2016, n. 41, la quale ha introdotto l'autonoma fattispecie incriminatrice dell'omicidio stradale di cui all'art. 589 bis c.p. Il fenomeno successorio che si è verificato risulta caratterizzato da una evidente continuità tra l'ipotesi aggravata formalmente abrogata e l'analoga previsione introdotta all'interno del codice penale, in quanto la precedente circostanza aggravante, che costituisce oggi un elemento costitutivo della nuova ipotesi autonoma di reato, è riprodotta pedissequamente nel testo della nuova disposizione. Deve pertanto escludersi che dalla introduzione di tale nuova fattispecie possa discendere la pretesa conseguenza della sopravvenuta espunzione dall'ordinamento del dato circostanziale, da ritenersi tuttora vigente ed efficace sotto la rubrica del menzionato art. 589 bis c. p.

A diverso esito deve pervenirsi in ordine al delitto contestato al capo B) della rubrica. Deve rilevarsi, infatti, l'insussistenza della condotta materiale posta a fondamento della contestazione di omissione o rifiuto di atti d'ufficio contestata agli imputati Calogero BERINGHELLI, Anna Rosa CORSELLO, Antonino GAZZARA, Letterio FRISONE, Mario PIZZINO, Gaspare SCEUSA, Maurizio TRAINITI, Patrizia VALENTI, Matteo ZAPPARRATA.

Giova rammentare che può essere chiamato a rispondere del reato di rifiuto di atti d'ufficio di cui all'art. 328 c.p. "il pubblico ufficiale o l'incaricato di un pubblico servizio che indebitamente rifiuta un atto del suo ufficio che, per ragioni di giustizia o di sicurezza pubblica, o di ordine pubblico o di igiene e sanità, deve essere compiuto senza ritardo". Per ciò che concerne le caratteristiche del rifiuto stesso, questo può essere espresso o tacito e può tanto intervenire a seguito di una richiesta o di un ordine e tanto può prescindere, come nell'ipotesi di inerzia omissiva in cui sussista comunque un'urgenza sostanziale, impositiva del compimento dell'atto, in modo tale che l'inerzia del pubblico ufficiale assume la valenza di rifiuto dell'atto medesimo. L'elemento materiale del reato è dunque integrato dalla condotta omissiva, in specie, nel rifiuto di compiere un atto di cui il pubblico ufficiale sia richiesto e rientrante nell'ambito del suo ufficio, vale a dire delle funzioni e compiti a lui attribuiti.

Diversa è la portata del comma secondo dell'art. 328 c.p. che così recita: "Fuori dei casi previsti dal primo comma il pubblico ufficiale o l'incaricato di un pubblico servizio, che entro trenta giorni dalla richiesta di chi vi abbia interesse non compie l'atto del suo ufficio e non

risponde per esporre le ragioni del ritardo, è punito con la reclusione fino ad un anno o con la multa fino a 1.032 euro. Tale richiesta deve essere redatta in forma scritta ed il termine di trenta giorni decorre dalla ricezione della richiesta stessa". L'art. 328, comma 2, c.p. si apre, dunque, con una clausola di riserva con la conseguenza che la fattispecie opera in riferimento a tutti gli atti dell'ufficio o servizio che non trovino fondamento in ragioni di giustizia o di sicurezza pubblica, o di ordine pubblico o di igiene e sanità, o che, pur trovando base in dette ragioni, non siano indifferibili cioè non debbano comunque essere compiuti senza ritardo, distinguendosi già sotto tale primo profilo dalla fattispecie del primo comma. Inoltre affinché si realizzi tale seconda ipotesi risulta assolutamente necessaria una richiesta scritta da parte di chi vi abbia interesse, che deve essere presentata al funzionario competente svolgendo la funzione di vera e propria "diffida ad adempiere", dovendo la stessa essere rivolta a sollecitare il compimento dell'atto o l'esposizione delle ragioni che lo impediscono, con il logico corollario che il reato si "consuma" quando, in presenza di tale presupposto, sia decorso il termine di trenta giorni senza che l'atto richiesto sia stato compiuto, o senza che il mancato compimento sia stato giustificato.

E' pacificamente emerso dall'istruttoria dibattimentale che varie erano state le segnalazioni inoltrate al C.A.S. ad opera dell'A.N.A.S. e degli organi di polizia addetti al controllo della sicurezza stradale; ciò non di meno si trattava di sollecitazioni a rimuovere specifiche situazioni di rischio riscontrate in altre tratte autostradali e non riferibili al punto che viene qui in rilievo, vale a dire il varco esistente all'uscita della galleria del viadotto Bordonaro. Deve ritenersi inoltre che l'ampio raggio di intervento del C.A.S., in ragione dell'estensione della rete autostradale gestita, sia tale da rendere non esigibile ad opera tanto dei dirigenti quanto dei tecnici di un intervento costante e generalizzato, tale da non potersi configurare la condotta omissiva perno della fattispecie che viene in rilievo a meno di ravvisare l'emersione di una specifica criticità a fronte della quale il pubblico ufficiale sia rimasto consapevolmente e volutamente inerte. Per tali ragioni deve pronunciarsi l'assoluzione di tutti gli imputati in ordine al delitto ascritto al capo B) dell'imputazione perché il fatto non sussiste.

5. Il trattamento punitivo.

Passando, a questo punto, alle determinazioni inerenti il trattamento punitivo da irrogare agli imputati, questo Collegio osserva, preliminarmente, come gli stessi non siano meritevoli delle attenuanti generiche invocate dalle difese, non essendo stato dedotto né altrimenti ravvisabile alcun elemento che sia valso a connotare l'azione loro ascritta da minore offensività tali da renderli meritevoli di un trattamento punitivo attenuato ai sensi dell'art. 62 bis c.p.

Sotto diverso profilo, deve escludersi la recidiva contestata nei confronti degli imputati TRAINITI e SCEUSA, atteso che le condanne che gli stessi annoverano a loro carico, come evincibili dal casellario giudiziale in atti, sono divenute definitive in epoca successiva al fatto oggetto del presente procedimento.

Deve infine rilevarsi come certamente maggiore sia stato il contributo attribuibile all'imputato SCEUSA Gaspare nella causazione dell'evento, in ragione del ruolo dallo stesso rivestito proprio nell'ambito dei lavori di sostituzione delle barriere e

riqualificazione delle gallerie che hanno interessato il luogo di accadimento del sinistro stradale, rivelatisi non compiutamente eseguiti a regola d'arte.

Alla stregua delle superiori osservazioni e tenuto conto dei parametri oggettivi e soggettivi di dosimetria della pena di cui all'art. 133 c.p., si reputa congrua la pena di anni uno di reclusione per TRAINITI Maurizio Maria e FRISONE Letterio e di anni due di reclusione per SCEUSA Gaspare.

Alla condanna dei predetti segue *ex lege* quella al pagamento delle spese processuali.

L'entità contenuta della pena oggi inflitta e la prognosi favorevole in ordine alla circostanza che FRISONE Letterio si asterrà per il futuro dall'incorrere in ulteriori violazioni della norma penale - che tale decidente è in grado di apprezzare in ragione della personalità tranquillizzante del predetto e dell'effetto preventivo che può attribuirsi alla condanna che oggi si pronuncia in capo a soggetto incensurato - inducono ad accordargli il beneficio della sospensione condizionale della pena ai sensi degli artt. 163 e ss. c.p.

I precedenti penali a carico degli imputati TRAINITI e SCEUSA è di ostacolo all'applicazione del suddetto beneficio.

Deve disporsi il dissequestro e la restituzione agli aventi diritto di quanto ancora in sequestro.

6. Le statuizioni civili.

All'affermazione della penale responsabilità degli imputati TRAINITI, SCEUSA e FRISONE in ordine all'omicidio colposo di Provvidenza GRASSI, ascrivibile alle condotte ad essi imputabili in ragione della qualità rivestita e funzioni esercitate nell'ambito del C.A.S., segue la condanna degli stessi, in solido con quest'ultimo quale responsabile civile, al risarcimento del danno in favore delle parti civili ZINNA Giacomo, GRASSI Giovanni, PILATO Barrara Maria, GRASSI Giovanna e LO SCHIAVO Fabio.

Nessun dubbio, infatti, può sussistere in ordine alla ravvisabilità del danno patito dai predetti quale diretta conseguenza del decesso di Provvidenza GRASSI in ragione del significativo legame affettivo e delle conseguenze connesse alla sua improvvisa perdita, certamente per tutti apprezzabile sul piano morale ed esistenziale. Giova infatti rilevare che detto legame è da ritenersi *ex sé* sussistente in capo alle odierne parti civili cui la vittima era legata da rapporto parentale e cioè i genitori (GRASSI Giovanni e PILATO Barrara Maria) e la sorella (GRASSI Giovanna). Sussistente è altresì il danno invocato dal coniuge ZINNA Giacomo. L'istruttoria ha infatti dimostrato la permanenza della relazione di convivenza tra i coniugi, nonostante il periodo di crisi coniugale della coppia, cui si accompagnava la relazione di reciproca solidarietà morale ed altresì economica tra la vittima e il predetto. Tale danno va dunque riconosciuto sotto la duplice voce di danno non patrimoniale (tenuto conto dello stravolgimento delle condizioni di vita che l'evento luttuoso ha certamente cagionato nei confronti del coniuge convivente) e danno patrimoniale (in ragione delle perdite dell'apporto economico proveniente dalla attività lavorativa della vittima, certamente incidente sull'andamento economico familiare).

Da ultimo, deve ritenersi che l'evento traumatico abbia avuto dirette ripercussioni anche in capo a LO SCHIAVO Fabio, al quale la GRASSI, come emerso inequivocabilmente dall'espletata istruttoria dibattimentale, era legata da stabile relazione sentimentale e di frequentazione, condividendo con lo stesso un progetto di vita comune. E' ravvisabile pertanto, anche nei confronti del predetto, la concreta lesione della sfera relazionale costituzionalmente garantita (art. 2 cost.) cui consegue il diritto al ristoro del conseguente danno non patrimoniale.

E tuttavia l'entità delle predette voci di danno non ha trovato compiuto accertamento nell'ambito del presente procedimento; pertanto, si rimettono le parti innanzi al giudice civile ai fini della liquidazione.

In ragione dello stretto legame parentale sussistente tra la vittima e le parti civili GRASSI Giovanni e PILATO Barrara Maria, nei limiti in cui può reputarsi già in tale sede raggiunta la prova del *quantum*, può riconoscersi a loro favore il diritto alla provvisoria che può quantificarsi in euro 100.000,00 ciascuno.

Deve essere rigettata la domanda di ristoro avanzata dalle restanti parti civili quali portatrici di interessi diffusi a tutela del cittadino che hanno dedotto la lesione degli scopi statutari perseguiti dall'ente (Associazione CODICI ONLUS - Centro per i Diritti del Cittadino e Unione Nazionale Consumatori). Reputa il Collegio che, tuttavia, non sia stata raggiunta la prova del concreto danno che dalla vicenda sia derivata in capo alle predette associazioni.

Gli imputati TRAINITI, SCEUSA e FRISONE, in solido con il responsabile civile, vanno altresì condannati alla refusione delle spese di giudizio in capo alle parti civili che, avuto riguardo all'impegno profuso e tenuto conto dei parametri tabellari, si liquidano in complessivi euro 2.064,00 per le parti civili GRASSI Giovanni, PILATO Barrara Maria, GRASSI Giovanna; ed euro 1.290,00, oltre accessori di legge, in favore di ciascuna delle restanti parti civili, ZINNA Giacomo e LO SCHIAVO Fabio.

La natura dell'imputazione giustifica il differimento del deposito della motivazione nel termine di novanta giorni.

P.Q.M.

Visti gli artt. 533 e 535 c.p.p.,

dichiara TRAINITI Maurizio Maria, SCEUSA Gaspare e FRISONE Letterio colpevoli del reato ad essi ascritto al capo a) della rubrica e, previa esclusione della recidiva contestata, condanna TRAINITI Maurizio Maria e FRISONE Letterio alla pena di anni uno di reclusione ciascuno e SCEUSA Gaspare alla pena di anni due di reclusione, oltre tutti al pagamento delle spese processuali;

Visto l'art. 163 c.p.,

concede a FRISONE Letterio il beneficio della sospensione condizionale della pena alle condizioni e nei termini di legge.

Visti gli artt. 538 e ss. c.p.p.,

condanna TRAINITI Maurizio Maria, SCEUSA Gaspare e FRISONE Letterio in solido con il responsabile civile al risarcimento dei danni in favore delle parti civili ZINNA Giacomo, LO SCHIAVO Fabio, GRASSI Giovanni, PILATO Barrara Maria, GRASSI Giovanna, la cui determinazione e liquidazione viene rimessa alla separata sede civile, nonché al pagamento di una provvisoria in favore di GRASSI Giovanni e PILATO Barrara Maria nella misura di euro 100.000,00 ciascuno ed alla refusione delle spese di

costituzione e di difesa sostenute dalle predette parti civili sostenute che si liquidano in euro 1.290,00 (oltre spese generali, IVA e CPA come per legge) quanto alle parti civili Zinna e Lo Schiavo e complessivi euro 2.064,00 quanto alle parti civili GRASSI Giovanni, PILATO Barrara Maria, GRASSI Giovanna.

Rigetta le ulteriori richieste risarcitorie.

Visto l'art. 72 bis c.p.p.,

dichiara non doversi procedere nei confronti di SIRACUSA Felice per incapacità irreversibile dell'imputato.

Visto l'art. 530 c.p.p.,

assolve:

BERINGHELI Calogero, CORSELLO Anna Maria, DRAGOTTA Benedetto, GAZZARA Antonino, MINARDO Antonio, PIZZINO Mario, VALENTI Patrizia, ZAPPARRATA Matteo dal reato di cui al capo a) per non aver commesso il fatto e dal reato di cui al capo b) perché il fatto non sussiste, nonché TRAINITI Maurizio Maria, SCEUSA Gaspare e FRISONE Letterio dal reato ad essi ascritto al capo b) perché il fatto non sussiste.

Ordina il dissequestro e la restituzione agli aventi diritto di quanto in sequestro al passaggio in giudicato della sentenza.

Visto l'art. 544 co. 3 c.p.p.,

indica il termine di giorni novanta per il deposito della motivazione.

Così deciso in Messina il 23 gennaio 2020

Il Giudice estensore

dott.ssa Simona Monforte

Il Presidente

dott.ssa Letterio Silipigni

IL DIRETTORE AMMINISTRATIVO

dott.ssa Antonietta M. Calantri R.

Deposito
oggi 19 MAR 2021

IL DIRETTORE AMMINISTRATIVO

dott.ssa Antonietta M. Calantri R.

22/3/21 Comunicata sentenza al P.M. e al P.G.
Messina 22/3/21

UFFICIO GIUDIZIARIO
MESSINA

23/04/2014 proposta epistola dell'on. Giuseppe
Pardolesi nell'interesse dell'università di
Bari

Placenza 26/04/2014

IL DIRETTORE AMMINISTRATIVO
dott.ssa Antonietta M. Calanni R.

06/05/2014 proposta epistola dell'on. Vittorio Giletti
nell'interesse dell'università di Bari

Placenza 21/05/2014

IL DIRETTORE AMMINISTRATIVO
dott.ssa Antonietta M. Calanni R.

06/05/2014 proposta epistola dell'on. Giuseppe Lo
Presti nell'interesse dell'università di Bari
nella Consorzio per la Autonomia Siciliana (CAGS)

ME 13/05/2014

IL DIRETTORE AMMINISTRATIVO
dott.ssa Antonietta M. Calanni R.

05/05/2014 proposta epistola dell'on. Corrado Giallombardo
nell'interesse dell'università di Bari

Placenza 18/05/2014



22/03/2021 notificato avviso deposito sentenza a:

- Beringheli Calogero - avv. Eugenio Passalacqua
- Corsello Anna Rosa - avv. Eugenio Passalacqua - avv. Salvatore Tamburro
- Dragotta Benedetto - avv. Giuseppe Pustorino
- Avv. Giovanni Calamoneri difensore di Gazzara Antonino
- Avv. Valter Militi difensore di Frisone Letterio
- Avv. Alberto Gullino difensore di Minardo Antonino
- Avv. Valter Militi difensore di Pizzino Mario
- Avv. Giuseppe Pustorino difensore di Sceusa Gaspare
- Trainiti Maurizio Maria - Avv. Carmelo Galati
- Valenti Patrizia - Avv. Giampiero Santoro
- Zapparata Matteo - Avv. Giovanni Ioppolo
- Cas Consorzio Autostrade Siciliane - Avv. Giuseppe Nicosia
- Zinna Giacomo - Avv. Roberta Mauro
- Grassi Giovanni - Avv. Giuseppina Iaria
- Pilato Barbara Maria - Avv. Giuseppina Iaria
- Grassi Giovanna - Avv. Giuseppina Iaria
- Lo schiavo Fabio - Avv. Andrea Florio
- Unione Nazionale Consumatori - Comitato comunale di Messina - Avv. Paolo Intelisano
- Associazione Codici Sicilia - Avv. Melita Cafarelli
- Associazione Codici Onlus - Avv. Mario Emanuele Campione

12/04/2021 notificato avviso di deposito sentenza a Gazzara Antonino

13/04/2021 notificato avviso di deposito sentenza a Frisone Letterio

06/04/2021 notificato avviso di deposito sentenza a Minardo Antonino

20/04/2021 notificato avviso di deposito sentenza a Pizzino Mario

15/04/2021 notificato avviso di deposito sentenza a Sceusa Gaspare

07/04/2021 notificato avviso di deposito sentenza a Siracusa Felice

Messina 18/05/2021

Lo stesso è stato
irrevocabile il 04/05/2021 per 1) Beringheli Calogero,
2) Corsello Anna Rosa, 3) Dragotta Benedetto, 4) Valenti Patrizia,
5) Zapparata Matteo
ME 08/06/2021

Lo stesso è stato
irrevocabile il 22/05/2021 per Minardo Antonino
ME 08/06/2021

Lo stesso è stato
irrevocabile il 23/05/2021 per Siracusa Felice
ME 08/06/2021

Lo stesso è stato
irrevocabile il 08/05/2021 per Dragotta Antonio
ME 08/06/2021

25/06/2014 per Potere Politi
ME 08/06/2014

IL DIST.

Distretto di ...

Atti trasmessi alla Corte Appello/Cassazione
il 10 GIU. 2021

Il Funzionario Giudiziario
Dott. ssa Lucia Simonetti

Avv. Giovanni Calamoneri d.f.f. Gazzara
Autunno 14/6/21

Il Funzionario Giudiziario
Dott. ssa Giuseppina Di Bella



1938
L'Espresso
Giuseppe Arnesano