

Massima

A decorrere dall'entrata in vigore dell' art. 47 L. 120/10 , sussiste colpa specifica a carico dei responsabili degli enti preposti alla manutenzione delle strade, i quali abbiano omesso di dotarsi di barriere protettive a norma di legge, nonostante dette strade presentino una significativa storia di " incidentalità". Sussiste , inoltre , colpa generica con riferimento a quei tronchi di strade , viadotti o ponti, i quali, pur non presentando storia di incidentalità, appiano forieri di rischio per la sicurezza dei conducenti, in relazione ai flussi di traffico registrati ed alle caratteristiche morfologiche del tratto di strada interessato. Deve escludersi per converso qualsivoglia responsabilità, quando , in assenza di storia di incidentalità e di significativi flussi di traffici, si sia ovviato alla " pericolosità" morfologica del tratto di strada interessato mediante regolare manutenzione del manto stradale e abbassamento discrezionale del limite di velocità, quest'ultimo peraltro adeguatamente segnalato e purtroppo non rispettato dalla vittima. Difatti il principio di buon andamento della p.a ed i correlativi limiti del budget gravanti sugli Ente Gestori e Proprietari di Strade ed Autostrade impongono di graduare gli interventi e le segnalazioni in virtù dei canoni dell'urgenza e del pericolo concretamente verificabile.

IN FATTO

In esito ad udienza preliminare, con decreto ritualmente notificato, **AMODEO Giuseppe Salvatore e SALVIA Giuseppe** sono stati rinviati a giudizio, per rispondere del reato contestato.

Al dibattimento, celebratosi in presenza degli imputati, si è provveduto con ordinanza sulle richieste istruttorie formulate dalle parti: innanzi ad altri Giudici Persone fisiche, quindi sono stati escussi il consulente di p.m. Simonetto Luigi, gli ulteriori testi d'accusa (dott. Giuseppe Militello, do. Domenico Butera, m.llo Davide Piotto, app. Giovanni Dodaro, Giuseppe Gulotta, Agostino Friscia, Girolamo Sutera) ed i testi di difesa (Pintaneri Salvatore, Verdina Antonino, Ing. Grammatico Paolo, Arch. Di Franco Angelo, Arch. Mieli Pietro, Ing Nicola Russo, dott. Carmelo Lo Jacono); inoltre è stata acquisita la copiosa documentazione offerta in produzione dall'accusa.

All'udienza del 5.3.2015, è stata quindi rinnovata l'istruttoria dibattimentale, dandosi lettura, su accordo delle parti ai sensi dell'art.511 c.p.p., dei verbali delle deposizioni testimoniali già assunte, ai fini della loro utilizzabilità.

Di seguito è stato escusso il teste di difesa Di Bernardo e sono stati sentiti ad esame gli imputati.

Indi, si svolgeva la discussione finale, all'esito della quale le parti hanno illustrato e precisato le rispettive conclusioni riportate nel verbale d'udienza.

IN DIRITTO

1. RAPPORTI TRA COLPA SPECIFICA E GENERICA, NELLA CONSOLIDATA ELABORAZIONE GIUR. : Secondo costante giur. di legittimità, la colpa specifica si pone rispetto alla colpa generica in termini aggiuntivi- cumulativi, posto che : la circostanza che la legge, i regolamenti, gli ordini, la disciplina abbiano previsto particolari regole cautelari, la cui inosservanza integra la componente psicologica della colpa (colpa specifica), non esclude il pari disvalore penale della condotta contraria alle ordinarie regole di prudenza, diligenza e perizia, elaborate sulla base di un giudizio di comune esperienza (colpa generica)

2. COLPA GENERICA DEI RESPONSABILI DEGLI ENTI PREPOSTI ALLA MANUTENZIONE DELLA STRADA, ANTERIORMENTE ALLA REGOLAMENTAZIONE NORMATIVA DEL '90. E' noto che, anteriormente agli interventi legislativi del 90, in assenza di un preciso addentellato normativo, la giur. tendeva a configurare la componente psicologica dei soggetti preposti alla

manutenzione della strada, come colpa generica, avente ad oggetto : inosservanza di obbligo generale di protezione a favore degli utenti, dipendendo peraltro l'*an* ed il *quomodo* della misure cautelari concretamente esigibili, dalle specifiche caratteristiche e natura di ciascuna strada, nonché dai pericoli in concreto verificabili.

In tale prospettiva, pertanto, l' inosservanza delle ordinarie regole di manutenzione del manto stradale , di segnalazione, e soprattutto di apposizione dei cosiddetti "guardrails" o " barriere protettive" non integrava di per se stessa gli elementi costitutivi della colpa , dipendendo viceversa il disvalore penale di dette generali regole cautelari , dalle caratteristiche e natura di ciascuna strada, nonché dai pericoli in concreto verificabili. (cosiddetta colpa generica))

3.COLPA SPECIFICA A SEGUITO DELLA REGOLAMENTAZIONE ANNI

90. Negli anni '90 lo Stato interviene, nel settore di riferimento, con una serie di strumenti normativi , tra i quali si rassegnano i seguenti : 1) art. 2 del D.M. 223/1992 , il quale prevede, con riferimento " *alle strade pubbliche extraurbane ed a quelle urbane con velocità di progetto maggiore o uguale a 70 km/h*", che i relativi "progetti esecutivi" "devono comprendere un apposito allegato progettuale.... riguardante i tipi delle barriere di sicurezza da adottare..." (art. 2 comma I), nel rispetto delle procedure di omologazione da parte del Ministero dei Trasporti (art. 2 comma II), e ciò, sia nell'ipotesi di "costruzione di nuovi tronchi stradali" (art. 2 comma II) , sia con riguardo all' "adeguamento di tratti significativi di tronchi stradali esistenti" ovvero ancora in relazione alla "ricostruzione e riqualificazione di parapetti di ponti e viadotti situati in posizione pericolosa per l'ambiente esterno alla strada o per l'utente stradale "(art. 2 comma III); 2) Art. 14 del codice della Strada (d.lg. n. 285 del 1992), il quale prevede che Gli enti proprietari delle strade, allo scopo di garantire la sicurezza e la fluidità della circolazione, provvedono, alla manutenzione ed al controllo tecnico delle strade ed alla apposizione e manutenzione della segnaletica prescritta; 3) L'art. 141, comma 2 del codice della Strada (d.lg. n. 285 del 1992), il quale consente all'ente proprietario di abbassare i limiti di velocità, provvedendo anche alla relativa segnalazione e seguendo le direttive che impartite dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti".

Orbene, detti interventi normativi sono, certamente ed in prima battuta, ispirati ad una comune *ratio* di legalità-tipicità, posto che le norme su richiamate codificano(pur se attraverso il cosiddetto meccanismo della eterointegrazione, con legge extra penale)

doveri di manutenzione , segnalazione e apposizione di barriere precedentemente evocati dalla giur. in assenza di un preciso addentellato normativo di riferimento.

Denominatore comune dei predetti interventi legislativi, inoltre, è quello di mutare la natura della colpa posta a carico dei soggetti preposti alla manutenzione della strada: difatti, la colpa da generica (in quanto posta in relazione a tutte le situazioni di pericolo, nelle quali possa prefigurarsi un concreto obbligo di protezione da parte della p.a.) diventa, almeno in parte (ovvero , salvo quanto si dirà nel par. successivo) specifica, poiché connessa alla inosservanza dei predetti doveri di manutenzione , segnalazione e apposizione di barriere, espressamente codificati. .

4.LIMITI OGGETTIVI DELLA COLPA SPECIFICA EX ART. 2 D.M. 223/1992:OBBLIGO DI BARRIERE, SOLO IN CASO DI COSTRUZIONE EX NOVO DI TRONCHI DI STRADE , O DI ADEGUAMENTO STRUTTURALE DI TRONCHI PREESISTENTI. D'altra parte va osservato che l' emersione legislativa delle predette regole cautelari ha suscitato varie questioni interpretative.

In particolare l'attenzione degli interpreti si è polarizzata soprattutto sulla prefata normativa ex art. 2 D.M. 223/1992 , inerente l' apposizione di barriere, ed ha avuto ad oggetto, per di più : problematiche attinenti ai generali limiti oggettivi di applicabilità della prefata normativa; ulteriori profili, attinenti a limitazioni di carattere intertemporale.

Orbene, al riguardo , va anzitutto osservato come, secondo la costante giur. di legittimità , l'ambito di applicazione della prefata normativa è in linea generale oggettivamente limitato, posto che non appare "*seriamente configurabile*" un obbligo assoluto dell' Ente Gestore di provvedere alla integrale "*foderatura*" dell'intera rete viaria, a mezzo di guardrail, (Cass. Civ. 15723/11)

D'altra parte, le questioni intertemporali attinenti l'art. 2 D.M. 223/1992, è stata affrontata in numerose circolari amministrative, , secondo cui "*le disposizioni del richiamato art. 2 sono limitate alla progettazione , e non costituiscono pertanto un criterio di verifica delle condizioni di efficienza tecnica delle strade in esercizio, che non siano oggetto di uno degli interventi di cui al periodo precedente*" (par. 3 Circolare Esplicativa Ministero Infrastrutture e Trasporti ; Prot. N. 0062032 del 21.7.2010)

Orbene, ritiene lo Scrivente che detta lettura della giur. e della p.a. sia conforme alla già esposta lettera dell'art. 2 D.M. 223/1992.

Difatti, seppur è certo che la norma ponga determinati vicoli agli enti gestori della strada (in tal senso , la spendita di termini quali "*dovrà*", ovvero "*dovranno*

prevedere”), deve osservarsi altresì che detti vincoli presuppongono che la p.a. si attivi mediante costruzione *ex novo* di nuovi tronchi di strade o di adeguamento strutturale di tronchi preesistenti piuttosto che di strutture accessorie quali ponti e viadotti (in particolare la norma fa riferimento all’ ipotesi di “ *costruzione di nuovi tronchi stradali*” e di “ *adeguamento di tratti significativi di tronchi stradali*”, così come alla diversa ipotesi della “*ricostruzione e riqualificazione di parapetti di ponti e viadotti situati in posizione pericolosa...per l’utente stradale*”), e riguardano esclusivamente il *quomodo*, imponendo alla p.a., in dette dettagliate ipotesi, di adottare le barriere protettive.

E’ assente, viceversa, nella prefata normativa qualsiasi vincolo all’*an* dell’agire amministrativo: non è dato, in particolare, di estrapolare dalla normativa in questione alcun obbligo della p.a di attivarsi per realizzare barriere protettive con riferimento a “tronchi” di strade o ad accessori strutturali (ponti e viadotti) preesistenti.

5. ART. 47 L. 120/2010 : OBBLIGO DI BARRIERE, IN RELAZIONE A STRADE CON ELEVATI TASSI DI INCIDENTALITÀ’. In detto stato dell’arte si innesta la normativa di cui all’art. 47 L. 120 /2010.

Il legislatore interviene, al fine di elevare la soglia di sicurezza nelle strade ed autostrade a più elevato rischio di incidentalità, prevedendo che “*Gli enti proprietari e concessionari delle strade e delle autostrade nelle quali si registrano più elevati tassi di incidentalità effettuano specifici interventi di manutenzione straordinaria della sede stradale e autostradale... nonché di sostituzione, di ammodernamento, di potenziamento, di messa a norma e di manutenzione della segnaletica e delle barriere volti a ridurre i rischi relativi alla circolazione*”

E’ evidente la duplice portata innovativa della norma: a) sotto un primo profilo, si osserva che il citato precetto vincola gli enti proprietari e concessionari delle strade e delle autostrade, non soltanto nel *quomodo*, bensì anche nell’*an*, prevedendo che, a determinate condizioni, gli stessi “*effettuano*” una pluralità di interventi variamente riconducibili alla manutenzione straordinaria, tra cui sostituzione e potenziamento delle barriere; b) sotto altro versante, la norma definisce in modo preciso l’anzidetto limite esterno alla discrezionalità degli enti proprietari e concessionari delle strade e delle autostrade, prevedendo che gli enti proprietari e concessionari sono tenuti ad attivarsi con adeguate barriere protettive, allorquando si abbia riguardo a strade o autostrade, nelle quali più elevato è il rischio di circolazione, in relazione agli elevati tassi di incidentalità registrati

Pertanto, a decorrere dall'entrata in vigore della prefata normativa (art. 47 L. 120/10) , sussiste un generale obbligo a carico dei responsabili degli enti preposti alla manutenzione delle strade di dotarsi di barriere protettive a norma , almeno limitatamente a tratti di strade o autostrade , che presentino una significativa storia di incidentalità; a detto obbligo è inoltre correlata la colpa specifica dei responsabili strade ed autostrade che abbiano omesso l'installazione o potenziamento di guard rail a norma, nonostante nelle strade di competenza si siano "*registrati elevati tassi di incidentalità*"

6. CONSIDERAZIONI RIASSUNTIVE SULLA NORMATIVA DI SETTORE.

Orbene così ricostruito il quadro normativo di riferimento, va osservato innanzitutto come la circostanza che il Legis. abbia circoscritto il dovere di apporre barriere protettive alle sole ipotesi di costruzione ex novo e consolidamento di tronchi di strade , ponti e viadotti (D.M. 223/1992) ; ovvero alle ulteriori ipotesi di strade ed autostrade con storia di elevata incidentalità (L. 120/10) , non esime certamente l'Ente gestore delle Strade dal generale dovere di protezione nei confronti degli utenti delle strade.

Viceversa, trovano applicazione le ulteriori regole cautelari di manutenzione , abbassamento dei limiti di velocità e segnalazione, di cui agli artt. 14 e 141 del Codice della Strada (residuale colpa specifica ex artt. 14 e 141 Codice della Strada) .

Il dovere generale di protezione , inoltre, impone di adottare le barriere protettive, in relazione alle caratteristiche e natura di ciascuna strada, nonché ai pericoli concretamente verificabili (residuale colpa generica di derivazione giur.).

Da questo punto di vista, in particolare, appaiono conformi al giudizio di comune esperienza (nonché alle ordinarie regole di prudenza , diligenza imposte dalla normativa di settore sopra richiamata) le ulteriori misure cautelari indicate da quasi tutti i testi escussi (nonché dagli stessi imputati), a fondamento della scelta di adottare o meno le barriere protettive, e più segnatamente : percentuale di traffico e caratteristiche morfologiche del tratto di strada interessato.

7. FATTISPECIE CONTRETA. Nel corso del presente proc. è stato raggiunto un quadro probatorio pressochè unitario: a) tutte le prove orali convergono nel senso di un ottimale manutenzione del manto stradale (appena rifatto) e di una altrettanto efficace segnalazione (a titolo esemplificativo , vedi dichiarazioni del ctp dell'accusa Simonetto) ; b) Inoltre il limite di velocità era stato abbassato, tenuto conto della particolare morfologia della curva presente (trattasi di strada extraurbane locali, il

codice della Strada prevede un limite massimo di 90 Km/ H , nel caso di specie detto limite è stato abbassato a 50 Km/H) .

Per converso, la contestazione che viene mossa ai due imputati è quella di non aver segnalato il tratto di strada in questione alle autorità competenti , al fine di avviare il complesso *iter* amministrativo, finalizzato alla apposizione delle barriere .

Tuttavia, a prescindere alla particolarissima situazione del Salvia (incaricato da meno di 3 mesi , rispetto al momento in cui si è verificato il sinistro), si osserva, in linea con i testi escussi, che l' acclarata ottimale manutenzione del manto stradale (appena rifatto) e della segnalazione, l'abbassamento del previsto limite velocità costituivano certamente misura cautelari conformi alla normativa di settore (con conseguente esclusione di una colpa specifica) e più in generale al giudizio di comune esperienza, considerato peraltro che , secondo tutti i testi escussi : a) trattavasi di tratto di strada a bassa percentuale di traffico e con assenza completa di pregressa “ incidentalità”; b) gli imputati erano competenti a vigilare su tratti di strada pari a 450 km per Salvia ed a 100 Km per Amodeo; c) in relazione a detti tratti gli imputati hanno allegato e documentato una variegata pluralità di interventi , avanti certamente maggiore urgenza rispetto alla segnalazione per barriera del tratto di strada in questione, il quale, come già argomentato, presentava invero bassa percentuale di traffico e assenza completa di pregressa “ incidentalità”; D) l' abbassamento discrezionale del limite di velocità, peraltro adeguatamente segnalato e purtroppo non rispettato dalla vittima (sul punto, convergenti ctp della difesa dell'accusa) denota che il tratto di strada e le correlative caratteristiche morfologiche erano state adeguatamente attenzionate, pur se nei limiti del budget consentito e nel rispetto del generale principio di buon andamento della p.a, che, come noto, impone di graduare gli interventi e le segnalazioni in virtù dei canoni dell'urgenza e del pericolo concretamente verificabile.

8. CONCLUSIONI. Entrambi gli imputati devono andare assolti, perché è certamente assente la componente psicologica della colpa.

In relazione all'imputato Salvia, inoltre , la particolare posizione dello stesso , incaricato da meno di tre mesi e competente su oltre 450 km di strada, suggerisce il proscioglimento, per non aver commesso il fatto.

P.Q.M.

visti l'art. rubricato, l'art.530 comma I c.p.p

ASSOLVE

AMODEO Giuseppe dal reato contestato in rubrica, perché il fatto non costituisce reato **SALVIA Giuseppe**, per non avere commesso il fatto.
visto l'art.544 c.III c.p.p.

FISSA

In giorni 90 il termine per il deposito della motivazione della sentenza.

Sciacca, li 14.1.2016

IL GIUDICE

Dott. Antonino Cucinella