



DIREZIONE AREA AMMINISTRATIVA
UFFICIO GESTIONE CONTENZIOSO
n. 172

DECRETO DIRIGENZIALE N. 170 /DA del 08 APR 2024

Oggetto: Rimborso spese legali al dirigente Ing. Minaldi Salvatore per il - Procedimento Penale R.G.N.R. n° 1193/2023 assolto con Sentenza n.1193/2023 del Tribunale di Barcellona P.G. 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 il Dirigente Ing. Minaldi Salvatore, nato a Catania il 25/3/1955 cod. fisc. MNLSVT55C25C351E ed ivi residente in Via Etna, 353 è stato imputato nel procedimento penale R.G.N.R. n° 1193/2023 del Tribunale di Barcellona P.G. Messina per responsabilità connesse all'espletamento del proprio servizio, conclusosi con Sentenza n° 1193/2023, che ha disposto l'assoluzione perché 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 ristrettivi 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 presentata in data 25/3/2024 registrata con prot. n° 8456 dall'Ing. Minaldi Salvatore, con la quale trasmette la fatt. 19/24 del 19/3/24 dall'avv. Peluso Andrea, di €7.448,81 nonché la fatt. del CTP Ing. Grazia La Cava n. 12/2024 del 22/3/24 di € 2.482,94 debitamente quietanzate per l'importo complessivo di € 9.931,84 calcolate entro i limiti della tariffa prevista dalla Delibera 48/CD del 27/11/2019, come peraltro precisato anche con successiva mail del 28/3/2024 che si allega;

Ritenuto che per procedere alla liquidazione delle fatture sopra menzionate per l'importo complessivo di € 9.931,84 occorre impegnare l'intera somma nel corrente Bilancio d'esercizio;

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

Visto il punto 8.3 dell'allegato 4/2 del D.lgs 118/2011 il quale consente esclusivamente una gestione provvisoria nei limiti dei corrispondenti stanziamenti di spese dell'ultimo bilancio di previsione approvato;



CONSORZIO PER LE
AUTOSTRADE SICILIANE

A18 Messina-Catania e Siracusa-Gela · A20 Messina-Palermo

Visto il D.D.G. n° 3386 del 23/11/2023 con il quale il Dirigente Generale del Dipartimento Regionale delle Infrastrutture e della Mobilità e dei Trasporti ha approvato il Bilancio Consortile per il triennio 2023/2025;

Visto il Regolamento di Contabilità :

Ritenuto di procedere ad affrontare la superiore spesa che riveste carattere di urgenza e necessità, al fine di non arrecare danni certi e gravi all'Ente."

DECRETA

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

- **Impegnare** la somma di € 9.931,84 sul cap. 131 del redigendo Bilancio 2024/2026 che presenta adeguata disponibilità ;
- **Procedere** al rimborso delle spese legali sostenute dal dipendente Ing. Minaldi Salvatore, cod. fisc. MNLSVT55C25C351E nel procedimento penale di cui in oggetto, conclusosi con la Sentenza di assoluzione come meglio descritto in narrativa, per l'importo complessivo di € 9.931,84 tramite bonifico bancario al seguente IBAN IT50F 02008 16910 000300 457374 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

Il Dirigente Generale .
Dott. Calogero Franco Fazio



PEC

Tipo E-mail

PEC

Da

-- < ingsalvatoreminaldi@pec.it >

A

Direttore Generale CAS - < autostradesiciliane@posta-cas.it >

Oggetto

Modifica Richiesta rimborso spese legali nel procedimento penale n. 1471/19 R.G.N.R. - n. 390/2021 R.G. mod 6 - Tribunale di Barcellona P.G. in comp. monocratic

Venerdì 22-03-2024 21:54:09

All'Ufficio Contenzioso del Consorzio per le
Autostrade
Siciliane (C.A.S.)

Il sottoscritto Dott. Ing. Salvatore Minaldi, già Direttore Generale di Codesto C.A.S., attualmente in quiescenza, a seguito di Sentenza n. 1193/2023, Reg. Sent. 08/02/2023 di **ASSOLUZIONE** dal reato ascritto, **perché il fatto non sussiste**, in relazione al procedimento penale in oggetto, che si allega, CHIEDE il rimborso della somma di € 7.448,81 giustificata con fattura n.19/2024 del 19/03/2024 dello Studio Legale Peluso e della somma di € 3.482,94 giustificata dalle fatture n.1 del 03/01/2020 e n.12 del 22/03/2024. *A € 2.482,94*

La somma totale richiesta a rimborso è dunque pari ad € 10.931,75.

Si comunica che il proprio IBAN è il seguente : IT50F0200816910000300457374

Tale PEC sostituisce la precedente delle ore 9:55 del 22 marzo 2024, nella quale per errore sono stati inseriti gli importi errati di € 2.056,02 e € 10.405,72

Allegati:

Istanza_Rimborso.pdf MINALDI_-_fattura_19-2024._Quietanza_pagamento.pdf MINALDI_-_progetto_fattura_-_proc._1471-19_Trib._BCN.pdf FATTUR_1.PDF Minaldi_FATTURA_1_del_2020.pdf DISPOS_1.PDF MINALD_1.PDF MINALD_4.PDF MINALD_3.PDF MINALD_2.PDF

Dati Tecnici:

testo_email.html message.eml sostitutiva.xml Daticert.xml

Consorzio per le
AUTOSTRADE SICILIANE
Prot. 8456
del 25-03-2024 Sez. A



Consorzio Autostrade Siciliane
Posta in Entrata
25 MAR, 2024
DIR. GEN. D.A. D.A.T.E.

Cont.

Dott. Ing. Salvatore Minaldi

ingsalvatoreminaldi@pec.it

All'Ufficio Contenzioso del Consorzio per le Autostrade
Siciliane (C.A.S.)
Contrada Scoppo Messina

p.c. Studio Legale Peluso
avvpeluso@studiolegalepeluso.it

Catania 22/03/2024

Oggetto : Richiesta rimborso spese legali nel procedimento penale n. 1471/19 R.G.N.R. – n. 390/2021 R.G. mod 6 - Tribunale di Barcellona P.G. in comp. monocratica.

Il sottoscritto Dott. Ing. Salvatore Minaldi, già Direttore Generale di Codesto C.A.S., attualmente in quiescenza, a seguito di Sentenza n. 1193/2023, Reg. Sent. 08/02/2023 di **ASSOLUZIONE** dal reato ascritto, **perché il fatto non sussiste**, in relazione al procedimento penale in oggetto, che si allega, CHIEDE il rimborso della somma di € 7.448,81 giustificata con fattura n.19/2024 del 19/03/2024 dello Studio Legale Peluso e della somma di € 3.482,94 giustificata dalle fatture n.1 del 03/01/2020 e n.12 del 22/03/2024.

La somma totale richiesta a rimborso è dunque pari ad € 10.931,75.

Si comunica che il proprio IBAN è il seguente : IT50F0200816910000300457374

Dott. Ing. Salvatore Minaldi



FATTURA nr. 19/2024 del 19/03/2024

CF MNLSVT55C25C351E

DESTINATARIO
Minaldi Salvatore
via Etna, 353
95128 Catania (CT)

OGGETTO
proc. pen. n.1471/19 R.G.N.R. - n. 390/21 R.G. Tribunale di Barcellona P.G. in comp. monocratica

DESCRIZIONE	IMPORTO
Assistenza legale giudiziale Fase delle indagini preliminari - Fase del dibattimento. Rif. pro forma del 11.03.2024. Onorari ai valori medi ex D.M. 147/22	€ 5.105,00
Spese generali 15%	€ 765,75

NOTE
Copia del documento elettronico disponibile nella Sua area riservata dell'Agenzia delle Entrate


Studio Legale Peluso
associazione professionale

MODALITÀ DI PAGAMENTO
BONIFICO BANCARIO
IBAN: IT91S0200816934000104602896
STUDIO LEGALE PELUSO:

RIEPILOGO IVA	IMPONIBILE	IMPOSTE		
22%	6.105,58	€ 1.343,23	Totale onorario	€ 5.870,75
			Cassa Previdenza Avvocati 4%	€ 234,83
			Imponibile	€ 6.105,58
			Totale IVA	€ 1.343,23
			€ 7.448,81	

FATTURA nr. 12/2024 del 22/03/2024

CF MNLSVT55C25C351E

DESTINATARIO
MINALDI SALVATORE
VIA ETNEA 353
95138 CATANIA (CT)

OGGETTO
IBAN IT51X0538716901000035232222

DESCRIZIONE

IMPORTO

ATTIVITA' DI CONSULENZA TECNICA DI PARTE

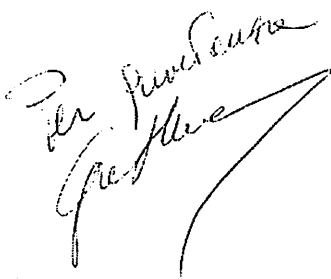
Onorari e compensi per attività di consulenza tecnica di parte Procedimento penale 1471/19 R.G.N.R. N.390/21 R.G.T. TRIBUNALE DI BARCELLONA P.G. (ME) in composizione monocratica Onorario determinato pari ad 1/3 di quello del legale, ai sensi dei vigenti criteri di rimborso di cui alla Delibera 48/CD del 27.11.2019

€ 1.956,92

NOTE

Copia del documento elettronico disponibile nella Sua area riservata dell'Agenzia delle Entrate

PAGATO



SCADENZE

22/03/2024: € 2.482,94

RIEPILOGO IVA

22%

IMPONIBILE IMPOSTE

2.035,20 € 447,74

Totale onorario	€ 1.956,92
Contributo integrativo INARCASSA 4%	€ 78,28
Imponibile	€ 2.035,20
Totale IVA	€ 447,74

€ 2.482,94

TRIBUNALE DI BARCELLONA P.G.

Sezione penale



REPUBBLICA ITALIANA
IN NOME DEL POPOLO ITALIANO

Il Tribunale di Barcellona P.G., in composizione monocratica, in persona del giudice dott.ssa Noemi Genovese nel procedimento penale n. 390/2021 R.G.T., ha pronunciato il seguente dispositivo di

SENTENZA

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

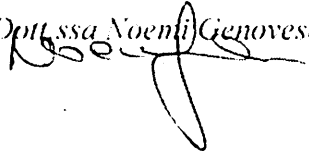
assolve Trombino Alessia e Minaldi Salvatore dal reato agli stessi aseritto perché il fatto non sussiste.

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

Si indica in giorni 90 il termine per il deposito della motivazione.

Barcellona P.G. 13 ottobre 2023

IL GIUDICE

Dott.ssa Noemi Genovese


N. 1471/2019 R.G.N.R.
N. 390/2021 R.G. mod 16

N.1193/2023 Reg. Sent.
Data irrevocabilità
Data del deposito: **8 FEB. 2024**
N. Reg. Esec.
N. Campione penale
Redatta scheda il

TRIBUNALE DI BARCELLONA P.G.
Sezione penale



REPUBBLICA ITALIANA
IN NOME DEL POPOLO ITALIANO

Il giudice monocratico dott.ssa Noemi Genovese
Alla pubblica udienza del 13.10.2023
con l'intervento del VPO dott. S. Messina
con l'assistenza della dott.ssa Alessandra Zurlo
ha pronunciato la seguente

SENTENZA

nel procedimento penale a carico di:

1.TROMBINO Alessia, nata a Catania (CT) il 24.02.1971 e residente a Giarre (CT) in via S. Pellico nr. 9 A, difesa di fiducia dall'Avv. Enrico Trantino del Foro di Catania;

libera-assente

2.MINALDI Salvatore, nato a Catania (CT) il 23.03.1955 ed ivi residente in via Etna nr. 353, elettivamente domiciliato presso il difensore di fiducia Avv. Carmelo Peluso, difeso di fiducia dagli Avv.ti Carmelo Peluso e Andrea Peluso del Foro di Catania;

libero-assente

IMPUTATI

Del reato previsto e punito dall'art. 113 c.p. e 590 bis comma primo c.p. poiché, in concorso colposo tra loro, TROMBINO Alessia in qualità di Presidente del Consorzio per le Autostrade Siciliane e MINALDI Salvatore in qualità di direttore Generale e Direttore dell'Area Tecnica e di Esercizio del citato Consorzio, per colpa, consistita in negligenza e violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, cagionavano a SANO' Noemi, lesioni personali gravi consistite in: "Grave trauma cranico-facciale in paziente politraumatizzata", con prognosi superiore ai 40 giorni. Nella specie, nelle loro qualità sopra indicate, per colpa consistita in negligenza e inosservanza delle norme in materia di circolazione stradale, omettendo di predisporre i necessari controlli inerenti le condizioni di efficienza tecnica e di manutenzione della strada, delle pertinenze stradali, compresi i dispositivi di ritenuta ivi esistenti che, nel caso di specie, anche in relazione alla particolare pericolosità del tratto di strada percorso, non riuscivano a contenere il veicolo coinvolto nel sinistro all'interno della sede stradale, cagionavano a SANO' Noemi le lesioni personali sopra indicate. In particolare SANO' Noemi, trovandosi alla guida dell'autovettura Mini One targata CH887YH di sua proprietà, percorrendo l'autostrada A20 alla velocità di 119 Km/h con direzione di marcia Palermo-Messina, giunta nel tratto del viadotto "Saiatina", a causa della copiosa presenza di acqua

sul manto stradale dovuta alla forte pioggia e della eccessiva velocità di marcia tenuta dal veicolo da lei condotto, perdèva il controllo del mezzo che variava repentinamente la propria traiettoria impattando dapprima con la parte anteriore destra con un angolo di 25° contro il nastro della barriera di protezione, cos' innescando un moto rotatorio orario che la faceva urtare contro la piantana della medesima barriera di protezione che, a causa dell'urto, veniva divelta e scagliata nel terrapieno; la barriera, spezzandosi, penetrava nell'abitacolo dell'autovettura per una lunghezza di m. 1,7 dopodiché l'autovettura si spostava diagonalmente in direzione Messina superando la barriera e terminando la propria corsa nel terrapieno della scarpata sottostante.

Con violazione del seguente articolo di legge:

art. 14 comma primo lett. a) e b) del C.d.S. poiché, nelle loro qualità sopra indicate non provvedevano, allo scopo di garantire la sicurezza e la fluidità della circolazione, alla manutenzione, gestione e pulizia delle strade, delle loro pertinenze e arredo, nonché delle attrezzature, impianti e servizi nonché al controllo tecnico dell'efficienza delle strade e relative pertinenze.

In Furnari il 21 dicembre 2018.

Svolgimento del processo

Con decreto di citazione diretta a giudizio emesso in data 5.11.2020, Trombino Alessia e Minaldi Salvatore erano tratti a giudizio di fronte al Tribunale di Barcellona P.G. per rispondere del reato compiutamente indicato in epigrafe.

All'udienza del 13.10.2021 era dichiarata aperta l'istruttoria dibattimentale ed il Tribunale ammetteva le istanze istruttorie formulate dalle parti.

All'udienza del 7.4.2023 preliminarmente il Giudice, attesa la diversa composizione dell'organo giudicante, disponeva la rinnovazione del dibattimento secondo i principi della sentenza della Corte di Cassazione a Sezioni Unite n. 41736/2019; le parti si riportavano alle richieste di prova già formulate ed il Tribunale confermava le ordinanze di ammissione delle prove già emesse, dava per letti gli atti ed i mezzi istruttori già acquisiti e ne dichiarava l'utilizzabilità.

La successiva attività istruttoria si articolava nell'audizione dei testimoni indicati dalle parti e nell'acquisizione della documentazione prodotta. Attività puntualmente dettagliata nei verbali di udienza del 14.3.2022, 5.5.2022, 7.4.2023.

Esaurita, quindi, l'attività istruttoria, all'udienza del 13.10.2023 il Tribunale dichiarava la chiusura del dibattimento e invitava le parti a rassegnare le proprie conclusioni. Queste discutevano e concludevano come da verbale in atti e, all'esito della camera di consiglio, il Tribunale pronunciava e pubblicava sentenza mediante lettura del dispositivo.

Motivi della decisione

In data 20.12.2018, subito dopo la mezzanotte, Sanò Noemi, alla guida della propria autovettura Mini One targata CH 887 YH, mentre percorreva l'autostrada A20, con direzione di marcia da Palermo a Messina, subiva un incidente, a seguito del quale riportava gravi lesioni personali consistite in *Grave trauma cranico-facciale in paziente politraumatizzata*, con prognosi superiore ai 40 giorni.

Sanò Noemi, sentita a sommarie informazioni, il cui verbale era acquisito su accordo delle parti, riferiva che il 20.12.2018, dopo aver partecipato alla festa di compleanno di un'amica, in località Falcone, imboccava l'autostrada a20 in direzione Milazzo e, mentre percorreva la corsia di marcia, aveva la sensazione di subire un urto sul lato sinistro della vettura. La Sanò perdeva, quindi, il controllo della propria autovettura e, da quel momento, non aveva più alcun ricordo del sinistro e della dinamica dello stesso.



In ordine alla verifica dell'incidente era, quindi, sentito innanzitutto il teste Camera Pasquale, in servizio presso la Polizia Stradale di Messina, il quale era intervenuto sul luogo del sinistro, al KM 55+817.20 dell'autostrada A20, direzione di marcia Palermo - Messina, ricadente nel territorio di Furnari.

Il testimone riferiva di essere intervenuto alle ore 7:30, a seguito della chiamata ricevuta alle ore 7:20 del mattino.

Al momento dell'arrivo sui luoghi, gli operanti notavano che il guard-rail era divelto e, fuori dalla sede stradale, era rilevata la presenza dell'autoveicolo modello Mini One tg. CH 887 YH, in posizione ribaltata.

Lo stato dei luoghi e dell'autovettura al momento dell'arrivo delle forze dell'ordine sul posto era, quindi, ritratto nelle fotografie realizzate dagli operanti medesimi.

Il teste Camera riferiva che, all'esito dei rilievi eseguiti, da una prima valutazione classificavano l'incidente come incidente autonomo, atteso che non era constatata la presenza di altri veicoli coinvolti.

Il teste chiariva, altresì, che benché il sinistro si fosse verificato nel corso della notte, il loro intervento era eseguito la mattina seguente. Al momento dell'arrivo della pattuglia sul posto, la sede stradale si presentava bagnata, poiché aveva piovuto incessantemente per l'intera nottata.

Quanto alle condizioni di manutenzione del tratto di strada interessato, il teste riferiva quanto segue: *"il tratto di strada è largo metri 10 così suddiviso: due metri e mezzo la corsia di emergenza, 3,75 la corsia di marcia, 3,75 la corsia di sorpasso. Il tratto di strada è protetto ambo i lati dal guardrail mono onda, il tipo di guardrail che è riprodotto in fotografia, tipo vecchio, ossia risale agli anni in cui fu costruita l'autostrada. Privo di corrimano. PUBBLICO MINISTERO - L'altezza di questa barriera di protezione? TESTIMONE, CAMERA P. - L'altezza dal piano viabile è 70 centimetri, quella che abbiamo rilevato noi al momento. TESTIMONE, CAMERA P. - La lunghezza di ogni singola lama è 6 metri e trenta, l'interasse delle piantane, gli elementi verticali, che sono infisse nel terreno per un metro e trenta, è di un metro e sessanta. Un metro e sessanta intendiamo, naturalmente, l'interasse tra una piantana e l'altra, la distanza. Poi io ho trascritto che il viadotto Sajatina, che è praticamente il tratto di strada che non corre in rilevato ma che corre, appunto, con viadotto, che immediatamente precede il punto d'urto ha la medesima tipologia di barriera con corrimano proprio perché la normativa dell'epoca prevedeva che sui viadotti venisse apposto guardrail con il corrimano aggiuntivo".*

Precisava, altresì il teste che la tipologia di barriera apposta sul tratto di strada ove si era verificato il sinistro era della tipologia "mono-onda" e che, ad ogni buon conto versava in buone condizioni di manutenzione. Su espressa domanda, il teste chiariva, peraltro, che le barriere presentavano unicamente una diversa colorazione nella porzione a contatto con il terreno e che non erano visibili segni di ruggine o altra tipologia di deterioramento.

Quanto alle condizioni del manto stradale, il teste Camera riferiva che lo stesso si trovava in buone condizioni e che era stato possibile rinvenire una piccola porzione ammalorata unicamente in corrispondenza del giunto del viadotto "Sajatina", che, tuttavia, si trovava in un tratto arretrato rispetto al luogo dell'impatto che era occorso, invece, dopo la fine del viadotto.



Il teste Giorgianni Santo, anch'egli in forza alla Polizia Stradale di Messina e intervenuto unitamente al Camera, affermava di avere unicamente eseguito i rilievi del luogo dell'incidente e che avevano constatato la presenza di 12 metri di barriera divelti a seguito dell'impatto.

La Maestra Carmelo, che aveva transitato lungo il medesimo tratto di strada alle ore 3:15 del 21.12.2018, riferiva che le condizioni meteorologiche, quella notte, erano particolarmente avverse e che aveva assunto un'andatura di circa 60 km/h proprio a causa della forte pioggia. Per lo stesso motivo, egli aveva precedentemente deciso di effettuare una sosta di 15 minuti presso l'area di servizio Tindari Sud. Il La Maestra aveva percorso anche il tratto ove si era verificato l'impatto e aveva ivi notato unicamente il guard-rail già divolto, senza, tuttavia, avvedersi della presenza dell'autovettura condotta dalla Sanò al di sotto della sede stradale. Egli, invero, apprendeva del sinistro unicamente il giorno dopo.

Il P.M., quindi, disponeva consulenza tecnica al fine di accertare la dinamica del sinistro ed eventuali responsabilità.

Al fine di procedere con la ricostruzione della dinamica dell'incidente stradale, il consulente del P.M., Ing. Santi Mangano acquisiva, anzitutto gli atti contenenti i rilievi eseguiti dalla P.G., dai quali egli evinceva che *"le condizioni dei luoghi alla data del sinistro Era indicato che l'incidente avveniva nel tratto dell'A20, carreggiata Palermo - Messina, compreso tra il Km 55+900 ed il Km 55+750 (subito dopo il viadotto "Sajatina") dove la velocità massima consentita era pari a 130 Km/h, ridotta a 110 Km/h in caso di pioggia. La carreggiata, ampia complessivamente 10 m, risultava costituita dalla corsia di sorpasso larga 3,75 m e dalle corsie di marcia e di emergenza larghe rispettivamente 3,75 m e 2,50 m. Su entrambi i lati della carreggiata autostradale era presente una barriera di protezione del tipo a doppia onda (di vecchia generazione) di altezza, rispetto al piano stradale, pari a 0,7 m e con le piantane distanti tra loro 1,6 m; - le condizioni meteorologiche, del traffico e le anomalie dell'infrastrutture autostradali. La Polizia Giudiziaria nel rapporto indicava che al momento del sinistro vi era intensa pioggia e che al Km 55+853 del viadotto Sajatina era presente un giunto di dilatazione, complessivamente largo 0,9 m, che si presentava ammalorato in quanto a 4,3 m dal ciglio destro era presente una buca lunga 1,20 m, larga 0,3 m e profonda 0,06 m". La P.G. rilevava altresì che nel tratto interessato dal sinistro le piantane della barriera di protezione, poste sul margine destro, si presentavano alternativamente arrugginite a partire dal manto stradale e fino ad una certa altezza; - le tracce rilevate sul piano viabile e sulle infrastrutture autostradali. Sulla corsia di emergenza, segnatamente al Km 55+818, era presente una traccia gommosa di scarrocciamento, con andamento curvilineo destrorso, della lunghezza di 11,3 m che culminava contro la barriera metallica. Al Km 55+817 era rilevabile il punto iniziale d'urto dell'autovettura contro la barriera metallica di protezione che veniva tranciata e divelta per complessivi 12 m".*

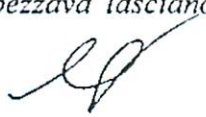
Il consulente, dunque, ricostruiva il sinistro precisando che *"Determinata la velocità della Mini One all'urto contro la barriera, è possibile effettuare le seguenti considerazioni tecniche. 1) In base alle deformazioni riscontrate sul primo tratto della barriera e allo sviluppo della traccia di scarrocciamento, la Mini One giungeva all'urto contro il dispositivo di protezione laterale con un angolo di 25° circa ovvero il valore dell'energia dell'autovettura ortogonale al dispositivo di ritenuta era di 113,8 Kj circa (vedi precedenti figure nn. 20 e 25); 2) Il maggiore valore dell'energia (113,8 Kj) rispetto a quello di contenimento della barriera (90 Kj), giustifica la circostanza che la seconda piantana contro la quale impattava l'autovettura veniva divelta e scagliata a 10 m di distanza (vedi rapporto della P.G.). Ritengo, inoltre, di poter ricostruire che l'autovettura non abbandonava in volo*

la sede autostradale quando giungeva all'urto contro la seconda/terza piantana in quanto la traiettoria del mezzo veniva modificata dalla "trattenuta" del nastro della barriera che, già dalla prima fase di impatto, penetrava all'interno dell'abitacolo. La Mini One, quindi, lasciava in volo la sede autostradale solo quando avveniva il ribaltamento sul fianco sinistro in quanto lo stato tensionale contribuiva a spezzare il nastro (Cfr. figura n. 32). (...) in sede di sopralluogo ho accertato che la parte posteriore sinistra della Mini One non era interessata da rilascio di vernice di colore diverso da quello proprio né da striature o deformazioni che non fossero riconducibili, con un'attendibile grado di certezza, all'urto del mezzo contro la barriera ed il terrapieno. In ragione di ciò posso affermare che a seguito dell'ispezione della Mini One non ho ravvisato valide evidenze tecniche a supporto della tesi indicata dalla conducente. Con riferimento a quanto riportato al precedente punto 2), la velocità all'urto dell'autovettura calcolata in 119 Km/h risulta, seppur di poco, superiore al limite massimo consentito in ambito autostradale (110 Km/h in caso di pioggia), pertanto alla conducente sarebbe contestabile l'art. 142 del c.d.s.. Tuttavia in concreto la predetta velocità (119 Km/h) risulta di gran lunga superiore a quella che, in base alle regole di comune prudenza e perizia alla guida, avrebbe dovuto tenere la sig.ra Sanò in base alle condizioni di tempo e di luogo in cui si verificava il sinistro (notte e con forte pioggia). Detta velocità "prudenziale", alla luce degli elementi di valutazione forniti dal sig. La Maestra, ritengo fosse individuabile in 80 Km/h circa. L'aver, quindi, la sig.ra Sanò tenuto detta velocità durante la percorrenza del tratto terminale del viadotto "Sajatina" - caratterizzato, peraltro, da una leggera pendenza discendente e dalla presenza, sui due lati, dei cordoli sopraelevati che riducevano il deflusso delle acque - suggeriscono allo scrivente di ipotizzare in termini tecnici che il mezzo abbia perso aderenza (aquaplaning) con repentino ed incontrollato spostamento in direzione della barriera di destra".

In altri termini, secondo le valutazioni del consulente tecnico, la causa primigenia del sinistro era da rinvenirsi nell'elevata velocità tenuta dal veicolo prima dell'impatto (119 km/h) che, sebbene di poco superiore rispetto al limite imposto (110 km/h) era del tutto inadeguata rispetto alle condizioni atmosferiche e di visibilità, che determinavano, dunque, la perdita di aderenza del veicolo dal manto stradale e il conseguente repentino spostamento verso la barriera di destra.

Il consulente, poi, individuata la distanza dell'autovettura, al momento della perdita di controllo del mezzo da parte della conducente, e rispetto al punto di impatto con la barriera a circa 33 mt e l'angolazione dell'autovettura al punto di impatto a circa 25° rispetto alla posizione rettilinea.

La fasi del sinistro erano, dunque, ripercorse come segue: "In seguito, sempre la parte anteriore destra dell'autovettura faceva traslare e ruotare verso il terrapieno la prima piantana coinvolta nel sinistro ovvero quella posizionata subito dopo il Km 55+817,20. Si innescava, quindi, sull'autovettura un moto rotatorio orario ed allo stesso tempo la parte anteriore sinistra della Mini One impattava contro la seconda piantana ovvero contro quella che, come accertato dalla P.G., veniva divelta e scagliata nel terrapieno. Nel prosieguo l'autovettura si spostava diagonalmente in direzione Messina e verso il terrapieno, piegando la terza piantana coinvolta nel sinistro. Occorre precisare che durante la predetta fase d'urto il nastro della barriera si spezzava da un lato e, in sequenza, causa l'avanzamento del mezzo, deformava e sollevava il cofano anteriore della Mini One, spezzava il parabrezza anteriore, penetrava diagonalmente all'interno dell'abitacolo ed infine impattava ed accartocciava verso l'esterno parte dello sportello lato conducente. Il nastro della barriera, quindi, a seguito dello stato tensionale generato dal ribaltamento sul fianco sinistro dell'autovettura, si spezzava lasciando uno spezzone lungo 1,7 m all'interno dell'abitacolo. Nel



prosieguo la Mini One, dissipata buona parte dell'energia cinetica, superava la barriera ribaltata sul lato sinistro e iniziava la fase di volo alla velocità di 28,5 Km/h. Il mezzo, quindi, in base ai calcoli in precedenza riportati: - percorreva in volo 7,7 m circa giungendo all'impatto contro il terrapieno; - strisciava per ulteriori 20,3 m lungo il terrapieno giungendo nella posizione di quiete accertata dalla Polizia".

Il consulente ripercorreva, quindi, l'exkursus normativo della disciplina inerente l'installazione e la sostituzione delle barriere lungo i tratti autostradali e, infine, concludeva affermando quanto segue *"Premesso di non conoscere con esattezza lo stato in cui versava la barriera alla data del 21/12/2018, in particolare con riferimento al serraggio della bulloneria ed alla stabilità delle piantane (tramite le fotografie di Google Maps ho solo potuto escludere che le piantane coinvolte nel sinistro fossero corrose alla base), ritengo di poter affermare che affinché, con ragionevole certezza, potesse essere garantito sia il contenimento dell'autovettura sulla sede autostradale che la tenuta del nastro, sarebbe stata necessaria la presenza di una barriera del tipo conforme alla normativa vigente. Infatti, anche nel caso d'urto dell'autovettura contro una barriera correttamente mantenuta ma della stessa tipologia di quella coinvolta nel sinistro, il ridotto livello di contenimento del dispositivo e la realizzazione del nastro in lega di alluminio, non avrebbero potuto escludere che la conducente subisse lesioni/traumi di gravità pari a quelli accertati. In ragione di ciò, posso rispondere al quesito affermando che non è possibile provare dal punto di vista tecnico se sussista " ...nesso eziologico con le lesioni patite dalla P.O. a seguito del sinistro verificatosi in data 21/12/2018 e le condizioni manutentivi dei predetti guard rail". Nell'ipotesi in cui, invece, con la predetta formulazione fosse stata richiesta anche una valutazione della gravità delle lesioni che avrebbe patito la P.O. nell'ipotesi d'urto dell'autovettura contro una barriera conforme alla normativa vigente, ritengo che prima di procedere alla risposta occorra una valutazione di tipo giuridico - che esula le competenze tecniche dello scrivente - per accertare se in capo al CAS gravasse l'obbligo di sostituzione della barriera a doppia onda con altra conforme alla normativa vigente, sulla scorta dei seguenti punti: - contenuto della normativa in precedenza esposta (obblighi di legge); - oggetto dibattuto nella aule giudiziarie ovvero se per una determinata strada per la quale il d.m. 223/92 non imponga l'adozione di misure di sicurezza, la p.a. debba valutare in concreto, sempre e comunque ai sensi dell'art. 14 c.d.s., se la stessa possa costituire un rischio per la sicurezza degli utenti. In seguito, occorrerà anche tenere in considerazione quanto desunto dallo studio della dinamica simulata in precedenza riportato ovvero che, anche nell'ipotesi d'urto dell'autovettura contro una barriera conforme alla normativa vigente, causa la velocità e l'angolo di impatto dell'autovettura (119 Km/h e 25°) la conducente avrebbe in ogni caso subito delle lesioni e traumi classificabili come "molto gravi" (l'indice ASI risulta maggiore di 1)".*

Ciò posto in dibattimento è stato acclarato, come confermato anche dalla consulente della difesa, l'incidentalità nel tratto autostradale in rilievo non fosse indicativa di una particolare pericolosità. Il consulente di parte infine evidenziava, in primo luogo, l'insussistenza di un obbligo di legge o regolamento per il CAS di provvedere alla sostituzione delle barriere apposte lungo il tratto di strada teatro del sinistro con altre di nuova generazione.

L'Ing. La Cava criticava, poi, le conclusioni del C.T. del P.M. in ordine al posizionamento della vettura al momento in cui iniziava la propria repentina deviazione destrorsa :*"DIFESA, AVV. A. PELUSO - Perfetto. Vuole riferire al tribunale quali sono gli effetti del passaggio con l'auto su una sconnessione di questo tipo, indicando anche le dimensioni della sconnessione e ogni eventuale*



rischio conseguente al passaggio. TESTIMONE G. LA CAVA - Sì. Diciamo che già il ct del P. M. aveva rivenuto sia un errore di posizionamento, quindi di distanza dal punto di primo urto che la vettura c'ha contro la barriera di bordo rilevato, quindi tra questa sconnessione sul bordo ponte diciamo sul viadotto Saiatina che è localizzata al chilometro 55, ho fatto anch'io le mie verifiche e concordo con il collega precedente, con l'ingegnere Mancano, che viene posizionata al 55+ 868,60, evidentemente l'ho fatto con le foto allora di ... disponibili, le foto storiche di google street view. Quindi non era strettamente, diciamo, vicini al punto d'urto, bensì era posto a ben 51,4 metri dalla presenza di questa sconnessione che peraltro era 6 centimetri profonda, 30 centimetri larga e lunga un metro e 20. Non era una buca vera e propria come diciamo erratamente indicata dai ... dagli agenti". Ed ancora "Ho da pagina 14 fino a pagina 18 riportato tutta una serie di studi scientifici che si fanno in presenza sia di pneumatici con battistrada e scalanature diciamo importanti e anche su pneumatici lisci, e sugli effetti dei tre tipi di contatto in presenza di acqua sulla pavimentazione stradale, ciò dovuta diciamo a due fenomeni dell'aderenza che sono l'adesione molecolare che la mescola del battistrada compie sulle pietruzze diciamo di cui è composta la pavimentazione stradale e l'isteresi elastica, In particolare durante il fenomeno dell'acquaplaning si creano tre ... tre zone nel contatto che vi è tra la ruota e la pavimentazione stradale che possono essere definite come zona A, zona B e zona C. L'acquaplaning più insidiosa è quello che diciamo si innesca nel momento in cui sulla pavimentazione stradale vi è un film idrico maggiore di due millimetri. E ciò perché? Perché avendo questo, diciamo, livello l'acqua che è un liquido e quindi è incomprimibile di fatto crea uno spesso re fisico non potendo essere più compressa perché sia le scalanature longitudinali che quelle trasversali del battistrada nel rotolamento non riescono a spingerla più indietro quest'acqua nell'avanzamento rimane fermo incomprimibile questo, diciamo, volume di liquido pari a questi due millimetri di spessore e di innesca il cosiddetto acquaplaning viscoso e dinamico, che è quello più pericoloso perché si innesca immediatamente e il mezzo ovviamente mantiene le stesse caratteristiche del moto che aveva precedentemente ma non potendo ne più, diciamo, sterzare e governare quindi il controllo della vettura, ne può frenare proprio perché è come una cosa fisica, ecco".

Così ripercorse le risultanze istruttorie, deve anzitutto osservarsi che la normativa che regola la progettazione, l'omologazione e l'impiego dei dispositivi di ritenuta nelle costruzioni stradali è il Decreto del Ministero dei Lavori Pubblici 223 del 18.2.1992, recante "Istruzioni tecniche sulla progettazione, omologazione ed impiego della barriere di sicurezza stradale" e successive modifiche e integrazioni.

L'ambito di applicazione del D.M. 223/92 è costituito (cfr. art. 2) da "I progetti relativi alla costruzione di nuovi tronchi stradali" e "dall'adeguamento di tratti significativi di tronchi stradali, oppure nella ricostruzione e riqualificazione di parapetti di ponti e viadotti situati in posizione pericolosa per l'ambiente esterno alla strada o per l'utente stradale".

Che non sussista, in base alla normativa citata, un obbligo generale di installare una barriera di sicurezza di nuova generazione, ai sensi del D.M. 223/1992 e successive modifiche e integrazioni, si ricava pure dalla direttiva ministeriale del 25.8.2004, n. 3065, recante "Criteri di progettazione, installazione, verifica e manutenzione dei dispositivi di ritenuta nelle costruzioni stradali", richiamata da entrambi i consulenti di parte civile.

In essa si legge: "Si richiama l'attenzione degli enti proprietari e gestori di strade, oltreché dei professionisti che svolgono incarichi per conto di tali enti, sull'art. 2 del già citato D.M. 223/92 che, ai sensi dell'art. 3, comma 2, del D.M. 3 giugno 98, ha assunto forza cogente dal 30.1.99 decorsi tre



mesi dalla pubblicazione dello stesso D.M. 3 giugno 98. La formulazione di tale articolo prescrive, per tutte le strade extraurbane e per quelle urbane con velocità di progetto maggiore o uguale a 70 km/h, di nuova costruzione, la redazione di uno specifico allegato progettuale riguardante l'individuazione dei punti da proteggere, i tipi di barriera o di altri dispositivi da adottare, le opere complementari connesse (cordoli di fondazione, terreni di supporto, modalità di smaltimento delle acque, ecc)...

Ed ancora: "L'obbligo di redigere uno specifico elaborato progettuale per individuare i punti da proteggere rispetto al rischio di fuoriuscita dei veicoli, i tipi di barriera o di altri dispositivi da adottare e le opere complementari connesse, si applica ai sensi del già citato art. 2 del D.M. 223/92, anche per gli interventi di adeguamento di tratti significativi di tronchi stradali esistenti."

"Per le stradi esistenti, che non sono oggetto di interventi di adeguamento e per le quali pertanto non vige l'obbligo di applicare il D.M. 223/92 e di sostituire le barriere eventualmente non omologate o non rispondenti ai requisiti previsti dalle istruzioni tecniche allegate allo stesso D.M., si richiama tuttavia l'attenzione degli enti proprietari e gestori sui compiti agli stessi assegnati dall'art 14 del nuovo Codice della strada in merito al controllo dell'efficienza tecnica della strada e delle pertinenze stradali tra le quali sono compresi tutti i dispositivi di ritenuta. Pertanto, con la presente direttiva si invitano gli enti in indirizzo a verificare lungo la rete stradale di propria competenza le condizioni di efficienza e di manutenzione dei dispositivi di ritenuta, con particolare riferimento alle modalità di installazione, provvedendo, laddove tali condizioni non siano ritenute sufficienti, a programmarne l'adeguamento alle disposizioni del D.M. 223/92, secondo le modalità previste dall'art. 2 dello stesso D.M."

Premesso che non risulta che ci siano stati interventi progettati ed eseguiti nel corso degli anni deve dunque ritenersi, così come evidenziato dal consulente della difesa, che non si verteva in nessuna delle situazioni sopra descritte, con la conseguenza che non esisteva alcun obbligo giuridico di installare una barriera di sicurezza ai sensi del D.M. 223/1992 e successive modifiche e integrazioni. L'assunto che non vi sia un obbligo generale di intervento di adeguamento e di applicazione del D.M. 223/92 per le strade esistenti, se non nei casi espressamente previsti e sopra elencati, non basta, tuttavia, a escludere la responsabilità dell'ente gestore.

Va stabilito se potessero comunque configurarsi precisi doveri di cautela in capo ai Dirigenti del Consorzio Autostrade Siciliane e se, dunque, la mancata collocazione di barriere ad alto contenimento nel tratto di strada in questione possa ritenersi contraria a stringenti ed essenziali regole cautelari.

Occorre in altre parole verificare se in base alla conosciuta o conoscibile pericolosità del tratto in rilievo, si potesse e si dovesse intervenire per prevenire eventi del tipo di quello verificatosi.

A parere di questo Giudice, neppure le segnalate anomalie e criticità dell'autostrada Messina A20 da parte delle forze dell'ordine potevano rendere doverosa l'installazione delle barriere di sicurezza nel tratto di strada in cui si è verificato il sinistro, considerato, appunto, che tale obbligo in base alla normativa vigente sussiste solo nei casi previsti di interventi di adeguamento e che non si registrano segnalazioni specifiche circa la peculiare pericolosità del tratto autostradale in rilievo o sinistri verificatisi in precedenza nel medesimo tratto.

Deve, pertanto, essere esclusa, anche in base alle comuni regole generali di cautela, la sussistenza di un obbligo in capo agli odierni imputati di attivarsi per installare barriere di sicurezza conformi alle normative vigenti all'epoca del sinistro.

A ciò si aggiunga che gli interventi di manutenzione straordinaria (quale può ritenersi quello di installazione di barriere di sicurezza) implicano costi ingentissimi che possono essere fronteggiati



esclusivamente con finanziamenti comunitari o regionali e per i quali non sono sufficienti gli introiti del CAS derivanti dai pedaggi autostradali.

La normativa in materia, come sopra esposto, prevede che al finanziamento degli interventi di ammodernamento delle infrastrutture stradali si provveda senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica e, dunque, tali interventi non possono ritenersi cogenti, al di là delle ipotesi normativamente fissate.

Anche per tali ragioni non poteva ritenersi doveroso nel tratto in questione un intervento di installazione delle infrastrutture stradali, che non avrebbe potuto che assumere portata più ampia, essendo l'assenza di adeguate barriere di protezione di nuova generazione comune a gran parte della tratta autostradale A/20.

Quanto, invece, alla contestata omessa manutenzione del giunto del viadotto, deve rilevarsi che – alla luce di quanto dichiarato dai testimoni e dai consulenti – l'entità della consunzione del manto stradale non poteva ritenersi tale da incidere concretamente sulla aderenza del veicolo all'asfalto.

Deve, piuttosto, evidenziarsi che la violazione delle regole di prudenza da parte della Sanò, la quale, a fronte delle condizioni di scarsa visibilità e, soprattutto delle condizioni atmosferiche, non manteneva la velocità del proprio veicolo entro i limiti imposti e, in ogni caso, non la adeguava alle concrete condizioni sussistenti.

Tanto premesso, deve, dunque, pronunciarsi sentenza di assoluzione nei confronti di entrambi gli imputati.

P.Q.M.

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

assolve Trombino Alessia e Minaldi Salvatore dal reato agli stessi ascritto perché il fatto non sussiste.

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

Si indica in giorni 90 il termine per il deposito della motivazione.

Barcellona P.G. 13 ottobre 2023

IL GIUDICE
Dott.ssa Noemi Genovese


Depositato in cancelleria
oggi

- 8 FEB, 2024
Funzionario Giudiziario
Dr.ssa Tiziana Di Mario


8 FEB, 2024



IL FUNZIONARIO GIUDIZIARIO
Dott. ssa Tiziana DI MARIO
