

Elemento soggettivo del reato

Omicidio a seguito di incidente stradale, il Giudice per l'Udienza preliminare presso il Tribunale di Roma ha ritenuto sussistente l'ipotesi di cui all'art. 575 c.p. con dolo eventuale.

Tribunale di Roma

Sezione GIP

Sentenza 26 novembre 2008 - 7 gennaio 2009, n. 2708

Repubblica Italiana

In nome del Popolo Italiano

Il Giudice dell'udienza preliminare, dott.ssa Marina Finiti

All'udienza del 26 novembre 2008, ha pronunciato e pubblicato, mediante lettura del dispositivo, la seguente

SENTENZA

Nei confronti di L. S. nato a Roma il ****, detenuto per questa causa presso CC Regina Coeli, difeso di fiducia dall'avv. Basilio Fiore del foro di Roma, con studio in via Emanuele Granturco 1

PP.CC:

tutti difesi dall'avv. F. C. G. ed el.te domiciliati presso il suo studio in Roma, via Archimede n. 174

ASSOCIAZIONE ITALIANA FAMILIARI E VITTIME DELLA STRADA -ONLUS, difesa dall'avv. Gianmarco Cesari del Foro di Roma ed el.te dom.ta presso il suo studio in Roma, viale Libia n. 174

IMPUTATO

a) in ordine al reato di cui all'art. 575 c.p. perché in Roma il 22.5.2008 in assenza di autorizzazione a condurre veicoli, alla guida dell'autovettura marca Mercedes tg. ****, procedendo a velocità particolarmente elevata durante l'attraversamento dell'incrocio sito in via Nomentana, all'altezza dell'intersezione con viale Regina Margherita, nonostante il semaforo segnalasse luce rossa e si trovasse in un centro abitato, accettava il prevedibile rischio di collisione con altri veicoli provenienti da altra direzione che avrebbero potuto interessare, contestualmente allo stesso, la predetta intersezione, in ragione della luce verde che appariva alla vista di questi ultimi, rappresentandosi altresì che a seguito di incidente la violenza dell'urto originato dalla sua condotta potesse cagionare gravissime lesioni o comunque la morte di altri utenti della strada, decideva comunque di attraversare l'incrocio di cui sopra venendo in collisione con il motociclo Kimco tg. **** condotto da G. A. con a bordo il passeggero G. F., che interessava il medesimo incrocio con semaforo verde, procurando così agli stessi lesioni gravissime, dalle quali deriva la morte della G. e del G..

In Roma il 23.5.2008.

CONCLUSIONI DELLE PARTI

P.M.: affermarsi la penale responsabilità dell'imputato per il reato epigrafato e, previa concessione delle circostanze attenuanti generiche, con la diminuzione del rito, condannarlo alla pena di anni 14 di reclusione. Misura di sicurezza della libertà vigilata e pene accessorie di legge.

DIFESA PP.CC: si associano alle richieste del PM e chiedono la condanna al risarcimento dei danni e alla rifusione delle spese del procedimento, come da conclusioni e note scritte.

DIFESA IMPUTATO: derubricarsi il titolo di reato in omicidio colposo aggravato dalla previsione dell'evento, ritenute le circostanze attenuanti generiche e con la diminuzione del rito, irrogazione di pena equa.

FATTO E DIRITTO

A seguito di decreto di giudizio immediato del Gip di Roma del 30 giugno 2008 l'aw. Basilio Fiore nella qualità di difensore e procuratore speciale di L. S. avanzava tempestiva istanza di giudizio abbreviato condizionato all'esame del proprio consulente tecnico, nominato nella persona del perito industriale Gianluca Penta. Nelle more il P.M. depositava ex art.419 c.p.p. l'informativa finale di reato redatta dall'VIII Gruppo del Corpo di Polizia Municipale.

Ammessa l'istanza di rito alternativo, all'udienza del 24 settembre interveniva costituzione di parte civile dei familiari delle vittime e dell'Associazione Nazionale Vittime della Strada - ONLUS, mentre veniva respinta analoga istanza formulata dal Comune di Roma, dall'Associazione Europea Familiari e Vittime

della Strada nonché l'atto di intervento dell'Università «La Sapienza», ritenuto per detti enti il difetto di legittimazione (cfr. ordinanza allegata all'udienza del 24 settembre 2008).

All'esito, la parte pubblica e i difensori delle parti civili istavano per l'ammissione di prova contraria, con esame dei propri CC.TT.PP. L'udienza veniva pertanto rinviata al 22 ottobre 2008, nel corso della quale si procedeva all'esame in contraddittorio dei consulenti tecnici di parte.

All'odierna udienza tutte le parti rassegnavano le conclusioni epigrafate e il L., prima dell'arringa del suo difensore, rendeva dichiarazioni spontanee.

Rassegnate le conclusioni dall'avv. Basilio Fiore, meglio riportate in epigrafe, il GUP dava lettura del dispositivo di sentenza in atti.

Osserva il giudice che le risultanze di indagine non consentono dubbio alcuno sulla penale responsabilità del L. in ordine al grave fatto reato del quale è imputato.

Invero, in data 22 maggio 2008 alle ore 23.15 una volante della Polizia Municipale si recava in viale Nomentana, incrocio Viale Regina Margherita, ove era stato segnalato un grave sinistro stradale tra una vettura di grossa cilindrata, che si era data alla fuga e della quale nessuno dei testi presenti era riuscito a rilevare la composizione alfanumerica della targa, e il motorino Kimco People tg. ****, condotto da G. A., con a bordo G. F.. Sul posto erano presenti anche altre pattuglie di polizia, tutte intervenute successivamente all'evento.

I due ragazzi a mezzo di autolettiga erano stati trasportati presso il Policlinico Umberto Primo in gravissime condizioni. Entrambi decedevano quella stessa notte, A. alle ore 23,05, F. poche ore dopo.

Il sinistro risaliva all'incirca alle ore 22.30.

All'esito dell'accertamento urgente di PG sullo stato dei luoghi veniva redatta una prima informativa di reato.

Sul luogo dell'incidente veniva rinvenuta una porzione di modanatura angolare di paraurti di colore scuro appartenente all'autovettura coinvolta nel sinistro - che analizzata attentamente all'interno risultava di pertinenza di una vettura marca Mercedes -, unitamente a frammenti del motociclo e tre caschi semi integrali, reperti che venivano posti sotto sequestro. Il motociclo si trovava posizionato sul fianco destro, al centro della carreggiata centrale di via Nomentana, in corrispondenza della doppia striscia longitudinale continua, con la parte posteriore tangente gli attraversamenti pedonali.

Il motociclo, a seguito dell'urto ricevuto dalla vettura (veicolo *B') lasciava, in caduta, tracce di incisioni discontinue, che iniziano al punto 7 del grafico allegato all'informativa e proseguono per una lunghezza complessiva di mt. 23,10. Al punto 1 della planimetria veniva rinvenuta una evidente chiazza ematica, del diametro di mt. 0,40, al punto 2 una scarpa da ginnastica bianca, al punto 4 altra scarpa da ginnastica di colore bianco-blu, di misura superiore alla precedente. Al punto 8 e al punto 3 venivano rinvenuti il bauletto del motociclo e n. 3 caschi protettivi. Detti oggetti risultavano essere stati rimossi da sconosciuti e posizionati a caso in terra (cfr. planimetria allegata all'informativa e rilievi fotografici in atti).

Via Nomentana nella direttrice Porta Pia - GRA si presenta pianeggiante, rettilinea e priva di anomalie. All'atto dell'intervento della P.M. non erano presenti sul manto stradale sostanze oleose. La strada è divisa in più carreggiate, una ampia centrale a doppio senso di marcia con separazione delle corsie riservate al traffico privato a mezzo doppia striscia longitudinale continua e con a destra, per ambo le direttrici, corsia riservata ai mezzi pubblici, delimitata da cordolo gommato. Ulteriori due carreggiate sono presenti ai due estremi della centrale, separate da spartitraffico rialzato, riservate al traffico locale ed ai cicli e motocicli. Nell'area di intersezione con Viale Regina Margherita è presente impianto semaforico a giraffa, perfettamente funzionante. Presente segnaletica oriz. indicante attraversamento.

Viale Regina Margherita, con medesime caratteristiche altimetriche e planimetriche di via Nomentana, presenta al centro doppia sede tranviaria a raso, protetta da cordoli. Anche qui l'impianto semaforico di tipo giraffato è risultato perfettamente funzionante.

L'illuminazione pubblica, funzionante e sufficiente, è garantita da lampade aeree. Al suolo, asciutto, non erano visibili tracce di frenata interessanti i pneumatici dei veicoli coinvolti. Erano però visibili tracce di abrasioni del manto stradale causate dalle strutture del ciclomotore per una lunghezza di mt. 23,10, meglio evidenziate nei rilievi tecnici e nella planimetria allegati agli atti di P.G. Su via Nomentana, al centro della carreggiata, a ridosso della doppia linea longitudinale continua, veniva rinvenuto il motorino Kimco riverso sulla fiancata destra, completamente distrutto nella parte laterale destra (cfr. atto irripetibile PG delle ore 1,40 del 23 maggio - fgi. 71 fascicolo PM).

Osserva il GUP che molteplici sono i testimoni oculari che hanno assistito al grave sinistro stradale, le cui dichiarazioni rese nell'immediatezza dei fatti hanno indubbiamente contribuito alla ricostruzione della esatta dinamica della vicenda ed hanno consentito di identificare il responsabile, individuato nella persona di S. L..

Tra i primi la signora L. S.: la sera del 22.5.2008 verso le ore 23.05 era ferma al semaforo rosso tra via di Pietralata e via Nomentana, quando vedeva due ragazzi discutere animatamente tra loro; la ragazza appariva alquanto agitata e ad un certo punto si poneva di fronte al ragazzo e gli diceva "ti rendi conto che hai ammazzato due persone!", frase che ripeteva più volte.

Appresa la notizia del grave sinistro stradale aveva collegato le due vicende, riferendo immediatamente quanto a sua conoscenza agli inquirenti.

B.D., alle ore 23.30 del 22 maggio riferisce a sit che era fermo con la sua autovettura su via Regina Margherita, direzione Parioli, all'intersezione con via Nomentana, quando il semaforo nella sua direzione diventava verde. Testualmente: "... prima che io ripartissi dalla direzione opposta, ossia da Parioli verso San L., è arrivato un motorino ed al contempo, in un istante, con velocità sostenuta dalla Nomentana direzione Montesacro un'auto, una berlina coupé di lusso scura, quasi sicuramente nera, ha colpito il motorino al centro della carreggiata con la parte anteriore sinistra. Il conducente ha proseguito per qualche metro in avanti, ma ha accelerato subito decisamente, svoltando sulla sua destra ed imboccando la corsia laterale e quella per i mezzi pubblici... ' .

A s.i.t. alle ore 23.20 veniva escusso G. D. che riferiva che alle 22.30 ca. si trovava a bordo del suo motoveicolo proveniente da Porta Pia e diretto a Montesacro; fermo al semaforo di piazza Porta Pia veniva affiancato da un veicolo tipo Mercedes classe C di colore scuro, che ripartiva dal luogo nonostante il semaforo indicasse luce rossa. Al segnale verde ripartiva anche lui e arrivava al semaforo di via Nomentana, incrocio di via Regina Margherita, ove era appena avvenuto un grave incidente; vedeva due persone ferite in terra e un motociclo posto a distanza di circa cinque metri.

Escusso a sit nuovamente alle ore 16.16 del 23 maggio, aggiungeva di aver notato, nell'immediatezza dell'incidente, in terra il componente di un paraurti, verosimilmente lato sinistro, che recava il marchio Mercedes.

Ricollegava detta vettura all'altra che, poco prima del sinistro, aveva visto attraversare con il rosso l'incrocio precedente a quello ove si era verificato l'incidente.

Tornato a casa aveva raccontato al padre quanto accaduto, riferendogli che l'auto investitrice aveva perso nell'area dell'incidente la parte angolare del paraurti anteriore sinistro. La mattina dopo il padre, uscito a passeggio con il cane, lo contattava telefonicamente per riferirgli che nei pressi della loro abitazione era parcheggiata una macchina sportiva tipo Mercedes di colore scuro targata ****, gravemente incidentata sul lato sinistro, priva di un pezzo del paraurti sinistro.

Danilo lo raggiungeva sul posto, ovvero in via Generale R. Bencivenga all'altezza del civico 7, sulla rampa che conduce a due officine di autoriparazioni ubicate a circa 50 metri dall'incrocio con via Nomentana.

Constatava così la mancanza dell'angolo sinistro del paraurti anteriore e il danneggiamento della fiancata sinistra del mezzo, danni compatibili con la dinamica dell'incidente; l'auto presentava anche alcune tracce di vernice rossa, simile quella del motociclo entrato in collisione con l'auto pirata.

Pertanto si recava presso la vicina caserma della Guardia di Finanza, ove i militari lo ponevano in contatto con il III° Gruppo di Polizia Municipale.

Sul posto veniva inviato personale di polizia scientifica. Il pezzo di modanatura del paraurti rinvenuto sul luogo del sinistro risultava esattamente rispondente a quello mancante dal veicolo rintracciato. Da ulteriori accertamenti si risaliva al proprietario della vettura, L. G., comproprietario del mezzo insieme ai due figli gemelli Marco e S..

Sul luogo e nell'immediatezza del sinistro venivano sentiti a sit altri testi oculari, tra questi alle ore 23.23 M. M., che riferiva che nelle circostanze per cui è causa si trovava al semaforo di via Nomentana, di fronte al civico 189, era in attesa di attraversare l'incrocio, in quanto il semaforo pedonale era rosso. Scattava il verde e, riferisce testualmente: "... quando una macchina molto scura, forse nera, di grande dimensione, probabilmente una Mercedes o una BMW, proveniente da Porta Pia, diretta verso Montesacro, oltrepassava l'incrocio ad altissima velocità con il semaforo rosso venendo in collisione con un ciclomotore che attraversava l'incrocio proveniente da piazza Regina Margherita verso il Verano. L'autoveicolo in questione non si è fermato, ma spostandosi sulla corsia laterale di via Nomentana si dava alla fuga..." (cfr. fgl 82 fascicolo P.M.).

M. S., altro testimone oculare, riferiva nell'immediatezza del sinistro agli operanti che si trovava sulla corsia centrale di via Nomentana, in direzione di Porta Pia. Testualmente: "x'... mi ero appena fermata al semaforo rosso all'intersezione Nomentano/Regina Margherita, ho notato che tutte le macchine erano ferme, quando improvvisamente ho visto sulla corsia centrale di via Nomentana, direzione Montesacro, una macchina scura di grossa cilindrata accelerare verso l'incrocio; nello stesso momento ho visto entrare nell'incrocio un motorino proveniente da Piazza Regina Margherita, direzione Verano, e si sono scontrati all'intersezione. Ho visto il motorino e il conducente saltare in aria e la macchina ha proseguito la marcia senza rallentare ...". Tramite le dichiarazioni del G. gli operanti erano risaliti all'auto investitrice e al proprietario, L. G.. Questi, escusso a sit il giorno 23 alle ore 09.35, dichiarava che la Mercedes di sua proprietà era abitualmente nella completa disponibilità del figlio S., del quale forniva il recapito di utenza cellulare.

Sentito nuovamente lo stesso giorno alle ore 11.10 dichiarava che dopo aver appreso dalla polizia la notizia del sinistro e del decesso dei due ragazzi, aveva contattato S. telefonicamente. Riferisce al riguardo: « ... lui era abbastanza confuso, perché svegliato di colpo, ma pian piano ha capito sempre di più, gli dicevo che aveva fatto un incidente e che era scappato, lui mi rispondeva vagamente, io gli dicevo che se aveva fatto l'incidente ed era scappato doveva presentarsi subito da voi, visto che nell'incidente vi erano due morti e lui sarebbe stato sicuramente arrestato. Alla fine mi diceva che entro un'ora e mezza circa si sarebbe presentato presso questo Comando, del quale gli fornivo sia l'indirizzo, sia i recapiti telefonici. Più tardi, non vedendolo arrivare, provavo a contattarlo di nuovo, ma il suo cellulare risultava spento...».

A seguito di ulteriore contatto telefonico riusciva a parlare con il figlio S., che forniva agli operanti l'indirizzo ove si trovava. Aggiungeva che presso l'indirizzo di via Bencivenga n. 7 è ubicata l'officina del suo carrozziere di nome N..

G. V. dichiarava a sit il 23 maggio alle ore 16.10 presso il Comando di Polizia Municipale, Vili Municipio, che il pomeriggio del 22 l'imputato la aveva chiamata al cellulare per confermarle che alle ore 19.00 sarebbero andati a cena in un ristorante nei pressi del Colosseo. Precisava la ragazza che doveva rincasare per le 21,00 in quanto sottoposta all'obbligo di dimora. Al ristorante V. gli diceva che intendeva lasciarlo per un altro ragazzo che aveva iniziato a frequentare. Il L. si alterava e, come era solito fare - riferisce la G. (cfr. dichiarazioni a sit, fgl. 58 e ss) - iniziava a picchiarla e ad insultarla. Interveniva allora il direttore del locale che lo invitava a calmarsi, al che lui le diceva, testualmente: «... non ti ammazzo perché stiamo dentro al ristorante, ma come usciamo ti do un diretto in faccia e me ne vado, puttana...».

Si alzava e le dava dei cazzotti in faccia, lei era terrorizzata, dopo poco rientrava nel locale e le intimava di seguirlo, assicurandola che non la avrebbe più toccata. Lungo il tragitto che li portava alla macchina la G. riusciva a nascondersi all'interno di un pub, al che il L. tentava reiteratamente di contattarla al cellulare. La ragazza vedeva l'ora, erano ormai le 21.00-21.30, decideva di rispondergli e di indicargli dove si trovava, 'perché l'unica possibilità di rientrare a casa era tornare con lui'. All'interno del pub l'imputato la prendeva per i capelli e la portava fuori, indi la faceva salire in macchina.

Riferisce la dichiarante: w ...S. si poneva alla guida procedendo ad altissima velocità. Lui diceva che era colpa mia, che era arrabbiato con me. Io gli dicevo di andare più piano, ma lui procedeva sempre più forte e mi mettevo tanta paura, tanto che indossavo la cintura di sicurezza. Ad un certo punto si immetteva su via Nomentana che era libera, fino a giungere in prossimità dell'incrocio con viale Regina Margherita dove vedevo che il semaforo ivi presente era rosso per il nostro senso di marcia. Vi erano infatti alcuni veicoli che si erano fermati a causa del rosso. Io gli strillavo impaurita e lui iniziava a superare i veicoli posti fermi al semaforo e quando giungeva all'incrocio vedevo uno scooter scuro, non so di preciso il colore, ho visto che vi erano due persone sopra, a quel punto chiudevo gli occhi e sentivo un gran botto. Lui entrava subito nel panico e mi diceva, testualmente: "Oddio, Vale, li ho ammazzati..", io a quel punto gli dicevo: "fermati assassino, fammi scendere, fammi scendere...". Lui prima di farmi scendere, continuando a guidare velocemente, entrava in diversi vicoli ivi presenti, non si fermava e mi diceva: 'aspetta, aspetta che devo appizzare' la macchina'. Io insistevo e gli chiedevo di farmi scendere e lui insisteva dicendo che doveva trovare un posto per appizzare' la macchina; a quel punto gli dicevo che mi ero fatta male ad un piede, e che quindi dovevo scendere. Lui a quel punto mi faceva scendere ricordo a via Corno. Lui se ne andava sgommando e io mi sono fermata lì, sedendomi su un motorino lì presente per togliermi i vetri che effettivamente avevo indosso, ma non ho riportato né tagli né ferite...'. ' .

Dopo poco il L. la richiamava, la raggiungeva con un taxi ed insieme andavano a prendere la macchina di lei; la giovane non voleva che salisse a bordo, ma lui la minacciava di nuovo in quanto voleva essere accompagnato a San Basilio per acquistare della cocaina. A precisa domanda riferiva la G. che dalle ore 17.00, quando si erano incontrati, S. non aveva assunto stupefacente. Insieme andavano presso l'abitazione di lei, lì lui contattava un amico di nome L., soprannominato 'Polifemo'. Il giovane li raggiungeva a casa, V. gli riferiva cosa era successo, il L. tentava di sdrammatizzare l'accaduto e chiedeva a L. di accompagnarlo dove aveva lasciato la Mercedes, in un parcheggio invalidi. Verso le tre e mezza S. tornava a casa di V., le raccontava che era riuscito a spostare la macchina, che aveva portato presso la carrozzeria di N.. Al che S. si metteva a dormire e si risvegliava solo quando riceveva la telefonata del padre. Mentendo, gli diceva che si trovava ad Anguillara, che sarebbe arrivato dopo un'ora

e mezza, al che spegneva il telefono e entrambi si riaddormentavano. Dopo un pò di tempo telefonava a V. il fratello gemello di S., M., che gli chiedeva cosa fosse successo. M. replicava che uno dei due giovani era morto, S. allora scoppiava a piangere insieme a lei. Solo allora il L. riaccendeva il cellulare, riceveva un'altra chiamata del padre che gli passava un poliziotto, al quale forniva il suo indirizzo e con il quale concordava un appuntamento in Piazza Sempione.

La giovane riferiva, testualmente: "S. fa uso di cocaina in maniera molto frequente. S. è dipendente dalla cocaina. Lui non la detiene, ne fa uso, lui la compra e la sniffa subito". Nuovamente sentita a sit il 23 maggio alle 19.00 G. V. riferiva che mentre era nel soggiorno di casa sua con S. e L., sentiva S. chiedere al suo amico un consiglio per portare via la macchina senza essere notato. L. gli diceva che si sarebbe messo avanti lui con la sua auto, una Golf; S. poteva seguirlo con la Mercedes a brevissima distanza, di modo che eventuali volanti non avrebbe notato i danni della macchina. Intorno alle ore una i due ragazzi lasciavano il suo appartamento. Il 23 maggio alle ore 20.00 veniva sentito a sit D. L., amico di S. L., che riferiva di averlo chiamato la sera prima verso le ore 22.30 senza ricevere risposta, dopo circa mezz'ora veniva richiamato da S., che gli chiedeva di andarlo a prendere da V. verso le ore 01.00, in quanto aveva avuto un guasto alla macchina. Qui apprendeva dell'incidente in cui S. era rimasto coinvolto, ma non comprendeva esattamente la drammaticità della vicenda. Lo accompagnava a riprendere la macchina, S. infatti intendeva portarla nei pressi del suo carrozziere sito in via di Pietralata.

Lungo il tragitto constatava il rilevante danno alla parte sinistra anteriore del mezzo. Dopo aver lasciato la vettura, S. gli chiedeva di accompagnarlo in zona San Basilio, ove si incontrava con un suo amico. Aggiungeva che S. gli aveva chiesto di porsi con la sua Golf avanti alla Mercedes lungo il tragitto fino alla carrozzeria, al fine di evitare che terzi potessero notare i rilevanti danni della macchina.

Nell'immediatezza della vicenda il CT del PM prof. G. M. rilevava un'azione frenante del conducente dell'autovettura, che anticipava di non meno di 12-13 metri l'urto, circostanza da cui rilevava l'evidente violazione dell'art. 142 C.d.S. commi 1 e 5 in combinato con l'art. 141 co. 2 e 3 CdS, condotta di guida che aveva costituito la causa esclusiva delle determinazioni dell'evento (cfr. nota del 23.5.2008 a f. gi. 29/30 fascicolo P.M.). Da successivi accertamenti, meglio evidenziati in prosieguo, il C.T.P. escluderà la presenza di tracce di frenata.

Alle ore 16.45 del 23 maggio rendeva dichiarazioni a sit il Vice Prefetto G. M., altro teste oculare, che riferiva che nelle circostanze di cui all'incidente si trovava in compagnia di un amico, stavano percorrendo a piedi via Nomentana, direzione Porta Pia, sentiva improvvisamente il rumore di una frenata seguita da quella di un notevole urto. Compreso che si trattava di un sinistro stradale si dirigeva velocemente presso l'incrocio con viale Regina Margherita, mentre attraversava la carreggiata di via Nomentana, avvicinandosi al luogo del sinistro, vedeva sopraggiungere una berlina di colore scuro di grossa cilindrata.

Riferisce testualmente: "... Mentre mi passava vicino, ad una distanza di circa mezzo metro, notavo che il conducente, senza fermarsi, ma rallentando la marcia, guardava lo specchietto retrovisore interno della sua autovettura. Raggiunto il luogo del sinistro notavo in terra la presenza di due corpi raggomitolati sul manto stradale ad una distanza di circa dieci metri l'uno dall'altra; mi accorgevo che il ragazzo non dava segni di vita e, avvicinatosi alla ragazza, notavo che questa, che sembrava una bambola rotta, si trovava in posizione supina, con colorito bianco calce,..." (cfr. f. gi. 56 fascicolo P.M.).

Alle ore 13.15 del 23 maggio il L., ormai indagato dell'omicidio, rendeva spontanee dichiarazioni in assenza del difensore, dichiarazioni che confermerà nel corso del successivo interrogatorio avvenuto alla presenza dell'avv. Basilio Fiore.

Riferiva agli inquirenti che la sera prima era alla guida della vettura Mercedes classe E tg.**** in compagnia di G. V., percorreva via Nomentana in direzione di piazza Sempione, proveniente da Porta Pia. Testualmente: "Giunto all'altezza dell'incrocio con viale Regina Margherita, mentre stavo per impegnare l'incrocio, scattava l'arancione semaforico, ma ormai ero in prossimità della linea di arresto, e quindi decidevo di impegnare l'incrocio. A quel punto, superato il semaforo, ho visto improvvisamente sopraggiungere dalla mia sinistra un motorino o uno scooter piccolo, con a bordo due persone: me lo sono trovato davanti, ho provato a frenare ma inutilmente, in quanto l'ABS mi ha fatto slittare in avanti e non sono riuscito ad evitare la collisione. Ricordo che ho urtato il motorino con la parte anteriore sinistra della mia auto, con la rottura del parabrezza lato guida. Subito dopo la mia auto è sbandata verso destra, finendo all'interno della corsia laterale di via Nomentana. Rallentavo il veicolo incapace di valutare il da

farsi. Vedevo la mia amica rimanere in silenzio, anche lei sotto shock. Dopo di che decidevo di proseguire la marcia senza voltarmi. Preciso che ho fatto ciò perché ero veramente preso dal panico e non sapevo cosa fare... ' ' .

In data 23 maggio 2008 il PM disponeva il fermo dell'imputato per il reato di omicidio volontario in danno di G. A. e G. F..

In sede di interrogatorio all'udienza di convalida del fermo del PM il L. confermava il contenuto delle precedenti dichiarazioni rese alla P.G. Aggiungeva che non corrispondeva al vero quanto riferito da V. in ordine al loro incontro al ristorante, in quanto si era limitato a darle dei *buffettini' . Negava di aver litigato con la ragazza nella circostanza, ammetteva di aver cercato di recuperare qualche minuto per rispettare l'orario cui era tenuta V., sottoposta all'obbligo di dimora.

Arrivati all'incrocio di via Nomentana con viale Regina Margherita si era accorto che il semaforo era arancione, era a circa cinque o sei metri dalla linea di arresto.

Testualmente: "Quando ho visto l'arancione e sono passato ho superato una macchina che era alla mia destra x trovando spazio" e ripeto, considerato che ero a cinque- sei metri dalla linea di arresto ho pensato: "cavolo, vai che ce la faccio" e ho lasciato scorrere la macchina per recuperare un po' di tempo. Quindi ho deciso di passare lasciando scorrere la macchina. Intendo che andavo a 60-70 all'ora, e quando ho visto il semaforo giallo ho continuato a tenere il piede sull'acceleratore, voglio cioè dire che invece di frenare ho continuato a procedere alla stessa velocità... ' ' .

Alla contestazione del PM dell'incompatibilità di un'azione di sorpasso con l'azione di lasciare scorrere la vettura, riferiva che l'auto che stava sorpassando era in fase di rallentamento. Escludeva che l'altra macchina fosse ferma, in quanto il semaforo, ribadiva, era arancione. Ribadiva che il semaforo era arancione quando si trovava a cinque- sei metri dalla linea di arresto, dopo non lo guardava più perché aveva già deciso di attraversare l'incrocio.

Aggiunge: "A quel punto ho visto il motorino che in quel momento era l'unico mezzo in mezzo all'incrocio, tanto che ho pensato che fosse partito prima del verde, a quel punto l'ho investito con la macchina che ha l'ABS, ha slittato, e io ho cercato di portarla verso destra, ma inutilmente perché continuava a slittare. Ho sentito un gran botto, il parabrezza si è rotto, non ho visto nulla, e mi sono trovato ... perché io stesso ho sterzato verso destra e poi, perché la macchina ci è andata da sé, sulla corsia laterale della Nomentana. Io avevo visto che c'erano due persone sul ciclomotore, ma dopo l'impatto non ho visto più nulla. A questo punto V. ha detto: "Oddio, oddio, li hai ammazzati.." e credo che l'abbia detto per l'urto che era avvenuto. Io invece non immaginavo che potesse essere tale l'entità del danno e ho continuato a procedere e in una strada laterale ho parcheggiato la macchina dopo aver percorso un po' di strada in preda al panico. Preciso che "appizzare la macchina significa parcheggiarla. Dopo ho chiamato il mio amico L. e gli ho chiesto di portarmi dal carrozziere; non è vero che procedeva attaccato davanti a me, anzi io ho pure lampeggiato con i fari superandolo e arrivando per primo dal carrozziere...".

Ammetteva di non essere abilitato alla guida in quanto la patente gli era stata sospesa.

Il Gip all'esito dell'interrogatorio convalidava il fermo, disponendo nei confronti dell'imputato la misura della custodia cautelare in carcere, qualificando però il reato quale omicidio colposo plurimo aggravato dalla previsione dell'evento.

In particolare, rilevava il Gip che "nel caso in esame l'evento non è stato voluto né accettato dall'indagato e ciò è provato dal fatto che egli ha frenato e sterzato a destra, in questo modo ponendo in essere la contro volontà che connota le ipotesi di colpa cosciente. Egli, pur ponendo in essere una condotta assolutamente spericolata e totalmente incurante delle regole e pur avendo consapevolezza di tale pericolosità astratta, ha confidato superficialmente nella propria abilità alla guida e l'evento non può essere attribuito alla sua sfera volitiva" (cfr. ordinanza del 26 maggio in atti).

Dagli accertamenti di PG della Polizia Municipale si rileva che in data 9 agosto 1996 e 6 settembre 1996 il L. veniva segnalato alla Prefettura di Roma per violazione art. 75 dpr 309/90. Poiché il giovane non si presentava al SERT RMA per seguire il programma terapeutico riabilitativo, con decreto del 7.2.2000 il Prefetto sospendeva per mesi tre la patente. Il L. veniva invitato per la notifica del provvedimento e la consegna della patente presso il Commissariato PS Monte Sacro, ove il giovane si recava denunciando lo smarrimento del documento.

Successivamente, il 2.7.2001 personale del Commissariato PS Montesacro constatava che l'uomo era

ancora in possesso del documento, per il quale aveva presentato falsa denuncia di smarrimento; veniva pertanto data esecuzione al decreto di sospensione, ritirando il documento.

In data 14.7.2005 il L. si sottoponeva a visita medica presso la Commissione della ASL RM1, risultando idoneo alla guida per un anno. Ai successivi controlli medici il giovane non si presentava, di talché la patente veniva nuovamente a scadere di validità il 14.7.2006. Ulteriore denuncia di smarrimento veniva presentata di L. il 15.11.2007 presso la Stazione CC Nuovo Salario. In sede di interrogatorio il L. aveva ammesso di essere risultato positivo all'esame dei cataboliti urinari, pertanto era consapevole che avrebbe dovuto ripetere l'esame per riottenere l'abilitazione alla guida, cosa che non fece. Non consegnò la patente, denunciandone falsamente lo smarrimento. Era consapevole di non essere abilitato alla guida fino all'effettuazione di nuove analisi con esito negativo. Concludeva l'interrogatorio confermando la precedente versione, ovvero che al momento in cui decideva di impegnare l'incrocio il semaforo era arancione, era convinto pertanto di poter effettuare ogni manovra di emergenza, tanto che sosteneva di aver frenato. Negava recisamente di essere passato con il semaforo rosso.

Analoga versione rendeva il L. in sede di spontanee dichiarazioni all'odierna udienza; riferiva di conoscere molto bene l'incrocio in questione che, per le sue notevoli dimensioni, era certo di poter attraversare, pur in presenza di luce gialla, senza conseguenza alcuna.

In data 26 giugno 2008 veniva sentito a sit Bo Ntonio, teste oculare, che riferiva che nelle circostanze di causa stava tornando a piedi da via Nomentana, il semaforo pedonale di via Nomentana con viale Regina Margherita era verde, attraversava la strada dirigendosi alla banchina del tram che porta verso piazza Ungheria. Dopo qualche secondo sentiva un gran botto, vedeva delle cose volare in aria, capito che si trattava di un incidente, si precipitava sul luogo del sinistro, vedeva due corpi in terra, un ragazzo e una ragazza; il corpo di lei 'era. evidentemente sconnesso e credo di ricordare che una gamba, non ricordo quale, si trovasse vicino alla sua spalla, credo la destra. Il corpo della ragazza si trovava dopo la seconda linea dei binari del tram (quelli in direzione di piazza Ungheria) a circa un metro. Il ragazzo si trovava poco più avanti della ragazza...'.

Nella consulenza relativa alla dinamica dell'incidente il prof. M., C.T. del P.M., precisa che nella redazione dell'elaborato non tiene conto delle dichiarazioni rilasciate da persone informate sui fatti, ad eccezione delle dichiarazioni rilasciate a sit da G. D., Mura Sharon Yoshir, M. M., B. D., G. M., di carattere storico, in base alle quali l'evento si verificò con segnalazione semaforica indicante luce rossa per la via Nomentana - direzione dell'autovettura Mercedes (porta Pia-Montesacro) condotta da L. S. - e luce verde per viale della Regina Margherita, direzione motociclo Kimco (p.za Buenos Aires-Verano).

Riferisce il CTP nell'elaborato che la zona in cui si è verificato l'evento è caratterizzata da una intersezione a più carreggiate. Quella centrale a doppio senso di circolazione e quelle laterali (complanari) a senso unico. Il semaforo presente che regola l'incrocio ha una fase di avviso (giallo) di 5" fra verde e rosso in entrambe le direzioni. Particolare interessante è dato dalla visibilità secondo le direzioni Nomentana-Montesacro e Buenos Aires-Verano, che varia e risulta del tutto insufficiente alla distanza di m. 25-30 dal limite dell'intersezione.

Per disporre di visibilità sufficiente dalla via Nomentana verso il viale della Regina (sn) è indispensabile raggiungere la zona di passaggio pedonale. Considerando la zona di urto, i due veicoli coinvolti percorsero rispettivamente m. 5,50 l'autovettura e m. 15,60 il motociclo, impiegando 2/10 di secondo l'autovettura e 1",11/10 il motociclo dall'ingresso nell'area al punto d'urto. Quando l'autovettura si trovava a mt. 25,00 dal punto d'urto, il motociclo si trovava a non oltre mt. 14,00 e quindi già nell'intersezione per circa mt. 2, 00.

All'esito di ispezione dei mezzi in sequestro, entrambi i veicoli sono risultati in buono stato di uso e manutenzione. La vettura Mercedes presenta a seguito del sinistro la lacerazione del parafrangente anteriore di sinistra con distacco della parte anteriore e piega verso dietro formante una vera e propria lama, distacco e lacerazione della lama paraurti. La deformazione e lacerazione è da attribuire all'aggancio dell'angolare anteriore di sinistra dell'autovettura contro il canotto di sterzo, la parte posteriore del parafrangente anteriore e lo stelo della forcella telescopica di destra del motorino. Inoltre presenta una deformazione a stampo sulla parte anteriore della fiancata di sinistra tra il parafrangente e la portiera anteriore di sinistra con distacco del retrovisore esterno, stesso lato, una piccola deformazione del piantone anteriore di sinistra e la incrinatura della parte superiore del parabrezza.

Sostiene il CTP nell'elaborato, frutto di un corretto metodo di indagine, sostenuto con dovizia di argomentazioni della cui attendibilità non si ravvisa motivo alcuno di dubitare, che le deformazioni e le tracce rilevate vanno attribuite al violento urto contro il conducente del motociclo nella rotazione del motomezzo in rapidissimo senso antiorario (centesimi di secondo). La vettura presenta anche la compressione delle maniglie delle portiere di sinistra, lo sfondamento e frantumazione del finestrino e del deflettore della portiera posteriore di sinistra, con piega della guida del vetro del finestrino e due piccole deformazioni sul tetto, deformazioni prodotte dall'urto della passeggera del motociclo in rotazione violenta e velocissima e valutabile in termini di tempo non superiore a 15/100 di secondo, tanto da non subire l'abbattimento prima del totale affiancamento in rotazione. Dall'analisi di tali dati, secondo i criteri della scienza infortunistica, si può risalire alla velocità dell'autovettura al momento dell'urto, risultata nel caso di specie non inferiore, ma semmai superiore - sostiene il prof. M. nell'elaborato -, a 90 km/h. Una minore velocità e un minore tempo fra il primo e l'ultimo contatto fra i veicoli avrebbe comportato l'abbattimento del motociclo prima del completamento della rotazione.

Per quanto concerne i danni riportati, il motociclo presenta a seguito dell'incidente lo spacco dello scudo anteriore, con andamento da destra verso sinistra per la penetrazione dell'angolare anteriore di sinistra ed estremità di sinistra del paraurti anteriore dell'autovettura e il dissestamento del veicolo con distacco del portapacchi posteriore.

In ordine alla meccanica dell'incidente, rileva il prof. M. nell'elaborato che in quella situazione, alla velocità accertata, l'urto era assolutamente inevitabile, considerato il valore minimo del tempo di reazione, il ed. 'intervallo psicotecnico'. Invero, l'urto si verificò alla stessa velocità alla quale procedeva il conducente alla percezione del motociclo in fase di attraversamento dell'intersezione, pertanto era inevitabile.

A quella velocità, riferisce il C.T.P., deve escludersi nella maniera più assoluta che il conducente dell'autovettura abbia potuto agire sul sistema frenante prima dell'urto, in quanto ha percorso 25 metri nel tempo minimo di reazione, mentre è possibile che nella fase di urto abbia tolto il piede dell'acceleratore per riprendere velocità subito dopo. In simili condizioni la causa meccanica nella produzione dell'evento va ricercata solo ed esclusivamente nella sproporzione fra velocità e profondità di campo visivo (guida ala cieca) o cono di visibilità a mt. 20 dal limite dell'area di intersezione. La velocità stimata in termini di 90/96 km all'ora era particolarmente pericolosa, perché risultava in accelerazione nell'avvicinamento all'incrocio. Al riguardo riferisce il prof. M., testualmente «... ha affrontato l'incrocio non proprio accelerando, ma giungendo ad una velocità che non gli avrebbe mai consentito di potersi arrestare prima dell'intersezione o a metà dell'intersezione... la traiettoria seguita, come ho detto, è ingresso, quasi al centro dell'intersezione, deviazione verso la destra, tanto che ha schiaffeggiato il motorino, con il fianco e l'ha proiettato per 25 metri, cioè una distanza piuttosto considerevole ». Il motociclo non veniva abbattuto in conseguenza dell'urto, se la velocità dell'autovettura fosse stata inferiore, dell'ordine di 50 km orari, non avrebbe effettuato una rotazione così rapida da proiettare il trasportato contro il finestrino posteriore.

In sede di accertamenti medico legali sulla sua persona l'imputato dichiarava alla dott.ssa Liviero, C.T. della parte pubblica, di assumere sostanze stupefacenti del tipo hashish e cocaina, pur negandone l'assunzione nel pomeriggio del 22 maggio 2008. L'imputato dichiarava di aver fatto uso di una discreta quantità di cocaina successivamente al sinistro.

Il medico legale in sede di esame obiettivo dell'imputato rilevava tracce di lesione, in particolare ferita da taglio a decorso trasversale in regione frontale sinistra, area ecchimotica sull'arto superiore sinistro e nella regione posteriore dell'arto superiore destro, lesioni tutte compatibili con la dinamica di un sinistro stradale, significative di un violento impatto del corpo del conducente della autovettura con le strutture rigide della stessa, in particolare del capo contro il montante del vetro anteriore. Stante la lesività riscontrata, conclude il CTP che il traumatismo doveva ritenersi avvenuto con notevole energia cinetica, come si verifica in seguito ad un urto di autovettura che impatti a velocità elevata, contro un ostacolo (cfr. elaborato in atti).

Presso l'abitazione della G., all'esito di perquisizione domiciliare effettuata alle ore 22.40 del 23 maggio, la P.M. rinveniva una bustina in polietilene trasparente contenente sostanza stupefacente del tipo cocaina per un totale di gr. 1,00 lordi appartenenti all'imputato (cfr. consulenza chimico tossicologica in atti), fatto per il quale il L. veniva segnalato ex art. 75 dpr 309/90.

All'udienza del 22 ottobre 2008 nel contraddittorio delle parti si procedeva all'esame dei CC.TT.PP.

Il prof. M., consulente del P.M., confermando il contenuto dell'elaborato, ha precisato che dall'analisi dei veicoli, dall'accostamento tra i due mezzi, dalla valutazione dei danni, dal tipo di deformazioni, dalla proiezione del motorino a ben 25 metri di distanza, era possibile risalire alla velocità del mezzo, da collocarsi nell'ordine di 90/96 km/orari, ossia 26,66 m/sec. Doveva escludersi che la velocità stimata fosse conseguenza di una decelerazione, verosimilmente una lieve azione frenante poteva essersi innescata in contemporaneità con l'urto, ma non prima. Riferisce al riguardo, testualmente: 'probabilmente c'è stata una levata dell'acceleratore, una decelerazione non dovuta ad azione frenante, è classica, cioè sollevamento del piede dall'acceleratore, spostamento al freno, no, una decelerazione rapida, dovuta ad un istantaneo abbandono del piede dall'acceleratore...'

Ha escluso di aver rilevato tracce di frenata sull'asfalto. Inizialmente (si era recato sul luogo del sinistro a distanza di otto ore dall'incidente) constatò la presenza di abrasioni sull'asfalto, aveva pertanto pensato ad una possibile azione frenante del conducente dell'autovettura; approfondì l'analisi ed escluse in modo categorico ogni azione in tal senso.

Si legge a pag. 20 della trascrizione: «... le tracce di frenata non potevano appartenere all'autovettura Mercedes, erano incompatibili con la distanza tra ruota destra e ruota sinistra dell'autovettura Mercedes". Più difficile valutare la velocità del ciclomotore perché era stato fatto ruotare dall'investimento dell'autoveicolo, dagli esiti dell'urto era possibile stimare la velocità tra i 40 e i 50 km orari (pag. 15 della trascrizione) .

Per transitare l'area dell'incrocio e giungere al punto di impatto sono necessari 1,1 secondi. Riferisce il prof. M.: «... quindi il problema è, il veicolo è giunto all'incrocio, in velocità e una volta percepita, quasi a fulmine, la presenza del ciclomotore, il conducente non ha avuto il tempo altro che di togliere il piede dall'acceleratore. Il L. a causa della elevata velocità ha potuto rendersi conto della presenza del ciclomotore solo un istante prima dell'impatto. La velocità del motociclo non poteva superare i 35-40 km l'ora, anche perché a bordo vi era un trasportato...'

L'incrocio ove si è verificato il sinistro è costituito da una carreggiata centrale, bidirezionale per la via Nomentana, e da due carreggiate complanari quella centrale, sempre per la via Nomentana; è una carreggia a doppio senso di circolazione con linea tranviaria a livello, al centro, che separa le due semicarreggiate di pertinenza dei veicoli.

Nella circostanza la Mercedes percorreva la carreggiata centrale di pertinenza delle vetture, fino al limite dell'intersezione, ed ha lievemente deviato verso destra dall'ingresso dell'area d'intersezione al momento dell'urto. Il motorino proveniva alla sua sinistra. Tale leggera deviazione deve farsi risalire, ribadisce il consulente, ad una reazione con sollevamento immediato dell'acceleratore da parte del conducente.

Prima dell'incrocio teatro del sinistro il L. aveva incontrato altra intersezione semaforizzata a distanza di circa 170-180 metri, l'incrocio fra via Nomentana e via dei Villini.

Ha precisato al riguardo il consulente: «...un'autovettura che pesa 1.400 chilogrammi e va a 90 km. l'ora, sviluppando, io non ho qui il calcolatore, ma glielo faccio lo stesso a mente. Va a 90 km. l'ora e pesa 1.400 chilogrammi e sviluppa un'energia cinetica di qualche decina di chilogrammi/metro. Motociclo del peso di 70-80,100 chilogrammi, a 50 km. l'ora, sviluppa un'energia cinetica sì e no di 100-200 chilogrammi metro, con l'urto, tanto maggiore è la velocità del motociclo e tanto minore sarebbe stata la rotazione. Tanto minore è la velocità del motociclo e tanto maggiore è la rotazione impressa... La velocità del motorino è irrilevante, fosse stata di 30 o di 50 km. l'ora, data l'energia cinetica sprigionata, posseduta dalla Mercedes era irrilevante la velocità, è da considerarsi ai fini dinamici (cfr. pag. 22 e ss. trascrizione).

Essenziale, ribadiva, era la comparazione tra i danni prodotti da un ciclomotore, un mezzo di peso minimo, e i risultati di prove d'urto, il ed. «crash test».

Confermava il prof. M. che nella circostanza il L. procedeva 'alla cieca', nel senso che avvicinandosi all'incrocio a quella velocità arrivava al punto di percezione della presenza del motociclo quando ormai non era più possibile reagire in tempo utile per evitare l'incidente. Ha precisato il CTP: '... Non che procedesse alla cieca perché non vedeva o perché era distratto da altre cose alla cieca in questo senso, cioè il giungere a un punto in cui, che era necessario avere una percezione in condizioni di velocità tali, perciò tutto quello che veniva dopo non era possibile più evitarlo...'

Ribadiva che l'elevata velocità e l'avvenuta percezione dell'ostacolo nell'immediatezza dell'urto non aveva consentito alcuna possibilità di frenata. Riferisce al riguardo: '...avrebbe dovuto decidere la frenata 20-25

metri prima e sarebbe arrivato lo stesso entro l'area di intersezione. Il problema è, nei 25 metri vi è la corrispondenza dell'intervallo psicotecnico, cioè non aveva ... perché ho detto, è altamente probabile che abbia sollevato il piede al momento dell'urto, perché percepito il motociclo ha percorso 25 metri nel tempo di un secondo, forse un qualcosa in più... se fosse arrivato a 90 km l'ora sotto il sistema frenante, significa che il veicolo procedeva come minimo a 120...".

Al momento dell'impatto il motoveicolo aveva percorso metri 5,50 e l'autovettura metri 15,60.

Il parabrezza era stato frantumato dal violento urto con il corpo del conducente, "... ma - precisa il prof. M. - la proiezione del conducente del motociclo non è stata dall'avanti verso dietro, rispetto all'autovettura, ma da sinistra verso destra, cioè non è stato urtato così e proiettato, ma è stato urtato e fatto cadere. Logico, è andato a sbattere contro il parabrezza, però non per proiezione lineare, ma per rotazione improvvisa".

Dunque, la violenza dell'urto e la rotazione del motorino in rapidissimo senso antiorario hanno determinato il danno sulla fiancata dell'autovettura Mercedes -, in particolare, la sella del motociclo per l'urto rimaneva stampata sulla portiera dell'autovettura -; in seguito al movimento in rotazione sia il conducente che la ragazza venivano "fiondati", la ragazza all'indietro contro la portiera posteriore, il conducente in direzione ortogonale alla direzione dell'autovettura (cfr. pag. 19 trascrizione).

Il consulente delle parti civili G.- G., ing. Roselli Filippo, ha riferito di aver verificato sul posto la durata del "giallo" dell'impianto semaforico che è di 5 secondi, come peraltro già rappresentato dalla polizia municipale nell'informativa. Ha poi sottolineato che dal momento in cui il motociclo entrava nell'area di incrocio al momento dell'urto percorreva 15,6 mt.; considerato che il motorino, fermo all'incrocio, scatta al momento del verde e percorre questi metri, partendo da una velocità nulla, con un'accelerazione che è chiaramente ridotta dalla potenza del motorino e dalla circostanza che ha un trasportato, deve ritenersi che sia passato almeno un secondo quando avviene l'urto, lo stesso secondo che corrisponde al tempo che il L. percorre con la luce rossa dalla sua direzione di marcia al tratto di intersezione. Dai rilievi e dalle valutazioni effettuate il CTP rileva che nel momento in cui scattava il giallo per la sua direzione di marcia il L. si trovava ad oltre cento metri dall'incrocio (120 precisa nell'elaborato scritto).

Rileva al riguardo l'ing. Roselli: "... nel momento in cui scattava il giallo per la sua direzione di marcia, si trovava ad oltre 100 metri dall'incrocio e anziché fermarsi, cosa che farebbe chiunque non intende dar luogo ad un evento incidentale, dava con ogni probabilità luogo ad un incremento della velocità del proprio mezzo, pur nella consapevolezza che non avrebbe potuto superare l'incrocio senza che ne derivassero conseguenze, perché è certo che prima che lui arrivava all'incrocio il semaforo passava dal giallo al rosso. Non aveva possibilità di superare l'incrocio senza conseguenze. Questo è un dato di fatto... era ben visibile il semaforo, perché io sono ritornato a rendermi conto e le garantisco la configurazione dei luoghi" consente una visibilità del semaforo a distanza, nel momento in cui è scattato il giallo, tanta è la distanza che si frapponeva tra l'autovettura e il semaforo e lui doveva fermarsi perché sicuramente non poteva raggiungere...".

Il CTP dell'Associazione Nazionale Familiari Vittime della Strada, dott. Massimo Martano, concorda con le valutazioni del prof. M., in particolare sul tempo di percorrenza dello scooter necessario per transitare nell'area dell'incrocio fino a giungere al punto di impatto.

Riferisce il consulente nell'elaborato: "... concordo con questi dati e comunque il loro spostamento o anche la riduzione della velocità della Mercedes farebbe ridurre la distanza temporale di pochi decimi di secondo. Se lo scooter è ripartito al segnale di luce verde, vuoi dire che la Mercedes, quando è scattato il giallo, si trovava ad una distanza temporale di almeno 6,1 sec, ossia 5 secondi di luce gialla + 1,1, secondi di luce rossa, che aveva consentito allo scooter di ripartire al corrispondente segnale di luce verde da viale Regina Margherita e di giungere al luogo dell'impatto in sec. 1,1 dopo aver percorso mt. 15,60. Da tale sommatoria di tempi escludo il tempo di reazione alla ripartenza, che farebbe dilatare ancora di più la valutazione che riporto di seguito. Con la velocità stimata dal CT prof. M., si ricava che quando sulla via Nomentana nel senso di marcia percorso dal L. Porta Pia - Monte Sacro scatta la luce gialla, la Mercedes si trovava a circa 160 mt. dal luogo dell'impatto ($m/s\ 26,66 \times 6,1$) e a 155 mt dall'attraversamento dell'incrocio. Ben poco varia la distanza se si riduce la velocità: il L. ha avuto comunque a sua disposizione oltre 6 secondi per arrestarsi ed è assolutamente da escludere che in tale spazio e tempo il conducente della Mercedes non si sia accorto della presenza del semaforo, prima giallo, poi rosso...".

Riferisce in sede di esame il CTP Martano : «... io ho utilizzato quelle che sono state le risultanze fatte dal professor M. e con la conoscenza dei tempi tecnici del semaforo giallo. Allora, noi sappiamo che il semaforo giallo dura cinque secondi, sappiamo che i ragazzi erano in movimento da un secondo e uno circa, quindi il tempo di semaforo giallo, più il tempo di semaforo rosso nel quale L. ha attraversato l'incrocio danno un tempo di sei secondi e uno e questo è uno spazio temporale secondo me un po' restrittivo, perché non credo che i ragazzi siano ripartiti nell'immediatezza, ma lasciamo perdere perché è poco influente. Come giustamente calcola il prof. M., la velocità è nell'ordine dei 90 chilometri orari, possono essere 95, 88, ma cambia poco. La Mercedes si trovava quindi a percorrere all'incirca 25-26 metri il secondo, nei sei secondi e dieci che sono intercorsi dall'apparire della luce gialla all'impatto tra vettura e ciclomotore sono passati sei secondi e dieci, vuoi dire che a velocità costante, la Mercedes dal momento in cui ha visto la luce gialla al momento in cui è impattata si trovava a 160 metri di distanza di una strada rettilinea con un semaforo perfettamente visibile, in condizioni ambientali ottimali, non è possibile che non l'abbia visto., allora, a 160 metri o 150 che siano ci si rende conto che un semaforo diventa arancione, anche se sta già percorrendo a una velocità decisamente eccessiva, ha tutto il tempo per ridurre la velocità, mettersi in sicurezza, mettere in sicurezza se stesso e mettere in sicurezza gli altri, quindi avrebbe potuto agire in ogni maniera per cercare di ridurre e arrestare la vettura...». Il consulente del L., Penta Gianluca, perito industriale, ricostruisce diversamente la dinamica dell'incidente; in particolare sostiene che data l'ampiezza dell'area di incrocio il L., anche ammettendo che impegnava l'area di incrocio al primo stadio del rosso, o forse all'ultimo stadio del giallo, vantava presuntivamente l'aspettativa che i veicoli provenienti dalla sua sinistra o dalla sua destra partissero dalle loro linee di arresto semaforico; considerata l'ampiezza dell'area di incrocio, lunga più di 16 metri, considerato che a quella velocità la Mercedes percorreva 25 metri al secondo, in meno di un secondo avrebbe liberato completamente l'area di incrocio; invece si è trovato davanti il ciclomotore, il che induce verosimilmente a ritenere, date anche le caratteristiche limitate di accelerazione del ciclomotore, dotato anche di parabrezza anteriore, che produceva certamente un'azione di freno aerodinamico e con a bordo un passeggero, che il motorino sia partito prima che il semaforo divenisse verde.

Dichiara testualmente il CTP Penta: «.. evidentemente non è partito con il semaforo verde, perché abbiamo detto che la macchina passava con l'ultimo stadio del giallo verde, oppure forse anche con il primo stadio del rosso e, al contrario, se la macchina passava da più di due secondi con il semaforo rosso, non si sarebbe venuta a trovare solo il ciclomotore davanti, ma anche tanti altri veicoli, il che non risulta sia avvenuto, né risulta sia avvenuto che altre vetture abbiano poi urtato, di conseguenza anche il ciclomotore che invece scivolava al suolo dopo essere stato urtato dalla macchina che invece non rimaneva lì sull'area d'intersezione, quindi c'è comunque un'ampia possibilità di interpretazione tra il passaggio con il rosso completo al passaggio col giallo verde, alla partenza del motorino da fermo, alla partenza del motorino evidentemente non da fermo... in termini spiccioli, partendo da fermo dal semaforo per raggiungere il punto d'urto avrebbe potuto al massimo raggiungere i 22-23 chilometri orari, 25 chilometri orari. C'è un range, c'è una differenza di 10 chilometri orari che lo pone nella condizione di non poter percorrere quella distanza in così breve tempo, quindi inevitabilmente non posso farlo partire dal semaforo da fermo, poi evidentemente non posso farlo partire dal semaforo con luce verde...»(cfr. pag. 40 e ss. trascrizione verbale di udienza).

Data l'area di ampiezza dell'incrocio è verosimile, ad avviso del CTP Penta, ritenere che il L. abbia confidato nella circostanza che i mezzi provenienti dalla sua destra o dalla sua sinistra sarebbero comunque partiti con semaforo indicante per loro luce verde; conseguentemente, a quella velocità l'imputato avrebbe goduto del tempo necessario per superare senza conseguenze l'area di intersezione. Versione sostenuta anche dall'imputato, che in sede di dichiarazioni spontanee all'odierna udienza ha riferito di conoscere esattamente le dimensioni dell'incrocio che attraversava frequentemente, abitando in zona limitrofa.

Continua il Penta: «... E' vero che se invece dall'altra parte spunta fuori un ciclomotore che ha come me, anziché ritardato, anticipato, certamente l'epilogo è conosciuto...».

Sostiene il consulente che, considerati i danni riportati dai mezzi e le distanze percorse in relazione alle rispettive direzioni di provenienza, la velocità della vettura era inferiore a quella rilevata dal prof. M., e cioè 60,6 km/h, velocità che ritiene compatibile con i danni riportati dalla ruota anteriore del motociclo, che a

velocità superiori avrebbe riportato danni più importanti, anche in considerazione dell'andamento del piegamento dello stelo destro della forcella anteriore del motociclo. Se la velocità della vettura fosse stata superiore, la sua repentinità di avanzamento rispetto alla sagoma del motociclo ne avrebbe prodotto il coricamento al suolo sul fianco sinistro e lo avrebbe quindi sormontato, impedendogli di essere spinto nella direzione constatata. Rileva al riguardo il CTP nell'elaborato scritto: x 'le caratteristiche delle deformazioni rilevabili sul fianco sinistro della Mercedes appaiono introflesse con strusciature antero-posteriori ed indicano la velocità trasversale del motociclo in relazione alla direzione della vettura, infatti nell'istante successivo al primo contatto, mentre la vettura proseguiva nell'avanzamento iniziale, anche il motociclo faceva altrettanto, schiacciandosi contro il fianco sinistro della prima. I danni applicati alla ruota anteriore del motociclo indicano che la forza di percussione prodottasi nell'istante d'urto è stata importante ma non devastante, quale quella derivante da velocità d'urto maggiormente elevate, altrimenti i danni sul motociclo in questa zona sarebbero stati ben maggiori...' (cfr. elaborato in atti).

In ordine alla carreggiata occupata dal L. nelle circostanze di causa il prof. M., all'esito delle dichiarazioni rese dal CTP Penta, ha precisato che vi è una carreggiata principale con doppia direzione di marcia e due complanari □ La carreggiata principale ha una corsia riservata ai mezzi pubblici, delimitata da cordolo in gomma, e una carreggiata destinata al traffico privato che consente il transito di due veicoli.

Data la posizione del punto d'urto tra i veicoli, la Mercedes non poteva procedere nella direzione contromano, ma procedeva nella seconda corsia direzionale, direzione Montesacro, quella di sinistra destinata al traffico privato.

Al riguardo, ha precisato il prof. M., alle contestazioni del difensore dell'imputato, che il L. ove si ritenga dimostrato che nell'atto di impegnare l'area di incrocio ha superato delle vetture ferme nella sua identica direzione di marcia, ha evidentemente superato vetture che impegnavano o la complanare o l'area riservata ai mezzi pubblici.

Versione che trova piena conferma - rileva il giudice -, nella deposizione dei testi M., M., G., G.. Così complessivamente ricostruita la vicenda, rileva il GUP che la dinamica del sinistro risulta sufficientemente chiara ed esauriente, è riscontrata da numerose dichiarazioni di testi oculari e da molteplici dati oggettivi. L'analisi dei danni e delle deformazioni rilevate sui mezzi coinvolti nel sinistro, la considerazione del punto di impatto, hanno consentito di ricostruire in modo certo e preciso le modalità nelle quali si è verificato l'incidente.

Le argomentazioni del prof. M. nella ricostruzione della vicenda risultano frutto di un corretto metodo di analisi e sono sorrette da argomentazioni di natura scientifica e logica; come tali vengono ritenute assolutamente congrue e convincenti da questo GUP, che le condivide e le fa proprie.

La tesi difensiva, volta a sostenere una velocità ben inferiore della vettura Mercedes e l'attraversamento dell'incrocio con impianto semaforico indicante luce gialla, risulta univocamente smentita dalla versione fattuale fornita concordemente dai numerosi testi oculari presenti, tutti indifferenti, prima tra tutti la G.. Le numerose persone sentite nel corso delle indagini, nell'immediatezza della vicenda, hanno tutte riferito che il L. ha impegnato l'area di intersezione dell'incrocio a velocità estremamente elevata e nonostante l'impianto semaforico indicasse luce rossa nella sua direzione di marcia.

Tutte le persone escusse sono concordi nel riferire una condotta di guida del conducente della vettura Mercedes assolutamente spericolata, un'andatura estremamente elevata e l'attraversamento dell'area di intersezione quando ormai l'impianto semaforico indicava da qualche istante luce rossa nella sua direzione di marcia. Le medesime deposizioni consentono di rilevare l'infondatezza della tesi difensiva, volta a sostenere che il motorino avrebbe impegnato l'area di incrocio prima che il semaforo desse luce verde nella sua direzione di marcia (cfr. in particolare deposizioni di G. V., M. A., M. S., B. D., G. o D., tant'è che diversi veicoli procedenti nella stessa direzione di marcia del L. erano già fermi in prossimità dell'impianto semaforico indicante luce rossa).

Così ricostruita la vicenda, non ricorre dubbio alcuno sulla piena ed esclusiva responsabilità del L. in ordine alla dinamica del sinistro che ha condotto a morte F. ed A. la notte del 23 maggio 2008.

In ordine alla qualificazione giuridica del fatto, rileva questo giudice che il Gip, in sede di convalida del fermo, all'esito dell'interrogatorio dell'indagato, ha ritenuto di dover derubricare il reato nella fattispecie

colposa aggravata dalla previsione dell'evento, rilevando che il L. al momento del sinistro ebbe a frenare e sterzare a destra, risultanza all'epoca riferita dall'indagato e inizialmente confermata dal prof. M. nell'immediatezza della vicenda (cfr. riservata del 23 maggio 2008 laddove il CTP rileva un'azione frenante del conducente dell'autovettura, fgl. 29/30 del fascicolo del PM) , condotta sintomatica di "controvollantà" (cfr. ordinanza del GIP del 26 maggio 2008).

Azione frenante che all'esito di espletamento dell'incarico e deposito dell'elaborato finale il CTP ha escluso categoricamente, precisando che le tracce di frenata rilevate in sede di ispezione dei luoghi non potevano in realtà appartenere alla Mercedes, in quanto non compatibili con le dimensioni del mezzo, e aggiungendo che all'andatura accertata nelle circostanze di causa il L. era nell'impossibilità di effettuare un'azione frenante.

Nelle condizioni in cui è giunto all'incrocio, *"...quasi a fulmine... il conducente non ha avuto il tempo altro che di togliere il piede dall'acceleratore..." (cfr. fgl. 5 e ss. trascrizione verbale udienza del 22 ottobre 2008) .

Ne consegue che le argomentazioni del GIP a sostegno della meno grave ipotesi delittuosa debbono ritenersi superate dalle successive risultanze istruttorie.

In ordine alla esatta qualificazione giuridica del fatto-reato, osserva il GUP che il PM in sede di richiesta di giudizio immediato ha confermato l'originaria imputazione e il GIP ha emesso il decreto ex art. 456 e.p.p. L'appello proposto dal PM ex art. 310 e.p.p. avverso l'ordinanza del GIP, limitato alla definizione giuridica del fatto, è stato respinto dal Tribunale per sostanziale difetto di interesse, avendo il GIP comunque emesso la misura cautelare richiesta (cfr. ordinanza del 16.6.2008 del Tribunale di Roma, fgl 350 e ss.).

Il tema centrale del presente procedimento riguarda l'esatta individuazione dell'elemento psicologico del reato ascritto al L., che il PM individua nel dolo, sia pure nella forma eventuale, e il difensore ritiene debba essere ravvisato al più nella colpa con previsione.

Il problema della individuazione dei criteri distintivi tra colpa cosciente e dolo eventuale è da tempo oggetto di attenzione da parte del giudice di legittimità. L'elemento di differenziazione si basa sul ed. criterio dell'accettazione del rischio.

La S.C. a SS.UU. ritiene il dolo eventuale quando l'agente, ponendo in essere una condotta diretta ad altri scopi, si rappresenta la concreta possibilità del verificarsi di ulteriori conseguenze della propria azione e, nonostante ciò, agisce accettando il rischio di cagionarle (Cass. SS.UU. sent. 12 aprile 1996 n. 3571, Mele).

La predetta condotta si distingue nettamente dalla colpa cosciente perché "in entrambe le ipotesi il soggetto si rappresenta l'evento antigiuridico che è conseguenza della sua azione od omissione, ma mentre nel primo caso agisce accettando il rischio che l'evento possa verificarsi, nel secondo caso agisce nella certezza che l'evento non si verificherà e in ogni caso egli non vuole, neanche per ipotesi, che l'evento si veri fichi. Ovviamente, non potendosi indagare la psiche dell'agente, l'accertamento dell'elemento soggettivo del reato va effettuato alla stregua delle circostanze di fatto esistenti e note all'agente nel momento in cui la condotta è stata posta in essere, risalendo dalle stesse all'atteggiamento psichico (cfr. Cass. Sez. I, sent. 22.10.1997 n. 5969 Held).

Si afferma cioè che risponde a titolo di dolo l'agente che, pur non volendo l'evento, accetta il rischio che esso si verifichi come risultato della sua condotta, comportandosi anche "a costo di determinarlo", mentre risponde a titolo di colpa aggravata l'agente che, pur rappresentandosi l'evento come possibile risultato della sua condotta, agisce nella ragionevole speranza che esso non si verifichi.

Accettare il rischio di produrre l'evento equivale a volerlo e in tal modo si rispettano ed applicano le norme vigenti in tema di elemento psicologico (art. 42 e 43 c.p.) che, ai fini della sussistenza del dolo, richiedono comunque come indefettibile l'esistenza dell'elemento volitivo sotto l'aspetto della consapevole volontarietà dell'evento.

Molteplici le sentenze della S.C. in tal senso: x 'la linea di demarcazione tra dolo eventuale e colpa con previsione va individuata nel diverso atteggiamento psicologico dell' agente che, nel primo caso, accetta il rischio che si realizzi un evento diverso non direttamente voluto, mentre nella seconda ipotesi, nonostante l'identità di prospettiva, respinge il rischio, confidando nella propria capacità di controllare l'azione. Comune è pertanto la previsione dell'evento diverso da quello voluto, mentre ciò che diverge è

l'accettazione o l'esclusione del rischio relativo (cfr. Cass. Sez. IV, sent. 11024 del 20.12.1996, Boni). Il fondamento dell'imputazione dolosa, nel dolo eventuale, in cui l'attributo eventuale non concerne il dolo, che deve sussistere, ma il risultato possibile, per l'appunto eventuale, cui il dolo si riferisce, va ravvisato nell'accettazione da parte dell'agente della possibilità dell'evento, sia pure come risultato accessorio rispetto allo scopo della sua condotta.

Qualora l'agente abbia, invece, escluso tale possibilità, confidando di poterla evitare, si versa nell'ipotesi della colpa cosciente che, caratterizzata dalla previsione dell'evento, postula che questo non sia stato voluto né accettato nell'ipotesi che si verifichi (cfr. Cass. Sez. I, sent. n. 7382 del 3.6.1993, Piga).

Ove l'evento mortale sia stato previsto anche solo come probabile, con accettazione del rischio del relativo accadimento, l'agente ne risponde a titolo di omicidio volontario sotto il profilo del dolo indiretto od eventuale (cfr. tra le tante, Cass. Sez. I, sent. 18.12.2003 Venturini; Cass. Sez. I, 2.10.2003 Pepe; Cass. Sez. I, sent. 20.5.2001 Milici; Cass. Sez. I, 19.12.2002 Falorni). Dunque, rileva il giudice di legittimità se in entrambe le ipotesi il soggetto si rappresenta l'evento antiggiuridico che è conseguenza della sua azione o omissione, ma mentre nel primo caso agisce accettando il rischio che l'evento possa verificarsi, nel secondo caso agisce nella certezza che l'evento non si verificherà, confidando «magari» nelle sue capacità; in caso di colpa aggravata dalla previsione dell'evento l'agente non vuole, neanche per ipotesi, che l'evento si verifichi ed agisce nel ragionevole convincimento della mancata realizzazione dell'evento non voluto (cfr. Cass. Sez. I, sent. n. 4912 del 12.1.1989 Calò; Cass. Sez. I, sent. n. 1114 del 15.12.1982).

Il dolo eventuale consiste nell'accettazione di un evento che non è preso di mira dall'agente e neanche è previsto come certo, costituendo solo un esito probabile o possibile della condotta, dalla quale, nonostante l'incertezza circa l'esito ulteriore, l'agente non si astiene (cfr. Cass. Sez. I, sent. 671 del 23.10.1989, Ditto).

La linea di demarcazione che separa il dolo eventuale o alternativo dalla colpa con previsione va dunque ricercata nell'accettazione del rischio: risponderà a titolo di dolo l'agente che, pur non volendo l'evento, accetta il rischio che esso si verifichi come risultato della sua condotta, comportandosi anche a costo di determinarlo. Risponderà invece a titolo di colpa aggravata l'agente che, pur rappresentandosi l'evento come possibile risultato della sua condotta, agisce nella ragionevole speranza che esso non si verificherà (Cass. Sez. V, sent. 13274 del 17.10.1986, Asquino; Cass. Sez. I, sent. n. 4912 del 12.1.1989, Calò).

La distinzione tra dolo eventuale e colpa cosciente è data dunque dal diverso atteggiamento psicologico rilevabile dalla condotta. In entrambi i casi ricorre la previsione dell'evento, ma in un caso si accetta il rischio, nell'altro lo si esclude.

Da ultimo la S.C., Sez. IV, con sentenza n. 11325 del 16 gennaio 2008 ha ribadito che ove l'evento mortale sia stato previsto anche solo come probabile, con accettazione del rischio del relativo accadimento, l'agente risponderà di omicidio volontario sotto il profilo del dolo indiretto od eventuale. Ovviamente, non potendosi indagare la psiche dell'agente, l'accertamento dell'elemento soggettivo del reato può essere effettuato soltanto alla stregua delle circostanze di fatto esistenti e note all'agente nel momento in cui la condotta è stata posta in essere, desumendone dalle stesse l'atteggiamento psichico (cfr. Cass. Sez. I, sent. 23.10.1997 n. 5969, Held).

E' demandato al giudice risalire all'elemento psicologico del reato sulla scorta dei dati fattuali e circostanziali della vicenda. Ove questi, alla stregua delle regole di comune esperienza, dimostrino la consapevole accettazione anche della sola eventualità che dalla condotta possa derivare la morte del soggetto passivo, l'agente risponderà dell'evento a titolo di dolo.

Un orientamento minoritario tra i giudici di legittimità, pur non escludendo del tutto l'aspetto del rischio, pone tuttavia l'accento sulla prevedibilità dell'evento, ed afferma che si ha dolo eventuale nel caso in cui il verificarsi dell'evento si presenti come concretamente possibile, mentre si versa in ipotesi di colpa cosciente allorché la verificabilità dell'evento rimane una ipotesi astratta.

L'aspetto dell'accettazione del rischio rimane relegato in secondo piano, come un elemento implicito nella volizione dell'azione. Il dato differenziale tra dolo eventuale e colpa cosciente viene rinvenuto con particolare attenzione alla previsione dell'evento. Questa, nel dolo eventuale, si propone non come incerta, ma come concretamente possibile e l'agente nella volizione dell'azione ne accetta il rischio, così che la volontà investe anche l'evento rappresentato. Nella colpa cosciente la verificabilità dell'evento

rimane un'ipotesi astratta, che nella coscienza dell'autore non viene concepita come concretamente realizzabile e, pertanto, non è in alcun modo voluta (cfr. Cass. Sez. I, sent. n.832 dell'8.11.1995) . E' possibile individuare il discrimine tra le due forme attraverso l'analisi approfondita della condotta dell'agente nel contesto delle circostanze del caso concreto (cfr. Cass. Sez. I, sent.5527 de 27.1.1991, Caporaso).

Risulta indispensabile, dunque, per la qualificazione giuridica del reato, l'indagine sull'effettivo atteggiarsi della volontà dell'agente e del modo in cui questi si è rapportato rispetto all'evento, indagine da effettuarsi sulla scorta dei dati fattuali e circostanziali emergenti.

Quando il soggetto non ha agito allo scopo di determinare un certo evento (nel qual caso si è in presenza di dolo intenzionale) , perché esso sia comunque a lui addebitabile a titolo di dolo eventuale occorre sempre verificare l'esistenza nell'agente di un atteggiamento psicologico che riconduca in qualche modo l'evento nella sfera di volizione del medesimo, come quando, ad esempio, egli si rappresenti l'evento come concretamente probabile e tuttavia egli agisca, accettando il rischio del suo verificarsi, [anche a costo di determinarlo] .

Mentre il dolo presuppone sempre l'esistenza, in una forma o nell'altra, della volontà del soggetto, l'essenza della colpa consiste invece in un atteggiamento di trascuratezza e di avventatezza nell'agire (Cass. Sez. I sent. n. 30425 del 14.6.2001) In altre parole, il dolo va qualificato come [eventuale] quando vi sia la rappresentazione dell'agente della probabilità o della semplice possibilità del verificarsi dell'evento letale come conseguenza della condotta medesima ed il rischio di quella verifica sia stato accettato con l'attuazione della condotta (cfr. al riguardo Cass. Sez. Un. sent. 3426 del 6.12.1991).

[Quando invece il soggetto, pur essendosi rappresentato l'evento come possibile, abbia agito nella convinzione, giusta o sbagliata che sia, che l'evento non si sarebbe comunque verificato, esso ne può essere attribuito alla sua sfera volitiva e si cade nel versante della colpa aggravata dalla previsione dell'evento" (cfr. Cass. sez I, sent. 30425 del 2001). Sull'inciso [giusta o sbagliata che sia] ha particolarmente insistito il difensore nel corso dell'arringa conclusiva per ritenere non sussumibile l'atteggiamento del L. nel dolo eventuale.

Al riguardo rileva il GUP, rifacendosi alle numerose pronunce della S.C. in precedenza richiamate, che è evidente che la supposizione dell'agente di poter scongiurare l'evento all'atto di porre in essere la condotta incriminata era necessariamente errata, altrimenti, ove fosse risultata giusta, non si sarebbe verificato l'evento da cui è scaturito il processo penale.

La supposizione del soggetto agente di poter scongiurare l'evento -cfr. sentenze in precedenza citate - in tanto rileva al fine di escludere il dolo in quanto risulti ragionevole; l'agente, cioè, deve trovarsi in una condizione fattuale e circostanziale tale da indurlo, secondo le regole della comune esperienza, a confidare ragionevolmente sulla concreta possibilità di scongiurare l'evento. Una diversa interpretazione, che ancori la valutazione dell'atteggiamento psichico del reo esclusivamente a quanto da lui dichiarato a posteriori appare palesemente insostenibile e non condivisibile.

Ricorre dunque l'omicidio volontario per dolo eventuale nel caso in cui la condotta dell'agente sia stata tale da dimostrare, alla stregua delle regole della comune esperienza, la consapevole accettazione anche della sola eventualità che da detta condotta potesse derivare la morte del soggetto passivo (cfr. da ultimo Cass. Sez. I, sent. 11335 del 16 gennaio 2008).

Nel caso di specie, avuto riguardo alle modalità di guida dell'imputato, allo stato dei luoghi, alle circostanze di tempo in cui si è verificato il sinistro, è ravvisabile la prova della consapevolezza, in capo al L., del rischio estremamente elevato di incidente stradale conseguente alla sua folle condotta di guida e l'accettazione del suo possibile verificarsi.

L'imputato, alla guida di una vettura di grossa cilindrata, attraversando un incrocio in zona centrale della capitale, in orario in cui era elevata la circolazione pedonale e veicolare (basti considerare il numero di testi oculari presenti), procedendo a velocità estremamente elevata, non inferiore ai 90 km orari, attraversando consecutivamente due incroci nonostante il semaforo nella sua direzione di marcia indicasse luce rossa, si è evidentemente rappresentato il rischio di incidenti, anche con possibili gravi conseguenze. Ciò nonostante non ha desistito dalla sua folle condotta di guida, accettando almeno in parte il rischio d un evento drammatico.

E' certo infatti che il L. supera ad elevata velocità la linea d arresto dell'intersezione quando il semaforo per la sua direzione di marcia segna la luce rossa da oltre un secondo. Depongono in ta senso non solo le dichiarazioni della G., assolutamente precise al riguardo - riferisce infatti la ragazza che l'imputato supera una fila di veicoli già in posizione di arresto prima dell'impianto semaforico ormai indicante luce rossa - e dei test M. S., G. D., M. M., B. D., tutte assolutamente convergenti e concordanti, ma anche 1 Il L. procedeva ad una velocità tale che deve escludersi nelle maniera più assoluta, rileva il prof. M., una sua possibilità di azione sul sistema frenante prima dell'urto. La profondità del campo visivo (ed. [cono di visibilità]) in relazione allo stato dei luoghi e alla velocità eccessiva hanno fatto sì che nel ed. y intervallo psicotecnico' (o tempo minimo di reazione) l'imputato ha percorso 25 metri, potendo in quelle condizioni solamente sollevare il piede dal pedale dell'acceleratore durante la fase di urto, per riprendere velocità subito dopo.

Neppure dopo l'impatto l'imputato si è fermato; ha continuato la sua folle corsa, spostandosi sulla corsia laterale di via Nomentana per darsi alla fuga. Poco sostenibile al riguardo lo stato di shock dallo stesso dedotto, attesa la lucida pianificazione della sua condotta immediatamente dopo il sinistro, finalizzata ad occultare ogni elemento a suo carico.

Non può dunque dubitarsi della direzione della sua volontà, sotto il profilo dell'accettazione del rischio, verso l'evento mortale. L'imputato ha coscientemente e consapevolmente posto in essere una condotta di guida che costituiva con palese evidenza un gravissimo pericolo per gli altri utenti della strada, ponendosi in una condizione nella quale sarebbe stato impossibile per chiunque effettuare manovre di emergenza.

Non può sostenersi, come vorrebbe la difesa, che il L. abbia sottovalutato il rischio, ritenendo erroneamente di poter evitare l'impatto confidando nella sua abilità di guida, sì da ritenere l'ipotesi colposa. In quelle circostanze, a quella velocità e in presenza di impianto semaforico indicante luce rossa da oltre un secondo, nel momento in cui impegnava l'incrocio l'imputato non poteva confidare sulla possibilità di effettuare alcuna manovra di emergenza.

Ribadisce il Gup, come rilevato anche dalla S.C. nelle sentenze citate, che l'erronea valutazione - che evidentemente ricorre sempre in presenza di eventi lesivi dell'altrui incolumità non sorretti da dolo intenzionale - di poter scongiurare l'evento, intanto può ritenersi espressione di una condotta imprudente e negligente, in quanto sia fondata su una ragionevole valutazione e su una sostenibile presunzione di poter scongiurare l'evento in relazione alle circostanze del caso concreto.

Nel caso in esame è certo che il L. ebbe ad impegnare l'incrocio quando il semaforo già indicava luce rossa nella sua direzione di marcia e ad una velocità talmente elevata in relazione alle condizioni di tempo e di luogo che l'urto, ove qualcuno avesse in quel frangente impegnato come lui l'area di incrocio, sarebbe risultato assolutamente inevitabile.

Il prof. M. sulla base del ricorso a regole scientifiche e di esperienza, con argomentazioni riscontrate ed assolutamente condivisibili, che questo giudice fa proprie, ha riferito che in quelle circostanze, a quella velocità, alla guida di una vettura di grossa cilindrata che sviluppava un'energia cinetica enorme, nulla avrebbe potuto fare il L. per evitare l'urto. La collisione era dunque un evento inevitabile, salvo a sperare che nessuno in quel frangente venisse ad impegnare la medesima area di incrocio, ma è evidente che una speranza del genere rientra nell'imponderabile. Ha precisato il prof. M. che la condotta di guida del giovane era ed. [alla cieca], non perché non vedesse ciò che accadeva intorno a lui, ma perché si era posto in una condizione tale che nulla avrebbe potuto fare in quelle circostanze per evitare l'evento letale che poi si è verificato.

La condizione psicologica in cui si trovava il L. mentre era alla guida della vettura era di assoluta noncuranza per la vita umana. Era furibondo, aveva litigato con V. che quella stessa sera gli aveva detto che intendeva interrompere il loro rapporto, che era interessata ad un altro ragazzo; in preda all'ira aveva reiteratamente alzato le mani su di lei, l'aveva costretta a salire a bordo dell'auto e, nonostante la ragazza piangendo gli chiedesse di tenere una condotta di guida più prudente, continuava nella sua folle corsa, ad inaudita velocità, attraversando ben due incroci consecutivamente con il rosso, all'evidente fine di terrorizzarla, di imporsi su di lei, [costi quel che costi].

E' proprio questo l'atteggiamento psicologico che lo ha determinato a tenere una condotta di guida palesemente ed assurdamente spericolata. V. era e doveva essere terrorizzata, doveva temere le sue reazioni. Che si verificasse o meno un incidente, e che potesse avere anche esiti mortali per una o più

persone, al L. in quel momento non interessava minimamente.

La configurazione di una tale possibilità è prospettiva che spettava al L. considerare come a qualunque soggetto compus sui nell'ambito dell'ordinaria capacità di valutazione delle proprie azioni e considerazione delle conseguenze.

Il L., quando decide di tenere una condotta di guida così spregiudicata versa con palese evidenza in una situazione soggettiva sussumibile nell'ambito del ed "dolo eventuale" .

L'accettazione del rischio, anche parziale, non consente di derubricare l'imputazione nella ipotesi sostenuta dalla difesa, ovvero la ed. "colpa cosciente".

Affermata la penale responsabilità dell'imputato per il grave reato del quale è imputato, in relazione all'aspetto più strettamente sanzionatorio della vicenda, rileva il GUP che il L. da anni non era più abilitato alla guida di veicoli, siccome risultato positivo al test dei cannabinoidi; ciononostante aveva abitualmente in uso una vettura di grossa cilindrata, la stessa con la quale cagionava l'incidente che conduceva a morte F. ed A..

Significativa, poi, per la valutazione della capacità criminale dell'imputato, la circostanza che per evitare il materiale ritiro della patente per ben due volte ne ha falsamente denunciato lo smarrimento.

Pena equa, avuto riguardo ai criteri tutti di cui all'art. 133 e.p., appare la condanna ad anni dieci di reclusione, così determinati: p.b. anni ventuno, ridotta ad anni quattordici per le attenuanti generiche, da concedersi per la giovane età dell'imputato, aumentata di anni uno per il concorso formale, ridotta nella misura finale indicata per la scelta del rito.

Segue di diritto la condanna al pagamento delle spese processuali e di custodia cautelare.

Ex art. 29 e.p. l'imputato va dichiarato interdetto in perpetuo dai pp.uu. e in stato di interdizione legale durante l'esecuzione della condanna.

L'imputato va altresì condannato al risarcimento dei danni in favore delle pp.cc. costituite e alla rifusione delle spese di costituzione e difesa nei termini meglio specificati in dispositivo.

Per quanto riguarda i danni pretesi dall'Associazione Italiana Familiari e Vittime della Strada, deve respingersi l'istanza di risarcimento, non risultando che l'associazione abbia sopportato alcun danno materiale in conseguenza del reato.

Dissequestro e restituzione dei mezzi in sequestro agli aventi diritto.

P.Q.M.

Visto gli artt. 438, 533, 535 e.p.p.

dichiara L. S. colpevole del reato a lui ascritto e, ritenuto il concorso formale, concesse gli le circostanze attenuanti generiche, con la diminuzione del rito, lo condanna alla pena di anni dieci di reclusione, nonché al pagamento delle spese processuali e di 30 custodia cautelare.

Visti gli artt. 28 e ss. c.p.

dichiara l'imputato interdetto in perpetuo dai pp.uu., in stato di interdizione legale durante l'esecuzione della condanna.

Dispone il dissequestro e la restituzione agli aventi diritto dell'autovettura e del motorino in sequestro. Condanna l'imputato al risarcimento dei danni da liquidarsi in separata sede in favore delle costituite parti civili R. A., C. M., G. A., G. E.. Respinge la richiesta di risarcimento danni avanzata dall'Associazione Italiana Familiari e Vittime della Strada - ONLUS. Condanna altresì l'imputato alla rifusione delle spese di costituzione e difesa di tutte le pp.cc. costituite, che liquida in € 5.100,00 per le parti civili G. e G., difese dall'aw. F. C. G., ed in € 2.700,00 per la Associazione Italiana Familiari e Vittime della Strada, somma

comprensiva di spese, oltre IVA e CPA come per legge.

Sessanta giorni per il deposito della sentenza.

Il G.U.P

(dott.ssa Marina Finiti)

Così deciso in Roma, all'udienza del 26 novembre 2008.