



TRIBUNALE DI IVREA

N. 1974/01 R.G. Notizie di reato
N. 968/03 R.G. Tribunale
N. 1052/02 R.G. G.I.P.

REPUBBLICA ITALIANA IN NOME DEL POPOLO ITALIANO

Il Giudice del Tribunale di Ivrea Dr. Giuseppe MARRA alla pubblica udienza del 12.07.2005 ha pronunciato e pubblicato mediante lettura del dispositivo la seguente

SENTENZA

nel procedimento penale contro

1) **LAVINO ZONA Enrico**, nato a Cossato il 12.06.1964 elett. domiciliato ex art. 161 c.p.p. presso l'avv. Andrea BODO in Biella via Oberdan n. 3;

- **libero – contumace** –

2) **DE MORI Lucio**, nato a Alessandria il 03.05.1950, domicilio determinato ex art. 161 comma 2 c.p.p. in Trichiana, via Pialdier n. 137/E;

- **libero – assente** –

3) **DI GREGORIO Alessandro**, nato a Imperia il 23.02.1960, domicilio determinato ex art. 161 c.p.p. in Sanremo, Strada Alla Colla n. 129;

- **libero – assente** -

IMPUTATI

Del reato di cui agli artt. 113, 589 comma primo e terzo c.p. perché, con condotte colpose di seguito meglio specificate, nel corso della gara agonistica denominata "Rally Lana" cagionavano la morte di Bertolino Domenico, Sado Paola Marta, Bertolino Simone e Bertolino Eleonora, intenti ad assistere alla manifestazione, e, in particolare:

▪ **N. 544/2005**

R.G. Sentenze

▪ **Data 12.07.2005**

▪ Data di Deposito

▪ Comunicata al P.M.
art 15 D.M 334/89 il

▪ Comunicata al P.G. il

▪ Estratto contumaciale
inviato il

▪ Fatto avviso di cui
all'art.548 n.2 Cass.p.p il

▪ Redatta scheda il

▪ Passato in giudicato
il

▪ Camp. Penale
n. _____

▪ Estratto esecutivo il

▪ Comunicata al P.M.
Art. 27 e 28 il

1 - il Lavino Zona:

in qualità di concorrente, alla guida del veicolo Ford Escort RS 2000 tg. RI/168278, giunto all'altezza della progressiva km. 0+300 della S.P. n. 65, manteneva una traiettoria di marcia inadeguata e, in particolare, anticipava l'entrata in curva, quindi frenava repentinamente mentre l'autovettura si trovava ancora nella prima parte della curva stessa e con le ruote sterzate a destra, così provocando la perdita di aderenza delle ruote, sì che, a causa di tale condotta non conforme al parametro di perizia media richiesta per un pilota di rally, risultava vano ogni tentativo di manovra d'emergenza (controsterzata) ed il veicolo proseguiva con moto imbardato destrorso, fuoriusciva di strada dopo circa 26 m., abbatteva un montante di un cartello stradale ed alcune piante e, infine, colpiva le persone offese provocandone decesso immediato, ovvero, nel caso di Bertolino Eleonora, durante il trasporto all'Ospedale;

2 - il De Mori:

in qualità di Direttore di Gara, ometteva di adottare tutte le misure di carattere organizzativo necessarie ad impedire l'evento e, in particolare, non rispettava specifiche prescrizioni dell'autorizzazione prefettizia e dei relativi allegati, quali, in particolare, quelle di cui ai punti 5, 17 e 18 dell'allegato al verbale del 25.7.2001 P.S. 4-7-10, concernenti:

2.1 - la limitazione del numero di spettatori in maniera da evitare assembramento o calca;

2.2 - la predisposizione di cartelli indicanti la dicitura "zona vietata al pubblico" nel luogo del sinistro o in quelli più vicini;

2.3 - il divieto di permanenza del pubblico (e delle persone decedute in particolare) a valle del percorso di gara, in zone non protette, non sopraelevate, a meno di sei metri dal ciglio stradale e, comunque, in posizione di assoluta sicurezza, anche in relazione alla velocità dei mezzi ed alla pericolosità della postazione;

il posizionamento degli sbandieratori o commissari di percorso in modo da consentire tra loro una comunicazione a vista, ovvero mediante radio;

nonché, più in generale, ometteva, per colpa generica e specifica, di accertare costantemente il persistere delle condizioni di sicurezza durante la gara e di dettare ulteriori prescrizioni atte alla salvaguardia del pubblico;

3 - il Di Gregorio:

in qualità di sbandieratore o commissario di percorso, posizionato nella curva immediatamente successiva al luogo del sinistro ed in condizione di percepire la posizione delle persone decedute, ometteva, per colpa generica e specifica, di vietarne la sosta o, quanto meno, di segnalarne la situazione di pericolo.

Recidiva specifica e infraquinquennale per il De Mori ex art. 99 co. 2 c.p..

In Alice Superiore il 27.7.2001.

Con l'intervento del Pubblico Ministero Dr. Celere SPAZIANTE V.P.O. come da delega in atti e dell'avv. Andrea BODO del Foro di Biella difensore di fiducia dell'imputato Lavino Zona; dell'avv. Alessandro GIORGETTI del Foro di Milano (presente) co-difensore di fiducia dell'imputato De Mori, con l'avv. Salvatore ALEFFI del Foro di Trieste (assente) sostituito su delega dall'avv. Andrea BODO del Foro di Biella; dell'avv. Andrea BODO del Foro di Biella in sostituzione su delega dell'avv. Ferdinando FERRERO del Foro di Ivrea difensore di fiducia dell'imputato Di Gregorio.

Le parti hanno concluso come segue:

IL P.M. chiede per Lavino Zona: anni 2 di reclusione. Per De Mori: anni 3 e mesi 6 di reclusione. Per Di Gregorio: anni 1 di reclusione.

I difensori degli imputati chiedono:

difensore De Mori: assoluzione per non aver commesso il fatto o perché il fatto non costituisce reato.

Difensore Di Gregorio: assoluzione ex art. 530 co. 2 c.p.p.

Difensore Lavino Zona : assoluzione perché il fatto non costituisce reato.

MOTIVAZIONE

Con decreto emesso dal G.U.P. in data 6.11.2003 Lavino Zona Enrico, De Mori Lucio e Di Gregorio Alessandro venivano rinviati a giudizio davanti il Tribunale di Ivrea in composizione monocratica per rispondere a vario titolo del reato di omicidio colposo, come meglio precisato in epigrafe.

Nel corso dell'articolata istruttoria dibattimentale, svoltasi nella contumacia di Lavino Zona, sono stati escussi i testi e consulenti citati dalle parti, ed acquisita la documentazione fornita dalle parti, tra cui in particolare due videocassette contenenti due diversi filmati relativi al rally in generale ma entrambi riproducenti il momento del sinistro, di cui uno realizzato da uno spettatore posto di fronte al punto di impatto dell'automobile guidata dal Lavino Zona con le persone offese, e l'altro effettuato da una videocamera posta all'interno del veicolo dell'imputato suddetto. I predetti filmati sono stati poi riportati su supporti informatici ad opera del consulente tecnico del P.M. al fine di rendere possibile la visione anche a mezzo computer, ed anche tali supporti informatici sono stati acquisiti dopo la loro visione effettuata in contraddittorio nel corso del dibattimento. All'udienza del 25 gennaio 2005, il Giudice decideva poi di svolgere una perizia tecnica sulle modalità del sinistro, formulando a tal fine il seguente quesito: *“dica il perito, esaminati gli atti di causa e visionati i luoghi, tenuto conto del tipo di gara, del percorso e del mezzo condotto dall'imputato, se l'uscita di strada del veicolo guidato da Lavino Zona Enrico sia stata causata da una manovra di guida errata del conducente, ed in caso positivo, dica il perito se tale manovra può considerarsi connotata da grave imperizia, al limite dell'abnormità, e non trovi perciò alcuna giustificazione, anche nell'ambito di una gara di velocità. Dica altresì il perito esaminata la documentazione presso la CSAI se in precedenza rispetto all'evento Il Lavino Zona avesse già partecipato a rally o altre gare di velocità e nel caso positivo quali siano stati i suoi risultati nel limite di non oltre tre anni indietro.”*

All'udienza del 12 luglio 2005, svoltosi nel frattempo l'esame del perito che depositava di seguito il proprio elaborato, il processo veniva discusso e le parti formulavano le rispettive conclusioni sopra riportate.

IL FATTO

Il fatto storico è puntualmente descritto nel rapporto dei Carabinieri della Stazione di Vico Canavese intervenuti sul luogo del sinistro e che riportiamo testualmente: *“la sera del 27 luglio 2001, alle ore 19,30 circa, nella Frazione Gauna di Alice Superiore (TO), LAVINO ZONA Enrico, partecipante alla gara di rally in atto, durante la prova speciale (...) percorreva il tratto di strada che da Pecco conduce a Gauna, giunto in prossimità di una semi curva destrorsa sita in corrispondenza del garage contrassegnato dal numero civico 13, presumibilmente a causa di una errata manovra, fuoriusciva dalla sede stradale travolgendo BERTOLINO Domenico, SADO Paola Marta, BERTOLINO Simone e BERTOLINO Eleonora (...), che si trovavano raggruppati fuori dalla sede stradale, all’inizio di un bosco che costeggia la carreggiata”*

Nella fattispecie l’uscita di strada della vettura del Lavino si è quindi verificata sulla strada provinciale SP 65 nel comune di Alice Castello, in un tratto definito dall’Organizzatore di *“prova speciale P.S. 4 / 7 / 10 Lessolo”* . Ad ulteriore precisazione si riporta la definizione di Prova Speciale contenuta nel Regolamento Nazionale Sportivo, Norma Supplementare N.S. 11 della Commissione Sportiva Automobilistica Italiana : *“Tratti di percorso obbligatoriamente chiusi al traffico da percorrersi a velocità cronometrata e compresa tra due controlli orari”*.

Va subito premesso che la documentazione acquisita ed utilizzabile ex art. 234 c.p.p., in particolare le videocassette ed i cd-rom che riportano le stesse immagini, hanno permesso a tutti di vedere esattamente come e dove avvennero i fatti, comprendendo ciò anche le manovre di guida del conducente Lavino Zona al momento del sinistro, dato che una videocamera era montata all’interno della sua automobile questa riprese il cruscotto ed i movimenti delle mani sul volante. Le immagini hanno poi evidenziato che in molte parti del percorso e sicuramente nel rettilineo dove avvenne l’incidente mortale, gli spettatori era posizionati un po’ ovunque, anche ai bordi della strada dove passavano le automobili a forte velocità, senza alcuna protezione che li potesse difendere nel caso di uscita di strada, come purtroppo è solito avvenire in tali gare.

Quantomeno con riferimento agli imputati Lavino Zona, conducente dell’automobile causante la strage, e De Mori Lucio, tra gli organizzatori del Rally della Lana in qualità di Direttore di Gara, le problematiche non attengono perciò tanto alla ricostruzione dei fatti storici, che sono sostanzialmente non contestabili data la presenza di filmati che hanno registrato gran parte della gara che si svolse quel giorno, quanto piuttosto alla corretta applicazione delle norme di legge, trattandosi di fatti avvenuti nel corso di un’attività sportiva autorizzata dall’ordinamento e quindi lecita . Relativamente invece al terzo imputato, Di Gregorio Alessandro, commissario di percorso (vale a dire in gergo lo sbandieratore), poiché egli non venne ripreso dai filmati a disposizione del

Tribunale, si è invece dovuto necessariamente ricostruire la sua posizione ed il suo ruolo al momento del sinistro attraverso le testimonianze acquisite in dibattimento.

La responsabilità per colpa imputata al Lavino Zona presuppone una causalità di tipo commissivo diretto, mentre gli altri due imputati devono rispondere di un delitto omissivo colposo (*rectius* si tratta del c.d. reato omissivo improprio, ovvero secondo altra terminologia commissivo mediante omissione) per non aver impedito l'evento che essi avrebbero dovuto impedire, ai sensi dell'art.40 c.p., nei rispettivi ruoli di Direttore di Gara e di Commissario di percorso.

Seguendo quest'ordine si affronterà per prima la posizione dell'imputato Lavino Zona Enrico, il quale durante la prova speciale del Rally della Lana, uscendo di strada a causa di una manovra di guida errata, cagionò in via diretta la morte delle quattro persone offese.

Lavino Zona Enrico

A) La condotta imperita.

È incontestato che la condotta dell'imputato è avvenuta nel corso di una gara di rally che era stata regolarmente autorizzata dal Prefetto di Torino; si trattava perciò di un'attività sportiva lecita anche se in astratto pericolosa, sia per i partecipanti sia per gli spettatori, poiché essa si svolgeva non in circuiti chiusi bensì su normali tratti di strada (ovviamente chiusi momentaneamente al traffico veicolare), nei quali gli spettatori, come detto, di regola si posizionano ai bordi della strada stessa, spesso senza particolari protezioni.

Si è soliti affrontare la presente tematica evidenziando un dato preliminare e cioè che l'attività sportiva, per la sua indubbia utilità sociale, viene non solo ammessa ma anche promossa dallo Stato, malgrado in molti casi essa si presenti come un'attività intrinsecamente pericolosa.

Di tale positiva valutazione ne è segno tangibile la legge 16 febbraio 1942 n.426 che ha istituito un apposito ente pubblico (Comitato Olimpico Nazionale Italiano - C.O.N.I.), il quale per statuto è deputato (attraverso le federazioni sportive, definite organi del C.O.N.I.) alla promozione, disciplina ed organizzazione delle attività sportive, ad ogni livello.

E' evidente che lo Stato ha quindi ponderato che nel bilanciamento degli interessi contrapposti, da un lato il rischio connesso all'attività sportiva (ovviamente più intenso in alcuni sport piuttosto che in altri) e dall'altro l'utilità sociale per il benessere psico-fisico che deriva dalla pratica sportiva alla popolazione, va data prevalenza a quest'ultimo profilo. Tale scelta è riscontrabile anche in altri campi, quale l'attività-medico chirurgica, la circolazione stradale, l'attività industriale, tutti i quali si presentano con i requisiti della intrinseca pericolosità nei confronti dei soggetti coinvolti o

addirittura della collettività, e malgrado ciò vengono tuttavia ammessi perché necessari allo sviluppo della società.

In tali ipotesi l'ordinamento si preoccupa però di limitare il rischio connesso allo svolgimento delle suddette attività, utili ma pericolose, individuando in maniera il più possibile puntuale delle norme cautelari, che per l'attività sportiva sono contenute all'interno dei singoli regolamenti sportivi, esistenti per ognuna delle discipline sportive riconosciute ed autorizzate dallo Stato.

Nel caso dei rallies le regole di gara sono compendiate all'interno del Regolamento della C.S.A.I., vale a dire la Commissione Sportiva Automobilistica Italiana, istituita presso l'A.C.I., ente pubblico demandato per statuto all'organizzazione delle gare automobilistiche.

Senza potersi soffermare sul punto di più a causa dell'ampiezza dell'argomento, va sottolineato che le regole cautelari suscettive di venire in gioco in tali ipotesi non possono essere costruite in base ai tradizionali criteri della prevedibilità ed evitabilità dell'evento - criteri che potrebbero addirittura condurre ad una regola di condotta che imponga l'astensione dall'attività consentita in quanto tale - ma debbono tener conto dell'esigenza di permettere lo svolgimento dell'attività ritenuta socialmente utile, mantenendo al contempo il livello di pericolosità entro limiti accettabili : soltanto il superamento di tali limiti, o, secondo una terminologia particolarmente efficace, dei margini del cosiddetto "rischio consentito", può pertanto essere fonte di responsabilità colposa.

All'interno di quell'area del "rischio consentito" si possono quindi verificarsi delle condotte che in astratto integrano perfettamente delle fattispecie penali, le lesioni o l'omicidio, e che malgrado ciò non portano a nessuna responsabilità penale per l'autore, per l'evidente ragione che l'ordinamento non può contraddirsi, e così da un lato autorizzare ciò che è rischioso ma socialmente utile e dall'altro punire invece chi ha realizzato quel rischio che era del tutto prevedibile. In questo ambito trova quindi collocazione la problematica del cosiddetto illecito sportivo, che per le ragioni sin qui esposte, presenta profili del tutto peculiari rispetto ad un illecito comune e necessita perciò di una disciplina autonoma, proprio al fine di consentire il maggior sviluppo di questa importante attività sociale. Fuori invece dall'area del "rischio consentito", è evidente che si riepande la normale incidenza delle fattispecie penali, sotto i diversi profili del dolo e della colpa.

Nella presente fattispecie non è controverso che l'imputato sia uscito di strada per aver errato manovra (non è mai stata neppure prospettata l'ipotesi di un guasto meccanico del mezzo, escluso comunque dalla perizia), ma ciò nonostante la difesa dell'imputato ha invocato a chiare lettere l'assoluzione evidenziando il seguente assunto : la possibilità che i piloti sbagliano manovra è insita nel concetto di gara, soprattutto se essa è una gara di velocità, come sono le prove speciali all'interno dei rallies, nelle quali i conducenti per ottenere il miglior risultato sono indotti a tentare

anche manovre azzardate e rischiose, non essendo ovviamente applicabili in tali casi i limiti del codice della strada, di cui l'ordinamento ha autorizzato la deroga.

La fondatezza di tale affermazione non può essere messa in dubbio, ed è fatto noto a chi segue le competizioni automobilistiche che anche i migliori piloti del mondo, nel corso delle gare di velocità, hanno sbagliato manovra, uscendo di pista e mettendo a repentaglio la propria vita, quella degli altri concorrenti ed a volte anche quella degli spettatori.

Tuttavia va evidenziato che di regola negli altri sports, quali ad esempio il calcio, il rugby, la pallacanestro ecc.ecc., cosiddetti sports a violenza eventuale, all'interno dei rispettivi regolamenti sportivi si trova una compiuta disciplina delle condotte di gara degli atleti, con apposite norme di tipo cautelare (ad es. nel calcio è indicato lo specifico divieto di "entrare a gamba tesa") che l'ordinamento, nel caso di loro violazione, sanziona in prima battuta quale illecito sportivo e poi se ricorrono i presupposti anche come illecito penale; nel caso invece di rallies può constatarsi che il Regolamento della C.S.A.I., non indica quali siano le condotte di guida che il pilota di rally deve tenere per meglio raggiungere il proprio miglior risultato, pur sempre però nel rispetto dell'incolumità altrui. Non viene quindi detto come affrontare una curva a forte velocità, oppure come comportarsi nel caso di sbandamento dell'automobile per evitare la fuoriuscita della stessa dal percorso di gara ecc. ecc..

Sotto questo profilo il parallelismo più adatto per l'attività sportiva del rally, non pare perciò essere quello con la maggior parte delle altre attività sportive, ma semmai quello con l'attività medico-chirurgica, parimenti pericolosa ma socialmente utile. Anche per tale ultima attività non vi è alcuna norma cautelare scritta che indichi al chirurgo come effettuare l'operazione; egli dovrà però agire secondo la miglior scienza ed esperienza del momento, parametrata non rispetto alle capacità o conoscenze personali dell'autore del fatto illecito, ma piuttosto alla perizia del c.d. agente modello (*homo eiusdem professionis et condicionis*).

Questo dato peculiare non sembra essere stato colto dalla difesa dell'imputato Lavino Zona, la quale ha insistito nel rilevare che : poiché non vi era stata alcuna violazione delle norme del regolamento sportivo, anche solo per questo non vi poteva essere un addebito di colpa in capo all'imputato, richiamando all'uopo quale precedente giurisprudenziale l'archiviazione datata 29.10.1997 del Pretore di Biella relativa al pilota ed al navigatore di un'auto partecipante sempre al Rally della Lana, anch'essi imputati di omicidio colposo in danno di uno spettatore (documento prodotto all'udienza del 12 luglio) .

A parte la considerazione che tuttora è controverso se l'osservanza delle regole di gioco da parte degli atleti escluda sempre qualsiasi profilo di responsabilità colposa, anche laddove l'evento lesivo avrebbe potuto essere evitato utilizzando un grado di prudenza aggiuntiva, che in concreto era

esigibile dall'agente nel caso di specie. Vi sono infatti precedenti giurisprudenziali di merito e di legittimità, tutti per la verità non recenti, i quali hanno ritenuto che l'osservanza delle regole dello sport esercitato non è sempre sufficiente ad escludere la responsabilità penale dell'atleta in caso di incidente colposo, nell'ipotesi in cui lo stesso avrebbe potuto astenersi da azioni, che seppur consentite dal regolamento sportivo, facciano insorgere di fatto un pericolo manifesto per l'avversario o per terzi (vedasi in particolare Cass. sez. IV, 22 maggio 1967, n.72, in *Giust.pen.* 1967, II, pag.582; Cass. 9 ottobre 1950, in *Giust.pen.* 1951, II, pag.232; App. Firenze, 17 gennaio 1983, in *Giur.mer.*, 1987, pag.218. In senso contrario e cioè che l'osservanza delle norme regolamentari esclude la responsabilità penale dell'atleta per i fatti lesivi da lui compiuti, vedasi Cass., sez.V, 21 febbraio 2000, n.1951, Rolla, in *Cass. pen.* 2001, p.3056, n.1450; sez.V, 12 maggio 1993, Nasuti, in *Riv.dir.sport*, 1993, p.321).

Nel caso di specie però va sottolineato che non vi fu alcuna violazione di norme del regolamento C.S.A.I., perché come detto esso non contiene norme disciplinanti la condotta di guida del pilota, il quale però, al pari del medico-chirurgo, non può essere considerato *legibus solutus* nell'esercizio della propria attività intrinsecamente pericolosa, ma è invece tenuto all'osservanza della *lex artis*, individuabile secondo la miglior scienza ed esperienza del momento storico in relazione al c.d. agente modello.

Solo all'interno dell'osservanza dei limiti di prudenza, perizia e diligenza propri della *lex artis* di specie è possibile individuare di volta in volta la c.d. soglia del "rischio consentito", entro il quale l'ordinamento esclude la rilevanza penale di fatti che in astratto integrano gli estremi di fattispecie penali.

Con riferimento quindi ai piloti dei rallies, essi sono esonerati dalla responsabilità penale e civile derivante dalle loro condotte causanti danni all'integrità fisica altrui, solo se hanno agito con quel livello di perizia, prudenza e diligenza richiesta non al normale guidatore su strada, ma all'astratto pilota modello di un rally, tenuto conto ovviamente delle particolarità di ogni specifica gara e di ogni singolo mezzo utilizzato per correre. In tal senso, in una fattispecie analoga (ovvero con il pilota imputato per la morte di un altro concorrente a causa di un suo sorpasso imprudente) la Suprema Corte, sez. IV 29.01.1988 n.1021, ha affermato che i partecipanti ad una corsa automobilistica, se sono dispensati dall'osservanza delle norme sulla circolazione stradale, sono tuttavia tenuti ad osservare i fondamentali criteri di prudenza a tutela della incolumità individuale, per il generale principio del *neminem laedere*.

In forza di tali assunti il Giudice ha perciò disposto una perizia al fine di ottenere delle valutazioni tecniche in ordine alle manovre di guida dell'imputato; il perito sulla base delle dichiarazioni rilasciate dal conduttore Lavino Zona e della navigatrice Camusso Elena, dei rilievi effettuati dai

Carabinieri e dalle immagini riportate nei due video effettuati rispettivamente da uno spettatore presente sul luogo del sinistro e dalla “camera car”, ha ricostruito il sinistro nel seguente modo :
“...il Lavino ha perso il controllo della propria vettura nell’approrsimarsi della progressiva 0⁺³⁰⁰. La vettura ha manifestato, infatti, un’imbardata verso destra, a cui il conduttore ha reagito con una manovra di controsterzo e di frenatura. La manovra di controsterzo si deduce dal complesso di immagini costituite dalla sequenza indicata come fig. 8, e ricavate dal filmato della camera car. La sequenza inizia nel momento in cui, in presenza di una curva verso destra, il Lavino Zona mette in atto un movimento dello sterzo verso sinistra, indice che sta reagendo ad un’imbardata della vettura verso l’interno della curva. La manovra di frenatura si deduce invece dalla successiva sequenza di immagini, indicata come fig. 9, dove alla immagine numero 6, si nota che gli stop sono accesi segno inequivocabile che in quel punto il Lavino Zona aveva già iniziato la frenata.”

Per sviluppare le considerazioni inerenti la qualità delle manovre messe in atto dal Lavino Zona, il perito ha suddiviso l’evento nella seguente sequenza: 1) inizio sbandata della vettura; 2) inizio controsterzo; 3) inizio della frenatura; 4) uscita di strada .

Con riferimento al primo punto il perito ha affermato : “ Non siamo in grado di fornire, nella specifica circostanza, una spiegazione sulla causa dell’insorgere del fenomeno del comportamento sovrasterzante, cioè di imbardata verso la destra del senso di marcia. In generale il sovrasterzo si innesca quando, durante la percorrenza di una curva, si determina una prevalenza di aderenza dell’asse anteriore a sfavore di quello posteriore. “

Quanto alle ragioni dell’insorgere del sovrasterzo ha rilevato : “ Il fenomeno di sovrasterzo si puo’ essere manifestato perchè il pilota ha :

1. percorso la curva ad una velocità superiore a quella critica
2. ha sollevato bruscamente il piede dall’acceleratore determinando un repentino trasferimento di carico verso l’asse anteriore
3. ha messo in atto una frenata
4. ha inserito troppo bruscamente la vettura in curva

Ci sentiamo di escludere, in via preliminare, che il Lavino abbia percorso la curva ad una velocità eccessiva, cioè superiore a quella critica.....La velocità di approccio alla curva, che abbiamo ricavato essere tra i 126 e i 134 km/h, risulta sostanzialmente inferiore a quella critica = 157 km/h. Tutte e tre le ipotesi relative ai punti 2, 3 e 4 sono invece valide. In particolare la 3 è provata dalle immagini agli atti.”

Ha poi spiegato la manovra di inizio controsterzo, rilevando che : “ Ad una situazione di perdita di aderenza per sovrasterzo il Lavino Zona ha reagito, come si vede nella sequenza di immagini indicata come fig. 8, con la manovra di sterzata verso sinistra (constrosterzo) per un cospicuo

angolo di sterzo determinato da almeno un giro completo di volante. Il Lavino Zona ha agito correttamente.”

Infine relativamente all'inizio della frenatura ha concluso affermando : “ *La sequenza di immagini indicata nella fig. 9, indica come il pilota, contestualmente al controsterzo, o con un lasso di tempo fisiologico, abbia messo in atto anche una manovra di decisa frenatura. Questa manovra è errata in quanto, all'insorgere di una riduzione od addirittura perdita di aderenza del treno posteriore, non si debbono mettere in atto manovre che incrementino in maniera sostanziale questa tendenza. Trovandosi in particolare al volante di una vettura a trazione anteriore come la Ford Escort RS 2000, al manifestarsi di una tendenza sovrasterzante il pilota avrebbe dovuto evitare sia di ridurre la coppia al motore riducendo il gas sia di iniziare una frenata i cui effetti, nel primo caso, hanno determinavano un incremento di trasferimento di carico verso l'asse anteriore a sfavore del posteriore, e nel secondo caso, oltre a determinare un'ancora piu' consistente trasferimento di carico hanno introdotto il bloccaggio delle ruote posteriori, effetto dimostrato dalle immagini agli atti.*

La manovra di frenatura, unita all'insorgere di un trasferimento di carico laterale dovuta all'imbardata, ha portato all'alleggerimento della ruota anteriore destra che ha iniziato a scivolare sul terreno esattamente come quelle dell'asse posteriore, determinando la completa perdita di controllo del mezzo. L'uscita di strada finale verso la parte interna della curva ha rappresentato il risultato della incapacità, da parte del pilota, di mettere in atto efficaci manovre per contrastare il comportamento della vettura nella percorrenza della curva. ”

La perdita di controllo del mezzo non ha consentito all'imputato di evitare di schiantarsi addosso all'intera famiglia Bertolino – Sado, imprudentemente posizionata sul ciglio destro della strada.

Alla domanda su che cosa avrebbe dovuto fare il pilota in questa circostanza per evitare il sinistro, il perito ha infine concluso : “ *In caso di riduzione di aderenza del treno posteriore della vettura si debbono mettere in atto manovre che incrementino la stabilità complessiva della vettura. Oltre che agire sullo sterzo nella direzione opposta all'insorgere dell'imbardata, come istintivamente anche il Lavino Zona ha fatto, occorreva evitare rigorosamente di introdurre azioni tali da sommarsi all'instabilità insorgente.*

Nella fattispecie, per invertire la tendenza ed andare verso una situazione di stabilità, occorreva incrementare livello di carico verticale sulle ruote posteriori mettendo in atto una manovra esattamente opposta a quella effettivamente avvenuta, cioè fornire coppia all'asse traente anteriore aumentando il gas e favorendo così il trasferimento di carico verso l'asse posteriore.

Questa manovra avrebbe permesso una convergenza verso la situazione di stabilità tra l'altro evitando il progressivo bloccaggio delle ruote come si vede dalle immagini agli atti.”

Di fronte all'iniziale perdita di stabilità del mezzo all'imbocco della curva, non addebitabile a manovre particolarmente errate, il Lavino Zona compì da un lato una manovra corretta ovvero controsterzare verso sinistra, ma dall'altro lato incorse in un evidente errore consistito nel frenare decisamente, anziché nell'aumentare leggermente la velocità per rimettere in veicolo in tendenziale stabilità.

Nel corso della sua audizione dibattimentale il perito ing. Stirano, alla domanda specifica posta dal Giudice, se la condotta errata del Lavino Zona di frenare mentre l'automobile stava sbandando, fosse da considerare come un errore di guida grossolano ai limiti dell'abnormità, ha risposto che si trattava certamente di un "errore evidente", pur non essendo in grado di qualificarlo come abnorme, evidenziando peraltro che la condotta del frenare in quei frangenti è comunque un'azione istintuale. La risposta un po' equivoca del perito non deve però trarre in inganno; l'errore del pilota di frenare mentre la macchina sbandava in curva è stato certamente uno sbaglio macroscopico, in quanto è nozione di comune esperienza per un comune guidatore ed a maggior ragione per un partecipante a gare di rally, che il frenare decisamente ed all'improvviso comporta di regola il bloccaggio delle ruote dell'automobile, con la conseguente perdita definitiva di controllo del mezzo (non deve ingannare il fatto che nella scheda tecnica del mezzo sia indicata la presenza dell'ABS nell'impianto frenante, perché esso certamente era disinserito, come dimostrano inequivocabilmente i segni di "scarrocciamento" sul manto stradale, incompatibili con la presenza dell'ABS).

Che poi quello fosse un gesto umanamente istintivo, non sposta la valutazione di grave imperizia della manovra, ma semmai può anticipare la colpa del Lavino al momento della decisione di partecipare alla gara, la c.d. colpa per assunzione, per essersi egli assunto non essendone del tutto all'altezza, un compito oggettivamente pericoloso nel quale è necessario controllare gli impulsi e mantenere la giusta freddezza nelle decisioni (per il riconoscimento del concetto di "colpa per assunzione", vedi Cass. 6.12.1990, n.4793, in *Foro it.*, 1992, II, 36).

L'imperizia dell'imputato Lavino Zona appare ancor più grave se si tiene conto, individuando come parametro di riferimento la perizia del c.d. *homo eiusdem professionis et conditionis*, che l'imputato aveva ottenuto dalla CSAI la licenza " C Internazionale", che presuppone l'aver ottenuto in precedenza piazzamenti in competizioni automobilistiche. La sua pregressa attività di pilota avrebbe dovuto certamente consentire al Lavino di apprendere quali fossero le corrette manovre di guida in tali casi, manovre che però si ripete sono pressoché di comune conoscenza già all'automobilista medio.

Si può quindi affermare quale principio di diritto, che seppure sussista la regola secondo cui non ad ogni condotta imperita e/o imprudente del pilota di rallies che cagioni dei danni a terzi corrisponda una sua responsabilità penale, tuttavia essa permane qualora l'imperizia e/o l'imprudenza

dell'agente sia di tale gravità da superare la cosiddetta soglia del rischio consentito dall'ordinamento, soglia individuata di volta in volta dal Giudice di merito, in ragione delle circostanze del caso concreto. Si tratterebbe ovviamente non di colpa specifica per violazione di norme cautelari scritte, bensì di c.d. colpa generica, che nella fattispecie avrebbe la sua centralità poiché l'ordinamento sportivo di settore non ha regole cautelari specifiche in ordine alle condotte di guida dei piloti di rallies.

B) I presupposti della colpa : prevedibilità ed evitabilità dell'evento.

Secondo una giurisprudenza non recente (cfr. tra le altre Cass., sez. IV, 6 novembre 1990, n.14434; sez. IV, 9 giugno 1986, n.5288; sez.V, 10 dicembre 1982, imp. Trezzi), una volta accertata la condotta antigiuridica dell'agente ed il nesso causale con l'evento, ai fini dell'affermazione della colpa ex art.43 c.p. non è necessario accertare anche la prevedibilità dell'evento, tanto che la previsione di esso costituisce soltanto un elemento accidentale aggravante del reato.

Secondo invece la dottrina e la giurisprudenza più recente presupposto perché la condotta del soggetto agente possa rilevare nei termini del reato colposo, è la «rappresentabilità» o «prevedibilità» dell'evento. Ed è bene però precisare che «rappresentabilità» e «prevedibilità» non indicano «rappresentazione» o «previsione», ma possibilità di rappresentazione o di previsione. Si parla perciò di una potenziale attività psichico-intellettuale dell'agente, vale a dire, i cui limiti normativi sono fissati dal «mondo di conoscenza dell'autore del fatto quale esistente al momento della sua realizzazione», quindi con una valutazione da farsi in concreto. Secondo alcuni autorevoli autori altro presupposto, perché rilevi, nei termini del reato colposo, la condotta del soggetto agente è la «prevenibilità» o «evitabilità» sempre dell'evento; «giacché il risultato che il soggetto non è in grado di impedire non gli può essere posto a carico, rappresentando nei suoi confronti una mera fatalità».

Anche a voler aderire alle posizioni più garantiste in tema di colpa, si ritiene pur sotto questo profilo pienamente provata la responsabilità penale del Lavino. Infatti l'incidente è avvenuto durante il terzo giro della prova speciale, nel quale erano ormai evidenti a tutti le lacune organizzative che consentivano di fatto agli spettatori di occupare posizioni di estremo pericolo. Dal filmato, ma anche già solo dai fotogrammi contenuti all'interno della consulenza tecnica disposta dal P.M., è possibile constatare con facilità la presenza di numerose persone su entrambi i bordi della strada, sia prima sia dopo la posizione occupata dalla famiglia Bertolino- Sado, tanto che il consulente ha ipotizzato che proprio la presenza di numerose persone sul lato sinistro della strada all'uscita della

semicurva a destra avrebbe probabilmente indotto l'imputato a "chiudere" la curva troppo in anticipo, con la conseguenza dell'effetto sovrasterzo (ovvero la perdita di controllo della parte posteriore) e la conseguente uscita di strada sulla destra.

Il Lavino in quel momento era perciò nella condizione di prevedere che una sua manovra sbagliata avrebbe potuto comportare il rischio concreto di investire una o più delle persone posizionate ai bordi della pista senza nessuna protezione. Sul punto è opportuno precisare quanto affermato dalla giurisprudenza di legittimità, ovvero che : *“Ai fini del giudizio di prevedibilità, deve aversi riguardo alla potenziale idoneità della condotta a dar vita ad una situazione di danno e non anche alla specifica rappresentazione ex ante dell'evento dannoso, quale si è concretamente verificato in tutta la sua gravità ed estensione.”* (vedi Cass., sez. IV, 06/12/1990, in *Foro It.*, 1992, II, p.36; negli stessi termini anche App. Milano, 28 gennaio 1980, in *Riv. It. Dir. Proc. Pen.*, 1983, p.1559).

Anche con riferimento al concetto di evitabilità o prevedibilità dell'evento, non paiono esserci particolari dubbi sul fatto che una manovra corretta dell'imputato avrebbe evitato il sinistro; sul punto il perito ha risposto in maniera piuttosto netta in dibattimento, affermando che se il Lavino non avesse erroneamente frenato con decisione egli sarebbe stato nella piena possibilità tecnica di mantenere il veicolo all'interno della carreggiata e quindi di non investire le persone offese posizionate fuori dal manto stradale.

C) La rilevanza del concorso di colpa delle persone offese.

Né infine vale ad escludere la responsabilità dell'imputato la condotta imprudente delle persone offese, ipotizzando un'interruzione del nesso causale ex art.41 comma 3 c.p..

Infatti dalle numerose massime della Cassazione in tema di concorso di colpa delle persone offese in materia di circolazione stradale o di infortunio sul lavoro, si può evincere il principio consolidato che la colpa della persona offesa vale ad interrompere il nesso causale tra la condotta illecita imputata all'agente e l'evento, solo se essa si presenta come un fattore interferente “ eccezionale ed imprevedibile, inseritosi in modo del tutto autonomo, come causa efficiente esclusiva dell'evento”. Infatti le prove documentali e testimoniali hanno evidenziato che erano numerosissimi gli spettatori posizionate un po'ovunque ai bordi della strada, come se non vi fosse alcun pericolo imminente. Tale circostanza di fatto era sotto gli occhi di tutti, ragione per la quale non può evidentemente affermarsi che la condotta imprudente delle persone offese (in generale degli spettatori presenti quel giorno) si presentasse ai piloti come del tutto imprevedibile ed improvvisa, soprattutto al terzo giro.

E' peraltro dubbia la sussistenza di un vero e proprio concorso causale nell'evento da parte delle persone offese, con affermazione non incidentale di una loro colpa (pronuncia non necessaria in questo processo in quanto vi è stata la revoca della costituzione in giudizio delle parti civili), dato che non è stato accertato se esse fossero state o meno informate della pericolosità del luogo e del divieto di sostare in quel punto (cfr. App. Bologna, 4 ottobre 1989, imp. Gramellini, in *Cass. pen.*, 1990, 999, 1191, che ha escluso per le stesse ragioni il concorso di colpa dei partecipanti persone offese).

All'imputato possono essere concesse le circostanze attenuanti generiche, tenuto conto che nelle more sono stati in parte risarciti i danni ai parenti delle vittime, nonché del fatto di essere il Lavino Zona persona incensurata; le circostanze attenuanti sono considerate solo equivalenti alla contestata aggravante di cui al comma 3 dell'art. 589 c.p., in ragione della estrema gravità dell'evento, che ha visto morire un'intera famiglia di quattro persone, di cui due minori.

Alla luce dei criteri di cui all'art.133 c.p., in particolare tenuto conto della gravità della colpa imputata al Lavino Zona, appare congrua la pena di anni 1 e mesi 2 di reclusione, oltre al pagamento in solido con il De Mori delle spese processuali. Le spese di perizia sono però da addebitare unicamente al Lavino Zona in quanto essa è stata rivolta solo nei confronti delle sue condotte.

Visti gli artt. 163 e 175 c.p. si ordina la sospensione dell'esecuzione della pena inflitta a Lavino Zona Enrico per la durata di anni cinque alle condizioni di legge e la non menzione della presente condanna nel certificato del casellario giudiziale rilasciato a richiesta dei privati, poiché il delitto commesso è del tutto occasionale e si può quindi formulare una ragionevole prognosi di astensione futura dalla commissione di reati.

De Mori Lucio

A) La posizione di garanzia e la violazione degli obblighi connessi.

In primo luogo nell'ambito di un'imputazione di omissione colposa con evento naturalistico, viene in considerazione la circostanza che il capoverso dell'art. 40 c.p., inerente le fattispecie omissive a forma libera, collega l'imputazione dell'offesa al requisito extracausale dell'obbligo di impedire l'evento . Questo requisito è inteso dalla giurisprudenza sia alla luce della concezione formale (che è la più vicina al tenore letterale della disposizione codicistica), come rinvio alla fonte legale o ad altre fonti di produzione normativa riconosciute dall'ordinamento (è Cass., Sez. III, 16.5.2000;

Cass., Sez. V, 18.4.1996; Cass., Sez. IV, 12.7.1994; Cass., Sez. I, 21.9.1992; Cass., Sez. IV, 4.4.1984; Cass., Sez. I, 13.12.1983; Cass., Sez. III, 24.2.1967; App. Milano, 4.8.1999; Trib. Sondrio 11.1.2001), sia alla luce della concezione sostanzialistica propria della dottrina delle posizioni di garanzia (Cass., Sez. IV, 1.12.2000; Cass., Sez. IV, 7.11.2000; Cass., Sez. IV, 12.10.2000; Cass., Sez. VI, 17.10.1994; Trib. Sondrio, 23.10.2000) in tema di produzione di rischio (Cass., Sez. IV, 1.10.1993; Cass., Sez. IV, 31.10.1991) di omessa eliminazione di una fonte di pericolo (Cass., Sez. IV, 18.11.1997; Cass., Sez. IV, 15.11.1986) e, soprattutto, di assunzione di responsabilità per attività precedentemente svolta (Cass., Sez. IV, 21.8.1990; Trib. Ravenna, 23.7.1990) o più ampiamente, per una situazione di fatto che comunque origini un obbligo di attivazione (Cass., Sez. IV, 22.3.1995). È da notare come, nonostante la differenza concettuale fra rinvio formale a fonti normative e posizione sostanziale di garanzia, la giurisprudenza più recente tenda a fondere le due concezioni in una indifferenziata sintesi linguistica (Cass., Sez. IV, 13.6.2001; Cass., Sez. IV, 29.5.2001; Cass., Sez. IV, 25.5.2001; Cass., Sez. V, 19.10.2000; Cass., Sez. IV, 2.3.2000).

Nel caso di specie l'obbligo di impedire l'evento trova fondamento nella legge e precisamente nell'art.9 del Codice della Strada, il quale, nella formulazione precedente alla modifica avvenuta con il D.lgs. n.9/02, prevede che le competizioni sportive con veicoli a motore su strade pubbliche siano subordinate al rilascio da parte del Prefetto competente di apposita autorizzazione, nella quale devono essere indicate le prescrizioni (per lo più di natura cautelare) che vincolano gli organizzatori.

La fonte legale della posizione di garanzia di De Mori Lucio è quindi la legge, integrata dal provvedimento amministrativo a cui essa ha espressamente rinvio.

Nella specie si è contestato all'imputato di non aver rispettato le specifiche prescrizioni dell'autorizzazione prefettizia e dei relativi allegati, quali, in particolare, quelle di cui ai punti 3, 5, 8, 17 e 18 dell'allegato al verbale del 25.7.2001 P.S. 4-7-10 acquisito agli atti del processo, concernenti : il punto 3) la limitazione del numero di spettatori in maniera da evitare assembramento o calca, nonché il divieto di permanenza del pubblico a valle del percorso di gara, in zone non protette, non sopraelevate ed a meno di sei metri dal ciglio stradale; il punto 5) il posizionamento degli sbandieratori o commissari di percorso in modo da consentire tra loro una comunicazione a vista, ovvero mediante radio; il punto 8) la predisposizione di cartelli indicanti la dicitura "zona vietata al pubblico" nel luogo del sinistro o in quelli più vicini; i punti 17) e 18) indicanti il dovere specifico del direttore di gara di controllare "costantemente" il persistere di tutte le condizioni di sicurezza, sia durante le prove sia durante la gara.

Orbene è indubbio che al momento del sinistro la gara si svolgeva senza l'osservanza di molte delle regole prescritte dall'autorizzazione prefettizia, e ciò, come più volte sottolineato, è stato provato

grazie ai documenti filmati e fotografici (vedasi anche solo le fotogrammi alle pag.ne 46,47,49 della consulenza tecnica effettuata dal P.M.) acquisiti, i quali dimostrano la presenza di numerose persone ai bordi della strada (addirittura alcuni entravano liberamente nella strada), senza che vi fosse alcuna protezione e che nessuno intervenisse per allontanarle. Quanto poi specificamente alle persone offese, esse furono investite mentre erano ferme a circa 2,5/3 metri dal margine destro della strada, in un punto leggermente ribassato rispetto al piano-strada, in cui non vi erano sopraelevazioni (a differenza di altro punto poco più avanti, però già occupato da altre persone) ed in cui dietro di esse vi era un falsopiano il cui limite praticabile distava a circa 7 metri dal margine stradale (vedasi per maggior chiarezza il disegno a pag.43 della consulenza tecnica effettuata dal P.M.). Non risultano sul luogo cartelli o segnali indicanti il pericolo ovvero la dicitura "zona vietata al pubblico", né alcun tipo di ostacolo all'accesso di persone in quel punto. E' anche importante poi sottolineare che secondo il piano di sicurezza della gara predisposto dal comitato organizzatore, lungo il rettilineo in cui avvenne il sinistro, non era prevista la presenza di alcun commissario di percorso, mentre due di essi e precisamente l'imputato Di Gregorio ed il testimone Stillitano erano destinati a presidiare il fine corsa, posto due tornanti dopo il luogo dell'incidente. Il Di Gregorio venne poi spostato presso un tornante più a monte, ed i due commissari di percorso al momento della tragedia non erano perciò più posizionati a vista (vedasi la testimonianza di Stillitano), né potevano comunicare tramite radio, di cui erano sprovvisti (vedasi sempre la testimonianza di Stillitano).

Orbene è evidente che molte delle prescrizioni di sicurezza indicate nell'autorizzazione prefettizia del 25.7.2001 P.S. 4-7-10 non vennero osservate e tali violazioni sono direttamente imputabile al Direttore di Gara Lucio De Mori, a cui espressamente era stato demandato il compito di farle osservare e di controllare "costantemente" il persistere di tutte le condizioni di sicurezza .

In particolare : numerose persone tra cui le persone decedute erano posizionate in luoghi non sopraelevati rispetto alla strada ed a distanze inferiori ai sei metri dal ciglio; non risultano almeno in quel tratto di strada cartelli che avvisassero del pericolo e non vi erano comunque ostacoli all'accesso delle persone anche nei punti più pericolosi; sul luogo dell'incidente in origine, secondo il piano di sicurezza della gara, non erano previsti commissari di percorso che potessero intervenire per far rispettare le prescrizioni, e gli stessi peraltro al momento dell'incidente non erano posizionati a vista, né potevano comunicare via radio.

Di fronte a questa schiacciante mole di inosservanze da parte dell'organizzazione nella quale l'imputato rivestiva la qualifica di Direttore di Gara, la difesa del De Mori ha invocato una sorta di inesigibilità delle prestazioni giuridiche incombenti sul suo assistito. Si è perciò evidenziato che l'organizzazione non avrebbe poteri coercitivi nei confronti del pubblico indisciplinato e che i

carabinieri che potevano essere utilizzati per far osservare le prescrizioni erano molto pochi rispetto alla lunghezza del percorso. Inoltre la possibilità di controllo da parte del Direttore di Gara sarebbe di fatto esercitata per mezzo dei suoi collaboratori, i quali comunicano con lui a mezzo radio e gli descrivono la situazione, e sui quali egli deve fare affidamento; in particolare è stato provato che prima della partenza del terzo giro (quello nel corso del quale avvenne l'incidente) uno degli organizzatori, il teste Governati Emanuele, era stato incaricato dal Direttore di Gara di recarsi sul tornante successivo al luogo del sinistro, perché vi erano problemi con gli spettatori, e con l'aiuto del commissario di percorso Di Gregorio avrebbe provveduto a togliere le persone poste in situazioni di scarsa sicurezza, circa 25 minuti prima dell'inizio del terzo giro di gara. Si era in quel frangente poi deciso di spostare il commissario di percorso Di Gregorio dal fine corsa al tornante successivo al luogo del sinistro, perché ritenuto in quel momento come posto concretamente rischioso. Sempre il teste Governati ha poi precisato che dove erano posizionate le persone offese, non era da considerare quale luogo pericoloso, in quanto appariva improbabile la presenza in quel luogo di spettatori in ragione della scarsa visibilità dovuta alla presenza di piante e alberi.

Nessuna di queste circostanze è idonea a sollevare l'imputato dalle sue responsabilità. Infatti il grado di concreta esigibilità dei suoi obblighi è proporzionale ai mezzi messi a disposizione dall'organizzazione (in cui egli aveva un ruolo di vertice), secondo scelte dettate ovviamente da ragioni economiche; in quel tratto di percorso non era prevista in origine la presenza di alcun commissario di percorso e solo successivamente fu spostato il Di Gregorio, peraltro con il compito di presidiare il tornante successivo al rettilineo dove avvenne l'uscita di strada . Ciò vuol dire o che i commissari di percorso erano insufficienti o che gli organizzatori non furono in grado di valutare adeguatamente, in base alla loro esperienza non essendoci a tal fine criteri predeterminati, la corretta dislocazione sul percorso delle persone addette alla sicurezza. L'accesso degli spettatori in luoghi pericolosi poteva poi essere impedito dall'utilizzo di un consistente numero di persone addette a tale controllo; ciò ovviamente comportava per l'organizzazione costi esuberanti che non si potevano o volevano sopportare, ma questo è ovviamente altro discorso rispetto al concetto di inesigibilità della condotta richiesta all'organizzatore di una gara di rally.

E' evidente poi che se gli addetti alla gara non hanno nei confronti degli spettatori indisciplinati gli stessi poteri coercitivi delle forze dell'ordine, di cui però l'organizzazione può avvalersi a seconda delle necessità; essi hanno però la possibilità di far interrompere la gara per ristabilire le condizioni di sicurezza, quando lo ritengano opportuno in base a scelte discrezionali, dando ovviamente prevalenza alla sicurezza delle persone e non all'interesse di far concludere la competizione ad ogni costo.

Non può poi invocarsi come esimente dell'imputato la circostanza che il Direttore di Gara, necessariamente, si avvale di collaboratori nel valutare il persistere delle condizioni di sicurezza durante tutto il tempo della gara, e che ad essi egli deve prestare affidamento. In primo luogo si deve affermare che la necessità di avvalersi di collaboratori, non esclude certamente il permanere, in capo al soggetto responsabile di fronte alla legge, di personali compiti di vigilanza, anche nei confronti del corretto esercizio delle attività delegate ai propri sott'ordinati, anche se questi sono a loro volta titolari di un'autonoma posizione di garanzia.

La Cassazione (sez. IV, 01/12/2000, n.6816, in *Riv. Pen.*, 2001, 357) ha ritenuto che : “ In tema di omicidio colposo commesso mediante omissione, qualora sussistano, relativamente alla stessa situazione di pericolo, più soggetti in posizione di garanzia, sia pure a titolo diverso, ciascuno di essi è per intero destinatario del compito di tutela demandatogli dalla legge ed autonomamente responsabile qualora ad esso non adempia.”.

Con riferimento al c.d. “principio di affidamento”, a cui la difesa sembra aver genericamente fatto riferimento in relazione alla posizione del De Mori, è anche opportuno poi richiamare altra massima in tema di equivalenza delle cause, che ben si presta alla vicenda *de quo*; in particolare la Suprema Corte (27.02.2002, n.7725, in *Riv. Pen.*, 2002, 849), ha affermato che : “ Quando l'obbligo di impedire l'evento ricade su più persone che debbano intervenire in tempi diversi, il nesso di causalità tra la condotta omissiva o commissiva del titolare della posizione di garanzia non viene meno per effetto del successivo mancato intervento da parte di altro soggetto, parimenti destinatario dell'obbligo di impedire l'evento, configurandosi in tale ipotesi un concorso di cause ai sensi dell'art.41 primo comma c.p.”.

L'intervento del Governati nei confronti degli spettatori indisciplinati, circa 25 minuti prima della partenza del terzo giro, non assume perciò alcun rilevanza particolare, perché l'eventuale impossibilità di tenere a freno l'esuberanza dei tifosi avrebbe dovuto indurre gli organizzatori a sospendere la gara e semmai a chiedere l'ausilio delle forze dell'ordine; invece anche il terzo giro partì regolarmente, in una situazione di evidente pericolosità per tutti, ed peraltro sempre in assenza di controlli sul rettilineo all'uscita della curva a destra (dove numerosi spettatori entravano nella strada), dato che il Di Gregorio, che pure venne spostato si doveva occupare del tornante successivo.

Né infine vale osservare che la posizione occupata dalle persone offese non era in astratto pericolosa, poiché era molto più probabile che le automobile che imboccavano il rettilineo all'uscita della curva destrorsa potessero uscire di strada sul lato sinistro e non su quello destro. Infatti gli spettatori erano posizionati su entrambi i lati del rettilineo ai bordi della strada, e come ha rilevato il consulente del P.M., fu proprio la presenza di persone sul lato sinistro che con molta probabilità

indusse il Lavino Zona a “chiudere” la curva troppo in anticipo, con la conseguenza dell’effetto sovrasterzo dell’auto (ovvero la perdita di controllo della parte posteriore) e la successiva uscita di strada sulla destra. L’omissione di cautele riguardò un intero tratto di strada, e non quindi solo quel punto specifico occupato dalle persone offese; la probabilità di uscita di strada delle autovetture, anche per altre molteplici ragioni attinenti alla gara (ad es. manto stradale viscido per perdita di olio di un veicolo precedente, attraversamento da parte di un animale ecc.ecc.), era moltiplicata dal fatto che si trattava come detto di “prova speciale”, in cui i piloti marciano alla maggior velocità possibile. Vi era quindi una situazione di complessiva insicurezza per gli spettatori del Rally della Lana, per cui appare del tutto pretestuoso voler affermare che la specifica posizione occupata dalla famiglia Bertolino - Sado sarebbe stata invece sicura, perché l’uscita di strada in quel tratto si presentava come improbabile in relazione alla manovra compiuta dal Lavino. Infatti la valutazione circa la pericolosità della posizione occupata dalle persone offese, deve essere effettuata *ex ante*, in relazione a tutte le possibili e molteplici cause per le quali le automobili del rally in astratto avrebbero potuto uscire di strada, sia sulla sinistra sia sulla destra; la loro presenza in prossimità del bordo stradale concretava quindi oggettivamente una situazione di pericolo.

Sotto questo profilo si deve affermare la piena responsabilità del De Mori, per non aver impedito il verificarsi di situazioni di pericolo, poi realizzatesi nell’incidente di cui è processo.

B) Il nesso causale

In tema di reato omissivo c.d. improprio deve poi essere valutata con rigore la ricorrenza del nesso causale, ovvero verificare con il c.d. giudizio controfattuale, se nel caso in cui non ci fosse stata l’omissione contestata, l’evento con ragionevole certezza non si sarebbe poi verificato.

In particolare sul punto la difesa ha argomentato sostenendo che in ogni caso se le persone offese fossero state anche a distanza di 6 metri, l’impatto si sarebbe comunque realizzato, poiché l’automobile uscendo di strada a quella velocità non avrebbe potuto arrestare entro i 6 metri il suo cammino (vedasi la memoria tecnica prodotta dalla difesa di De Mori all’udienza del 14 giugno 2005).

A parte la considerazione appena sopra riportata, e cioè che fu proprio la presenza vietata di persone sul bordo sinistro della strada che con molta probabilità indusse il Lavino Zona a “chiudere” la curva troppo in anticipo e quindi ad uscire di strada sulla destra, le considerazioni tecniche per ultimo fornite dal De Mori sono dal punto di vista logico errate, come anche ritenuto dal perito in udienza a seguito delle domande specifiche fattegli dalla difesa dell’imputato.

Infatti se è vero che l’automobile uscendo di strada non si sarebbe arrestata entro i 6 metri seguendo la sua traiettoria di marcia (obliqua rispetto alla strada), appare logico al contempo affermare che se

gli spettatori investiti fossero arretrati di sei metri dalla strada (seguendo una traiettoria di arretramento in linea retta), essi sarebbero usciti dalla direzione percorsa dal veicolo.

Va poi rilevato che quel punto non era in posizione sopraelevata né protetta, ma anzi direttamente a contatto con il manto stradale ed in leggera discesa, quindi comunque in posizione di evidente insicurezza.

E' stato rilevato dalla difesa che la prescrizione della distanza minima dei 6 metri per gli spettatori non poteva essere li osservata, perché dietro le persone offese vi era un boschetto degradante, con un falsopiano il cui limite praticabile distava a circa 7 metri dal margine stradale, che di fatto impediva agli spettatori di rispettare la distanza di sicurezza indicata dal Prefetto, perché arretrando oltre i 6 metri dal ciglio della strada essi sarebbero scesi a valle non potendo più vedere il passaggio delle macchine.

Tale argomentazione difensiva appare del tutto incomprensibile. Infatti la prescrizione dell'autorizzazione imponeva il rispetto dei 6 metri di distanza minima ovviamente laddove ciò fosse in natura possibile; nel caso in cui ciò invece di fatto non era possibile come nella fattispecie, la presenza degli spettatori era in ogni caso vietata se non in posizione di assoluta sicurezza, che certamente non era quella tenuta dalla famiglia Bertolino, fermi a pochi metri dalla strada ed in luogo non sopraelevato (anzi in leggera discesa).

Se quindi le persone offese non si fossero trovate in quel posto (dove non avrebbero potuto stare) al momento dell'uscita di strada dell'automobile del Lavino, l'evento naturalistico non si sarebbe verificato.

C) I presupposti della colpa : prevedibilità ed evitabilità dell'evento

Sul punto va in via preliminare evidenziato che a differenza della posizione del Lavino Zona, a cui è stata contestata una colpa generica per imperizia, nel caso di De Mori si è di fronte a colpa specifica per violazione di norme cautelari scritte.

Si è soliti affermare che in tali ipotesi il giudizio di prevedibilità ed evitabilità dell'evento è già contenuto nella norma cautelare, poiché essa essendo destinata a particolari categorie di soggetti è stata concepita e costruita in rapporto alla prevedibilità ed evitabilità da parte dell'uomo giudizioso della stessa professione e condizione. La dottrina più attenta tuttavia, al fine di evitare che così ragionando si scivoli verso forme di responsabilità oggettiva, ha segnalato l'opportunità di svolgere questa distinzione : l'inosservanza delle norme cautelari scritte comporta responsabilità colposa non per tutti gli eventi cagionati, ma solo per quelli del tipo che esse mirano a prevenire, cioè evitabili con la loro osservanza.

Non pare in dubbio che le norme precauzionali di cui si è dimostrata la violazione erano volte a prevenire proprio quel tipo di rischio che si è poi verificato in ragione della loro inosservanza, vale a dire che spettatori posizionati in luoghi non sicuri venissero investiti da uno dei veicoli del rally, uscito di strada a causa di una qualsivoglia motivo connesso alla gara stessa. Le prescrizioni sulla collocazione del pubblico sono peraltro da considerare come norme cautelari c.d. rigide (in contrapposizioni a quelle c.d. elastiche per le quali permane un margine di discrezionalità in capo all'obbligato), poiché il Prefetto di Torino aveva indicato senza possibilità di equivoci cosa intendesse per zona protetta, ovvero “sopraelevata ed a non meno di 6 metri dal ciglio stradale”.

Pertanto un Direttore di Gara prudente ed esperto, cioè l'organizzatore modello, avrebbe dovuto prevedere o comunque era in grado di prevedere quel genere di evento nel caso di inosservanza delle prescrizioni imposte dal provvedimento prefettizio, tanto più come più volte rilevato che si trattava di una “prova speciale di rally” appartenente al *genus* delle gare di velocità.

Anche sotto questo profilo appare perciò conclamata la ricorrenza di una responsabilità colposa in capo a De Mori Lucio.

Vale la pena far presente che in casi del tutto analoghi a questo gli organizzatori sono stati condannati irrevocabilmente, con argomentazioni del tutto simili a quelle sin qui svolte (cfr. Trib. Bologna, sez.II, 20 gennaio 1989, imp. Gramellini, confermata da App. Bologna, 4 ottobre 1989, entrambe in *Cass. pen.*, 1990, 999, 1187 e ss., con nota di A.Calabria; Pret. Termini Imprese, sez. Cefalù, 4 luglio 2000, in www.giustiziasicilia.it/provvedimenti).

Anche a De Mori possono essere concesse le circostanze attenuanti generiche, tenuto conto del parziale risarcimento nelle more intervenuto in favore dei parenti delle vittime, nonché del comportamento comunque imprudente delle vittime che ha favorito il verificarsi dell'evento.

Le attenuanti generiche possono considerarsi solamente equivalenti alla contestata aggravante, in ragione della particolare pregnanza di quest'ultima per l'alto numero di vittime.

Alla luce dei criteri di cui all'art. 133 c.p., in particolare tenuto conto della presenza di un precedente penale specifico e recente, la pena congrua da infliggere a De Mori Lucio appare essere quella di anni 2 e mesi 2 di reclusione, oltre al pagamento delle spese processuali in solido con Lavino Zona.

Ricorre peraltro l'ipotesi dell'art. 168 co. 1 n. 1 e co. 4 c.p. di revoca di diritto del beneficio della sospensione condizionale della pena, concesso a De Mori Lucio con la sentenza emessa dal Pretore di Biella il 27.10.1999, divenuta irrevocabile il 23.11.1999, in quanto il presente delitto è stato commesso entro i cinque anni del beneficio.

La cooperazione colposa tra gli imputati.

Le pene inflitte ai due imputati Lavino Zona e De Mori sono tra loro differenti, anche perché non sussiste un'ipotesi di cooperazione colposa tra i due, a cui l'imputazione sembra richiamare con il riferimento all'art.113 c.p.

Infatti nella cooperazione colposa ognuno dei cooperanti ha la consapevolezza di partecipare all'azione od omissione di altri che, insieme con la sua condotta, è causa dell'evento non voluto, mentre nel concorso di cause tra loro autonome si verifica coincidenza fortuita di azione od omissione nella produzione dello stesso evento, sicché ogni azione od omissione resta imputabile come fatto a se stante importando separata responsabilità per distinti reati (in tal senso Cass. pen. Sez.IV, 15.11.1986, in *Riv. Pen.*, 1987, 980). Non risulta infatti alcuna prova che dimostra la consapevolezza di ciascuno dei due imputati condannati, della sua partecipazione alla condotta colposa dell'altro. Se tale consapevolezza può presumersi in capo al Lavino Zona, che era in grado di comprendere le gravi insufficienze dell'organizzazione, ciò invece non è pensabile per il De Mori, che certo non poteva essere consapevole per nessuna ragione dell'imperizia del pilota.

Di Gregorio Alessandro

Dalle testimonianze raccolte in dibattimento (in particolare Stillitano e Gubernati), è emerso che l'imputato, destinato in origine a presidiare il fine corsa, posto due tornanti dopo al luogo dell'incidente, fu spostato dagli organizzatori prima dell'inizio del terzo giro più a monte, vale a dire al tornante immediatamente prima, quello successivo rispetto al rettilineo in cui si verificò l'uscita di strada da parte del Lavino Zona, perché lì si presentavano forse i maggiori problemi con gli spettatori e non vi era nessun commissario di percorso ivi destinato.

Da quella posizione egli in astratto avrebbe potuto certamente vedere il rettilineo dell'incidente, che era a lui frontale, ma forse non era in ogni caso in condizione di vedere la posizione delle persone offese, perché queste molto probabilmente erano coperte dagli alberi e cespugli esistenti su quel lato della strada (così ha dichiarato il Gubernati). I testi hanno inoltre detto che l'imputato probabilmente era intento a controllare gli spettatori che giungevano da dietro al tornante, in cui vi era una stradina sterrata di accesso al percorso di gara, e non era quindi rivolto verso il rettilineo in cui successe la disgrazia.

Quello che si contesta all'imputato Di Gregorio (per la quale sola condotta può essere giudicato) è che egli : “...in condizione di percepire la posizione delle persone decedute, ometteva, per colpa

generica e specifica, di vietarne la sosta o, quanto meno, di segnalare la situazione di pericolo”. E’ evidente che se non vi è la prova certa del presupposto di fatto della sua omissione, e cioè la possibilità di percepire la posizione delle persone decedute, egli non potrà rispondere di quanto gli viene addebitato, e cioè di aver omesso di vietarne la sosta o di segnalare loro il pericolo.

Forse imputazione migliore sarebbe stata quella di non aver egli segnalato agli organizzatori la generale situazione di pericolo incombente, da lui necessariamente percepibile in più punti del percorso sotto il suo controllo, e ciò al fine di far subito interrompere la gara. Tuttavia non essendo in suo potere quello di far interrompere la gara (se non in casi del tutto eccezionali) spettando questo agli organizzatori, la sua condotta positiva forse non avrebbe comunque evitato l’evento, o comunque non vi è ragionevole certezza che l’avrebbe evitato, poiché l’interruzione della gara sarebbe dovuta avvenire prima del passaggio dell’auto condotta dal Lavino Zona.

Per tutte queste ragioni Di Gregorio Alessandro deve essere perciò assolto perché il fatto non sussiste, quantomeno ai sensi dell’art.530 comma 2 c.p.p.

P.Q.M.

Il Tribunale di Ivrea in composizione monocratica in persona del Dr. Giuseppe MARRA

Visti gli artt. 533 e 535 Cass.p.p.

DICHIARA

Lavino Zona Enrico e De Mori Lucio colpevoli del reato a loro rispettivamente ascritto e, con la concessione ad entrambi delle circostanze attenuanti generiche considerate equivalenti alla contestata aggravante di cui al comma 3 dell’art. 589 c.p.,

CONDANNA

Lavino Zona Enrico alla pena di anni 1 e mesi 2 di reclusione, e De Mori Lucio alla pena di anni 2 e mesi 2 di reclusione, oltre al pagamento in solido delle spese processuali;

Visti gli artt. 163 e 175 c.p.

Ordina la sospensione dell'esecuzione della pena inflitta a Lavino Zona Enrico per la durata di anni cinque alle condizioni di legge e la non menzione della presente condanna nel certificato del casellario giudiziale rilasciato a richiesta dei privati.

Visto l'art. 168 co. 1 n. 1 e co. 4 c.p.

Revoca il beneficio della sospensione condizionale della pena concesso a De Mori Lucio con la sentenza emessa dal Pretore di Biella il 27.10.1999, divenuta irrevocabile il 23.11.1999.

Visto l'art. 530 co. 2 c.p.p.

ASSOLVE

Di Gregorio Alessandro dal reato a lui ascritto, perchè il fatto non sussiste.

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

Indica in giorni 90 il termine per il deposito della motivazione.

Ivrea il 12 luglio 2005

IL GIUDICE
Dr. Giuseppe MARRA