

Il crollo del ponte Morandi amplia l'omicidio stradale

<div id = "calendar-container"><div id = "year">2021</div> <div id = "day">25</div><div id = "month">Giugno</div></div>

I metodi di indagine non riguardano solo Genova: si profila la possibilità di contestazioni in casi analoghi.



Con l'emissione dell'avviso di conclusione delle **indagini preliminari**, lo scorso 20 aprile la Procura della Repubblica presso il Tribunale di Genova si è preparata ad avviare la vera e propria fase processuale per il crollo del ponte Morandi.

Gli indagati sono stati chiamati a rendere le loro dichiarazioni e la loro versione dei fatti prima dell'avvio del processo. Dagli atti emerge, fra le contestazioni della Procura, una novità di non poco conto. Fra le responsabilità di carattere penale contestate in seguito al **crollo del ponte Morandi**, vi è, fra le altre, l'ipotesi di omicidio stradale.

Si tratta di una fattispecie di reato che, negli ultimi anni, ha avuto molta notorietà di stampa, a causa delle modifiche normative conseguenti a gravi episodi di decessi avvenuti in seguito a sinistri stradali.

Il crollo del ponte Morandi amplia l'omicidio stradale

<div id = "calendar-container"><div id = "year">2021</div> <div id = "day">25</div><div id = "month">Giugno</div></div>

Tuttavia, è la prima volta che, in seguito alla scoperta di carenze delle infrastrutture, viene contestata una ipotesi di **omicidio stradale**, con esplicito riferimento all'art. 14 del Codice della Strada, relativo a poteri e compiti che gravano sulla proprietà e sulla gestione delle strade.

Agli indagati per il ponte Morandi viene, fra le altre, contestata la fattispecie contestata prevista e punita dall'art. art. 590 bis comma 1 del codice penale, che stabilisce: "chiunque cagioni per colpa la morte di una persona con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale è punito con la reclusione da due a sette anni".

L'ipotesi di omicidio stradale è stata introdotta nella forma attuale con L. n. 41 del 2016, dopo che già in punto di pena, negli anni 2008 e 2006, con aumento della pena edittale, venne modificata l'ipotesi di **omicidio colposo**, commesso con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, previsto dall'art. 590 comma 4 del codice penale.

Il bilancio della tragedia sembra un bollettino di guerra: 43 morti, 28 feriti gravi e 12 feriti lievi. In più passi delle contestazioni penali vengono rimarcati i chiarissimi esiti premonitori degli scarsi controlli eseguiti e la totale assenza di lavori.

I fatti contestati, aggravati dalla previsione dell'evento, sono accaduti in Genova "sino al 14.8.2018": il capo di imputazione risulta complesso e ripercorre l'intera storia del ponte Morandi, dagli anni immediatamente successivi alla sua costruzione.

Le indagini esperite dalla Procura di Genova hanno confermato che fra l'inaugurazione del 1967 ed il crollo, per ben 51 anni, non è stato eseguito il benché minimo intervento **manutentivo di rinforzo**

rilevando che nei rispettivi periodi di gestione la spesa media giornaliera del concessionario pubblico era di € 3.665 mentre quella sostenuta dal concessionario privato era di € 71, con un decremento superiore al 98%.

Il crollo del ponte Morandi amplia l'omicidio stradale

<div id = "calendar-container"><div id = "year">2021</div> <div id = "day">25</div><div id = "month">Giugno</div></div>

Appare come dato innegabile che l'ampiezza delle attività di indagine ha consentito alla pubblica accusa di formulare contestazioni analitiche, con una precisa indicazione delle **anomalie manutentive**

e diagnostiche relative al contesto autostradale interessato in genere ed alla singola opera "ponte Morandi" nel dettaglio.

Proprio dalla natura delle accuse contestate risulta chiaro che le fattispecie di reato ed i fatti sottoposti al giudizio del Tribunale di Genova sono destinati ad avere un forte impatto che andrà ben oltre l'episodio del ponte Morandi.

La contestazione del **delitto di omicidio** stradale in un caso tanto grave, seguito dai migliori consulenti tecnici, consentirà, infatti, di ipotizzare la necessità di compiere delle verifiche in tutti i casi in cui la morte di una persona possa essere ricondotta ad anomalie delle strutture stradali.

In passato, infatti, solo in rari casi ai responsabili della sede stradale si è contestata l'ipotesi ordinaria di omicidio colposo, riservando ai conducenti dei veicoli un'ipotesi aggravata, antesignana dell'omicidio stradale.

Appare ora evidente, infatti, che la possibile **responsabilità penale di proprietari e gestori** consente di verificare lo stato delle manutenzioni e delle verifiche tecniche compiute per la manutenzione e gestione delle strade, delle loro pertinenze, nonché di attrezzature, impianti e servizi, come prescritto dal codice della strada.

Soprattutto per i sinistri inspiegabili, accaduti senza il **coinvolgimento di altri mezzi**, quali ad esempio la caduta di motocicli o lo sbandamento di autovetture, d'ora in poi, a cura di un difensore, sarà possibile l'esecuzione di analitiche indagini difensive nei confronti dell'ente proprietario dell'infrastruttura stradale.

Il crollo del ponte Morandi amplia l'omicidio stradale

<div id = "calendar-container"><div id = "year">2021</div> <div id = "day">25</div><div id = "month">Giugno</div></div>

Articolo di Davide Calvi tratto dal TN 3/2021 anno XXII

© TN Trasportnotizie - Riproduzione riservata

