

N. 3091/21 R.G. TRIB.
N. 6527/18 R.N.R. P.M.



TRIBUNALE DI CAGLIARI

REPUBBLICA ITALIANA

IN NOME DEL POPOLO ITALIANO

Il Tribunale, in composizione monocratica, nella persona della dott.ssa [REDACTED], alla pubblica udienza del 21 novembre 2025 ha pronunciato e pubblicato, mediante lettura del dispositivo, la seguente

SENTENZA

Nei confronti di

[REDACTED], nato a Cagliari il 22 luglio 1959

Libero - assente

IMPUTATO

del reato di cui all'art. 589 bis commi 1°, 5° n. 1, 7° e 8° c.p. (in relazione all'art. 590 bis) per aver cagionato, per colpa ed in violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, la morte di [REDACTED] e lesioni personali gravi a [REDACTED].

Colpa consistita in negligenza, imprudenza, imperizia e nella specifica violazione degli artt. 140, 141 comma 1°, 2°, 3°, 142 comma 9 bis, 145 comma 1° e 5° CdS, poiché, alla guida del veicolo Mercedes C200 targato [REDACTED], mentre percorreva il viale Europa (ex S.S.554) strada extraurbana a due carreggiate separate da doppia linea continua con due corsie per senso di marcia e limite di velocità di 50 kmh— direzione Quartucciu verso Margine Rosso- giunto al km. 11,850 in corrispondenza dell'intersezione con la via Marconi, regolata con segnaletica luminosa semaforica, proiettante luce verde per la propria direzione di marcia, non adottando la dovuta prudenza in ore notturne e in corrispondenza d'intersezione segnalata, impegnava l'incrocio marciando alla velocità di 123 kmh venendo urtato sulla destra dalla Fiat Panda targata [REDACTED] con a bordo [REDACTED] e condotta dal minore [REDACTED] - privo di patente - il quale percorrendo la via Marconi, strada urbana a unica carreggiata con due corsie una per senso di marcia con limite di velocità di 50 kmh, proveniente dal centro città con direzione viale Europa, giunto all'intersezione con il viale Europa, in violazione degli artt. 41

Sentenza n. _____
del _____
Depositata il _____

Notificato estratto contumaci
il _____

Proposta impugnazione
il _____

Notificata dichiarazione impugn.
del P.M. il _____

Comunicazione deposito sent.
al P.G. il _____

Sentenza passata in giudicato
il _____

IL CANCELLIERE

Estratto per esecuzione al P.M.
di _____
il _____

Comunicazione ex art.27Reg.Es.
C.P.P. il _____

Scheda e certificato per Ufficio
Elettorale il _____

Parcella il _____
Campione n° _____

IL CANCELLIERE

comma 11°, 140, 141 comma 1°-2°-3°, 142 comma 9 e 145 comma 1° e 5°, la impegnava sebbene il semaforo proiettasse luce rossa per la propria direttrice di provenienza, marciando in corrispondenza di intersezione segnalata e in ore notturne alla velocità di 97 kmh, andando a investire urtando con lo spigolo anteriore sinistro la parte anteriore destra della Mercedes. A seguito dell'urto di fortissima entità entrambi i veicoli deviavano con moto scomposto dalla propria traiettoria andando a collidere con altri veicoli in attestazione semaforica lungo il viale Europa con direzione Margine Rosso-Quartucciu. [REDACTED] veniva sbalzato fuori dal veicolo riportando lesioni personali che ne provocavano il decesso il 26 luglio 2018.

In Quartu Sant'Elena, viale Europa (ex S.S.554) km 11,850 intersezione con via G. Marconi, il 25 luglio 2018.

CONCLUSIONI

Pubblico Ministero: concesse le attenuanti generiche e l'attenuante del concorso di colpa, chiede la condanna alla pena di 8 mesi di reclusione;

Difesa Parte Civile: riconosciuta la penale responsabilità penale dell'imputato con applicazione della pena ritenuta di giustizia, chiede il risarcimento dei danni e deposita note spese e conclusioni scritte;

Difesa Responsabile Civile: deposita conclusioni scritte e si richiama alle stesse;

Difesa Imputato: in via principale, chiede l'assoluzione perché il fatto non sussiste o non costituisce reato. In via subordinata, chiede il minimo della pena e che non venga liquidata nessuna somma a titolo di provvisoria.

MOTIVI DELLA DECISIONE

Con decreto che dispone il giudizio emesso dal Giudice dell'Udienza Preliminare del Tribunale di Cagliari in data 16 marzo 2021, [REDACTED] è stato chiamato a rispondere del reato di omicidio stradale di cui all'art. 589 bis c.p., commesso ai danni di [REDACTED], così come meglio precisato in epigrafe.

In sede di udienza preliminare, [REDACTED] per sé e quale esercente la responsabilità genitoriale sui figli minori [REDACTED], [REDACTED], ed [REDACTED] – tutti prossimi congiunti della persona offesa [REDACTED] - si è costituita parte civile, domandando il risarcimento dei danni patiti a seguito della condotta ascritta all'odierno imputato e ha chiesto, altresì, la citazione, quale responsabile civile, della [REDACTED], compagnia assicurativa per la R.C.A. del veicolo Mercedes C200 guidato dall'imputato, costituitasi in sede di udienza preliminare.

Il processo, celebrato in assenza dell'imputato, è stato istruito con prove testimoniali e produzioni documentali.

Più precisamente, nel corso dell'istruttoria sono stati sentiti i seguenti testimoni: l'Ass. Capo [REDACTED], il Sovr. [REDACTED] e l'Ass. capo [REDACTED] all'udienza del 29 marzo 2022; [REDACTED] all'udienza del 9.11.2023; l'Ing. [REDACTED], consulente tecnico del Pubblico Ministero, e l'Ing. Stefano Ferrigno, consulente tecnico della difesa, entrambi escussi in contraddittorio all'udienza del 2 maggio 2025.

Circa le produzioni documentali, si segnalano: la relazione di servizio della Sezione di Polizia Stradale di Cagliari del 19.09.2018 e il fascicolo

dei rilievi tecnici e fotografici dell'Ufficio infortunistica della medesima sezione; la chiavetta USB contenente le immagini estrapolate dalla *dash cam* installata sul Taxi Mercedes del [REDACTED]; il verbale di sequestro di tutti i mezzi coinvolti nell'incidente del 25.07.2018 e quello di dissequestro e restituzione del 9.05.2019; i verbali di sommarie informazioni testimoniali, acquisiti al fascicolo del dibattimento su accordo delle parti, rese da [REDACTED], [REDACTED], [REDACTED], [REDACTED], [REDACTED] e [REDACTED], nonché le relazioni dei C.T. [REDACTED] e Stefano Ferrigno.

Dichiarata chiusa l'istruttoria dibattimentale, nonché l'utilizzabilità di tutti gli atti contenuti nel fascicolo per il dibattimento, le parti hanno rassegnato le conclusioni così come riportate in epigrafe.

Tanto premesso, all'esito dell'istruttoria dibattimentale non può ritenersi provata la penale responsabilità dell'imputato in ordine al reato a lui ascritto.

In particolare, dall'esame degli atti contenuti nel fascicolo per il dibattimento e utilizzabili ai fini della decisione, i fatti per i quali è stato istruito questo processo possono essere ricostruiti nei termini di seguito specificati.

In data 25 luglio 2018, intorno alle ore 5:30 del mattino, si era verificato un sinistro stradale con esito mortale in viale Europa (ex strada statale 554), nel Comune di Quartu Sant'Elena, in corrispondenza dell'intersezione con viale Guglielmo Marconi (chilometrica 11+850), regolata sia mediante impianto semaforico, che tramite aiuola spartitraffico rialzata.

L'incidente stradale, causato da un violento scontro tra un taxi Mercedes C200 di colore bianco, targato [REDACTED], guidato dall'imputato [REDACTED], e una Fiat Panda di colore rosso, targata [REDACTED], guidata da [REDACTED], aveva, inoltre, coinvolto altri tre veicoli (una Citroen Berlingò, una Lancia Y e una Peugeot, i cui conducenti e passeggeri avevano, a loro volta, riportato lesioni di varia natura).

In particolare, la ricostruzione pacifica della dinamica dell'incidente – quale effettuata tanto dagli agenti della Polizia stradale intervenuti nell'immediatezza dei fatti (l'Ass. Capo [REDACTED], il Sovr. [REDACTED] e l'Ass. Capo [REDACTED]), quanto dai due consulenti, del P.M e della difesa, anche grazie al supporto documentale delle immagini estrapolate dalla *dash cam* installata sulla Mercedes – ha consentito di apprendere quanto segue.

Mentre l'autovettura Mercedes di colore bianco condotta dal taxista [REDACTED] percorreva viale Europa nella direzione Quartucci-Margine Rosso, una volta giunta all'incrocio con viale Marconi, in corrispondenza del quale il semaforo proiettava la luce verde per la sua direzione di marcia, era stata violentemente travolta da una Fiat Panda di colore rosso, al cui interno si trovavano i minorenni [REDACTED] e [REDACTED] i quali occupavano, rispettivamente, il posto del conducente e del passeggero.

Il [REDACTED], alla guida della Panda, noncurante della luce semaforica rossa che gli imponeva di fermarsi, si stava accingendo ad effettuare una manovra di svolta verso sinistra da viale Marconi per immettersi in viale Europa, così impattando violentemente contro la Mercedes la quale, a sua

volta, a causa dell'elevata velocità di marcia e dell'impatto subito, aveva occupato l'opposta carreggiata e aveva urtato gli altri tre veicoli sopra indicati che ivi si trovavano.

La Panda, invece, a seguito dell'urto, aveva subito una migrazione verso l'aiuola dello spartitraffico posta a destra della corsia opposta, [REDACTED] era stato sbalzato fuori dall'abitacolo e, data la natura delle lesioni riportate, era deceduto il giorno successivo.

Gli operanti della Polizia Stradale, giunti sul posto circa mezz'ora dopo l'incidente, avevano rilevato le buone condizioni metereologiche ed eseguito i rilievi fotografici e planimetrici concernenti l'area interessata e la posizione statica assunta dai veicoli, proceduto alla ricostruzione e all'analisi delle tracce lasciate sul terreno dalle auto, dei danni visibili riportati dai mezzi, nonché delle caratteristiche principali del luogo del sinistro (si veda, a tal fine, la relazione di servizio contenente il fascicolo fotografico e i rilievi tecnici, acquisiti al fascicolo per il dibattimento) e, a seguito della consegna spontanea alla Polizia Stradale, da parte del figlio dell'imputato [REDACTED], della *dash cam* installata sulla Mercedes, all'estrapolazione delle immagini e dei video in essa contenuti, che avevano consentito di ricostruire l'esatta dinamica dell'incidente, come sopra descritta.

Tutti e cinque i mezzi rimasti coinvolti nell'incidente erano stati immediatamente sottoposti a sequestro e affidati in custodia al centro di soccorso stradale [REDACTED], sito nella via Don Minzoni in Quartucciu, poi dissequestrati e restituiti agli aventi diritto in data 9.05.2019 (si vedano il verbale di sequestro e quello di dissequestro e restituzione, acquisiti al fascicolo per il dibattimento).

La Sezione di Polizia Stradale di Cagliari aveva proceduto, altresì, alla ricostruzione della velocità dei due veicoli al momento dell'impatto.

A tal proposito, tuttavia, occorre precisare che, ad una prima analisi, l'andatura della Mercedes era stata quantificata dagli agenti della Stradale in 126 Km/h, in base alle rilevazioni della *dash cam* in essa installata e del contachilometri, mentre quella della Fiat Panda era stata ritenuta non quantificabile, stanti le anomalie riscontrate sul contachilometri dell'automobile, che indicava una velocità pari a 0 km/h.

Circostanza, quest'ultima, del tutto incompatibile, in primo luogo, con la natura dei danni riportati dalle autovetture a seguito dell'impatto, segno evidente della notevole velocità di marcia sostenuta da entrambi i conducenti e della violenza della collisione che ne era conseguita: la Fiat Panda, infatti, urtando contro la parte frontale destra della fiancata della Mercedes, ne aveva gravemente danneggiato, oltre ai lamierati, anche gli elementi strutturali e meccanici, subendo, a sua volta, enormi danni alla parte frontale, con la demolizione di tutte le parti fragili frontali, l'arretramento delle strutture anteriori – il cd accartoccamento - e la rimozione traumatica del propulsore (vedasi la relazione tecnica dell'Ing. [REDACTED], pag. 19 e ss.).

In secondo luogo, la notevole velocità di marcia sostenuta, oltre che dal [REDACTED], anche dal [REDACTED], è stata univocamente confermata da tutti i testimoni dell'incidente – i cui verbali di s.i.t. sono stati acquisiti, col consenso delle parti, al fascicolo del dibattimento - a loro volta rimasti coinvolti nello stesso, poiché, mentre si trovavano a bordo degli altri tre veicoli che, in stato di quiete, attendevano che la luce semaforica divenisse per loro verde, erano stati anch'essi violentemente colpiti a

seguito della repentina invasione della loro carreggiata da parte della Mercedes e della Fiat Panda.

Si considerino, tra tutte, le dichiarazioni rese dal teste [REDACTED] [REDACTED] – all’udienza del 9.11.2023, oltre che in sede di sommarie informazioni, acquisite col consenso delle parti – il quale, mentre si trovava alla guida della Citroen Berlingò targata [REDACTED], in fermata, in attesa che la lanterna semaforica diventasse rossa, aveva potuto constatare che anche la Panda *“stava correndo”* (*“uno stava volando, l’altro stava volando, perché stavano volando tutti e due [...] e ho detto questi si prendono. Tant’è vero che successivamente all’urto con la Fiat Panda, la Mercedes si proiettava nella mia direzione e con la sua parte anteriore impattava contro la mia parte anteriore”*), così innescando un incidente a catena anche con le altre due auto coinvolte, la Lancia Y guidata da [REDACTED] e la Peugeot, guidata da [REDACTED].

Ebbene, la ricostruzione tecnica successivamente effettuata dal consulente del P.M. Ing. [REDACTED] e condivisa dal consulente della difesa Ing. Ferrigno, basata sul calcolo della massa e della dissipazione dell’energia cinetica delle due autovetture, oltre che sull’analisi della posizione delle due auto al momento dell’urto, delle deformazioni e degli ingenti danni che le stesse hanno riportato, ha consentito di accertare univocamente che la grandezza di velocità al momento dello scontro fosse pari a 123 km/h per la Mercedes ed a 97 km/h per la Panda.

Altra circostanza pacificamente emersa dall’istruttoria dibattimentale svolta è che, a causa del violentissimo impatto, [REDACTED], che si trovava nel lato passeggero della Fiat Panda condotta dal minorenne

privo di patente [REDACTED], sia stato sbalzato fuori dall'auto e rinvenuto dal personale del 118 prontamente intervenuto – tra cui la dott.ssa [REDACTED], il cui verbale di sommarie informazioni è stato acquisito, su consenso delle parti, al fascicolo del dibattimento – accanto all'aiuola della carreggiata sita nel lato opposto rispetto al senso di marcia della Panda, *“in condizioni disperate, prono, col viso rivolto verso l'asfalto”* e che, a causa delle lesioni riportate, sia deceduto il giorno successivo.

Ciò posto, non altrettanto univoca è stata la ricostruzione del limite di velocità vigente nel tratto di strada teatro dell'incidente mortale.

Invero, pur concordando i due consulenti tecnici sul fatto che:

- in corrispondenza dell'incrocio, al momento dell'incidente mortale, l'impianto semaforico – caratterizzato da una sequenza di quattro fasi e perfettamente funzionante - segnalasse luce verde solo per la direzione di marcia della Mercedes e luce rossa per tutte le altre direzioni, compresa quella della Fiat Panda;
- che, nonostante le buone condizioni metereologiche, la reciproca visibilità da parte di entrambi i conducenti fosse pressoché nulla a causa della conformazione dell'incrocio e della folta vegetazione;
- che il limite di velocità vigente nella via Marconi percorsa dal Ledda, trattandosi di strada urbana priva di segnaletica verticale, fosse quella propria della classificazione di appartenenza, pari a 50 km/h;
- e che la via Europa, nota come ex S.S.554, percorsa, invece, dal [REDACTED], sia una strada extraurbana;

la questione controversa tra i due consulenti tecnici si è attestata proprio sulla individuazione del limite di velocità imposto su tale tratto di strada.

Infatti, stando alla relazione tecnica redatta dal consulente del PM, nel tratto di viale Europa percorso dal [redacted] - pur trattandosi di un'arteria extraurbana, in quanto tale di regola normativamente percorribile a 90 km/h - il limite di velocità è di 50 km/h, stante la presenza, circa 160 metri prima del luogo dell'incidente, di una segnaletica verticale che impone tale limite, giustificata dall'approssimarsi ad un'intersezione semaforizzata segnalata, a sua volta, da cartello stradale. Ciò in quanto, come spiegato dall'Ing. [redacted], pur essendo una strada qualificabile, in base alle sue caratteristiche, come extra urbana, il limite di velocità suo proprio, pari a 90 km/h, viene meno in presenza di una segnaletica che imponga un limite di velocità inferiore, che perdura fino al termine dell'intersezione stradale.

Sicché, essendosi verificato l'incidente proprio in corrispondenza, e non dopo, un'intersezione semaforica, il limite di velocità ancora vigente in quel tratto di strada, stante il pregresso cartello di obbligo, era pari a 50 km/h.

Viceversa, il consulente della difesa – l'Ing. Ferrigno – nella sua relazione tecnica, pur concordando sulla collocazione del segnale di limite massimo di 50 km/h circa 160 metri prima dell'intersezione semaforica, ha rilevato come tale limite, in realtà, decada appena 35 metri dopo, in corrispondenza di un altro incrocio con la via Padre Giovanni Picci, ubicato in posizione intermedia tra il cartello stradale

segnalante i 50 km/h e l'intersezione semaforica tra viale Marconi e viale Europa in cui si è verificato l'incidente (circa 125 metri prima).

Ciò in quanto, ai sensi dell'art. 104/2 del Regolamento di Esecuzione del Codice della Strada, *“i segnali di divieto e di obbligo [...] devono essere ripetuti dopo ogni intersezione”*. In altre parole, i segnali ubicati prima dell'intersezione non sono più validi a seguito di ogni interruzione della continuità della carreggiata rappresentata da un incrocio, in assenza di una specifica ripetizione del medesimo segnale.

A ciò consegue – ha proseguito l'Ing. Ferrigno nella sua relazione – che, data la presenza di un incrocio con la via Padre Picci (35 metri dopo il cartello segnalante il limite di velocità di 50 km/h e 125 metri prima dell'intersezione semaforica), non accompagnato dalla reiterazione del segnale medesimo, quel cartello non poteva considerarsi operante, con conseguente reviviscenza della prescrizione generale vigente nella specifica tipologia di strada percorsa pari, in tal caso, a 90 km/h.

Occorre, tuttavia, rilevare sul punto che, nonostante tale iniziale contrasto tra le posizioni assunte dai due consulenti tecnici, appositamente sentiti in contraddittorio all'udienza del 2 maggio 2025, lo stesso si è risolto alla luce della spiegazione fornita dall'Ing. [REDACTED], il quale, in sede di deposizione testimoniale, ha aderito alla posizione assunta dall'Ing. Ferrigno, confermando l'operatività, nel caso di specie, dell'art. 104/2 del Reg. esecutivo del C.d.S. e affermando di non aver considerato l'incrocio con via Padre Picci come una intersezione in senso stretto, ma come *“uno stradello di accesso alle diverse attività produttive”* a causa di un *“errore di interpretazione”* (*“In realtà non è così, perché oggi ha un nome, la strada poi proseguiva per Quartu,*

quindi anche chi veniva da Quartu uscendo da quella strada poteva non vedere il cartello, per cui è stato un mio errore di valutazione”).

Ciò consente di affermare con certezza, stante la posizione univoca assunta da entrambi i consulenti, che il limite di velocità vigente nel tratto di viale Europa percorso dall'imputato al momento del sinistro fosse di 90 km/h.

Partendo dalla ricostruzione sopra effettuata, l'ing. [REDACTED] ha ricavato, all'interno del suo elaborato tecnico, la sussistenza di tre dati fattuali, che rappresentano le premesse logiche del suo ragionamento, e segnatamente:

- Che entrambi i conducenti viaggiassero a velocità abbondantemente superiori al limite loro imposto, pari – si ribadisce – a 90 km/h per [REDACTED] e a 50 km/h per il minorenne [REDACTED];
- Che la geometria dell'intersezione semaforica, unitamente alla folta vegetazione, anche di alto fusto, nell'aiuola dello spartitraffico rialzata collocata proprio tra le due autovetture, impedissero l'avvistamento reciproco da parte dei due conducenti, motivo per cui entrambi erano giunti in prossimità dell'incrocio con velocità di marcia immutate;
- Che l'assenza di segni di frenata sul terreno costituisca un segno evidente del fatto che nessuno dei due conducenti abbia attuato manovre di emergenza, né di frenata né di sterzo, per cercare di evitare l'impatto; ciò in quanto il reciproco avvistamento è avvenuto in un tempo inferiore a quello psicotecnico di reazione, pari mediamente a 1,00 secondo.

Tanto premesso, il consulente del Pm, all'interno della sua relazione tecnica, ha ravvisato condotte di natura colposa sia in capo all'imputato sia a [REDACTED], in quanto entrambi avrebbero fornito un contributo concreto alla causazione dell'evento dannoso mediante l'inosservanza di regole cautelari: in particolare, a detta dell'Ing. [REDACTED], *“appare indiscutibile la responsabilità del conducente della Fiat Panda il quale, procedendo ad elevata velocità e non arrestandosi all'intersezione semaforica, ciò nonostante la lanterna semaforica emettesse la luce rossa, manteneva nell'occasione una condotta a dir poco irresponsabile e comunque in violazione degli artt. 140, 141/1,2,3, 142/1, 145/1-5 e 146 C.d.S.”.*

Tuttavia, *“anche [REDACTED] non risulta del tutto esente da responsabilità, soprattutto per quanto riguarda l'evoluzione dell'evento; infatti, il conducente della Mercedes C200, nonostante stesse per impegnare una intersezione, anche se la lanterna semaforica emetteva luce verde, non modificava la sua condotta, che può definirsi imprudente per l'elevatissima velocità mantenuta, in ogni caso di molto superiore a quella limite imposta dall'apposita segnaletica verticale, violando di fatto gli artt. 140, 141/1,2,3, 142/1 e 146 C.d.S.”.*

Senonché, tale conclusione sostenuta dal consulente del P.M. all'interno della sua relazione tecnica circa la condotta colposa addebitabile al [REDACTED] appare smentita non solo dall'attenta ricostruzione sul nesso di causalità tra le condotte dei due automobilisti e l'evento morte effettuata dal consulente della difesa Ing. Ferrigno ma, a ben vedere, dalle dichiarazioni rese dallo stesso Ing. [REDACTED] in sede di contraddittorio dibattimentale col consulente

della difesa, di fatto in parte difformi da quelle riportate nella sua relazione tecnica.

Invero, l'Ing. Ferrigno, condividendo e, dunque, muovendo proprio dai medesimi presupposti fattuali sopra esposti, è giunto alla conclusione che, poiché *“la visuale reciproca era nulla”*, qualunque fosse stata l'andatura mantenuta dall'imputato nel percorrere viale Europa, anche se rispettosa del limite di velocità imposto di 90 km/h, egli non sarebbe mai riuscito a scorgere preventivamente il pericolo costituito dal sopraggiungere della Fiat Panda alla sua destra a 97 km/h in un tempo psicotecnico – pari circa a 1,00 secondo - tale da consentirgli di attuare una manovra di emergenza ed evitare l'impatto.

E questo appare confermato – ha proseguito l'Ing. Ferrigno – dai fotogrammi estrapolati dalla *dash cam* installata sul Taxi del [REDACTED], dai quali si evince che l'imputato stesse marciando indisturbato e che una massa proveniente ad alta velocità dalla sua destra, neanche percepibile come un'autovettura, se non scindendo i singoli fotogrammi, si sia palesata alla vista della *dash cam* e, dunque, anche alla vista del conducente, sostanzialmente in corrispondenza del punto d'urto, senza alcuna possibilità di reazione compatibile col tempo psicotecnico di reazione di 1,00 secondo.

Da ciò l'Ing. Ferrigno ha tratto la conclusione che l'intera responsabilità dell'incidente mortale sia da addebitare al conducente della Fiat Panda e che debba *“definirsi del tutto ininfluyente il contributo causale da parte di [REDACTED] nella causazione del sinistro”*, poiché *“in definitiva, qualsiasi condotta alternativa da*

parte dell'Ortu non avrebbe modificato le sorti dell'evento, che si sarebbe ugualmente verificato in maniera non dissimile".

E, a ben vedere, come sopra anticipato, a tale conclusione raggiunta dall'Ing. Ferrigno ha in parte aderito anche l'Ing. [REDACTED] nel corso della sua audizione dibattimentale, posto che lo stesso - dopo aver confermato che *"il tempo psicotecnico per un'azione complessa come la frenata è mediamente un secondo"*, che è il tempo che occorre *"per spostare i piedi dal pedale dell'acceleratore"* e considerato, altresì, che nessuno dei due automobilisti aveva minimamente reagito, anche cercando di attuare una manovra meno complessa come l'azione sterzante, come dimostrato dal fatto che i due conducenti avessero mantenuto le proprie velocità del tutto immutate – ha concluso nel senso che l'intero incidente si sia svolto in meno di un secondo, in un tempo *"quasi inferiore a mezzo secondo"* e che [REDACTED] e il [REDACTED] non abbiano avuto il tempo neppure di avvistarsi reciprocamente; sicché lo stesso esito - ha concluso l'Ing. [REDACTED] - si sarebbe verificato anche se la Fiat Panda si fosse scontrata contro un ostacolo fisso (*"Dunque, a 97 all'ora contro un ostacolo fisso uno ci muore"*).

Alla luce dell'istruttoria dibattimentale svolta, [REDACTED] dev'essere assolto dal reato di omicidio stradale per non aver commesso il fatto, non essendo emersa la prova del nesso di causalità tra la condotta a lui ascritta e il decesso di [REDACTED], interamente addebitabile al minore [REDACTED] nei confronti del quale pende un processo penale per il medesimo fatto dinanzi al Tribunale per i Minorenni di Cagliari.

Prendendo le mosse dai punti fermi sui quali deve basarsi qualsiasi valutazione sulla sussistenza del nesso di causalità, è indubitabile che la causa del decesso del [REDACTED], sbalzato fuori dal lato passeggero della Fiat Panda guidata dall'amico [REDACTED] e deceduto il 26 maggio 2018, giorno successivo all'incidente, sia direttamente correlata alle lesioni dallo stesso subite in conseguenza del sinistro.

Del pari, è stata univocamente appurata sia la condotta imprudente serbata dall'imputato il quale, seppur col semaforo verde, viaggiava ad una velocità di 33 km/h superiore rispetto al limite di 90 km/h imposto nel tratto stradale di viale Europa da lui percorso, sia la condotta enormemente imprudente posta in essere dal [REDACTED] il quale, minorenne, sprovvisto di patente di guida, alle ore 5.30 del mattino, dopo una serata trascorsa nella discoteca "Il Lido" di Cagliari, con la macchina sottratta di nascosto alla madre [REDACTED] – la quale, in sede di sommarie informazioni prodotte col consenso delle parti, ha dichiarato che era solita lasciare le chiavi della Fiat Panda nel comodino accanto all'ingresso e che non era la prima volta che il figlio gliele sottraeva senza il suo consenso – svoltando a sinistra da viale Marconi verso viale Europa alla velocità di 97 km/h, a fronte di un limite di 50 km/h e nonostante il semaforo rosso, aveva impattato violentemente, in corrispondenza dell'incrocio, contro la fiancata destra anteriore del taxi dell'imputato.

Un altro punto su cui, a seguito del contraddittorio svoltosi in dibattimento, vi è uniformità di vedute tra i consulenti tecnici è rappresentato dalla circostanza che, tenendo conto della velocità di 97 km/h mantenuta dalla Fiat Panda, della conformazione dell'incrocio e

dell'alta vegetazione presente nell'aiuola rialzata dello spartitraffico, [REDACTED], a prescindere dalla eccessiva velocità della sua andatura, non sarebbe stato minimamente in grado di avvedersi dell'arrivo della Panda - e, dunque, di evitare la collisione o, pur non evitandola, a scongiurare il tragico epilogo che dalla stessa è scaturito - in una frazione di tempo compatibile col tempo psicotecnico medio di reazione per attuare una manovra di emergenza, pari ad un secondo, essendosi l'intero incidente verificato in un tempo quasi inferiore al mezzo secondo.

In altre parole, pur azzerando la velocità della Mercedes, l'evento morte del [REDACTED] si sarebbe comunque verificato anche se il [REDACTED] si fosse schiantato, in quello stesso incrocio con le problematiche di visibilità ivi connesse, contro un ostacolo fisso come un palo o un'automobile in stato di quiete.

Ebbene, tali premesse, condivise da entrambi i consulenti incaricati dall'accusa e dalla difesa, portano ad affermare con certezza che la condotta, pur imprudente, tenuta dal [REDACTED] non abbia avuto alcuna incidenza causale sulla morte del [REDACTED], assurgendo la condotta di [REDACTED] a fattore causale esclusivo dell'evento morte del passeggero dell'auto da lui condotta.

Invero, per poter affermare che una condotta abbia causalmente inciso sulla verifica dell'evento lesivo, certamente non basta accertarne il carattere imprudente derivante dalla plateale violazione della regola cautelare, quale, nel caso di specie, il limite di velocità di 90 km/h imposto all'imputato, ma occorre, altresì, verificare, attraverso il ragionamento controfattuale se, eliminando la condotta imprudente,

l'evento lesivo si sarebbe comunque realizzato con le medesime caratteristiche e col medesimo esito, in tal caso mortale.

Ed è proprio da questo punto di vista che non sono condivisibili le argomentazioni secondo le quali, se l'imputato avesse rispettato il limite di velocità a lui imposto, l'incidente stradale non si sarebbe mai verificato perché le due auto non si sarebbero mai incrociate e il [REDACTED] avrebbe, dunque, proseguito indisturbato senza incontrare [REDACTED] lungo la propria traiettoria.

Invero, il ragionamento controfattuale, in presenza di una violazione di una regola cautelare, non consiste nella radicale eliminazione dal punto di vista naturalistico della condotta normativamente non conforme – come avverrebbe se, nel caso di specie, si ipotizzasse che la Mercedes, del [REDACTED], procedendo nel rispetto del limite di velocità, non avrebbe verosimilmente incrociato la Fiat Panda - ma, piuttosto, nella sostituzione della condotta antigiuridica con la condotta alternativa lecita e, dunque, conforme alla regola cautelare, al fine di verificare la sua potenziale efficacia salvifica rispetto all'evento che la stessa regola cautelare mira ad evitare (Cass. pen. n. 45589/2021: *“In tema di omicidio colposo da incidente stradale, la violazione, da parte di uno dei conducenti dei veicoli coinvolti, di una specifica norma di legge dettata per la disciplina della circolazione stradale non può, di per sé, far presumere l'esistenza del nesso causale tra il suo comportamento e l'evento dannoso, che occorre sempre provare e che deve essere escluso quando sia dimostrato che l'incidente si sarebbe ugualmente verificato anche qualora la condotta antigiuridica non fosse stata posta in essere. Nella specie, in relazione alla morte del conducente di uno dei veicoli determinata dalla*

perdita di controllo dell'autovettura e dall'improvvisa invasione dell'opposta corsia di marcia, per lo scontro con altra vettura proveniente in senso opposto, è stato ritenuto irrilevante il superamento, da parte di quest'ultima, del limite di velocità, non sussistendo nesso eziologico tra la regola cautelare violata e l'evento verificatosi").

E tale efficacia salvifica della condotta alternativa lecita dell'imputato, nel caso di specie, è da escludere, posto che – come affermato da entrambi i consulenti tecnici – in nessun modo [REDACTED], anche ipotizzando un'andatura inferiore, rispettosa del limite di velocità, sarebbe mai riuscito in quello specifico incrocio, dato il sopraggiungere della Panda, nonostante il semaforo rosso, alla velocità di 97 km/h, ad avvedersi del suo arrivo in un tempo psicotecnico utile tale da consentirgli di sterzare o frenare ed evitare un così violento impatto, con le tragiche conseguenze che ne sono derivate.

Tempo psicotecnico di reazione che, probabilmente, nel caso di specie, è da considerarsi anche superiore a quello medio di 1,00 secondi, posto che, in base a quanto affermato dall'Ing. [REDACTED], "l'effetto sorpresa" subito dal [REDACTED] - taxista di professione e, dunque, utente esperto della strada, in procinto di attraversare un incrocio semaforico a quattro frequenze alternate e, dunque, consapevole del fatto che, data la luce semaforica verde proiettata per la sua direzione di marcia, per tutte le altre fosse segnalata luce rossa – di regola determina una "*leggera dilatazione del tempo di reazione*", ancora meno compatibile col tempo complessivo, pari a poco più di mezzo secondo, nel quale l'intero sinistro si è consumato.

Tutti gli elementi sopra esposti consentono, in definitiva, di affermare con certezza che la condotta enormemente imprudente tenuta dal ■■■■■ sia assunta a fattore causale del tutto abnorme, eccezionale e, dunque, esclusivo dell'evento dannoso verificatosi, tale da rendere irrilevante, quale concausa ex art. 41 c.p., la condotta, pur antiggiuridica poiché violativa del C.d.S., posta in essere dall'imputato, che ha costituito mera occasione dell'incidente mortale.

In altre parole, in base ad una prognosi postuma condotta *ex ante*, deve ritenersi che, pur sostituendo alla condotta imprudente del ■■■■■ la condotta alternativa lecita rispettosa del limite di velocità o, addirittura - seppur non necessario, portando alle estreme conseguenze il ragionamento controfattuale e, dunque - azzerando del tutto la sua velocità e ipotizzando che ■■■■■ fosse fermo in quell'incrocio, l'evento letale non sarebbe stato dallo stesso né prevedibile né evitabile, in quanto ■■■■■ sarebbe morto anche se la Panda avesse urtato, con la stessa traiettoria e velocità, contro un ostacolo fermo, non essendo possibile, data la totale assenza di visibilità reciproca, una minima reazione salvifica.

Pertanto, alla luce delle considerazioni che precedono, ■■■■■ deve essere assolto, ai sensi dell'art. 530 c.p.p. dal reato di omicidio stradale di cui all'art. 589 bis c.p. per non aver commesso il fatto.

PER QUESTI MOTIVI

Visto l'art. 530 c.p.p., assolve ■■■■■ dal reato ascrittogli per non aver commesso il fatto.

Visto l'art. 544 c.p.p., indica in giorni 30 il termine per il deposito della sentenza.

Cagliari, 21 novembre 2025

Il giudice

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]