

PROCURA DELLA REPUBBLICA
Presso il Tribunale per i Minorenni di Roma

PROCEDIMENTO PENALE 771/06 RG
NEI CONFRONTI DI
LEVIS CLAUDIO



MEMORIA DIFENSIVA CRITICA ALLA
CONSULENZA TECNICA DI UFFICIO DEL
DOTT. ING. PAOLO FREZZA

Avv. Gianmarco Cesari

Dr. Ing. Gianluca Cuomo

25 Gennaio 2008

RELAZIONE TECNICA

1 PREMESSA

Il sottoscritto Avv. Gianmarco Cesari, fiduciario dello Studio Legale Cesari, Componente Commissione Giustizia F.I.D.H. Federazione Internazionale per i Diritti dell'Uomo e Consigliere Dirigente Associazione Nazionale Forense - Sede di Roma, coadiuvato dal Dr. Ing. Gianluca Cuomo, docente del corso di Laboratorio di Progetto di Strade, Ferrovie ed Aeroporti presso la Facoltà di Ingegneria dell'Università degli Studi della Basilicata, iscritto all'Ordine degli Ingegneri della Provincia di Potenza e consulente tecnico di ufficio presso il Tribunale e la Procura della città di Potenza, redige la seguente memoria difensiva critica su incarico della persona offesa, Dott. Mario Giorgio Genovese, padre del deceduto Giuseppe Genovese, ex art. 90 C.P.P.

In questo elaborato vengono aggiunti alcuni commenti a quanto riportato dal consulente tecnico di ufficio Dott. Ing. Paolo Frezza nella sua relazione datata 16 Ottobre 2007.

Tale relazione si aggiunge a quelle già redatte dal Dr. Ing. Gianluca Cuomo in data 28 Marzo 2007 e 7 Settembre 2007 e le integra con ulteriori considerazioni.

2 RICOSTRUZIONE DEGLI EVENTI E RISPOSTE AI QUESITI DEL CONSULENTE DI UFFICIO

Sulla base dei dati oggettivi a disposizione e delle testimonianze raccolte, **il consulente di ufficio ha ricostruito la dinamica del sinistro** con estrema precisione, peraltro concordando con quanto già il sottoscritto aveva fatto presente nelle proprie relazioni precedenti, e smentendo alcune considerazioni, oggettivamente fuorvianti e poco realistiche, fornite inizialmente dalla consulenza di parte del Levis.

Il CTU, tra le altre cose, **ha correttamente differenziato i dati certi da quelli oggetto di interpretazione.**

Nello specifico, nella propria ricostruzione degli eventi l'Ing. Frezza sottolinea che *“(omissis)... **si può riassumere che il ciclomotore del Levis ha effettuato una improvvisa conversione a sinistra e anziché voltare a destra impegnava la carreggiata per svoltare a sinistra.. (omissis)”**.*

Appare, quindi, chiara la responsabilità del Levis nel sinistro avendo, questi, effettuato una manovra non consentita, in quel posto, dal Nuovo Codice della Strada.

Nel Capitolo 7 della propria relazione, ovvero quello dedicato alla risposta ai quesiti del Signor Giudice, il tecnico di ufficio afferma che *“(omissis)...da quanto precede è evidente che il Levis prima di fare la manovra di inversione di marcia doveva accertarsi se provenissero veicoli da sinistra e da destra e che la linea di mezzzeria permettesse tale manovra ... (omissis)... ammesso e non concesso che la manovra fosse stata posta in atto sulla vicinissima striscia discontinua (cosa che non è avvenuta, NDR) **il Levis avrebbe dovuto comunque dare la precedenza ai veicoli che provenivano da sinistra e da destra e quindi desistere dal muoversi verso il centro strada.** Tale manovra del Levis ha invece bloccato la marcia di un autoveicolo (omissis)”*.

In buona sostanza, dai dati oggettivi a disposizione, il consulente incaricato dal Giudice, dall'alto della sua esperienza consolidata nel

settore della ricostruzione degli incidenti stradali, non ha difficoltà a riconoscere la completa responsabilità del Levis in una manovra dissennata, irrispettosa delle regole del Nuovo Codice della Strada e, più in generale, delle norme di diligenza e buona condotta.

3 ANALISI DELLE CONCLUSIONI DEL CONSULENTE DI UFFICIO

Nelle proprie conclusioni, lo stesso tecnico di ufficio fornisce delle esaurienti risposte ai quesiti supplementari posti dalla difesa della persona offesa che, per brevità di trattazione, possono essere sintetizzate come segue:

- ✓ *La svolta effettuata dal Levis, così come è posta nella planimetria allegata, non era consentita da circa 3 metri;*
- ✓ *nell'effettuare la svolta il Levis non ha dato la precedenza ai veicoli provenienti da sinistra, costringendo una vettura a fermarsi ed al ciclomotore che gli era a fianco ad allargarsi a sinistra;*
- ✓ *secondo l'Art. 145 la precedenza doveva essere concessa ai veicoli provenienti alla sinistra ed alla destra del Levis;*
- ✓ *nel momento in cui avveniva l'urto della Yamaha contro gli ostacoli fissi il Levis poteva trovarsi alla distanza di circa 15-20 metri dall'inizio del punto dal quale è partita la manovra di svolta a sinistra (e quindi, si aggiunge, diversamente da quanto dichiarato dallo stesso Levis, non così lontano da non poter udire il rumore dell'impatto della motocicletta condotta dal Genovese, per la qual cosa si configura, senza alcun dubbio, anche il reato di omissione di soccorso);*
- ✓ ***in assenza della manovra di svolta del Levis il sinistro non si sarebbe verificato.***

Senza voler aggiungere ulteriori commenti a quanto appare essere sin troppo chiaro, si ritiene che questa ultima affermazione del consulente di ufficio, riportata alla pagina 14 della propria relazione consegnata in

data 14 Ottobre 2007, possa sintetizzare al meglio ciò che è avvenuto e quali siano le responsabilità del sinistro de quo.

4 DATI RELATIVI ALLA POSIZIONE DELLE BICICLETTE IN VENDITA ABUSIVA

Più volte il sottoscritto, nelle relazioni precedenti, ha sottolineato la criticità assunta nel sinistro dalle biciclette poste in vendita al margine della carreggiata stradale.

Nel ricordare che, oggi come il giorno del sinistro, il venditore proprietario delle biciclette non è autorizzato alla esposizione all'aperto per i mezzi di cui in narrativa, si vuole far presente, in questa sede, quanto ha dichiarato il consulente di ufficio a pagina 13 della propria relazione tecnica.

Questi, difatti, afferma che “ *(omissis) ... si deve far notare che dal punto d'urto contro il ciclomotore dell'Ambrosetti all'urto con le prime biciclette intercorrono circa 32 metri ... (omissis) “.*

Ancora, l'Ing. Frezza conclude la propria relazione dicendo che “*(omissis).. non è escluso che però se le biciclette non avessero occupato parte della carreggiata utile, il Genovese aveva un maggiore spazio libero per poter iniziare una frenatura efficace ... (omissis).”*

5 DATI RELATIVI ALLA CONDOTTA DI GUIDA DEL GENOVESE

L'unica contestazione che si potrebbe sollevare nei confronti del Genovese potrebbe riguardare un eventuale marginale concorso di colpa ove si dovesse verificare che lo stesso procedeva ad una velocità non adeguata alle prescrizioni normative.

Tuttavia, mentre certi ed oggettivi sono i dati relativi alla condotta del Levis, appare evidente che vi è una generale difficoltà nel caratterizzare il moto del Genovese: lo stesso tecnico di ufficio sottolinea questo aspetto in diverse parti della sua relazione,

evidenziando una “(omissis).. incertezza di circa 2 mt dovuta alla difficoltà di tracciare una tangente da uno scarroccio di appena 4,10 mt .. (omissis)”.

Relativamente alla condotta del Genovese, il consulente afferma che “(omissis)...le leggere tracce di scarroccio di mt 4,1 lasciate dalla moto nel momento in cui iniziava il contatto con le bici doveva essere dovuto ad una decisa azione sulla manopola del gas che portata a zero ha creato una decelerazione istantanea che l’ha fatto scarrocciare... (omissis)”.

Pare di capire, da questa descrizione, che la traccia di pneumatico sulla pavimentazione sia stata lasciata da una semplice decelerazione della motocicletta, senza frenata.

Onestamente appare più veritiero che la stessa possa essere il risultato di una azione frenante, visto che non appare verosimile che il semplice rilascio della manopola del gas, e dunque l’annullamento della forza motrice, possa essere causa di rilascio di residui gommosi sulla pavimentazione, per giunta in una fase di moto quasi rettilineo (a meno che non si innesti la retromarcia, non presente sulle motociclette, che determinerebbe una rotazione della ruota motrice in direzione opposta al senso di marcia).

Da quanto esposto, si comprende come la ricostruzione qualitativa della dinamica del sinistro effettuata dal CTPM sia corretta ed aderente alla realtà, mentre la sua analisi quantitativa, mirata alla stima della velocità del Genovese, sia basata su dati soggettivi e oggetto di interpretazione, ovvero incerti.

Pur se apparentemente superfluo, il sottoscritto ritiene di dover sottolineare che la soluzione di un problema basato su dati incerti, non può che essere, essa stessa, incerta; ovvero, incerto ed oggetto di interpretazione e contestazione è il valore velocistico ricavato dal consulente del PM riguardo la presunta velocità di percorrenza del Genovese.

Di certo, non essendo possibile appurare oggettivamente le condizioni del moto del giovane centauro a bordo della Yamaha, proprio per via della impossibilità di determinare alcuni parametri fondamentali, dieci

consulenti diversi ricaverebbero dieci valori differenti della velocità in quanto, magari, ognuno potrebbe supporre che la frenata iniziale sia iniziata in un determinato istante piuttosto che in un altro.

E, purtroppo, non ci sarebbe la certezza matematica ed oggettiva che almeno uno di essi abbia ricavato la velocità corretta.

Ciò fa capire che molti dubbi ancora permangono sul moto che ha animato il Genovese prima della turbativa causata dal Levis, mentre appare chiaro che lo stesso, destabilizzato nella propria marcia, è stato scaraventato prima contro le biciclette e poi contro un palo ed una autovettura parcheggiata.

Si aggiunga che il calcolo della presunta velocità del Genovese prima dell'impatto viene effettuato partendo dalle deformazioni subite dalla motocicletta e dalla autovettura BMW, ricavati con approssimazione dai reperti fotografici e non già dalla misurazione diretta degli stessi.

Ancora, nel calcolo del tecnico si fa riferimento ad un tempo di reazione pari ad 1,5 secondi.

Secondo la Normativa italiana DM 5/11/01, il tempo di reazione è pari a:

$$\tau = 2,8 - 0,01 \times V_0 \quad [\text{Eq. 1}]$$

Come si evince dalla Equazione 1, il tempo complessivo di reazione decresce linearmente con la velocità ed assume valori sensibilmente variabili.

In situazioni particolari, quali incroci o tratti di difficile lettura ed interpretazione, secondo quanto suggerito dalla letteratura, il tempo τ calcolato deve essere maggiorato di 1 secondo nel caso di strada extraurbana e fino a 3 secondi in ambito urbano.

Il calcolo del tempo rappresentato dalla Equazione 1 può essere effettuato per via grafica, facendo riferimento alla seguente Figura 1 tratta, ancora una volta, dalla Normativa Italiana.

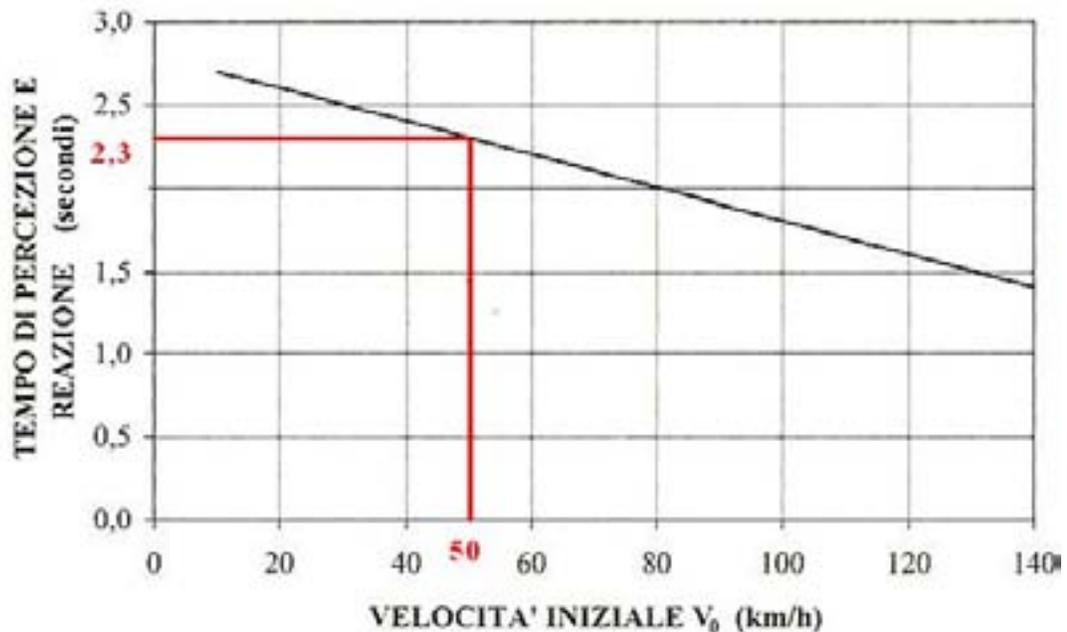


Figura 1: schema di Normativa per il calcolo del tempo di percezione e reazione

Tale valore è critico nella determinazione del moto del veicolo, nel senso che variando τ , varia sensibilmente il valore della velocità calcolata.

La Figura 1 ed i suggerimenti di Normativa, quindi, fanno ritenere che in ambito urbano sia più verosimile considerare un valore del tempo di percezione e reazione largamente maggiore di quello ipotizzato dal consulente, per la qual cosa la velocità di “ingresso” del Genovese al sinistro diminuirebbe sensibilmente, rispetto al valore determinato dal consulente di ufficio.

Tutte queste condizioni variabili al contorno fanno capire, in buona sostanza, che la stima della velocità del Genovese prima del sinistro fatta dal CTU e pari a 78 Km/h ha lo stesso valore di quella presentata dal sottoscritto nella ultima relazione del 7 settembre 2007, pari a 55 km/h.

Evidentemente, cambiando una sola di siffatte condizioni al contorno, la velocità di ingresso al sinistro da parte del centauro potrà assumere infiniti valori, senza che, per questo, ve ne sia uno più attendibile degli altri.

In buona sostanza, si è in presenza di un sistema di equazioni che non ammette una unica soluzione, per via del fatto che il numero di incognite è di gran lunga superiore al numero di equazioni (dati) disponibili per la loro determinazione.

Prova ne è che due calcoli analogamente apparentemente corretti (quello del sottoscritto, non contestato dal tecnico di ufficio e quello del consulente medesimo), si discostano di 23 km/h l'uno dall'altro, partendo dagli stessi dati (incompleti) di ingresso.

Sostanzialmente, la velocità del Genovese calcolata dal CTPM si basa su delle ipotesi soggettive che sono oggettivamente contestabili: eventuale punto di inizio frenata, eventuale rilascio del gas piuttosto che decisa azione sulla manopola del freno, assenza di considerazioni riguardo la impossibilità di frenare e curvare bruscamente nello stesso istante con una motocicletta, mancata ipotesi di tentativo di riallineamento utilizzando la manopola del gas, con conseguente incremento della velocità durante la manovra disperata per evitare l'impatto.

Lo scopo della perizia tecnica, come recita la stessa dicitura, è, piuttosto, quello di fornire una ricostruzione completa del sinistro sulla base di considerazioni tecniche, oggettive e commensurabili, a livello cinematico e dinamico, con gli eventi analizzati.

Viceversa, il sottoscritto ritiene che non vi siano considerazioni tecniche sufficientemente credibili per poter avallare la tesi del CTPM riguardo la presunta ricostruzione della velocità del Genovese nel momento in cui la manovra scellerata del Levis è stata posta in essere.

Un altro punto critico della relazione del consulente di ufficio riguarda la considerazione, riportata a pagina 13, secondo la quale *“(omissis)... si deve far notare che dal punto d'urto contro il ciclomotore dell'Ambrosetti all'urto contro le prime biciclette, intercorrono circa 32 metri e che un motoveicolo alla velocità di 50 km/h si sarebbe potuto arrestare, compreso lo spazio percorso nel tempo di reazione, in 28 metri circa.. (omissis)”*.

Per la verità non si sono trovati, nella relazione del consulente, dettagli maggiori su come questo spazio sia stato calcolato e quindi, per fugare ogni dubbio sul reale spazio necessario per arrestare un mezzo in movimento ad una data velocità, è certamente utile far riferimento, ancora una volta, alla Normativa italiana.

Il DM 5/11/01 fa riferimento alla cosiddetta “distanza di arresto D_a ”, specificando chiaramente i criteri che ne permettono la determinazione.

Secondo tali norme, la distanza di arresto si ottiene dalla somma di due contributi ed è pari a:

$$D_a = D_1 + D_2, \quad [\text{Eq.2}]$$

dove:

- ✓ D_1 rappresenta lo spazio percorso alla velocità iniziale V_0 durante il tempo τ complessivo di reazione che è necessario al conducente per percepire la presenza dell'ostacolo e per mettere in azione i freni;
- ✓ D_2 è lo spazio di arresto vero e proprio, ovvero la distanza percorsa dal mezzo dal momento in cui vengono azionati i freni al momento in cui esso si ferma.

Più in dettaglio, la prima delle due aliquote deve essere calcolata nel modo seguente:

$$D_1 = v_0 \cdot \tau = \frac{V_0}{3,6} \cdot \tau \quad [\text{Eq. 3}]$$

dove:

- ✓ v_0 = velocità del mezzo all'inizio della frenatura, espressa in m/s;
- ✓ V_0 = velocità del mezzo all'inizio della frenatura, espressa in km/h;
- ✓ τ = tempo complessivo di percezione, riflessione, reazione ed attuazione, espresso in secondi.

Per ricavare l'espressione analitica dello spazio di arresto D_2 occorre prendere in considerazione tutte le forze che agiscono sulle ruote del veicolo durante la fase di frenatura.

Per brevità di trattazione e per non tediare la SVI con calcoli che risultano ininfluenti allo scopo di questo lavoro, si rappresenta di seguito semplicemente la relazione utilizzata in Normativa per il calcolo della distanza in esame, rappresentata dalla Equazione 4.

$$D_2 = \frac{1}{3,6^2} \cdot \int_{V_1}^{V_0} \frac{V}{g \cdot \left[f_r(V) \pm \frac{i\%}{100} \right] + r_0(V) + \frac{R_a(V)}{1000 \cdot P}} \cdot dV \quad [\text{Eq. 4}]$$

In definitiva, lo spazio globale di arresto deve essere calcolato utilizzando la seguente Equazione 5, che unisce le Equazioni 2, 3 e 4.

$$D_A = D_1 + D_2 = \frac{V_0}{3,6} \cdot \tau - \frac{1}{3,6^2} \cdot \int_{V_1}^{V_0} \frac{V}{g \cdot \left[f_r(V) \pm \frac{i\%}{100} \right] + r_0(V) + \frac{R_a(V)}{1000 \cdot P}} \cdot dV \quad [\text{Eq. 5}]$$

Per la relazione succitata valgono i seguenti chiarimenti:

- ✓ Gli estremi di integrazione sono tali che $V_1 < V_0$, per cui la risoluzione dell'integrale fornisce un valore negativo, per la qual cosa le due distanze si sommano invece che sottrarsi;
- ✓ g rappresenta la accelerazione di gravità;
- ✓ f_r è la quota limite del coefficiente di aderenza impegnabile longitudinalmente per la frenatura;
- ✓ $i\%$ indica la pendenza del tratto di strada ove avviene l'azione frenante;
- ✓ il termine R_a rappresenta la resistenza aerodinamica.

Poiché la risoluzione per via analitica dell'integrale sopra rappresentato risulta alquanto laboriosa, appare più conveniente ed opportuno utilizzare un approccio di tipo grafico.

A tal proposito, la Normativa prevede l'impiego di due abachi validi, rispettivamente per le autostrade e per tutti gli altri tipi di strade. In ambito urbano, pertanto, si deve far riferimento alla Figura 2 per il calcolo dello spazio di arresto (rappresentato sull'asse verticale):

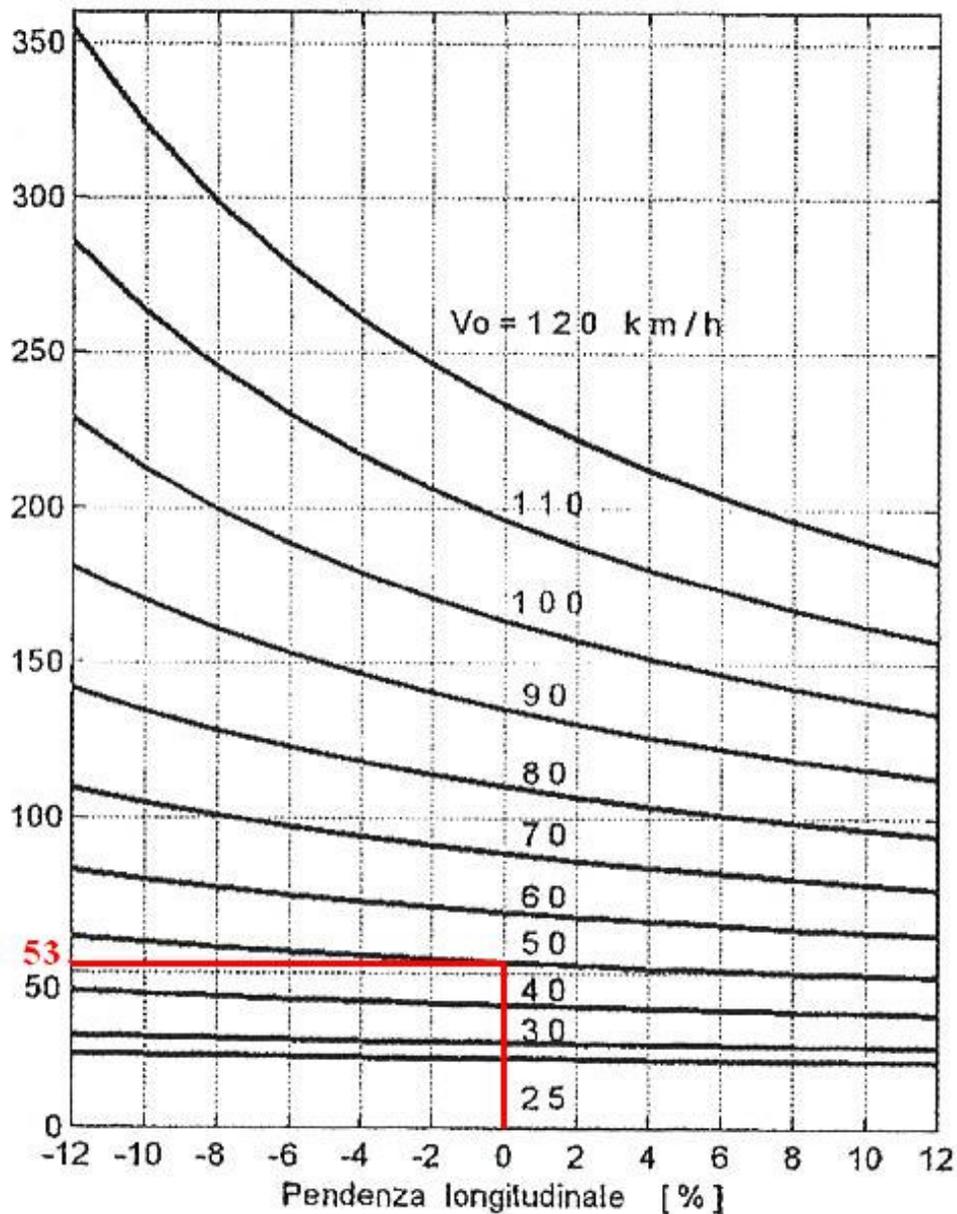


Figura 2: schema di Normativa per il calcolo della distanza di arresto

La Figura 2, chiaramente, mostra che ad una velocità di 50 km/h, secondo la Normativa Italiana vigente, lo spazio di frenata è pari a 53 m.

Pertanto, senza entrare nel merito di come sia stato calcolato dal tecnico di ufficio un valore di 28 metri circa per tale distanza, il sottoscritto si permette di dissentire su tale determinazione e ritiene che, **sulla base dei dati attendibili di Normativa, il Genovese, procedendo alla velocità codice di 50 km/h, subita la turbativa al proprio moto inizialmente regolare, rettilineo ed uniforme, non era nelle condizioni di poter evitare l'impatto contro le biciclette posteggiate a 32 metri dalla propria posizione iniziale; si aggiunga, poi, che tali mezzi a due ruote erano posti in vendita, senza autorizzazione, in un'area della sede stradale ove non avrebbero dovuto sostare.**

Va da sé che, urtate le biciclette, il Genovese ha subito le lesioni gravissime che ne hanno cagionato il decesso, perdendo completamente il controllo del mezzo e terminando la propria corsa, oramai incontrollata, contro il palo e la autovettura posteggiata.

Quindi, in virtù di queste considerazioni, appare opinabile la considerazione del CTU per la quale *“(omissis).. nel rispetto del limite di velocità la moto si sarebbe potuta arrestare prima di urtare le biciclette e di conseguenza, prima di urtare il palo e la BMW ..(omissis)”*.

6 CONCLUSIONI

Sulla base della ricostruzione del sinistro effettuata dal consulente di ufficio e delle considerazioni del sottoscritto sin qui riportate, pertanto, si ritiene sia doveroso concludere il proprio lavoro sottolineando quanto segue:

- ✓ **il ciclomotore del Levis ha effettuato una improvvisa conversione a sinistra e anziché voltare a destra impegnava la carreggiata per svoltare a sinistra;**

- ✓ **ove mai fosse stato autorizzato ad effettuare tale manovra, il Levis avrebbe dovuto comunque dare la precedenza ai veicoli che provenivano da sinistra e da destra e quindi desistere dal muoversi verso il centro strada;**
- ✓ **il Levis, dopo aver causato il sinistro, è fuggito dal luogo del misfatto, benché si trovasse ad una distanza tale (15-20 metri, secondo il CTU) per poter vedere e sentire esattamente cosa egli aveva cagionato con la propria manovra dissennata;**
- ✓ **Nessuna responsabilità o corresponsabilità può essere attribuita al Genovese, atteso che non appare vi siano gli estremi per poter riscontrare una sola violazione dello stesso centauro alle norme del Nuovo Codice della Strada; a tal riguardo, si è evidenziato che il calcolo della presunta velocità eccessiva eseguito dal tecnico di ufficio (che quindi comporterebbe una eventuale marginale corresponsabilità del Genovese) è basato su alcuni dati aleatori e suscettibili di incertezza, oltre che non allineati alle prescrizioni di normativa;**
- ✓ **Tra tali dati incerti, inoltre, si presume anche che il Genovese abbia iniziato la frenata non appena è avvenuto il contatto con l'Ambrosetti: come già sottolineato dal sottoscritto nelle precedenti relazioni, la dinamica degli eventi, invece, fa propendere per una versione diversa, visto che il Genovese, subita la prima turbativa, ha dovuto evitare anche il furgone dello Spizzichino, proveniente in direzione opposta, oltre che le biciclette. La logica impone che, qualsivoglia conducente di auto (ed a maggior ragione di motociclette), nella fase di sterzata mirata ad evitare un ostacolo, sia poco propenso alla frenata, per evitare di perdere aderenza con le ruote direzionali.**

Solo in presenza di ABS e di conducenti molto smaliziati la fase di sterzata può essere coadiuvata dall'azione frenante, senza essere di nocumento alla stabilità del mezzo; nel caso in esame, il dispositivo antibloccaggio degli pneumatici non era presente e, come ha sottolineato anche il tecnico di ufficio, l'esperienza del Genovese non era tale da permettergli una siffatta manovra da motociclista professionista.

Non si riesce francamente a comprendere come avrebbe potuto, il Genovese, evitare lo scooter di lato ed il furgone frontalmente, e cercare di non urtare le bici a margine della strada, sterzando bruscamente più volte in varie direzioni, e contemporaneamente azionando violentemente ed in maniera continuativa i freni del proprio mezzo: se l'azione frenante fosse stata quella presupposta dal CTPM nei propri calcoli, di sicuro il Genovese non sarebbe neppure arrivato sulle biciclette, magari cadendo prima ed impattando frontalmente contro il l'autocarro che proveniva in direzione opposta;

- ✓ **Se questa brusca e prolungata frenata avesse avuto luogo, come supposto nei calcoli, poi, si sarebbero riscontrate molte più tracce di scarroccio sulla pavimentazione in luogo dei 4 metri rilevati;**
- ✓ **Essendo la stima della velocità del Genovese, riportata dal CTPM, basata su ipotesi soggettive non verificabili, si ritiene che questo valore non abbia riscontro a livello tecnico e quindi non vada preso in considerazione, atteso che un problema con dati di ingresso incerti non può che dare come risultato delle conclusioni incerte ed opinabili;**
- ✓ **In assenza della scorretta manovra di svolta del Levis, il sinistro non si sarebbe verificato;**
- ✓ **Gli elementi a disposizione, in conclusione, sono tali da poter riconoscere la completa responsabilità del Levis nel sinistro,**

per via della propria manovra dissennata, irrispettosa delle regole del Nuovo Codice della Strada e, più in generale, delle norme di diligenza e buona condotta;

- ✓ **La sosta non autorizzata delle biciclette ai margini della carreggiata stradale appare critica nelle conseguenze del sinistro, avendo esse causato danni mortali al corpo del Genovese e turbato il moto dello stesso in maniera tale da non permettergli di poter ristabilire il corretto assetto della propria motocicletta; come afferma il tecnico di ufficio, se le biciclette non avessero occupato quella zona della carreggiata, il Genovese avrebbe avuto un maggior spazio libero per poter iniziare una frenatura efficace e, probabilmente, avrebbe evitato l'urto contro gli altri ostacoli fissi;**
- ✓ **Atteso che le biciclette si trovavano ad una distanza di 32 metri dal punto in cui il Genovese ha subito la prima turbativa al proprio moto, bisogna riconoscere che il motociclista non poteva essere in condizioni da evitare l'impatto con tali mezzi, per via del fatto che, secondo la Normativa italiana, la distanza di arresto di un mezzo cresce all'aumentare della velocità, ed a 50 km/h è pari a 53 metri, valore sensibilmente superiore ai 32 metri succitati.**

Ritenendo di aver fornito tutti i dati necessari per una corretta attribuzione delle responsabilità nel rispetto delle prescrizioni di legge, il sottoscritto rassegna la propria relazione tecnica rimanendo a disposizione per ulteriori chiarimenti.

Avv. Gianmarco Cesari

Dr. Ing. Gianluca Cuomo

Roma, 25 Gennaio 2008