

## **BGer 6B\_388/2009 vom 22. Oktober 2009**

Bundesgericht, 2009-10-22, IT

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bger\\_6B\\_388\\_2009](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bger_6B_388_2009)

FR: TF 6B\_388/2009 du 22 octobre 2009

IT: TF 6B\_388/2009 del 22 ottobre 2009

### **Erwägungen**

#### **E. 1.1**

Secondo l' art. 81 cpv. 1 LTF ha diritto di interporre ricorso in materia penale chi ha partecipato al procedimento dinanzi all'autorità inferiore o è stato privato della possibilità di farlo (lett. a) e ha un interesse giuridicamente protetto all'annullamento o alla modifica della decisione impugnata (lett. b; DTF 133 IV 121 consid. 1.1).

Giusta l'art. 81 cpv. 1 lett. b n. 5 LTF, la vittima è legittimata a ricorrere se la decisione impugnata può influire sul giudizio delle sue pretese civili. Quale vittima ai sensi della legge federale concernente l'aiuto alle vittime di reati (LAV; RS 312.5) è definita ogni persona la cui integrità fisica, psichica o sessuale è stata direttamente lesa a causa di un reato, indipendentemente dal fatto che l'autore sia stato rintracciato, si sia comportato in modo colpevole o abbia agito intenzionalmente o per negligenza (cfr. art. 1 LAV del 23 marzo 2007, in vigore dal 1° gennaio 2009; art. 2 cpv. 1 vLAV; DTF 133 IV 228 consid. 2.3). Se il ricorso è interposto contro un decreto di abbandono o un giudizio assolutorio, basta che entri in considerazione un reato suscettibile di fondare la qualità di vittima ( DTF 131 IV 195 consid. 1.1.2 e rinvio). Anche il coniuge, i figli e i genitori della vittima, nonché le altre persone unite alla vittima da legami analoghi (congiunti) hanno diritto all'aiuto alle vittime (cfr. art. 1 cpv. 2 in relazione con gli art. 34 segg. LAV; art. 2 cpv. 2 vLAV).

#### **E. 1.2**

Il ricorso, tempestivo (art. 100 cpv. 1 in relazione con l' art. 46 cpv. 1 lett. a LTF ) e diretto contro una decisione finale ( art. 90 LTF ), resa in materia penale ( art. 78 cpv. 1 LTF ) da un'autorità cantonale di ultima istanza ( art. 80 cpv. 1 LTF ), è di massima ammissibile.

#### **E. 2.1**

Il ricorrente sostiene che la Corte cantonale e il PP avrebbero accertato ed apprezzato in modo arbitrario i fatti, qualificando come "infelici e sfavorevoli" le condizioni di navigazione al momento in cui si è verificato l'incidente. Rileva che quella sera era tipicamente estiva, limpida e serena, e che il lago era calmo. A suo dire, sarebbe manifestamente insostenibile considerare il buio serale come una condizione sfavorevole alla navigazione per dedurre che B.\_\_\_\_\_ non avrebbe dovuto attendersi che una persona si trovasse sulla prua di un'imbarcazione.

#### **E. 2.2**

In realtà, la Corte cantonale ha rettammente accertato che al momento della collisione, il cielo era sereno, il lago calmo e la visibilità buona (cfr. sentenza impugnata, pag. 15). In modo del tutto conforme agli atti, la CRP ha nondimeno rilevato che, anche in una situazione ordinaria, di notte è comunque difficile scorgere le altre imbarcazioni, a causa della debole intensità delle luci di bordo e della presenza di luci sulla riva che possono creare

disorientamento e confusione. Tale constatazione è fondata sulle dichiarazioni del perito e sulla deposizione del teste D. \_\_\_\_\_, caposervizio della navigazione. È quindi senza incorrere nell'arbitrio che, riferendosi alla minore visibilità di notte, la precedente istanza ha considerato difficile la navigazione notturna, ritenendo per questa ragione essenzialmente giustificata la qualifica di circostanze "infelici e sfavorevoli" adottata dal PP. La rilevanza del comportamento della vittima in una tale situazione concerne per contro il quesito del nesso di causalità adeguata, esaminato ai considerandi seguenti. Si tratta, al riguardo, di una questione di diritto che questa Corte valuta liberamente ( DTF 134 IV 255 consid. 4.4.2 e rinvii).

### **E. 3.1**

Il ricorrente lamenta l'errata applicazione del principio dell'affidamento alle norme di circolazione nella navigazione. Sostiene che l'opponente non potrebbe avvalersi di tale principio, siccome a sua volta ha violato le regole della navigazione. La violazione degli obblighi di diligenza è infatti stata accertata dalla Corte cantonale, la quale, a meno di incorrere nell'arbitrio, non avrebbe potuto fondarsi sul principio dell'affidamento per negare l'esistenza del nesso di causalità adeguata. Il ricorrente rimprovera inoltre ai giudici cantonali di avere violato gli art. 12 cpv. 3 CP (art. 18 cpv. 3 vCP) e 117 CP, in particolare di avere disatteso le nozioni di diritto federale di causalità adeguata e di interruzione del nesso causale. Adduce che la morte di sua moglie sarebbe da imputare all'accertata imprudenza commessa dall'opponente navigando ad una velocità eccessiva: la posizione della vittima, seduta sul lato sinistro della prua, non sarebbe stata di ostacolo alla visuale del ricorrente né sarebbe vietata dalla legge. Sostiene che la presenza di passeggeri sulla prua delle imbarcazioni non sarebbe per niente inabituale, ciò che non poteva essere ignorato nemmeno dall'opponente. Rimprovera quindi sostanzialmente alla Corte cantonale di avere ritenuto a torto il comportamento della vittima quale fattore interruttivo del nesso di causalità adeguata.

### **E. 3.2**

L' art. 117 CP punisce chi, per negligenza, cagiona la morte di una persona. Questo reato presuppone l'adempimento di tre condizioni: il decesso di una persona, una negligenza e un nesso di causalità tra la negligenza e la morte ( DTF 122 IV 145 consid. 3). La Corte cantonale ha ravvisato una violazione dei doveri di diligenza dell'opponente nei confronti delle regole della navigazione. In considerazione della limitata visibilità, dovuta all'oscurità della notte, alla debole intensità delle luci di cui sono dotate le imbarcazioni e alla presenza di altre fonti luminose sulla riva del lago, suscettibili di creare confusione, ha infatti ritenuto inappropriata la velocità di 35-40 km/h tenuta dall'opponente. Ha rilevato che questa velocità non gli aveva consentito di evitare l'imbarcazione condotta dal ricorrente, la quale, proveniente da dritta (destra), era prioritaria e la cui luce rossa di babordo (sinistra) doveva essergli visibile a partire da 18 secondi prima della collisione. La CRP ha quindi rilevato che l'opponente aveva disatteso gli art. 22 cpv. 1 della legge federale sulla navigazione interna, del 3 ottobre 1975 (LNI; RS 747.201), 41 cpv. 1 e 45 cpv. 1 dell'ordinanza sulla navigazione nelle acque svizzere, dell'8 novembre 1978 (ordinanza sulla navigazione interna, ONI; RS 747.201.1), riconoscendo a suo carico una negligenza ai sensi dell' art. 12 cpv. 3 CP . La precedente istanza ha però negato l'esistenza di un nesso causale adeguato tra la negligenza e la morte della vittima, ritenendo che sulla base del principio dell'affidamento l'opponente non doveva attendersi che la vittima si trovasse di notte sulla prua del natante. Quest'ultima circostanza costituirebbe in ogni caso un comportamento

azzardato tale da interrompere un'eventuale causalità.

Incontestata l'esistenza in concreto del rapporto di causalità naturale, occorre quindi esaminare se, come sostiene il ricorrente, il comportamento dell'opponente e la morte della vittima si trovino in un rapporto di causalità adeguata.

### **E. 3.3**

Per costante giurisprudenza il nesso di causalità è adeguato quando il comportamento contrario ai doveri di prudenza è idoneo, secondo l'andamento ordinario delle cose e l'esperienza generale della vita, a produrre o a favorire un evento simile a quello realizzatosi ( DTF 131 IV 145 consid. 5.1). La causalità adeguata è ammessa anche se il comportamento dell'agente non è la causa diretta o l'unica causa del risultato. Poco importa che il risultato sia dovuto ad altre cause, segnatamente allo stato della vittima, al suo comportamento o a quello di terzi ( DTF 131 IV 145 consid. 5.2). Tuttavia, la causalità adeguata viene meno, il concatenamento dei fatti perdendo in tal modo la sua rilevanza giuridica, allorché un'altra causa concomitante, quale ad esempio una forza naturale, l'atteggiamento della vittima o quello di un terzo, costituisca una circostanza del tutto eccezionale o appaia così straordinaria che non poteva essere prevista. L'imprevedibilità dell'atto concomitante non è però sufficiente per interrompere il nesso di causalità adeguata: occorre ancora che lo stesso rivesta un'importanza tale da imporsi come la causa più probabile ed immediata dell'evento considerato, relegando in secondo piano tutti gli altri fattori che hanno contribuito a provocarlo, segnatamente il comportamento dell'agente ( DTF 134 IV 255 consid. 4.4.2, 133 IV 158 consid. 6.1, 131 IV 145 consid. 5.2 e rinvio).

### **E. 3.4.1**

La Corte cantonale, richiamando il principio dell'affidamento, ha ritenuto che l'opponente non doveva né poteva attendersi che di notte una persona si trovasse sulla prua dell'imbarcazione investita. Tale circostanza avrebbe trasformato in un tragico incidente ciò che poteva essere una semplice collisione, sicché la violazione delle norme di prudenza da parte dell'opponente non sarebbe stata idonea, secondo l'andamento ordinario delle cose e l'esperienza generale della vita, a causare o favorire la morte della vittima.

Il principio dell'affidamento, richiamato per analogia dalla Corte cantonale, è dedotto dall'art. 26 cpv. 1 della legge federale sulla circolazione stradale, del 19 dicembre 1958 (LCStr; RS 741.01), e prevede che ogni utente della strada che si comporta in maniera corretta può a sua volta confidare nel comportamento corretto degli altri utenti, nella misura in cui non vi siano indizi per ritenere il contrario ( DTF 125 IV 83 consid. 2b, 124 IV 81 consid. 2b e rinvii). Questo principio non può però essere invocato come una scriminante generica e non può venire interpretato come autorizzazione a violare le norme della circolazione per il motivo che l'altro conducente ha tenuto un comportamento imprevedibile e altamente scorretto (cfr. sentenza 6S.393/2003 del 7 gennaio 2004 consid. 4.4, riassunta in: RtiD II-2005, pag. 344 seg.). Poiché la Corte cantonale ha rimproverato all'opponente una violazione delle norme di circolazione nella condotta nautica, ritenendo ch'egli navigasse a una velocità eccessiva per rapporto alla limitata visibilità notturna, il richiamo al principio dell'affidamento non è in concreto pertinente. Non occorre di conseguenza approfondire se e in quale misura detto principio dell'affidamento sia applicabile per analogia nell'ambito della navigazione (cfr., al riguardo, TRECHSEL/JEAN-RICHARD, Schweizerisches Strafgesetzbuch, Praxiskommentar, 2008, n. 33 all' art. 12 CP e riferimenti).

D'altra parte, riguardo al comportamento del conduttore qui ricorrente, la Corte cantonale non gli ha esplicitamente rimproverato una violazione delle norme di circolazione. Ha invece richiamato l' art. 7 ONI : secondo questa norma, il carico o il numero di persone indicati nella licenza di navigazione non devono essere superati (cpv. 1 prima frase); il carico deve inoltre essere disposto in modo da non mettere in pericolo la sicurezza del natante né da ostacolare la visuale necessaria per la condotta (cpv. 2). Ha tuttavia riconosciuto, premettendo come la posizione seduta sulla prua non fosse di per sé vietata, che in concreto non era stato stabilito se la vittima impedisse la visibilità della luce bianca di prua o ostruisse la visuale del conduttore.

Alla luce di queste considerazioni, l'argomentazione adottata dalla CRP non consente quindi di negare una causalità adeguata tra la negligenza dell'opponente e la morte della vittima. Corrisponde per contro all'andamento ordinario delle cose e all'esperienza generale della vita che una velocità eccessiva nella condotta nottetempo di un motoscafo dalle caratteristiche di quello in oggetto può implicare la collisione con un'altra imbarcazione di dimensioni e massa sensibilmente inferiori [cfr., sulle caratteristiche dei natanti, allegati 1-4 alla perizia del 30 novembre 2004]. Un simile urto è senz'altro suscettibile di provocare il ferimento grave o la morte di una persona a bordo, indipendentemente dalla posizione di quest'ultima sul natante.

#### **E. 3.4.2**

Il comportamento della vittima, seduta sulla prua dell'imbarcazione del ricorrente, non costituisce d'altra parte una circostanza eccezionale o straordinaria. Come risulta pure dagli atti, segnatamente dalla perizia, non è infatti inabituale sulle acque svizzere che passeggeri di natanti del tipo di quello del ricorrente, che non dispongono di specifici posti a sedere a prua, siano posizionati in quella parte durante la navigazione. D'altronde, nemmeno può essere escluso, in particolare da chi pratica la navigazione come è il caso per l'opponente, che membri dell'equipaggio o altre persone a bordo possano temporaneamente lasciare il proprio posto e spostarsi sulle imbarcazioni allo scopo di eseguire operazioni nell'interesse della navigazione (cfr. art. 4 LNI ). Certo, secondo il perito e il teste D. \_\_\_\_\_, una persona situata sulla plancia di prua durante la navigazione assume una posizione inopportuna e pericolosa già di per sé, per il rischio accresciuto di cadere in acqua a dipendenza della velocità del natante, del tipo di manovra e del moto ondosso. In concreto, il comportamento della vittima può anche essere stato imprudente, segnatamente ove si consideri che il ricorrente stava navigando di notte e che l'attracco, contrariamente alla sua affermazione, non era imminente, l'imbarcazione trovandosi ancora al largo a una distanza rilevante dalla riva. Premesso che nel diritto penale non è data una compensazione della colpa ( DTF 122 IV 17 consid. 2c/bb pag. 24), quand'anche dovesse essere ritenuto colpevole, tale comportamento non riveste tuttavia un carattere così straordinario e imprevedibile da relegare in secondo piano quello dell'opponente, che avrebbe navigato a una velocità eccessiva e non avrebbe evitato un'imbarcazione prioritaria la cui luce rossa di babordo sarebbe stata visibile almeno 18 secondi prima della collisione.

Negando l'esistenza di una causalità adeguata e ravvisando un'interruzione della stessa, la Corte cantonale ha quindi violato il diritto federale.

#### **E. 4.1**

Il ricorrente sostiene che, negando l'assunzione di ulteriori prove, la Corte cantonale avrebbe disatteso la massima "in dubio pro duriore", applicando a torto il principio "in

dubio pro reo". Vista la situazione probatoria non del tutto chiara e considerata la gravità del reato, egli sostiene che nel dubbio i giudici cantonali avrebbero dovuto promuovere l'accusa e disporre la completazione dell'inchiesta.

#### **E. 4.2**

In realtà, la CRP ha ritenuto superflua l'assunzione di ulteriori prove perché, negando l'esistenza di un nesso causale adeguato, ha d'acchito escluso l'adempimento degli estremi del reato. Essa non si è quindi fondata su dubbi riguardo alla colpevolezza dell'opponente, ma ha respinto l'istanza di promozione dell'accusa in applicazione dell' art. 186 CPP /TI, non ravvisando indizi di colpevolezza a suo carico. Premesso che il ricorrente non fa valere con una motivazione conforme all' art. 42 cpv. 2 LTF l'applicazione arbitraria della norma cantonale, la censura è quindi infondata (cfr., sulle esigenze di motivazione, DTF 133 II 249 consid. 1.4.1). D'altra parte, la Corte cantonale ha esplicitamente riconosciuto che il principio "in dubio pro reo", che si riferisce alla valutazione giudiziaria delle prove, non trova applicazione nell'ambito della promozione dell'accusa (cfr., al riguardo, DTF 97 I 107 pag. 110 seg.; sentenze 6B\_915/2008 del 6 aprile 2009 consid. 3.1 e 6B\_588/2007 dell'11 aprile 2008 consid. 3.2.3 e rinvii).

#### **E. 4.3**

La Corte cantonale si è comunque pronunciata sulla rilevanza delle prove richieste dal ricorrente, concernenti l'accertamento mediante una perizia della velocità del motoscafo dell'opponente a 2800 giri/motore e della velocità che sarebbe stata adeguata per evitare la collisione. Fondandosi su un rapporto della polizia e sulle dichiarazioni del perito, i giudici cantonali hanno però rilevato che tali accertamenti non erano oggettivamente effettuabili. Il ricorrente ribadisce genericamente la sua richiesta di assumere queste prove, ma non censura in modo conforme alle citate esigenze di motivazione l'arbitrio della conclusione della CRP. Essa ha del resto accertato in 35-40 km/h la velocità tenuta dall'opponente, ritenendola inadeguata alle concrete condizioni della navigazione e rimproverandogli un comportamento negligente. Il ricorrente, che non censura d'arbitrio la velocità accertata, non spiega perché in queste circostanze si imporrebbero comunque ulteriori accertamenti sulla velocità, in particolare per quali ragioni essi sarebbero rilevanti per l'esito del giudizio.

#### **E. 5.1**

Ne segue che il ricorso deve essere accolto nella misura della sua ammissibilità. Il ricorrente chiede, oltre all'annullamento della sentenza impugnata, la riforma della stessa, in particolare nel senso di promuovere l'accusa contro l'opponente e di modificare il giudizio sulle spese giudiziarie e sulle ripetibili della sede cantonale. L'incombenza può tuttavia essere lasciata alla Corte cantonale, cui gli atti sono rinviati per una nuova decisione ( art. 68 cpv. 5 e art. 107 cpv. 2 LTF ).

#### **E. 5.2**

Le spese giudiziarie seguono la soccombenza e sono quindi poste a carico dell'opponente ( art. 66 cpv. 1 LTF ), che rifonderà al ricorrente un'indennità per ripetibili della sede federale ( art. 68 cpv. 1 LTF ).