

# **TI\_GERICHTE 17.2011.59 vom 16. April 2012**

TI Tribunale d'appello, 2012-04-16, IT

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ti\\_gerichte\\_17.2011.59](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ti_gerichte_17.2011.59)

FR: TI\_GERICHTE 17.2011.59 du 16 avril 2012

IT: TI\_GERICHTE 17.2011.59 del 16 aprile 2012

## **Regeste**

Incidente della circolazione stradale con esito letale. La multa cumulata alla pena pecuniaria sospesa condizionalmente non può superare il 20% della pena di base

## **Erwägungen**

### **E. 1**

gennaio 2011 è entrato in vigore il Codice di diritto processuale penale svizzero del 5 ottobre 2007 (Codice di procedura penale, CPP). Quale disposizione transitoria, l'art. 454 cpv. 1 CPP prevede che il nuovo diritto va applicato ai ricorsi contro le decisioni di primo grado emanate dopo l'entrata in vigore del CPP federale. Nel caso concreto, la procedura di ricorso contro la sentenza 4 maggio 2011 del giudice della Pretura penale è, pertanto, retta dai disposti degli art. 398 e segg. CPP concernenti l'appello.

### **E. 1.3**

L'esecuzione della pena pecuniaria è sospesa condizionalmente con un periodo di prova di 2 (due) anni. 1.4. AP 1 è inoltre condannato a versare fr. 35'000.- (trentacinquemila) a ACPR 1, fr. 10'000.- (diecimila) a ACPR 1 e fr. 10'000.- (diecimila) a ACPR 1 quale indennità per torto morale e complessivi fr. 15'000.- (quindicimila) quale risarcimento delle spese legali.

### **E. 1.5**

Per le ulteriori pretese gli accusatori privati sono rinviati al competente foro civile. 2. Gli oneri processuali d'appello, consistenti in: - tassa di giustizia fr. 1'000.- - altri disborsi fr. 200.- fr. 1'200.- sono posti in ragione di 1/10 a carico dello Stato e per il rimanente a carico dell'appellante che rifonderà agli ACPR 1 fr. 1'000.- a titolo di ripetibili. 3. Intimazione a: 4. Comunicazione a: P\_GLOSS\_TERZI Per la Corte di appello e di revisione penale La presidente La segretaria Rimedi giuridici Contro decisioni finali, contro decisioni parziali, contro decisioni pregiudiziali e incidentali sulla competenza e la ricusazione e contro altre decisioni pregiudiziali e incidentali (art. 90 a 93 LTF) è dato, entro trenta giorni dalla notificazione del testo integrale della decisione (art. 100 cpv. 1 LTF), il ricorso in materia penale al Tribunale federale, 1000 Losanna 14, per i motivi previsti dagli art. 95 a 98 LTF (art. 78 LTF). La legittimazione a ricorrere è disciplinata dall'art. 81 LTF. Laddove non sia ammissibile il ricorso in materia penale è dato, entro lo stesso termine, il ricorso sussidiario in materia costituzionale al Tribunale federale per i motivi previsti dall'art. 116 LTF (art. 113 LTF). La legittimazione a ricorrere è disciplinata in tal caso dall'art. 115 LTF.

### **E. 2**

Giusta l'art. 398 cpv. 1 CPP l'appello può essere proposto contro le sentenze dei tribunali di primo grado che pongono fine, in tutto o in parte, al procedimento. In particolare, mediante l'appello è ora possibile censurare le violazioni del diritto, compreso l'eccesso e l'abuso del potere di apprezzamento e la denegata o ritardata giustizia (art. 398 cpv. 3 lett. a), l'accertamento inesatto o incompleto dei fatti (lett. b) e l'inadeguatezza (lett. c).

Contrariamente al ricorso per cassazione previsto dal previgente ordinamento cantonale - rimedio di mero diritto, con la possibilità di censurare l'accertamento dei fatti e la valutazione delle prove unicamente per arbitrio (art. 288 e 295 CPP-TI) - la Corte di appello può ora esaminare per esteso ("plein pouvoir d'examen", "umfassende Überprüfung") la sentenza in tutti i punti impugnati (art. 398 cpv. 2 CPP). A favore dell'imputato, il potere di esame si estende anche ai punti non appellati (art. 404 cpv. 2 CPP) (Mini, Commentario CPP, Zurigo/San Gallo 2010, ad art. 398, n. 13, pag. 741). L'art. 398 cpv. 2 CPP conferisce, dunque, a questa Corte una cognizione completa in fatto e in diritto su tutti gli aspetti controversi della sentenza di prime cure. In questa sede possono pure essere addotti argomenti nuovi e nuove prove, ciò che costituisce una caratteristica tipica del rimedio giuridico dell'appello (Rapporto esplicativo concernente il Codice di procedura penale svizzero, DFGP, giugno 2001, pag. 261; Schmid, Schweizerische Strafprozessordnung, Praxiskommentar, Zurigo/San Gallo 2009, ad art. 398, n. 7, pag. 766).

### **E. 3**

L'art. 117 CP punisce con la pena detentiva sino a tre anni o con una pena pecuniaria chi, per negligenza, cagiona la morte di una persona. Giusta l'art. 12 cpv. 3 CP commette un crimine o un delitto per negligenza colui che, per un'imprevidenza colpevole, non ha scorto le conseguenze del suo comportamento o non ne ha tenuto conto. L'imprevidenza è colpevole se l'autore non ha usato le precauzioni alle quali era tenuto secondo le circostanze e le sue condizioni personali. La punibilità per omicidio colposo presuppone, dunque, una violazione degli obblighi di prudenza che si imponevano nel caso concreto. Un comportamento viola i doveri di prudenza, in particolare, quando al momento dei fatti l'autore avrebbe potuto, tenendo conto delle sue conoscenze e delle sue capacità, rendersi conto della messa in pericolo altrui e ha oltrepassato i limiti del rischio ammissibile (DTF 135 IV 56 consid. 2.1; 134 IV 255 consid. 4.2.3; 130 IV 10 consid. 3.2; 129 IV 119 consid. 2.1; 129 IV 282 consid. 2.1; 127 IV 34 consid. 2a; 127 IV 62 consid. 2d; 126 IV 13 consid. 7a/bb; Trechsel, Schweizerisches Strafgesetzbuch, Praxiskommentar, Zurigo/San Gallo 2008, ad art. 12 CP, n. 29). Per determinare precisamente quali siano i doveri imposti dalla prudenza occorre riferirsi alle disposizioni emanate a salvaguardia della sicurezza e per evitare incidenti (DTF 135 IV 56 consid. 2.1; 134 IV 255 consid. 4.2.3; 130 IV 10 consid. 3.3; 129 IV 119 consid. 2.1), a cominciare dalle norme sulla circolazione stradale (STF 6S.34/2006 del 28 agosto 2006 consid. 4.3; 6S.297/2003 del 14 ottobre 2003 consid. 3.1; DTF 122 IV 133 consid. 2a; 122 IV 225 consid. 2a; Trechsel, op. cit., ad art. 12 CP, n. 30; sentenza CARP 17.2011.1 dell'8 aprile 2011 consid. 4.5; sentenza CARP 17.2011.1 dell'8 aprile 2011 consid. 4.5; sentenza CCRP 17.2003.62-17.2003.64 del 13 dicembre 2005 consid. 2; sentenza CCRP 17.2004.47 del 28 novembre 2005 consid. 5).

#### **E. 3.1**

Per potersi conformare ai suoi doveri di prudenza il conducente deve costantemente padroneggiare il veicolo (art. 31 cpv. 1 LCStr). Il conducente deve rivolgere la sua attenzione alla strada e alla circolazione. Egli non deve compiere movimenti che impediscono la manovra sicura del veicolo. Inoltre la sua attenzione non deve essere

distratta né dalla radio né da apparecchi riproduttori del suono né da sistemi di comunicazione o di informazione (art. 3 cpv. 1 dell'Ordinanza del 13 novembre 1962 sulle norme della circolazione stradale, in seguito ONC). L'attenzione richiesta al conducente implica che egli sia in grado di reagire rapidamente ai pericoli che mettono a repentaglio la vita, l'integrità fisica o i beni materiali altrui. La padronanza del veicolo esige invece che egli, in presenza di un pericolo, azioni immediatamente i comandi dello stesso in modo appropriato alle circostanze (Bussy/Rusconi, Code suisse de la circulation routière, Commentaire, Losanna 1996, ad art. 31 LCStr, n. 2.4). Il grado di attenzione che si pretende dai conducenti va valutato tenendo conto di tutte le circostanze, in particolare della densità del traffico, della configurazione del luogo, dell'orario, della visibilità e di tutte le fonti di pericolo prevedibili (STF 1C\_87/2009 dell'11 agosto 2009 consid. 3.2; 6S.34/2006 del 28 agosto 2006 consid. 4.5.1; DTF 122 IV 225 consid. 2; 116 IV 230 consid. 2; 103 IV 101 consid. 2b; sentenza CARP 17.2011.1 dell'8 aprile 2011 consid. 4.5). A dipendenza delle circostanze, può essere preteso un grado accresciuto di attenzione e di padronanza del veicolo, ad esempio, da un conducente inesperto, nelle ore di punta, in prossimità di una fermata di un bus, quando sulla carreggiata vengono effettuati dei lavori, quando le condizioni della circolazione non sono chiare o sono complicate oppure quando la velocità è elevata (Bussy/Rusconi, op. cit., ad art. 31 LCStr, n. 2.4). Salvo casi particolari, il conducente deve abbracciare con lo sguardo tutta la carreggiata e non soltanto quello che accade direttamente davanti a lui nello spazio di strada corrispondente alla larghezza del suo veicolo (Bussy/Rusconi, op. cit., ad art. 31 LCStr, n. 2.4.1; DTF 103 IV 101 consid. 2b). Il conducente deve, poi, prendere in considerazione la possibilità che una situazione diventi pericolosa, segnatamente quando si scorgono bambini o anziani (Bussy/Rusconi, op. cit., ad art. 31 LCStr, n. 2.4.2). Specialmente nella valutazione del comportamento dei pedoni, il conducente deve dar prova di circospezione. Anche quando gode della precedenza, egli deve reagire immediatamente non appena circostanze particolari permettono di prevedere un comportamento scorretto da parte del pedone. Il conducente può, tuttavia, confidare nel fatto che il pedone non eserciterà la sua precedenza se il suo veicolo si trova ad una distanza tale da non permettergli di fermarsi o se il pedone dimostra inequivocabilmente con il suo comportamento di non rivendicare la precedenza (Bussy/Rusconi, op. cit., ad art. 31 LCStr, n. 2.4.3). Il Tribunale federale ha già avuto modo di stabilire che anche una disattenzione di circa un secondo costituisce una colpa (cfr. DTF 100 IV 279 consid. 2c, in cui il conducente si era accorto della presenza di un pedone che attraversava la corsia dell'autostrada da sinistra verso destra solo ad una distanza di 20 metri, mentre avrebbe potuto vederlo già a 50 metri).

### **E. 3.2**

L'art. 32 cpv. 1 LCStr prevede che la velocità deve sempre essere adattata alle circostanze, in particolare alle peculiarità del veicolo e del carico, come anche alle condizioni della strada, della circolazione e della visibilità. Nei punti in cui il veicolo potrebbe intralciare la circolazione, il conducente deve circolare lentamente e, se necessario, fermarsi, in particolare dove la visibilità non è buona, alle intersezioni con scarsa visuale e ai passaggi a livello. Il citato disposto è violato anche quando l'automobilista rispetta i limiti, ma non adatta la velocità alle circostanze quando queste impongono un'ulteriore riduzione della stessa (Bussy/Rusconi, op. cit., ad art. 32 LCStr, n. 1.1). E', infatti, consentito circolare alla velocità massima autorizzata soltanto se le condizioni della strada, del traffico e della visibilità sono favorevoli (STF 4A\_76/2009 del 6 aprile 2009 consid. 3.3, nella quale la velocità di 36 km/h di un camion con rimorchio [ train routier ] è stata ritenuta inadeguata

su un'autostrada innevata e ghiacciata; DTF 121 IV 286 consid. 4b, in cui è stata ritenuta inadeguata la velocità di 50 km/h a mezzogiorno, su una strada frequentata, in prossimità delle strisce pedonali e nelle vicinanze di un gruppo di bambini; DTF 121 II 127 consid. 4a, ove il Tribunale federale in un obiter dictum ha considerato che la velocità di 50 km/h non è adeguata all'interno di un agglomerato, in prossimità di un asilo in cui vi sono dei bambini; cfr. anche sentenza CARP 17.2011.1 dell'8 aprile 2011 consid. 4.5). L'art. 32 cpv. 1 LCStr impone al conducente in primo luogo di uniformarsi alle regole contenute nell'art. 4 cpv. 1 ONC, secondo cui il conducente deve circolare ad una velocità che gli permetta di fermarsi nello spazio visibile e, quando l'incrocio con altri veicoli è difficile, nella metà dello spazio visibile. Ma non solo: il disposto obbliga il conducente anche ad adeguare la sua velocità in modo da potersi arrestare prima dell'impatto con eventuali ostacoli presenti sulla carreggiata all'interno del suo spazio visibile (" Anhalten vor bereits vorhandenen und sichtbaren Hindernissen" ). Inoltre, la norma in questione dispone che il conducente adegui la sua velocità in funzione degli ostacoli che, anche se improvvisi, sono prevedibili (" Hindernisse mit denen gerechnet werden muss" ). Il conducente deve, pertanto, tenere conto di quelle situazioni in cui degli ostacoli potrebbero apparire improvvisamente nel suo spazio visibile (" hindernisträchtige Situationen" ), laddove la possibilità che un tale evento si verifichi s'impone seriamente in ragione di circostanze particolari (Bussy/Rusconi, op. cit., ad art. 32 LCStr, n. 1.26; sentenza CARP 17.2011.1 dell'8 aprile 2011 consid. 4.5; sentenza CCRP 17.2008.48 del 1. ottobre 2009 consid. 3.3.b). Il Tribunale federale, spesso assai severo in merito alla prevedibilità di un ostacolo, ha già avuto modo di stabilire che il conducente che incrocia un bus fermo ad una fermata (o che sta per lasciarla) deve prendere in considerazione il rischio che un pedone sbuchi all'improvviso da dietro il veicolo e deve adeguare, di conseguenza, la sua velocità (DTF 97 IV 242). In un altro caso, il TF ha avuto modo di stabilire che il conducente deve anche prevedere che, di notte durante il periodo del raccolto, un trattore si immetta inaspettatamente da un campo sulla carreggiata (DTF 94 IV 23). Sempre secondo la giurisprudenza federale, la circostanza che, a mezzogiorno e in una strada frequentata, un pedone attraversi improvvisamente un passaggio pedonale non è tal punto straordinaria da non poter assolutamente essere prevista (DTF 121 IV 286). Parimenti, il fatto che la strada sia costeggiata da un marciapiede non dispensa il conducente dal prendere in considerazione la possibilità del sopraggiungere di pedoni in senso inverso sulla carreggiata (DTF 79 IV 65; cfr. anche sentenza CARP 17.2011.1 dell'8 aprile 2011 consid. 4.5; sentenza CCRP 17.2008.48 del 1. ottobre 2009 consid. 3.3.b). Gli ostacoli sono, per contro, imprevedibili quando si presentano in maniera del tutto inopinata ed inattesa, senza che il conducente potesse assolutamente contare sulla loro evenienza (Bussy/Rusconi, op. cit., ad art. 32 LCStr, n. 1.27). L'Alta Corte federale ha ritenuto che la presenza di un cancello situato tra due alte siepi, lungo una strada di grande traffico, non è sufficiente per imporre al conducente di adottare una velocità che gli permetta di evitare l'uscita repentina di un bambino (DTF 80 IV 130). Analogamente il conducente, su di una strada la cui larghezza permette di incrociare senza pericolo, non ha da tener subito conto della possibilità che, al termine del tratto visibile, potrebbe imbattersi in un veicolo circolante sulla sua stessa carreggiata (DTF 91 IV 74; cfr. anche sentenza CARP 17.2011.1 dell'8 aprile 2011 consid. 4.5; sentenza CCRP 17.2008.48 del 1. ottobre 2009 consid. 3.3.b).

### **E. 3.3**

Inoltre, il conducente ha l'obbligo di agevolare ai pedoni l'attraversamento della carreggiata (art. 33 cpv. 1 LCStr). Avvicinandosi ai passaggi pedonali, il conducente deve circolare con

particolare prudenza e, se necessario, fermarsi, dando la precedenza ai pedoni che vi transitano o che stanno accedendovi (art. 33 cpv. 2 LCStr). Davanti ai passaggi pedonali senza regolazione del traffico il conducente deve accordare la precedenza ad ogni pedone o utente di un mezzo simile a veicolo che si trova già sul passaggio pedonale o che attende davanti ad esso e che visibilmente vuole attraversarlo. Deve moderare per tempo la velocità e, all'occorrenza, fermarsi per poter adempiere questo obbligo (art. 6 cpv. 1 ONC). La "particolare prudenza" per i pedoni ai sensi dell'art. 33 cpv. 2 LCStr significa che l'automobilista deve prestare maggiore attenzione nei pressi dei passaggi pedonali e nelle loro immediate vicinanze ed essere pronto ad arrestare il veicolo quando un pedone attraversa la strada o manifesta la volontà di farlo. L'automobilista può prescindere dal ridurre la propria velocità soltanto se nessun pedone si trova sul passaggio pedonale o in prossimità di esso e se emerge dall'insieme delle circostanze che nessun utente potrà improvvisamente comparire per attraversare la strada (STF 6S.34/2006 del 28 agosto 2006 consid. 4.5.1; DTF 121 IV 286 consid. 4b pag. 291; 115 II 283 consid. 1a pag. 285; sentenza CARP 17.2011.1 dell'8 aprile 2011 consid. 4.5).

### **E. 3.4**

D'altra parte, secondo il principio dell'affidamento dedotto dall'art. 26 LCStr, nella circolazione ogni utente della strada che si comporta in maniera corretta può, a sua volta, confidare nel corretto comportamento degli altri utenti, nella misura in cui non vi siano indizi per ritenere il contrario (art. 26 cpv. 1 LCStr; STF 6S.34/2006 del 28 agosto 2006 consid. 4.5.2; DTF 125 IV 83 consid. 2.b; 124 IV 81 consid. 2b pag. 84; 122 IV 133 consid. 2a pag. 136; Trechsel, op. cit., ad art. 12 CP, n. 33). Particolare prudenza deve, però, essere usata verso i fanciulli, gli infermi e i vecchi e parimenti quando vi siano indizi per ritenere che un utente della strada non si comporti correttamente (art. 26 cpv. 2 LCStr). Nei confronti delle persone menzionate nel capoverso 2 della norma, il conducente deve dar prova di un'attenzione accresciuta anche se nulla indica che essi si comporteranno in modo scorretto (Bussy/Rusconi, op. cit., ad art. 33 LCStr, n. 1.4).

### **E. 4**

L'appellante si aggrava contro la sentenza del giudice della Pretura penale sostenendo che essa è "frutto di un suo evidente abuso di apprezzamento del materiale probatorio" e che essa "lede in modo manifesto la presunzione d'innocenza garantita dall'art. 32 Cost." laddove essa accerta che il pedone era visibile e che lui avrebbe potuto arrestare il veicolo prima dell'impatto (dichiarazione di appello, punto n. 2-3, pag. 3-6).

### **E. 4.1**

Nella sentenza impugnata, il giudice di prime cure ha accertato che, la mattina del 6 febbraio 2009, AP 1, titolare della licenza di condurre dal 1984, circolava, alla guida del furgone immatricolato a nome della sua impresa di costruzioni, a \_\_\_\_\_ con i fari anabbaglianti accesi e - dato che pioveva - i tergicristalli in funzione in modo continuo (sentenza impugnata, consid. 2, pag. 3). Proseguendo, il primo giudice ha accertato che, giunto attorno alle ore 7.30 al passaggio pedonale posto all'altezza del Ristorante \_\_\_\_\_, AP 1, non prestando la dovuta attenzione alla strada e a quanto avveniva sul passaggio pedonale, non si è avveduto della presenza di ACPR 1 che stava attraversando la carreggiata da sinistra verso destra (rispetto alla direzione di marcia del veicolo) e lo ha investito, causandone la morte (sentenza impugnata, consid. 2, pag. 3; consid. 5, pag. 6; consid. 6, pag. 6; consid. 20, pag. 19). Quanto alla dinamica dell'incidente, il giudice della

Pretura penale, confrontato con due pareri peritali (ivi compresi i complementi alle perizie) - da un lato, quello del perito incaricato dall'accusa (ing. \_\_\_\_\_) e, dall'altro, quello dell'esperto incaricato dalla difesa (ing. B.) - che su alcuni punti fondamentali giungevano ad esiti divergenti, ha ritenuto più attendibili le conclusioni del perito giudiziario, osservando che le considerazioni espresse dal consulente della difesa, pur avendo permesso di affinare il lavoro dell'ing. D., "non ne hanno saputo scalfire la struttura portante" (sentenza impugnata, consid. 7, pag. 7-8; consid. 9-12, pag. 8-12; consid. 18-19, pag. 18-19): in particolare, non hanno dimostrato l'erroneità della tesi del perito giudiziario secondo cui il conducente avrebbe potuto vedere il pedone in un momento cui gli era ancora possibile evitare l'impatto (sentenza impugnata, consid. 20, pag. 19-20).

#### **E. 4.2**

L'appellante lamenta che il giudice della Pretura penale si sia fondato sulla perizia dell'ing. D. e non abbia tenuto conto delle considerazioni e conclusioni - di senso contrario - del perito della difesa. Egli contesta, anzitutto, che il rapporto peritale redatto dall'ing. D. possa essere considerato una perizia giudiziaria, ritenuto come il perito in questione sia stato nominato dall'accusa e non dal giudice (dichiarazione di appello, punto n. 3, pag. 4). Indipendentemente da ciò - egli continua - ritenendo che la perizia della difesa ha permesso di affinare la perizia dell'ing. D. senza mutarne la sostanza, il giudice di prime cure ha abusato del suo potere di apprezzamento, atteso che il perito della difesa è giunto ad una conclusione diametralmente opposta rispetto a quella cui è giunto il perito dell'accusa che - sempre a dire dell'appellante - "ha costantemente conferito al proprio referto un "taglio accusatorio", stravolgendo dati di fatto inconfutabili, omettendo dati di fatto oggettivi favorevoli all'imputato e applicando coefficienti e fattori sempre a discapito del medesimo" (dichiarazione di appello, punto n. 3, pag. 4-5).

#### **E. 4.3**

A questo riguardo, va preliminarmente rilevato che è priva di fondamento la contestazione dell'appellante riguardo alla qualifica del referto peritale dell'ing. D. quale perizia giudiziaria. In effetti, una perizia è definita giudiziaria sia che essa venga ordinata dal magistrato inquirente - come in concreto - sia che essa venga disposta dal giudice (cfr., per il previgente diritto procedurale ticinese, art. 142 CPP-TI e, per il diritto processuale unificato, art. 182 CPP fed.; Piquerez, *Traité de procédure pénale suisse*, Ginevra/Zurigo/Basilea 2006, pag. 505).

#### **E. 4.4**

Per il resto, si osserva che, se è vero che il giudice non è vincolato alle conclusioni del perito che egli valuta liberamente così come gli altri mezzi di prova ai sensi dell'art. 10 cpv. 2 CPP (Hauser/Schweri/Hartmann, *Schweizerisches Strafprozessrecht*, Basilea 2005, pag. 313; Piquerez, op. cit., pag. 515; Vuille, *Commentaire romand, CPP*, Basilea 2011, ad art. 182, n. 7; Schmid, *Handbuch*, ad § 63, n. 951, pag. 408; Heer, *Basler Kommentar, StPO*, Basilea 2011, ad art. 182, n. 11 e ad art. 189, n. 1; Donatsch, *Kommentar zur StPO*, Zurigo/Basilea/Ginevra 2010, ad art. 189, n. 21-23; Riklin, *Schweizerische Strafprozessordnung*, Zurigo 2010, ad art. 182, n. 4; Galliani/Marcellini, *Commentario CPP*, Zurigo/San Gallo 2010, ad art. 189, n. 6; STF 6B\_450/2009 del 22 settembre 2009 consid. 2.1; DTF 129 I 49 consid. 4; SJ 1997, pag. 58; DTF 96 IV 97), è anche vero che egli non può scostarsi dalle risultanze di una perizia senza motivi convincenti (Hauser/Schweri/Hartmann, op. cit., pag. 314; Piquerez, op. cit., pag. 515; Vuille, op. cit.,

ad art. 182, n. 10; Schmid, Handbuch, ad § 63, n. 951, pag. 408; Heer, op. cit., ad art. 189, n. 2; Donatsch, op. cit., ad art. 189, n. 24; Riklin, op. cit., ad art. 182, n. 4; Galliani/Marcellini, op. cit., ad art. 189, n. 6). Tali motivi sono dati segnatamente quando il referto è lacunoso, contiene una contraddizione interna evidente, poggia su premesse fattuali manifestamente false, emana da una persona che non possiede le conoscenze specialistiche necessarie oppure emette un'opinione manifestamente insostenibile o viziata da un'errata interpretazione della legge. L'opinione contraria emessa da altri specialisti - in particolare, da esperti di parte - non basta ad imporre al giudice la disattenzione della perizia giudiziaria. Semplicemente, egli ne deve tener conto nella valutazione del materiale probatorio a sua disposizione e, in particolare, nella valutazione del valore probante della perizia giudiziaria (Piquerez, op. cit., pag. 515-516; Heer, op. cit., ad art. 182, n. 11 e ad art. 189, n. 3; Vuille, op. cit., ad art. 182, n. 12-14; Donatsch, op. cit., ad art. 189, n. 25; STF 6B\_450/2009 del 22 settembre 2009 consid. 2.1; DTF 130 I 337 consid. 5.4.2; STF 6S.297/2003 del 14 ottobre 2003 consid. 2; DTF 129 I 49 consid. 4; 128 I 81 consid. 2; 125 V 351 consid. 3b; 118 Ia 144 consid. 1c; 110 Ib 52 consid. 2; 107 IV 7 consid. 5; 102 IV 225 consid. 7b; 101 Ib 405 consid. 3b; 101 IV 129 consid. 3a; 96 IV 97; 94 I 286 consid. 1; 87 I 87 consid. 3). In tale procedimento di valutazione delle prove (art. 10 cpv. 2 CPP) - pur se confrontato con più perizie giudiziarie contraddittorie - il giudice non è tenuto ad applicare il principio in dubio pro reo e seguire la perizia più favorevole all'accusato se ritiene, sulla scorta di motivi oggettivi, l'altra perizia più convincente (Heer, op. cit., ad art. 189, n. 17). In questo senso, valutando il rapporto peritale allestito dall'ing. D. e il rapporto allestito dall'ing. B. per concludere ad una maggior forza probante del primo rispetto al secondo, il primo giudice non ha, di principio, né abusato del proprio potere di apprezzamento né violato il principio in dubio pro reo. La censura è, quindi, destinata all'insuccesso.

#### **E. 4.5**

A fronte del contraddittorio parere espresso dall'ing. D. - che al dibattimento di primo grado ha sostenuto che il pedone era visibile due secondi prima dell'impatto, quando si trovava "nella corsia del veicolo", mentre nel suo referto 3 luglio 2009 aveva sostenuto che "il pedone entra nella corsia di pertinenza del furgone circa 1,5/2 sec prima dell'investimento, quando il furgone si trovava a 20-35 metri dal punto dell'impatto" - l'appellante ritiene che il principio in dubio pro reo avrebbe imposto di accertare che il pedone avrebbe potuto essere visibile "al più presto 1,5 sec. prima dell'impatto" (dichiarazione di appello, punto n. 6, pag. 7). L'appellante taccia, poi, di arbitrarie - per tutta una serie di ragioni indicate nella dichiarazione di appello - le considerazioni del primo giudice riguardo alle condizioni ambientali in cui è avvenuto l'investimento e circa la velocità angolare relativa (dichiarazione di appello, punto n. 4, pag. 6-7).

#### **E. 4.6.1**

Come visto, sullo svolgimento dei fatti vi sono agli atti due perizie. La prima - giudiziaria - redatta il 3 luglio 2009 dall'ing. D. (AI 28). La seconda, allestita dall'ing. B. il 19 aprile 2010 su richiesta della difesa (doc. Pretura penale n. 26). Il 29 settembre 2010 l'ing. D. ha preso posizione sul parere dell'ing. B. (doc. Pretura penale n. 35) che, a sua volta, si è espresso sulle considerazioni e conclusioni del collega il 18 ottobre 2010 (doc. Pretura penale n. 40). Nel suo referto 3 luglio 2009, il perito giudiziario ha accertato, sulla scorta delle indicazioni fornitegli da MeteoSvizzera (cfr. AI 27), che, al momento dei fatti, non era ancora giorno (perizia D., AI 28, pag. 15 e 32) e che gli oggetti erano visibili unicamente

grazie all'illuminazione artificiale (perizia D., AI 28, pag. 22 e 32). Il perito giudiziario ha, poi, accertato che, prescindendo dalle condizioni di luce, dal passaggio pedonale si gode di una visuale di circa 110-120 metri rispetto alla corsia di provenienza del furgone e che, circolando in direzione del centro di \_\_\_\_\_, la visuale rispetto al passaggio pedonale in questione si apre, pure, a partire da 110-120 metri (perizia D., AI 28, pag. 12). Sulla scorta delle risultanze dell'esame autoptico così come delle dichiarazioni di una testimone, il perito giudiziario ha inoltre accertato che, al momento dell'impatto, il pedone stava attraversando la carreggiata da sinistra verso destra rispetto al senso di marcia del furgone (perizia D., AI 28, pag. 17, 32 e 34). Ritenuto che la possibilità di percepire un pedone dipende essenzialmente dal contrasto tra lui e la luce circostante, considerato che, in concreto, tale contrasto era affievolito a causa degli abiti scuri indossati dalla vittima ma, nello stesso tempo, accentuato dalla luce prodotta dal lampione stradale "destinato ad illuminare le strisce pedonali" (cfr. perizia D., AI 28, pag. 22), tenuto altresì conto della luce prodotta dai fari del furgone, il perito giudiziario ha accertato che "il pedone si trovava in una zona sufficientemente illuminata almeno da quando il veicolo era ad una trentina di metri da lui" (perizia D., AI 28, pag. 23 e 33). Nelle sue conclusioni, il perito giudiziario ha sottolineato come AP 1 non abbia visto il pedone né in quel momento né quando il furgone si trovava a 18-19 metri da lui (e, meglio, quando i fari del veicolo lo avrebbero illuminato efficacemente anche in una situazione di totale oscurità), né quando il pedone si è trovato direttamente davanti al furgone, ad una distanza di 7-10 metri (perizia D., AI 28, pag. 34). E ciò nonostante il fatto che, durante lo spostamento compiuto dal pedone nel tempo compreso tra la sua entrata nel campo visivo del conducente e l'impatto, l'angolo compreso tra l'asse longitudinale del veicolo e la posizione del pedone sia cambiato notevolmente, cosa che "in genere contribuisce ad evidenziare la presenza del pedone" (perizia D., AI 28, pag. 24). Il perito giudiziario ha concluso che, nel momento in cui il furgone era al limite dello spazio utile d'arresto, la vittima si è trovata in "una zona in cui il pedone è potenzialmente visibile anche in assenza di altra illuminazione artificiale". Egli ha, poi, aggiunto che, in concreto, "la presenza dell'illuminazione pubblica" ha reso il pedone "con ogni verosimiglianza visibile già in tale situazione" (perizia D., AI 28, pag. 26).

#### **E. 4.6.2**

Premesso che la reazione psicotecnica "è sempre e solo conseguenza" dell'insorgere della situazione di pericolo e della percezione oculare della stessa (perizia B., doc. Pretura penale n. 26, pag. 21-23), l'ing. B. ha contestato, con tutta una serie di argomentazioni, le conclusioni del perito giudiziario sulla possibilità per il conducente di vedere il pedone. L'esperto consultato dalla difesa ha, in primo luogo, evidenziato che il passaggio pedonale in questione è segnalato con un unico segnale situato sul lato destro della carreggiata rispetto al senso di marcia del furgone (perizia B., doc. Pretura penale n. 26, pag. 8) ciò che ha concentrato l'attenzione del conducente su quel lato della strada, distogliendola da quello opposto da cui proveniva il pedone (perizia B., doc. Pretura penale n. 26, pag. 23-24). L'esperto della difesa ha, poi, sostenuto che il fenomeno di deviazione dell'attenzione del conducente indotto dalla posizione del segnale è stato accentuato dalla maggiore intensità luminosa presente sul lato destro della carreggiata (perizia B., doc. Pretura penale n. 26, pag. 24). Al proposito, premesso che il passaggio pedonale non è dotato di "un impianto di illuminazione specifico per i pedoni" (perizia B., doc. Pretura penale n. 26, pag. 10-11 e 28-29), egli ha spiegato che la luce prodotta dal lampione posto sul lato destro della carreggiata produce un cono che illumina più intensamente quel lato a discapito del lato opposto e taglia in obliquo la sagoma di un pedone in fase di attraversamento, il quale

risulta, quindi, tanto più visibile quanto più si avvicina al lato destro della carreggiata (“effetto cono”; perizia B., doc. Pretura penale n. 26, pag. 24-25). Il perito di parte ha, poi, evidenziato come il lampione situato sul lato destro della carreggiata rispetto al senso di marcia del furgone sia fuori asse rispetto al passaggio pedonale, essendo posizionato in corrispondenza della fine dello stesso in direzione di Losone (perizia B., doc. Pretura penale n. 26, pag. 11), con la conseguenza che il fascio luminoso ha colpito il pedone solo sul lato rivolto verso il centro di Losone mentre il lato opposto - da cui proveniva il furgone - è rimasto in ombra (“effetto medaglia”; perizia B., doc. Pretura penale n. 26, pag. 25-26). L’ing. B. ha, pure, sottolineato come, nella zona di attraversamento, in corrispondenza della corsia di marcia, lo sfondo fosse scuro, ciò che ha ridotto il contrasto con il pedone (perizia B., doc. Pretura penale n. 26, pag. 9 e 26). L’esperto della difesa ha rilevato altresì che la zona di accesso al passaggio pedonale sul lato sinistro della carreggiata si trova “circa a metà fra due lampioni, ossia nella zona più debolmente illuminata dagli stessi”. Inoltre, il lampione che avrebbe dovuto illuminare quella zona era oscurato dalla chioma di una pianta (che, proprio su sua sollecitazione, il Comune ha, poi, provveduto a tagliare) che ha prodotto una “zona d’ombra intensa” sul marciapiede sottostante (perizia B., doc. Pretura penale n. 26, pag. 10 e 26-28). Il perito di parte ha, poi, illustrato come i fari del furgone non abbiano illuminato l’intera sagoma del pedone, ma unicamente i suoi arti inferiori (perizia B., doc. Pretura penale n. 26, pag. 16-18). Ritenuto che maggiore è l’intensità di luce presente e minore è la capacità visiva relativa ai settori poco illuminati, l’ing. B. ha, poi, sostenuto che, in concreto, “è possibile ipotizzare un abbagliamento da luce pubblica” in quanto “l’impianto stradale di illuminazione all’effetto di illuminazione generale aggiunge purtroppo quello nefasto di abbagliamento dei conducenti riducendo le loro facoltà visive per quanto viene a trovarsi nel settore basso dello scenario stradale, quello meno illuminato in cui appunto si muoveva il pedone” (perizia B., doc. Pretura penale n. 26, pag. 30-32). L’esperto di parte ha individuato altri ostacoli alla visibilità del pedone nell’“effetto barriera” (dovuto alle gocce di pioggia), nell’“effetto intermittenza” (riconducibile al movimento dei tergicristalli), nell’“effetto camuffamento” (dovuto all’ombrello e agli abiti scuri portati dal pedone) e nell’azione - prodotta pure dall’ombrello - di copertura della luce proveniente dai lampioni stradali (perizia B., doc. Pretura penale n. 26, pag. 33). L’ing. B. ha, altresì, rilevato che la velocità con cui il pedone ha attraversato la carreggiata è compresa tra 1 e 1,4 m/s e non tra 1 e 1,5 m/s come sostenuto dal perito dell’accusa (perizia B., doc. Pretura penale n. 26, pag. 19) e ha, quindi, contestato la valutazione del perito dell’accusa secondo cui il movimento del pedone lo avrebbe reso più facilmente riconoscibile per il conducente (perizia B., doc. Pretura penale n. 26, pag. 20). Egli ha, al contrario, sostenuto che, in concreto, si è manifestato il fenomeno detto della “relatività visuale” per cui - a causa del contemporaneo spostamento di veicolo e pedone - il cervello del conducente percepisce una situazione di staticità apparente del pedone che invece è in movimento, ciò che gli impedisce di avvertire il pericolo e di evitarlo reagendo (perizia B., doc. Pretura penale n. 26, pag. 34-35). Precisando che la situazione di stasi apparente del pedone dura per tutta la fase di avvicinamento e si scioglie improvvisamente solo nell’ultimo secondo prima dell’investimento (perizia B., doc. Pretura penale n. 26, pag. 35-37), egli ha concluso che il conducente poteva percepire il movimento del pedone soltanto nell’ultimo secondo prima dell’impatto, quando questi ha iniziato l’attraversamento della corsia di marcia del furgone (perizia B., doc. Pretura penale n. 26, pag. 38-40 e 42).

#### **E. 4.6.3**

Il giudice della Pretura penale ha invitato il perito giudiziario a prendere posizione sulle argomentazioni e conclusioni del perito di parte. Nelle sue osservazioni 29 settembre 2010, l'ing. D. ha spiegato di condividere sostanzialmente le osservazioni del collega circa la situazione ambientale del luogo del sinistro (in particolare, riguardo alla scarsa efficacia dell'illuminazione pubblica ed ai problemi di visibilità dovuti al contrasto con lo sfondo ed alla pioggia). Egli ha precisato, però, di averne già tenuto conto nel suo referto: proprio per tali ragioni ha considerato che il conducente poteva vedere il pedone unicamente quando questi si è trovato nei pressi del centro della carreggiata (osservazioni D., doc. Pretura penale n. 35, pag. 1). Stando al perito giudiziario, il conducente era in grado di percepire la presenza del pedone già due secondi prima dell'investimento (osservazioni D., doc. Pretura penale n. 35, pag. 5). Ritenuta la velocità di 45 km/h (pari a 12,5 m/s) del furgone e la velocità di 1,4 m/s del pedone proposte dal perito di parte, egli ha infatti spiegato che due secondi prima dell'impatto il veicolo si trovava a 25 metri dal punto dell'investimento, mentre il pedone distava 2,8 metri da quel punto e, meglio, si trovava circa 1 metro sulla sinistra del furgone, in una zona in cui egli era potenzialmente visibile grazie alla luce dei fari del veicolo anche in assenza di altra illuminazione (osservazioni D., doc. Pretura penale n. 35, pag. 4). Peraltro, con riferimento al fascio luminoso dei fari del furgone, il perito giudiziario - pur concordando con l'esperto della difesa riguardo al fatto che esso è proiettato verso il basso e raggiunge un'altezza di 40 cm dal suolo - ha spiegato che, considerata la parabola dei fari ed il tipo di lampadine che non permettono una separazione netta tra zona illuminata e zona non illuminata, non è corretto ritenere completamente buia la zona al di sopra dei citati 40 cm (osservazioni D., doc. Pretura penale n. 35, pag. 2 e 5). L'ing. D. ha aggiunto che, in concreto, l'illuminazione pubblica - seppure non ottimale - ha accresciuto le possibilità di avvistamento (osservazioni D., doc. Pretura penale n. 35, pag. 4 e 5) mentre ha convenuto che la staticità apparente del pedone dovuta al movimento reciproco dei protagonisti può, viste le condizioni ambientali, avere reso "più difficilmente visibile" il pedone (osservazioni D., doc. Pretura penale n. 35, pag. 5).

#### **E. 4.6.4**

Chiamato a sua volta ad esprimersi, con scritto 18 ottobre 2010, l'ing. B. ha contestato che il perito giudiziario abbia davvero tenuto conto del fatto che il passaggio pedonale non era adeguatamente illuminato, ritenuto che egli, nel suo referto 3 luglio 2009, non ha fatto alcun cenno a tale circostanza ma ha anzi sostenuto che "il genere di illuminazione presente sul luogo in esame è stato appositamente concepito per migliorare il contrasto nella zona delle strisce" (controsservazioni B., doc. Pretura penale n. 40, pag. 1). L'ing. B. ha, poi, ribadito che lo spostamento del pedone non poteva essere percepito fino ad un secondo dall'impatto, tanto più che la percezione dipende anche dai fattori ambientali, in casu avversi (controsservazioni B., doc. Pretura penale n. 40, pag. 4). Per il resto, l'esperto della difesa si è limitato a rilevare che il perito giudiziario ha operato mettendo in evidenza unicamente gli aspetti a sfavore dell'accusato (controsservazioni B., doc. Pretura penale n. 40, pag. 3).

#### **E. 4.6.5**

Il perito giudiziario e l'esperto scelto dalla difesa sono stati sentiti ancora al dibattimento di primo grado. In quell'occasione, l'ing. D. ha ribadito di concordare con l'ing. B. circa l'inadeguatezza dell'illuminazione, sostenendo che il pedone non poteva essere visto "fino a quando è giunto nella corsia del veicolo, quindi nei 2 secondi che precedono l'impatto". Egli ha, pure, ribadito che, "prima degli ultimi due secondi", il pedone "non era visibile per una questione di luce (marciapiede e inizio attraversamento)" mentre "negli ultimi due

secondi quando il pedone è entrato nella corsia” da cui proveniva il furgone “egli era sufficientemente illuminato per essere visionato” (verb. dib. 4 maggio 2011 pag. 2). L’ing. B., ha, invece ribadito che, fino all’ultimo secondo prima dell’impatto, il pedone sembrava fermo e, quindi, non attirava l’attenzione, ritenuto anche che indossava abiti scuri e che si trovava in una zona d’ombra (verb. dib. 4 maggio 2011 pag. 2).

#### **E. 4.7**

Le argomentazioni dell’ing. B. non sono tali da togliere forza probante alla perizia giudiziaria.

##### **E. 4.7.1**

L’argomentazione difensiva relativa alla segnaletica stradale è destituita di fondamento. Contrariamente a quanto preteso dal perito di parte, la legge non impone affatto di segnalare passaggi pedonali da entrambi i lati della carreggiata rispetto alla medesima direzione di marcia. La norma citata in perizia (art. 47 OSStr) si limita infatti a sancire che è sufficiente porre un unico segnale sull’isola spartitraffico (per strade che ne sono dotate) rispettivamente al margine della carreggiata (per strade secondarie strette), se esso è “visibile da entrambe le direzioni di marcia”. Solo in caso contrario, dunque, occorre segnalare il passaggio pedonale in entrambe le direzioni di marcia. Tuttavia, ciò ancora non significa che sia necessario porre un segnale sul lato destro ed uno sul lato sinistro della carreggiata rispetto al medesimo senso di marcia. In concreto, dunque, la segnaletica era adeguata. In queste circostanze, è evidentemente pretestuoso sostenere che l’attenzione del conducente è stata distolta dal passaggio pedonale proprio dal cartello che lo segnalava. Infine, a titolo abbondanziale si ricorda che il magazzino dell’impresa di costruzioni dell’appellante è ubicato nella medesima via in cui è avvenuto l’investimento (cfr. verbale di polizia AP 1 6 febbraio 2009, AI 12, pag. 1): se ne desume che AP 1 conosce bene la zona e, pertanto, che sapeva che in quel punto vi è un passaggio pedonale. L’argomentazione è, dunque, al limite del temerario. Nemmeno la tesi dell’assoluta impossibilità per il conducente di vedere il pedone, proposta dal perito di parte, può essere seguita ritenuto, in particolare, come essa sia smentita dalla fotografia n. 9 a pag. 27 della perizia di parte che conferma le conclusioni del perito giudiziario secondo cui il pedone era visibile, in ogni caso, al momento in cui egli ha raggiunto la corsia di marcia del veicolo. La foto dimostra, in effetti, che la situazione di non perfetta visibilità sul marciapiede sinistro migliora gradualmente ma sensibilmente man mano che ci si sposta da sinistra verso destra. Pur se scattata in condizioni meteorologiche migliori rispetto a quelle del mattino dell’incidente, essa è indicativa del tipo di illuminazione su quel tratto di strada. Ritenuto come non sia nemmeno ipotizzabile che la pioggia abbia compromesso sensibilmente la qualità illuminante dei lampioni, tale fotografia basta a confutare le diverse argomentazioni difensive che l’esperto di parte ha, peraltro, portato alle loro estreme conseguenze rendendole già solo per questo poco credibili. Neppure può essere condivisa la tesi difensiva del contrasto reso più difficile dallo sfondo scuro: sempre la citata fotografia dimostra come il grande lampione posto in mezzo alla strada crei uno sfondo luminoso. Infine, è sempre la fotografia riprodotta a pag. 27 della perizia di parte che sconfessa la tesi dell’abbagliamento da luce pubblica. In ogni caso, quand’anche l’illuminazione avesse prodotto l’effetto descritto dalla perito della difesa, ciò avrebbe tutt’al più imposto maggior prudenza al conducente. Posto in una situazione di cattiva visibilità, il conducente deve, infatti, ridurre la sua velocità così da potersi fermare nello spazio visibile. Ciò, a maggior ragione ritenuto come, in concreto, vi era, nella zona di pretesa difficile visibilità, un

passaggio pedonale correttamente segnalato e di cui, evidentemente, AP 1 conosceva, già per esperienza quotidiana, l'esistenza. Ad un adeguamento della velocità avrebbero dovuto condurre anche gli indicati effetti barriera ed intermittenza dovuti alla pioggia rispettivamente al funzionamento dei tergicristalli. Neppure può essere considerato l'“effetto medaglia” evocato dal perito di parte. Esso, infatti, presuppone l'esistenza di un'unica fonte di luce, in casu, situata dopo il passaggio pedonale. In realtà, nel caso concreto, la presenza, sul lato sinistro della carreggiata, di un lampione anche prima del passaggio pedonale mitiga tale effetto che è, poi, annullato dalla luce prodotta dai fari del furgone. Di ciò non ha tenuto conto l'esperto della difesa. A proposito della luce prodotta dai fari del furgone si rileva che anche il perito di parte dà atto che essa illuminava almeno gli arti inferiori del pedone. Inoltre, non va dimenticato che, come spiegato dal perito giudiziario, la configurazione e le lampadine dei fari in questione non permettono una netta separazione tra zona illuminata e zona buia. Non è, quindi, possibile sostenere che la zona sovrastante quella illuminata dai fari fosse completamente buia. Deve pure essere negato, in concreto, l'influsso della relatività visuale sulla possibilità di percepire il pedone. Infatti, come correttamente rilevato dal primo giudice, pur ammettendo che, rimanendo costante l'angolo tra la linea standard di visuale del conducente ed il pedone, il movimento di quest'ultimo non può essere percepito, occorre considerare che AP 1 avrebbe potuto e dovuto accorgersi dello spostamento del pedone rispetto ai numerosi punti di riferimento offerti dal paesaggio. Ad ogni buon conto, la presenza di un pedone, quand'anche esso venga percepito come figura immobile, sopra o nelle immediate vicinanze di un passaggio pedonale deve indurre il conducente a particolare prudenza. Ciò implica, l'obbligo alla riduzione della velocità così da poter fermare il veicolo nello spazio visibile. Questo obbligo si impone con maggiore evidenza nelle circostanze del caso concreto, caratterizzate dall'assenza di luce naturale e dalla pioggia. Nulla muta il fatto che il pedone fosse vestito con abiti scuri e munito di ombrello: nelle condizioni descritte, egli risultava comunque visibile, almeno quando ha messo piede nella corsia di marcia del veicolo proprio perché detta corsia risulta ben illuminata (cfr., ancora una volta, fotografia n. 9).

#### **E. 4.7.2**

Neppure può essere condivisa la tesi dell'appellante secondo cui il principio in dubio pro reo impone di ritenere che il pedone sia entrato nella corsia in cui procedeva il furgone 1,5 secondi prima dell'investimento. In effetti, al dibattimento di primo grado, a confronto con l'esperto di parte, il perito giudiziario ha chiaramente espresso l'opinione secondo cui il pedone era visibile già due secondi prima dell'investimento. A ciò aggiungasi che, nel suo referto 3 luglio 2009, l'ing. D. ha considerato che il pedone è entrato nella corsia di marcia del furgone circa 1,5 - 2,5 secondi prima della collisione, quando il furgone si trovava a 20 - 35 metri dal punto d'impatto. Egli è giunto a tale conclusione dopo avere preso in considerazione quattro ipotesi: quelle dell'attraversamento perpendicolare con velocità minima rispettivamente massima del pedone e quelle dell'attraversamento diagonale con velocità minima rispettivamente massima del pedone. L'ipotesi secondo la quale il pedone sarebbe entrato nella corsia percorsa dal furgone 1,5 secondi prima dell'investimento corrisponde a quella dell'attraversamento perpendicolare con velocità massima del pedone. L'ing. D. ha infatti indicato che, nell'ipotesi di un attraversamento perpendicolare della strada, il pedone è entrato nella corsia di marcia del furgone 1,5 secondi prima della collisione, se si considera che questi si muoveva ad una velocità di 1,5 m/s, mentre vi è entrato 2 secondi prima, se si ritiene che si muoveva ad una velocità di 1 m/s. Tuttavia, la velocità di 1,5 m/s è stata recisamente contestata dal perito di parte che ha sostenuto che la

velocità massima del pedone era di 1,4 m/s. L'appellante è, quindi, malvenuto a far valere ora che il pedone si muoveva alla velocità di 1,5 m/s soltanto per sostenere che questi è entrato più tardi nella corsia di marcia del furgone ed è, dunque, stato visibile dopo per il conducente.

#### **E. 4.7.3**

Da tutto quanto precede emerge che il valore probante della perizia giudiziaria non è scalfito dalle argomentazioni del perito scelto dalla difesa. Del resto, si seguisse il parere di quest'ultimo, risulterebbe pressoché miracoloso qualsiasi attraversamento di pedone che andasse a buon fine.

#### **E. 4.8**

Ritenuto che entrambi i periti concordano nel dire che il pedone poteva essere visto almeno un secondo prima della collisione (cfr. verb. dib. 4 maggio 2011 pag. 2), il fatto che, per sua stessa ammissione (cfr. verbali di polizia AP 1 6 febbraio 2009, AI 12, pag. 2-3 e 17 febbraio 2009, AI 12, pag. 2), AP 1 - non ha scorto la vittima neppure quando questa si trovava davanti al furgone, - ha frenato soltanto dopo avere avvertito l'urto e - si è accorto di avere investito un pedone unicamente dopo essere sceso dal veicolo per verificare cosa avesse provocato l'urto da lui udito dimostra che egli non ha prestato la dovuta attenzione alla strada e, in particolare, a quanto avveniva sul passaggio pedonale. In questo senso non è attendibile la conclusione dell'ing. B. che ha escluso la disattenzione del conducente quale causa dell'investimento. È indubbio, dunque, che AP 1 ha violato i doveri di prudenza che si imponevano in una simile situazione, per di più in prossimità di un passaggio pedonale dove, in base alla sopraccitata giurisprudenza, si esige una più elevata attenzione.

All'appellante deve, quindi, essere ascritta una violazione dei doveri di prudenza giusta l'art. 31 LCStr, atteso che, per giurisprudenza, anche una disattenzione di un secondo costituisce una colpa (cfr. DTF 100 IV 279 consid. 2c). Con il suo comportamento egli ha, così, consapevolmente messo in pericolo gli altri utenti della strada oltrepassando i limiti del rischio ammissibile, visto che come conducente doveva essere consapevole del fatto che guidare senza prestare la dovuta attenzione alla carreggiata, per di più in prossimità di un passaggio pedonale, è molto pericoloso ed espone gli altri utenti della strada, in particolare eventuali pedoni (adulti, ma anche bambini, anziani o infermi; cfr. art. 26 cpv. 2 LCStr), ad un rischio inammissibile.

#### **E. 5**

L'appellante sostiene inoltre che, quand'anche gli si volesse imputare una negligenza, il nesso di causalità tra questa e il decesso del pedone è stato interrotto.

##### **E. 5.1**

Nel giudizio impugnato, il giudice di prime cure ha escluso un'interruzione del nesso di causalità tra il comportamento del conducente e l'evento dovuta alle condizioni di visibilità e di luce, rispettivamente al comportamento della vittima (sentenza impugnata, consid. 23, pag. 22) rilevando che, se AP 1 avesse prestato la dovuta attenzione ed avesse adottato le precauzioni del caso, l'evento sarebbe stato evitabile (od avrebbe portato con sé un minor rischio di esito letale; sentenza impugnata, consid. 24, pag. 23).

##### **E. 5.2**

L'appellante sostiene che il nesso di causalità adeguata tra un'eventuale negligenza da lui commessa e la morte del pedone è stato interrotto da tutta una serie di circostanze

imprevedibili. In primo luogo, egli menziona i vizi di costruzione di cui era affetto il passaggio pedonale in questione (inadeguatezza della segnalazione, dell'ubicazione e dell'illuminazione dello stesso) e, a comprova delle sue affermazioni, allega delle fotografie che dimostrano che, dopo i fatti, il passaggio pedonale è stato spostato verso \_\_\_\_\_, munito di un sistema di "illuminazione incrociata con fari appositamente concepiti per i passaggi pedonali" e segnalato sui due lati della strada (dichiarazione di appello, punto n. 7, pag. 8). Secondariamente, AP 1 cita la mancata manutenzione della pianta che, sul lato sinistro della strada, oscurava l'illuminazione pubblica, "creando una zona d'ombra in concomitanza del marciapiede e la prima metà del passaggio pedonale" e anche a tal proposito rileva, sulla scorta delle fotografie prodotte al dibattimento di prima sede, che, dopo i fatti, il Comune ha provveduto a tagliare la pianta (dichiarazione di appello, punto 7, pag. 8). In terzo luogo, l'appellante considera il comportamento della vittima, a suo dire, manifestamente contrario agli obblighi imposti ai pedoni dall'art. 47 cpv. 2 ONC. Premesso che per il signor ACPR 1 "attraversare la strada in quel punto era l'eccezione" (ciò che - a dire dell'appellante - è dimostrato dalle dichiarazioni di una teste e dall'ubicazione del chiosco rispetto all'abitazione della vittima), egli sostiene infatti che, siccome per il pedone il furgone rispettivamente i suoi fari "erano visibili ad una distanza di più di 100 metri", questi "aveva tutto il tempo per rendersi conto del sopraggiungere del veicolo". La vittima, "al più tardi giunta in prossimità della metà della carreggiata", avrebbe dovuto accorgersi che il furgone che stava sopraggiungendo era così vicino da non potersi più fermare in tempo ed avrebbe, quindi, dovuto fermarsi (e non accelerare, come - a dire del ricorrente - ella ha verosimilmente fatto). Riguardo al comportamento dei pedoni in generale, l'appellante richiama quanto affermato dall'ing. D. nella trasmissione radiofonica "Millevoci", la cui registrazione è stata prodotta agli atti su supporto CD in occasione del dibattimento di prima istanza (dichiarazione di appello, punto n. 7, pag. 8-9). AP 1 accenna, infine, alle condizioni meteorologiche e di oscurità esistenti al momento dei fatti (dichiarazione di appello, punto n. 7, pag. 9).

### **E. 5.3.1**

Tra il comportamento colpevole contrario a un dovere di prudenza e il risultato deve sussistere un rapporto di causalità naturale e adeguata (DTF 122 IV 17 consid. 2c pag. 22). Un rapporto di causalità naturale è dato se il comportamento colpevole costituisce la condizione necessaria dell'evento, ossia se non può essere tralasciato senza che l'evento venga meno, ancorché non ne sia la causa unica (STF 6S.34/2006 del 28 agosto 2006 consid. 4.4.1; 6S.297/2003 del 14 ottobre 2003 consid. 4; DTF 115 IV 199 consid. 5b e rinvii pag. 206). Al proposito un alto grado di verosimiglianza è sufficiente (DTF 125 IV 195 consid. 2b; 116 IV 306 consid. 3a). In materia di circolazione stradale la causalità naturale è data ove la violazione della norma risulti essere una condizione necessaria per l'incidente, anche se non ne costituisce la causa unica e immediata; è sufficiente che essa abbia contribuito, con altre, a produrre l'evento (STF 6S.34/2006 del 28 agosto 2006 consid. 4.4.1; DTF 100 IV 279 consid. 3c pag. 283; sentenza CARP 17.2011.1 dell'8 aprile 2011 consid. 5.3; sentenza CCRP17.2008.48 del 1. ottobre 2009 consid. 3.3.c). La causalità deve essere anche adeguata. È necessario quindi stabilire se il comportamento dell'agente era idoneo, secondo l'andamento ordinario delle cose e l'esperienza generale della vita, a cagionare o a favorire l'evento. Soltanto a queste condizioni si può affermare che l'evento verificatosi era prevedibile da parte dell'agente (DTF 130 IV 7 consid. 3.2 pag. 10; 127 IV 62 consid. 2d pag. 65; 126 IV 13 consid. 7a/bb pag. 17; STF 6S.34/2006 del 28 agosto 2006 consid. 4.4.2; 6S.297/2003 del 14 ottobre 2003 consid. 4; sentenza CARP 17.2011.1 dell'8

aprile 2011 consid. 5.3; sentenza CCRP 17.2008.48 del 1. ottobre 2009 consid. 3.3.c). Il rapporto di causalità adeguata viene meno e il concatenamento dei fatti perde la sua rilevanza giuridica allorché un'altra causa concomitante, come ad esempio la colpa di un terzo o della vittima, costituisca una circostanza del tutto eccezionale o appaia così straordinaria che non poteva essere prevista. Il suo carattere imprevedibile non è in sé sufficiente per interrompere il nesso di causalità: occorre ancora che questa circostanza rivesta un'importanza tale da risultare l'origine più probabile ed immediata dell'evento considerato e relegare in secondo ordine tutti gli altri fattori che hanno contribuito a provocarlo, in particolare, il comportamento dell'agente (DTF 135 IV 56 consid. 2.1 pag. 64; 134 IV 255 consid. 4.4.2 pag. 265; 133 IV 158 consid. 6.1 pag. 168; 131 IV 145 consid. 5.2 pag. 148; 130 IV 7 consid. 3.2 pag. 10; 127 IV 62 consid. 2d pag. 65; 126 IV 13 consid. 7a/bb pag. 17; 122 IV 17 consid. 2c/bb pag. 23; 121 IV 207 consid. 2a pag. 213; 115 IV 100 consid. 2b pag. 102; STF 6B\_1086/2010 del 28 febbraio 2011 consid. 5.2 che conferma la sentenza CCRP 17.2008.48 del 1. ottobre 2009 consid. 3.3.c; 6B\_315/2009 del 20 luglio 2009 consid. 1; 6S.34/2006 del 28 agosto 2006 consid. 4.4.2; sentenza CARP 17.2011.1 dell'8 aprile 2011 consid. 5.3; sentenza CCRP 17.2003.62-17.2003.64 del 13 dicembre 2005 consid. 3). La questione relativa ad un'eventuale interruzione del nesso causale va, pertanto, risolta soltanto in funzione dell'imprevedibilità di circostanze esterne all'autore e non in funzione della presenza o della gravità di colpe di terzi o della vittima nella misura in cui non esiste in diritto penale una compensazione delle colpe (DTF 122 IV 17 consid. 2c/bb; STF 6B\_315/2009 del 20 luglio 2009 consid. 1; sentenza CARP 17.2011.1 dell'8 aprile 2011 consid. 5.3). Il Tribunale federale non ritiene eccezionale che dei pedoni attraversino la carreggiata, anche in luoghi dove il traffico è denso e rapido, considerando che tali pratiche, pur pericolose, non sono così rare da essere considerate imprevedibili: di conseguenza, un simile comportamento non conduce ad un'interruzione del nesso di causalità adeguata (cfr. STF 6B\_315/2009 del 20 luglio 2009 consid. 1, in cui si trattava di un incidente occorso ad una signora di settant'anni che stava attraversando la strada in modo non del tutto perpendicolare, fuori dal passaggio pedonale e dopo un dosso; nella DTF 100 IV 279 consid. 3d nemmeno l'attraversamento dell'autostrada di notte da parte di un autostoppista è stato considerato imprevedibile al punto tale da interrompere il nesso di causalità adeguata; cfr. anche sentenza CCRP 17.2008.48 del 1. ottobre 2009 consid. 3.3.c e sentenza CARP 17.2011.1 dell'8 aprile 2011 consid. 5.3).

### **E. 5.3.2**

Nella circolazione stradale, i pedoni devono circolare sui marciapiedi. Quando questi mancano, essi devono tenersi sul margine della strada e, se è richiesto da particolari pericoli, circolare in fila indiana. Salvo che vi si oppongano speciali condizioni, essi devono tenersi sul margine sinistro della strada, soprattutto di notte fuori delle località (art. 49 cpv. 1 LCStr). Essi devono attraversare la carreggiata con cautela e per la via più breve, usando se possibile i passaggi pedonali. Su di essi godono della precedenza, ma non devono accedervi all'improvviso (art. 49 cpv. 2 LCStr). L'attraversamento della carreggiata da parte dei pedoni viene più concretamente regolato all'art. 47 ONC secondo cui i pedoni devono accedere alla carreggiata con prudenza, soprattutto davanti e dietro un veicolo fermo, devono attraversare la strada rapidamente e devono usare passaggi pedonali, cavalcavia o sottopassaggi che distino meno di 50 m (art. 47 cpv. 1 ONC). Sui passaggi pedonali senza regolazione del traffico il pedone ha la precedenza, salvo rispetto alle tranvie e alle ferrovie su strada. Tuttavia, il pedone non può avvalersi della precedenza se il veicolo è così vicino da non potersi più fermare per tempo (art. 47 cpv. 2 ONC). Fuori dai passaggi pedonali, i

pedoni devono dare la precedenza ai veicoli (art. 47 cpv. 5 ONC; STF 6S.34/2006 del 28 agosto 2006 consid. 4.5.3).

#### **E. 5.4**

In concreto, esiste senz'altro un rapporto di causalità naturale tra la violazione dei doveri di prudenza e l'evento: l'insufficiente attenzione posta da AP 1 alla strada è la *conditio sine qua non* del decesso del pedone. Pure dato è il nesso di causalità adeguata. Infatti, il comportamento disattento dell'appellante era idoneo, secondo l'andamento ordinario delle cose e l'esperienza generale della vita, a cagionare o a favorire il decesso del pedone. Occorre, ora, valutare se questo nesso è stato interrotto dal comportamento della vittima o di terzi. Al proposito, a scanso di equivoci, va detto che, in considerazione dell'inesistenza del concetto di compensazione delle colpe nel diritto penale, la questione dell'interruzione del nesso causale non va valutata in funzione della presenza o della gravità di colpe di terzi o della vittima. Un ipotetico comportamento del pedone contrario alle norme della circolazione stradale e, meglio, agli obblighi che gli incombevano in base all'art. 47 ONC, non è quindi, di per sé, sufficiente ad interrompere il nesso causale: necessario è, ancora, che l'ipotetico comportamento colpevole - così come altre circostanze esterne all'autore - non sia, in sé, prevedibile. Di rilievo, in quest'ambito, è, dunque, soltanto la questione della prevedibilità delle circostanze - intese in senso ampio - esterne all'autore. In concreto, richiamata la costante giurisprudenza federale, il comportamento della vittima - che, vestita con abiti scuri, verso le 7.30 di un giorno ferialo, quando ancora era buio e pioveva, ha attraversato la carreggiata da sinistra verso destra su un passaggio pedonale (o nelle sue immediate vicinanze) situato in una zona abitata e nei cui pressi si trovano un'edicola ed un ristorante - non può evidentemente essere considerato una circostanza eccezionale e imprevedibile. Neppure eccezionale e imprevedibile è il fatto che la vittima abbia attraversato nonostante stesse sopraggiungendo un veicolo. Un'interruzione del nesso causale a seguito del comportamento della vittima è, pertanto, da escludere nel caso concreto. Neppure entra in considerazione un'interruzione del nesso di causalità dovuta ad altre circostanze straordinarie esterne all'autore, segnatamente quelle invocate dall'appellante. Le caratteristiche del passaggio pedonale in questione (segnalazione, ubicazione ed illuminazione) non hanno infatti nulla di eccezionale. Lo stesso dicasi per la mancata manutenzione della pianta la cui chioma indeboliva la luce prodotta dal lampione stradale posto sul lato sinistro della carreggiata e, a maggior ragione, per le condizioni meteorologiche. 6. AP 1 sostiene, poi, che un'applicazione corretta del principio in dubbio pro reo avrebbe dovuto portare il giudice di prima sede ad accertare che, al momento in cui il pedone poteva essere visto, l'impatto era ormai inevitabile (dichiarazione di appello, punto n. 6, pag. 7-8). 6.1. Con riferimento alla causalità ipotetica, il primo giudice ha ritenuto che, "se solo l'imputato avesse prestato l'attenzione dovuta, avrebbe potuto scorgere la vittima già da lontano, da una distanza che gli avrebbe permesso di reagire per tempo", frenando o anche soltanto sterzando leggermente a sinistra, "evitando così l'investimento" (sentenza impugnata, consid. 22, pag. 21). Accertato, in base alle risultanze della perizia giudiziaria, che l'appellante avrebbe potuto e dovuto scorgere il pedone due secondi prima dell'impatto, il giudice di prime cure ha in particolare stabilito che, considerando una velocità del furgone di 45 km/h (riconosciuta anche dal perito di parte) ed applicando un coefficiente di decelerazione di 7 m/s<sup>2</sup> (indicato dal perito giudiziario ma contestato dall'esperto di parte che, tuttavia, non ha proposto una valida alternativa) rispettivamente un tempo di reazione di un secondo, lo spazio utile di arresto sarebbe stato di 22,40 metri. Il primo giudice ha concluso che l'appellante avrebbe avuto il tempo di

fermare il furgone ed evitare l'incidente, ritenuto che due secondi prima della collisione il veicolo si trovava ad una distanza di 25 metri dal pedone. Sulla scorta della perizia giudiziaria, il giudice della Pretura penale ha confermato la sua conclusione secondo cui l'appellante avrebbe potuto fermare il furgone nello spazio utile di arresto anche nell'ipotesi in cui si considerasse un coefficiente di decelerazione soltanto di  $5,7 \text{ m/s}^2$  (sentenza impugnata, consid. 22, pag. 21). Egli ha, quindi, concluso che "sarebbe stato sufficiente prestare la dovuta attenzione ed adottare le misure di prevenzione imposte dalla legge a fronte di una situazione come quella con cui si è trovato confrontato l'automobilista, per prevenire l'investimento a 45 km/h della vittima e la sua conseguente morte". Infatti - ha precisato - "se il prevenuto avesse perlomeno frenato un po', o avesse leggermente sterzato a sinistra, eventualmente dando un colpo di clacson, l'impatto non ci sarebbe stato o sarebbe stato senz'altro meno brutale, con minore rischio di esito letale" (sentenza impugnata, consid. 24, pag. 23).

6.2. L'appellante, come visto al consid. 4.2, lamenta anzitutto il fatto che il giudice di prime cure abbia seguito il parere del perito giudiziario per concludere che il pedone poteva essere visto dal conducente già due secondi prima della collisione. Appellandosi al principio in dubio pro reo, egli ritiene che il giudice della Pretura penale avrebbe dovuto accertare che il pedone era visibile "al più presto 1,5 sec prima dell'impatto, quando si trovava ad una distanza di 20 metri" (dichiarazione di appello, punto n. 6, pag. 7). A quel punto - continua AP 1 - egli non poteva più arrestare il veicolo e ciò "pur applicando gli assurdi tempi di reazione pretesi dal primo giudice, e gli altrettanto inattendibili coefficienti di decelerazione del furgone in questione (senza ABS) su fondo bagnato" (dichiarazione di appello, punto n. 6, pag. 7). In effetti, il tempo di reazione considerato dal primo giudice (a dire del ricorrente, pari a 0,6 secondi) sarebbe insostenibile, atteso che - proprio perché il pedone poteva essere visto al più presto 1,5 secondi prima dell'impatto - non si può sostenere che egli dovesse tenersi pronto a frenare (dichiarazione di appello, punto n. 6, pag. 7). Pure insostenibile sarebbe il coefficiente di decelerazione considerato dal Pretore in quanto né lui né il perito giudiziario (sul cui parere questi si è fondato) hanno tenuto conto, nella determinazione di tale parametro, del fatto che il furgone in questione (più pesante di una normale autovettura) era sprovvisto di ABS e circolava su un fondo stradale bagnato (dichiarazione di appello, punto n. 3, pag. 5).

L'appellante conclude quindi che, così stando le cose, l'impatto con il pedone era inevitabile (dichiarazione di appello, punto n. 6, pag. 8).

6.3. 6.3.1. In relazione al nesso di causalità tra il comportamento dell'agente e l'evento, oltre alla prevedibilità dell'evento, la giurisprudenza del Tribunale federale considera la sua evitabilità: occorre infatti chiedersi se, in caso di comportamento corretto dell'agente, l'evento non si sarebbe verificato (causalità ipotetica). La giurisprudenza esige un alto grado di probabilità, mentre non è sufficiente la semplice possibilità che in caso di comportamento conforme ai doveri di prudenza l'evento sarebbe stato evitabile. L'evento è imputabile all'agente soltanto se, qualora si fosse ipoteticamente comportato in maniera conforme ai suoi doveri di prudenza, l'evento sarebbe stato molto probabilmente o quasi sicuramente evitato (STF 6S.34/2006 del 28 agosto 2006 consid. 4.4.2; DTF 130 IV 7 consid. 3.2 e rinvii; 118 IV 130 consid. 6a; sentenza CARP 17.2011.1 dell'8 aprile 2011 consid. 5.3).

6.3.2. Per giurisprudenza invalsa, il tempo di reazione è di un secondo, ridotto a 0,6 - 0,7 secondi nel caso in cui il conducente, in base alle circostanze concrete, dovesse già tenersi pronto a frenare (STF 6B\_16/2008 dell'11 aprile 2008 consid. 3.4; 6B\_257/2007 del 10 luglio 2007 consid. 5.2; 6S.34/2006 del 28 agosto 2006 consid. 4.6.4; DTF 115 II 283 consid. 1a; 93 IV 59 consid. 2; 92 IV 20 consid. 2; 91 IV 78 consid. 2), ad esempio se un pedone aspetta per immettersi

su di un passaggio pedonale (DTF 93 IV 59 consid. 2; 91 IV 78 consid. 2) oppure se già da un certo tempo è accesa la luce verde del semaforo (DTF 90 IV 98 consid. 3b; Bussy/Rusconi, op. cit., ad art. 31 LCStr, n. 4.6). 6.4. 6.4.1. Come visto al consid. 4.6.5, il perito giudiziario, posto a confronto con l'esperto della difesa in occasione del dibattimento di prima istanza, ha chiaramente indicato che il pedone poteva essere visto dal conducente già due secondi prima della collisione. Ritenuto che non v'è spazio per scostarsi da tali conclusioni del perito giudiziario, il principio in dubbio pro reo non può trovare applicazione. 6.4.2. a) Per il calcolo dello spazio utile di arresto, premesso che il coefficiente di decelerazione varia in funzione del tipo di veicolo e delle condizioni del fondo stradale, per il furgone di AP 1 il perito giudiziario ha stabilito un coefficiente di decelerazione compreso tra un massimo di  $8 \text{ m/s}^2$  ed un minimo di  $7 \text{ m/s}^2$  (perizia D., AI 28, pag. 21). Ritenuto che - come illustrato da entrambi i periti (perizia D., AI 28, pag. 17; perizia B., doc. Pretura penale n. 26, pag. 19) - non era possibile stabilire in che modo il pedone stesse attraversando la strada (se perpendicolarmente oppure diagonalmente), il perito giudiziario - non essendo in grado di stabilire con sicurezza la velocità del furgone al momento dell'impatto - ha in un primo tempo calcolato lo spazio utile di arresto del furgone nelle diverse ipotesi possibili (in caso di attraversamento perpendicolare della strada, corrispondente alla velocità di  $51 \text{ km/h}$ , con coefficiente di decelerazione minimo rispettivamente massimo e in caso di attraversamento diagonale della strada, corrispondente alla velocità di  $47 \text{ km/h}$ , con coefficiente di decelerazione minimo rispettivamente massimo; perizia D., AI 28, pag. 21). Nel suo rapporto, l'esperto della difesa ha invece sostenuto che la velocità del furgone si aggirava attorno ai  $45 \text{ km/h}$  ("sebbene condivido una velocità comunque inferiore al limite dei  $50 \text{ km/h}$  (...) ritengo una velocità attorno ai  $45 \text{ km/h}$  più realistica"; perizia B., doc. Pretura penale n. 26, pag. 16). L'esperto della difesa ha, poi, contestato i coefficienti di decelerazione applicati dall'ing. D. in quanto decelerazioni di  $7-8 \text{ m/s}^2$  sono, a suo dire, tipiche per autovetture normali su strada asciutta e "non certo attribuibili ad un autofurgone a ruote posteriori gemellate, scarico e su strada bagnata come è il caso in esame" (perizia B., doc. Pretura penale n. 26, pag. 18). Il perito giudiziario, nelle sue osservazioni 29 settembre 2010, ha confermato l'opinione secondo cui la velocità del veicolo era compresa tra  $47$  e  $51 \text{ km/h}$  (osservazioni D., doc. Pretura penale n. 35, pag. 2). Premesso che "prove pratiche di frenata eseguite dalla stampa specializzata (TCS, Revue Automobile) e da specialisti del ramo (IbB Forensic Engineering) hanno dimostrato che autofurgoni di recente costruzione (ultimo decennio) garantiscono decelerazioni superiori a  $8 \text{ m/s}^2$ ", egli ha pure confermato il coefficiente di decelerazione di  $7-8 \text{ m/s}^2$ , spiegando di avere tenuto conto nella sua valutazione sia delle condizioni del fondo stradale (umido e non bagnato) sia del tipo di veicolo (anno di costruzione 2004, munito di regolazione della forza frenante sull'asse posteriore in base al carico; osservazioni D., doc. Pretura penale n. 35, pag. 3). L'ing. D. ha comunque nuovamente ricalcolato lo spazio utile di arresto considerando una velocità del furgone di  $45 \text{ km/h}$  ed un coefficiente minimo di decelerazione di  $7 \text{ m/s}^2$ , stabilendo che, in concreto, esso era di  $22,40$  metri. Addirittura, tenuto conto che a due secondi dall'impatto il furgone distava  $25$  metri dalla vittima, egli ha calcolato che l'appellante avrebbe potuto fermare il veicolo in tempo per evitare la collisione anche se si applicasse per il furgone un coefficiente di decelerazione di  $5,7 \text{ m/s}^2$  (osservazioni D., doc. Pretura penale n. 35, pag. 5). Nella sua presa di posizione 18 ottobre 2010, l'ing. B. ha contestato che il fondo stradale possa essere definito soltanto umido (controsservazioni B., doc. Pretura penale n. 40, pag. 3). In occasione del dibattimento di primo grado, il perito giudiziario ha dato atto che, "con le

tolleranze del caso” , non può essere esclusa una velocità del furgone di 45 km/h. Per contro, i due periti hanno ribadito le loro posizioni riguardo al coefficiente di decelerazione, l'ing. B. indicando, su richiesta del primo giudice, che egli avrebbe applicato valori compresi tra 5,5 e 6,5 m/s<sup>2</sup> e l'ing. D. evidenziando che sulla scorta delle informazioni fornite da Meteosvizzera - secondo cui nella mezz'ora precedente il sinistro le precipitazioni erano inferiori a 0,5 mm/h - si deve concludere che la strada era soltanto “leggermente bagnata” (verb. dib. 4 maggio 2011 pag. 1). b) L'appellante contesta il coefficiente di decelerazione ritenuto nella sentenza impugnata sostenendo che il perito giudiziario e il primo giudice (che ha fatto proprio il parere dell'esperto) non hanno tenuto conto del fatto che il furgone in questione (più pesante di una normale autovettura) era sprovvisto di ABS e circolava su un fondo stradale bagnato. c) Irrilevante è anzitutto la contestazione della difesa riguardante il maggiore peso del furgone rispetto ad un'autovettura, nella misura in cui il perito giudiziario ha illustrato chiaramente di avere tenuto conto della tipologia del veicolo coinvolto nell'incidente (cfr. osservazioni D., doc. Pretura penale n. 35, pag. 3). d) Quanto alle condizioni del manto stradale, dalle informazioni raccolte presso Meteosvizzera (cfr. AI 27) risulta che, nella mezz'ora precedente l'incidente, le precipitazioni cadute nella zona erano inferiori a 0,5 mm/h (0,3 mm alle 7.00, 0,2 mm alle 7.10, 0,3 mm alle 7.20 e 0,5 alle 7.30). In queste circostanze, non può essere posta in dubbio la conclusione del perito giudiziario secondo cui la strada era umida. Si ricorda, al proposito, che il perito giudiziario (che ha avuto accesso sia al rapporto di constatazione, sia ai verbali dell'appellante, sia alla documentazione fotografica della polizia scientifica, sia, infine, alle informazioni di Meteosvizzera) ha sempre affermato - anche dopo essere stato confrontato con le obiezioni dell'esperto chiamato dalla difesa - che, al momento dell'incidente, il manto stradale era umido (o leggermente bagnato, come dichiarato al dibattimento di primo grado). Ritenuto che i valori validi per fondi stradali umidi (ossia né bagnati né asciutti) si avvicinano più a quelli applicabili per strade asciutte che a quelli validi per strade bagnate (cfr. Löhle, Zu geringer Fahrzeugabstand und Unfallkausalität, in: Collezione Assista, Ginevra 1998, pag. 342 ), di principio, si giustificerebbe di considerare il coefficiente di decelerazione minimo di 7 m/s<sup>2</sup> indicato dal perito giudiziario. e) Quanto al fatto che il furgone non era munito di dispositivo ABS (cfr. controllo tecnico 20 febbraio 2009, AI 6), si osserva che, a basse velocità (ad esempio, a velocità urbane), sia su fondi stradali asciutti che bagnati, la decelerazione raggiunta da veicoli dotati di ABS supera quella toccata da veicoli con freni convenzionali soltanto nella misura di 0,5 m/s<sup>2</sup> (cfr. Löhle, op. cit., pag. 347). f) Da tutto quanto sopra discende che, pur considerando che il furgone era privo di dispositivo ABS, il valore del coefficiente di decelerazione non risulterebbe inferiore a 5,7 m/s<sup>2</sup>, valore minimo (secondo il perito giudiziario) affinché il furgone potesse essere fermato nello spazio utile di arresto di 25 metri. 6.4.3. Contrariamente alla tesi difensiva (dichiarazione di appello, punto 6, pag. 7), il primo giudice non ha applicato un tempo di reazione di 0,6 secondi ma si è fondato sul calcolo effettuato dal perito giudiziario che ha applicato un tempo di reazione di un secondo, come espressamente indicato al dibattimento di primo grado (verb. dib. 4 maggio 2011 pag. 2). Non si comprende, dunque, su che cosa l'appellante si fondi per sostenere che il perito giudiziario ha considerato un tempo di reazione di 0,8 secondi (dichiarazione di appello, punto n. 3, pag. 5). La tesi della difesa circa il tempo di reazione deve, perciò, essere respinta. 6.4.4. Si deve, pertanto, concludere che, se soltanto AP 1 avesse prestato la dovuta attenzione alla strada, egli avrebbe visto il pedone due secondi prima della collisione. In quel momento, il suo furgone si sarebbe trovato ad una distanza di 25 metri

dal pedone ed egli avrebbe potuto (così come accertato dal perito giudiziario) arrestare il suo veicolo in tempo per evitare l'impatto. Il rispetto dei doveri di prudenza da parte dell'appellante avrebbe, quindi, potuto evitare le conseguenze letali per la vittima. A titolo puramente abbondanziale, si rileva che - anche volendo, per ipotesi qui negata, considerare che il manto stradale era bagnato e che, in simili condizioni, i tempi di decelerazione aumentano anche considerevolmente - se avesse prestato la dovuta attenzione alla strada, AP 1 avrebbe comunque potuto evitare l'impatto o evitarne l'esito letale. Infatti, scorgendo il pedone, egli avrebbe potuto e dovuto frenare, eventualmente sterzare e/o dare un colpo di clacson. Ben si può, dunque, ipotizzare che - anche considerando la tesi difensiva e considerando l'ipotesi peggiore - l'impatto sarebbe stato meno brutale e, quindi, con un sensibile minore rischio di esito letale.

## **E. 7**

Pure adempiuto è l'aspetto soggettivo del reato. AP 1, titolare di una licenza di condurre sin dal 1984, conosceva o doveva conoscere i principi cardine della circolazione stradale. Malgrado ciò, egli non ha prestato l'attenzione imposta dalle circostanze, ben cosciente dei rischi che il suo agire comportava, tanto più in una zona abitata, un mattino di un giorno feriale, ad un orario in cui per le strade circolano già dei pedoni. Egli si è, pertanto, reso colpevole di omicidio colposo. 8. Sulla commisurazione della pena Stabilita la colpevolezza di AP 1 in relazione al reato a lui ascritto, occorre procedere alla commisurazione della pena ai sensi dell'art. 47 CP (STF 6B\_78/2008, 6B\_81/2008, 6B\_90/2008 del 14 ottobre 2008 consid. 3.2; STF 6B\_370/2007 del 12 marzo 2008 consid. 2.2; STF 6B\_14/2007 del 17 aprile 2007 consid. 5.2 e riferimenti). La scrivente Corte ritiene di poter condividere le valutazioni operate dal primo giudice in relazione alla commisurazione della pena pecuniaria inflitta all'appellante e, pertanto, per le considerazioni espresse al consid. 26 della sentenza impugnata che qui si richiamano (art. 82 cpv 4 CPP), conferma la condanna di AP 1 alla pena pecuniaria di 90 (novanta) aliquote giornaliere da fr. 140.- (centoquaranta) cadauna, corrispondenti a complessivi fr. 12'600.- (dodicimilaseicento), sospesa condizionalmente con un periodo di prova di due anni. Diverso è il discorso per quanto concerne la multa di fr. 3'000.- pronunciata nei confronti dell'appellante dal giudice della Pretura penale. Giusta l'art. 42 cpv. 4 CP, oltre alla pena condizionalmente sospesa il giudice può infliggere una pena pecuniaria senza condizionale oppure una multa ai sensi dell'art. 106. Il Tribunale federale ha stabilito che il cumulo di pena sospesa e pena pecuniaria senza condizionale o multa ex art. 42 cpv. 4 CP entra in linea di conto nei casi in cui, pur desiderando concedere la sospensione condizionale della pena, non si vuole rinunciare - in un'ottica di prevenzione generale e speciale - ad una sanzione tangibile per il condannato. In ogni caso, pena sospesa e pena effettiva (pena pecuniaria senza condizionale o multa) devono essere, nel loro complesso, adeguate alla colpa del reo, l'applicazione dell'art. 42 cpv. 4 CP non potendo condurre ad un aggravamento della pena né all'inflizione di una pena supplementare. Tale disposto consente unicamente di stabilire - nel quadro di una pena complessivamente commisurata alla colpa del reo - una sanzione adeguata alla gravità dei fatti ed alla personalità dell'autore (cfr. DTF 135 IV 188 consid. 3.3; 134 IV 1 consid. 4.5.2; 134 IV 60 consid. 7.3.2 e 7.3.3; STF 6B\_152/2007 del 13 maggio 2008 consid. 7.1.2; cfr. anche sentenza CCRP 17.2007.42 del 16 settembre 2008 consid. 11). Nel determinare l'entità della multa, il giudice deve tener conto delle condizioni dell'autore, in modo che la pena sia adeguata alla sua colpevolezza (art. 106 cpv. 3 CP). La colpa dell'autore costituisce il criterio principale da prendere in considerazione nella fissazione della multa. In questo contesto, trovano applicazione i

criteri generali dell'art. 47 CP (Jeanneret, Commentaire romand, CP I, Basilea 2009, ad art. 106, n. 5; Heimgartner, Basler Kommentar, StGB I, Basilea 2007, ad art. 106, n. 21; Stratenwerth, Schweizerisches Strafrecht, AT II, Berna 2006, ad § 2, n. 31; STF 6B\_264/2007 del 19 settembre 2007 consid. 4.5). Indicando inoltre l'art. 106 cpv. 3 CP le "condizioni dell'autore" come influenti ai fini della commisurazione della multa, il giudice dovrà tenere conto in primo luogo della situazione finanziaria dell'autore e, meglio, dei suoi redditi, della sua sostanza e dei suoi oneri. Non va tralasciata neppure la situazione familiare, lavorativa nonché l'età e lo stato di salute dell'autore, nella misura in cui tali elementi incidono sulla sua situazione finanziaria. Anche gli effetti del reato sull'autore possono essere presi in considerazione (Jeanneret, op. cit., ad art. 106, n. 6). Quale ulteriore criterio la giurisprudenza ammette anche quello del risparmio realizzato grazie alla commissione del reato (DTF 119 IV 10 consid. 4b/aa; Jeanneret, op. cit., ad art. 106, n. 8; contra : Heimgartner, op. cit., ad art. 106, n. 31). Il giudice non dovrà, tuttavia, precisare in che misura un criterio ha influito più dell'altro nella determinazione dell'importo della multa, disponendo in quest'ambito di un ampio potere di apprezzamento (Heimgartner, op. cit., ad art. 106, n. 20 e 25; Jeanneret, op. cit., ad art. 106, n. 9). Il Tribunale federale ha inoltre già avuto modo di precisare che, alla luce dell'art. 42 cpv. 4 CP, la pena detentiva e la pena pecuniaria sospese condizionalmente rivestono un'importanza primaria, mentre la pena pecuniaria senza condizionale rispettivamente la multa solo secondaria (DTF 135 IV 189 consid. 3.3). Per tener conto del carattere accessorio delle pene cumulate, si giustifica in linea di principio di fissare il loro limite superiore a un quinto delle pene di base. Sono immaginabili deroghe a questa regola in caso di pene di lieve entità, al fine di evitare che la pena cumulata assuma un valore unicamente simbolico (DTF 135 IV 191 consid. 3.4.4; cfr. anche sentenza CARP 17.2011.81 del 26 ottobre 2011 consid. 9.1). Nella presente fattispecie, ritenute adempiute le condizioni di applicazione dell'art. 42 cpv. 4 CP, si rileva che - al di là della questione di sapere se l'importo della multa determinato dal primo giudice sia, in sé, adeguato alla gravità della colpa ed alla situazione finanziaria di AP 1 - esso appare eccessivo alla luce della giurisprudenza federale secondo cui nei casi in cui la multa è associata, quale pena accessoria, ad una pena pecuniaria sospesa condizionalmente che assurge a sanzione primaria, la prima non può, in linea di principio, superare il 20 % della pena di base (DTF 135 IV 191 consid. 3.4.4). In concreto, dunque, ritenuto come la pena principale sospesa sia pari a 90 aliquote giornaliere da fr. 140.- per complessivi fr. 12'600.-, la multa va ridotta a fr. 2'500.- (ovvero a un quinto della pena principale).

## **E. 9**

Il giudice di prime cure ha condannato AP 1 a risarcire gli accusatori privati con un versamento complessivo di fr. 55'000.- per torto morale e con fr. 15'000.- quale rifusione delle spese legali mentre per il resto essi sono stati rinviati al foro civile. Nel suo appello, AP 1 ha chiesto che le pretese degli accusatori privati siano integralmente respinte. Questa Corte non vede motivi per distanziarsi, sulla questione, dalle considerazioni e conclusioni del primo giudice (cfr. sentenza impugnata, consid. 27, pag. 24-25) che vengono qui integralmente richiamate ai sensi dell'art. 82 cpv. 4 CPP. 10. Sulle spese Gli oneri processuali del gravame seguono la soccombenza (art. 428 cpv. 1 CPP) e vanno, pertanto, posti a carico dell'appellante in ragione di 9/10 e per il rimanente a carico dello Stato. Vista la conferma della condanna di AP 1 pronunciata dal primo giudice, in applicazione dell'art. 428 cpv. 3 CPP, questa Corte conferma l'attribuzione delle spese sancita nel giudizio di prima sede. In considerazione della riduzione della multa inflitta dal giudice della Pretura penale, la tassa di giustizia relativa al procedimento di prima istanza viene, invece, ridotta a

fr. 1'500.-. Agli ACPR 1, che hanno presentato osservazioni tramite un legale, AP 1 rifonderà fr. 1000.- a titolo di ripetibili (cfr. art.

**E. 12**

e 117 CP; 26, 31, 32, 33 e 49 LCStr; 3,4,6 e 47 ONC; 47 OSStr; 32 cpv. 1 Cost.; 6 par. 2 CEDU;

**E. 14**

cpv. 2 patto ONU II nonché, sulle spese e sulle ripetibili, l'art. 428 CPP e la LTG rispettivamente il Regolamento sulla tariffa per i casi di patrocinio d'ufficio e di assistenza giudiziaria e per la fissazione delle ripetibili, dichiara e pronuncia: 1. L'appello è parzialmente accolto. Di conseguenza: 1.1. AP 1 è dichiarato autore colpevole di omicidio colposo per avere, il 6 febbraio 2009, a \_\_\_\_\_, circolando lungo \_\_\_\_\_ alla guida dell'autofurgone Nissan Cabstar TL 35.13 targato \_\_\_\_\_, cagionato per negligenza la morte di una persona e, meglio, per avere - omettendo di prestare la dovuta attenzione, rispettivamente procedendo a velocità inadeguata avuto riguardo alle condizioni di visibilità esistenti e, quindi, non avvedendosi della presenza del pedone che attraversava da sinistra a destra la carreggiata - investito e gettato a terra ACPR 1, causandogli ferite che ne hanno provocato il decesso. 1.2. AP 1 è condannato: 1.2.1. alla pena pecuniaria di 90 (novanta) aliquote giornaliere da fr. 140.- (centoquaranta) cadauna, corrispondenti a complessivi fr. 12'600.- (dodicimilaseicento); 1.2.2. alla multa di fr. 2'500.- (duemilacinquecento), con l'avvertenza che, in caso di mancato pagamento, la pena detentiva sostitutiva è fissata in 18 (diciotto) giorni; 1.2.3. al pagamento della tassa di giustizia di fr. 1'500.- (millecinquecento) e delle spese giudiziarie di fr. 8'682.- (ottomilaseicentottantadue) per il procedimento di primo grado.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.