

TI_GERICHTE 17.2014.40 vom 17. November 2014

TI Tribunale d'appello, 2014-11-17, IT

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ti_gerichte_17.2014.40

FR: TI_GERICHTE 17.2014.40 du 17 novembre 2014

IT: TI_GERICHTE 17.2014.40 del 17 novembre 2014

Regeste

Incidente della circolazione; Infrazione alle norme della circolazione: condizioni del divieto di sorpasso per motoveicoli a circolazione fermata

Erwägungen

E. 2

Con l'atto d'appello, AP 1 contesta al primo giudice di aver violato il diritto federale e di aver operato un accertamento manifestamente inesatto e incompleto dei fatti. In particolare, ritenendo "perlomeno dubbio" che l'appellante stesse concludendo il sorpasso quando la vettura di PC 1 è ripartita dal "dare precedenza", il primo giudice avrebbe formulato "un'ipotesi del tutto arbitraria ed errata, manifestamente inesatta" senza spiegare come sia giunto a tale conclusione. Il primo giudice avrebbe, inoltre, tralasciato di prendere in considerazione e di confrontarsi con vari elementi di fatto importanti, quali la questione a sapere se la vettura che ha concesso la precedenza al PC 1 si fosse già fermata al momento del sorpasso, la localizzazione dei danni dovuti all'impatto fra i due veicoli, o l'accelerazione "decisa" e imprudente del PC 1, senza guardare a sinistra.

E. 3

. Nella querelata sentenza, il primo giudice riporta dapprima ampi estratti del rapporto di polizia 16 agosto 2013, dei verbali di interrogatorio di AP 1 (23 luglio 2013) e di PC 1 (22 luglio 2013), così come del verbale dell'istruzione dibattimentale (23 gennaio 2014). Abbozza poi un'ipotesi, in via preliminare, sulla questione a sapere se il sorpasso fosse effettivamente in via di conclusione quando la vettura del PC 1 è partita dal "dare precedenza", lasciandola tuttavia indecisa, poiché il punto centrale non consisterebbe nella modalità e tempistica del sorpasso ("come e quando il sorpasso è avvenuto"), bensì "nel fatto se in quella situazione di traffico l'imputata con la sua motocicletta era autorizzata a sorpassare" (querelata sentenza, consid. 7). In quest'ottica, i fatti accertati dal primo giudice sono che su via _____ a _____ "in direzione della stazione vi era forte traffico incolonnato che procedeva a rilento" e che l'appellante ha effettuato il sorpasso di due veicoli "all'esigua velocità di 10/15 km/h" (querelata sentenza, consid. 9), dei quali veicoli il secondo si è arrestato per favorire l'immissione da Via _____ del veicolo di PC 1. Ciò che, a mente del giudice di prime cure, è sufficiente a ritenere realizzata l'infrazione all'art. 47 cpv. 2 LCStr.

E. 4

L'art. 47 cpv. 2 LCStr dispone che, se la circolazione è fermata, i conducenti di motoveicoli devono rimanere al loro posto nella colonna dei veicoli. Ai motociclisti è vietato, in altri termini, superare veicoli fermi in colonna e introdursi davanti agli stessi. Il Tribunale federale ha deciso che questa norma, applicata in combinato disposto con la regola generale

di prudenza dell'art. 26 LCStr e con le prescrizioni sul sorpasso di cui all'art. 35 LCStr, impone ai motociclisti in colonna di fermarsi quando il veicolo che li precede – o quello che stanno superando – si ferma. Stesso obbligo incombe al conducente del motoveicolo qualora la colonna di veicoli avanzi lentamente oppure a singhiozzo e un veicolo della colonna si arresti, per cortesia, per lasciare che si inserisca un altro utente della strada (DTF 129 IV 155 consid 3.2.2). In altre parole, non solo deve rinunciare ad intraprendere il sorpasso il motociclista che si accorga che il conducente che lo precede si arresta, bensì anche il motociclista che si trovi in fase di sorpasso già iniziato dovrà interrompere il sorpasso, se il veicolo che sta sorpassando si arresta. Questa giurisprudenza del Tribunale federale è un caso speciale, rivolto ai conducenti di motoveicoli, di una consolidata giurisprudenza dell'Alta Corte secondo la quale, in applicazione delle regole sul sorpasso dell'art. 35 LCStr, il conducente che sta effettuando un sorpasso dovrà interrompere l'operazione e riaccodarsi al veicolo che stava sorpassando, se si rende conto che il sorpasso non potrà essere portato a termine senza pericolo (STF 6B_508/2012 del 03.05.2013 consid. 1.2, con rinvio a DTF 96 I 766 consid. 7). Il Tribunale federale aggiunge che il conducente che si trova in questa situazione è sollevato dall'obbligo di interrompere il sorpasso soltanto qualora le circostanze del caso gli impediscano di interrompere la manovra (DTF 96 I 766 consid. 7). Con sentenza TF 4A_699/2012 del 27 maggio 2013 (consid. 3.3), il Tribunale federale ha altresì confermato chiaramente che, per l'applicazione del divieto di sorpasso di cui all'art. 47 cpv. 2 LCStr, non è sufficiente che i veicoli avanzino in colonna molto lentamente e in modo irregolare, pur senza essere fermi, se non vi è alcun conducente della colonna che per cortesia si arresta per lasciare che un altro utente si inserisca.

E. 5

Nel caso di specie, il primo giudice ha accertato che la colonna era in movimento e che la velocità dell'appellante durante il sorpasso era di 10/15 km/h, velocità che appare adeguata alle circostanze (cfr. per. es DTF 129 IV 155 consid. 3, dove un motociclista sorpassava una colonna ad una velocità, nettamente eccessiva, fra i 60 e gli 80 km/h). Questi due elementi di fatto, come appena visto, non sono sufficienti, presi a sé stanti, a configurare l'infrazione di cui all'art. 47 cpv. 2 LCStr. Rimane ancora il fatto che il secondo veicolo sorpassato da AP 1 ad un certo punto si è arrestato per concedere la precedenza ad PC 1, proveniente da Via _____, ciò che di principio avrebbe comportato, secondo la giurisprudenza del Tribunale federale, l'obbligo per l'appellante di rinunciare al sorpasso, o meglio di interromperlo, dal momento che esso era già in corso quando il veicolo sorpassato si è arrestato. Occorre tuttavia stabilire se il sorpasso, quando il veicolo si è arrestato o al più tardi quando AP 1 doveva accorgersi dell'arresto, era già concluso o se era per lo meno giunto ad un punto oltre il quale non si poteva più esigere, tenuto conto delle circostanze, che la motociclista interrompesse la manovra e si riaccodasse al veicolo che stava sorpassando (DTF 96 I 766 consid. 7). Se uno di questi due casi fosse dato, infatti, non si potrebbe contestare all'appellante di aver commesso un'infrazione all'art. 47 cpv. 2 LCStr. Ora, affrontare questa questione - di importanza centrale per l'esito del procedimento - implica accertare proprio modalità e tempistica del sorpasso sulla base degli elementi di prova presenti agli atti, ciò che il giudice di prime cure ha ommesso di fare, ritenendo che tale aspetto ("come e quando è avvenuto il sorpasso") fosse irrilevante ai fini del presente procedimento (querelata sentenza, consid. 7). Così facendo, il primo giudice ha operato un accertamento dei fatti manifestamente inesatto ed incompleto e che si fonda su un'applicazione errata del diritto. Va, quindi, accolta la censura dell'appellante che critica un accertamento manifestamente incompleto dei fatti (art. 398 cpv. 4 CPP) nella misura in

cui riguarda l'accertamento della modalità e della tempistica del sorpasso in relazione con l'arresto del veicolo sorpassato.

E. 6

Essendo, comunque, per i motivi che verranno indicati in seguito, impossibile procedere ad ulteriori atti istruttori, questa Corte prescinde, per economia di giudizio, dal rinvio degli atti al primo giudice e procede autonomamente all'accertamento mancante.

E. 6.1

Dagli atti risulta chiaro, ed è peraltro incontestato, che l'impatto fra la vettura di PC 1 e il motoveicolo di AP 1 ha interessato la parte anteriore della prima e la fiancata destra del secondo (rapporto di polizia 16 agosto 2013 pag. 2; verbale di interrogatorio AP 1 23 luglio 2013 pag. 2, verbale di interrogatorio PC 1 22 luglio 2013 pag. 2, verbale di interrogatorio AP 1 23 gennaio 2014 pag. 1; cfr. anche foto dei danni sui due veicoli prodotte al dibattimento 23 gennaio 2014). Il motoveicolo doveva, dunque, trovarsi, al momento dell'impatto, in una posizione già piuttosto avanzata rispetto alla vettura superata e all'asse di quella del PC 1. Ed è l'impatto con la vettura di PC 1, non la susseguente caduta, avvenuta dal lato opposto, ad aver procurato all'appellante la frattura biossea (di tibia e perone) scomposta della gamba destra (rapporto medico 19 luglio 2013 del Dr med. _____). D'altro canto, l'appellante ha dichiarato che PC 1 ha iniziato ad uscire dall'incrocio quando lei si trovava " già davanti al (suo) muso della sua macchina " (verbale di interrogatorio AP 1 23 luglio 2013 pag. 2) e che questi " è ripartito dal dare precedenza in modo deciso " (verbale di interrogatorio AP 1 23 gennaio 2014 pag. 1). Questi elementi, unitamente alla considerazione che, se PC 1 fosse ripartito molto lentamente come da lui dichiarato (verbale di interrogatorio PC 1 22 luglio 2013 pag. 2), l'impatto avrebbe potuto essere evitato o avrebbe quantomeno causato un danno minore alla gamba destra dell'appellante, indicano che l'immissione del PC 1 è stata senz'altro rapida e caratterizzata da un'accelerazione decisa.

E. 6.2

Dalle dichiarazioni dell'appellante, inoltre, risulta in modo costante, sin dal primo rapporto di polizia 16 agosto 2013, che ella aveva visto il PC 1 guardare a destra e poi ripartire dal dare precedenza senza più controllare a sinistra, ossia nella direzione di provenienza del motoveicolo. Questo fatto, che peraltro non risulta chiaramente contestato dal PC 1, unitamente all'accelerazione decisa di cui sopra, indica con alta probabilità che questi è ripartito anche in maniera precipitosa, ossia che, una volta convinto di avere via libera dalla sua sinistra, si è affrettato per approfittare di uno spazio in quel momento libero sulla corsia proveniente da destra, sulla quale voleva immettersi e dove, si ricorda, il traffico era abbastanza scorrevole (verbale di interrogatorio AP 1 23 luglio 2013 pag. 2).

E. 6.3

Ritenuto quanto precede, ossia la rapidità della ripartenza e la decisione nell'accelerazione di PC 1, si deve desumere che il tempo trascorso tra la concessione della precedenza da parte della vettura superata dall'appellante, con il suo relativo arresto, e l'impatto della vettura di PC 1 con la motocicletta deve essere stato particolarmente breve. Non si può escludere, inoltre, che la conducente che ha concesso la precedenza a PC 1 gli abbia comunicato con un gesto la sua intenzione di lasciarlo passare, ancora prima di aver arrestato il suo veicolo, ciò che ridurrebbe ulteriormente il lasso di tempo tra l'effettivo arresto dello stesso e la ripartenza del PC 1, rispettivamente l'impatto tra la sua vettura e la

motocicletta.

E. 6.4

Per quanto riguarda, invece, la distanza tra il punto d'arresto della vettura concedente la precedenza e il punto di impatto tra il veicolo di PC 1 e la motocicletta, essa non può essere determinata con certezza, dal momento che agli atti non vi sono elementi che permettano di stabilire la posizione dei tre veicoli al momento dell'impatto. La polizia ha constatato, infatti, che i veicoli erano stati spostati prima dell'arrivo degli agenti e che sul campo stradale non era rilevabile alcuna traccia (Rapporto di polizia 16 agosto 2013 pag. 2), né si dispone della testimonianza della conducente del veicolo sorpassato, la quale ha abbandonato il luogo dell'incidente rimanendo sconosciuta (verbale di interrogatorio AP 1 23 gennaio 2014 pag. 1). Tuttavia, tenendo anche conto della relativa ampiezza degli spazi sul luogo dell'incidente, ossia l'intersezione fra Via _____ e Via _____ (foto 1 e foto 2, documentazione fotografica allegata al Rapporto di polizia 16 agosto 2013), non può essere escluso che la distanza fra la vettura arrestata e il punto d'impatto fosse tale da rendere necessario che AP 1, al momento dell'arresto della vettura sorpassata, si trovasse in una posizione molto avanzata rispetto alla stessa, ovvero affiancata all'altezza della parte anteriore di essa e prossima alla conclusione del sorpasso, per poter giungere "in tempo" al punto di impatto alla velocità di 10/15 km/h, ossia all'incirca fra i 3 e i 4 metri al secondo. Se il sorpasso era dunque in fase conclusiva quando il veicolo sorpassato si è fermato, AP 1 si trovava ad un punto di avanzamento tale della manovra per cui non si poteva più esigere da lei che la interrompesse per riprendere il suo posto dietro la vettura superata. E questo perché, a quel momento, le circostanze lo impedivano in maniera evidente. Al riguardo, si rileva che, se il Tribunale federale ha ritenuto che un'accelerazione del veicolo sorpassato di principio rende l'interruzione della manovra di sorpasso più agevole (DTF 96 I 766 consid. 7), l'arresto del veicolo sorpassato, al contrario, può rendere l'interruzione della manovra di sorpasso particolarmente difficoltosa, se non impossibile, e segnatamente se il sorpasso si trova, come nel caso concreto, in uno stadio avanzato. Questa è un'ipotesi di fatto che, tenuto conto della serie di indizi convergenti a suo sostegno, non può essere ragionevolmente esclusa a favore di altre ipotesi meno favorevoli all'imputata, come quella accennata dal primo giudice, peraltro non motivata e comunque lasciata indecisa, che considererebbero un tempo più lungo fra l'arresto della vettura concedente la precedenza e l'impatto fra AP 1 e PC 1 o una distanza più corta fra i rispettivi punti nello spazio. Secondo tali ipotesi AP 1 avrebbe dovuto trovarsi in una posizione più arretrata quando la vettura da lei sorpassata si è fermata, nel qual caso si sarebbe potuto ancora esigere che interrompesse il sorpasso, diversamente al momento dell'impatto sarebbe stata già oltre e la collisione non avrebbe avuto luogo.

E. 7

Per poter accertare oltre ogni ragionevole dubbio una di dette ipotesi meno favorevoli all'appellante occorrerebbe disporre di elementi di prova che permettessero di stabilire con ragionevole certezza distanza e tempo intercorso tra l'arresto della vettura sorpassata da AP 1 e l'impatto fra la vettura di PC 1 e la motocicletta. Tali elementi di prova non sono in ogni caso più recuperabili, ritenuto che, come visto in precedenza, i veicoli sono stati spostati prima dell'arrivo degli agenti, sul campo stradale non era rilevabile alcuna traccia e una testimonianza della conducente del veicolo sorpassato è esclusa, avendo essa abbandonato il luogo dell'incidente ed essendo rimasta sconosciuta. Di conseguenza, vista l'impossibilità di procedere a tali atti istruttori, questa Corte accerta, come vi è tenuta in applicazione del

principio in dubio pro reo (art. 10 cpv. 3 CPP), l'ipotesi di fatto più favorevole all'imputata. Ovvero, accerta che AP 1 si trovava, al momento dell'arresto della vettura da lei superata, in una posizione tanto avanzata da renderle impossibile un'interruzione della manovra di sorpasso.

E. 8

. L'appellante rileva anche, invero piuttosto di passata, che il decreto d'accusa le contestava di aver eseguito "una manovra di sorpasso di una colonna di veicoli che procedeva a rilento superando anche una vettura che si era fermata per concedere la precedenza a un veicolo proveniente da destra [...]" mentre i fatti contestatili dal primo giudice sono di "avere [...] eseguito una manovra di sorpasso di una colonna di veicoli che procedeva a rilento superando anche una vettura che si stava fermando per concedere la precedenza a un veicolo proveniente da destra" (grassetto del redattore). Dalla motivazione del primo giudice risulta poco chiaro se tale discrepanza sia dovuta esclusivamente a una semplice variazione nella scelta delle parole o se invece costituisca una vera e propria modifica della fattispecie oggettiva contestata all'imputata, e quindi una violazione del principio accusatorio (art. 9 cpv. 1 CPP), proprio perché tale motivazione pretende prescindere completamente dall'accertamento della dinamica del sorpasso e dell'incidente, e tanto più, quindi, da un simile dettaglio. La questione può ad ogni modo restare indecisa, dal momento che l'accertamento dei fatti operato da questa Corte mostra che nessuna delle due fattispecie oggettive in questione è realizzata e quindi contestabile all'appellante. È stato accertato, infatti, che il veicolo superato si è arrestato quando il sorpasso era sulla via della conclusione ed era, quindi, ormai irreversibile, per cui non si può affermare che AP 1 ha sorpassato, in violazione dell'art. 47 cpv. 2 LCStr letto alla luce della giurisprudenza del Tribunale federale, una vettura che si stava fermando, né tantomeno che si era fermata.

E. 9

AP 1 va, pertanto, prosciolta dall'accusa di infrazione alle norme della circolazione giusta l'art. 90 cpv. 1 LCStr combinato con l'art. 47 cpv. 2 LCStr. Tasse, spese e indennità per spese di patrocinio

E. 10

Gli oneri processuali di primo grado, per complessivi CHF 520.00, sono posti integralmente a carico dello Stato. Gli oneri processuali del giudizio d'appello, per complessivi CHF 1.000.-, sono pure integralmente posti a carico dello Stato. A AP 1, prosciolta dall'accusa di infrazione alle norme della circolazione, viene riconosciuta, in applicazione dell'art. 429 cpv. 1 litt. a CPP, un'indennità di CHF 2.000.- per il procedimento di prime cure e un'indennità di CHF 1.000.- per il procedimento d'appello. Per questi motivi, visti gli art. 9 cpv. 1, 10 cpv. 3, 398 segg. CPP, 26, 35, 47 cpv. 2, 90 cpv. 1 LCStr, nonché, sulle spese, l'art. 428 CPP e la LTG, e, sulle ripetibili, gli art. 428 cpv. 3, 429, 436 CPP, 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:

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