

## **TI\_GERICHTE 17.2015.54 vom 14. September 2015**

TI Tribunale d'appello, 2015-09-14, IT

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ti\\_gerichte\\_17.2015.54](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ti_gerichte_17.2015.54)

FR: TI\_GERICHTE 17.2015.54 du 14 septembre 2015

IT: TI\_GERICHTE 17.2015.54 del 14 settembre 2015

### **Erwägungen**

#### **E. 1**

Giusta l'art. 398 cpv. 4 CPP se - come nel caso in esame - la procedura dibattimentale di primo grado concerneva esclusivamente contravvenzioni, mediante l'appello si può far valere unicamente che la sentenza è giuridicamente viziata o che l'accertamento dei fatti è manifestamente inesatto o si fonda su una violazione del diritto. Non possono essere addotte nuove allegazioni o nuove prove. Nei suddetti casi, dunque, questa Corte dispone di piena cognizione soltanto per quanto attiene alle questioni di diritto, estendendosi il suo esame al diritto federale, al diritto convenzionale e al diritto cantonale (Mini, Commentario CPP, Zurigo/San Gallo 2010, ad art. 398, n. 20, pag. 742; Kistler Vianin, Commentaire romand, Code de procédure pénale suisse, Basilea 2011, ad art. 398, n. 27, pag. 1777; Schmid, Schweizerische Strafprozessordnung, Praxiskommentar, Zurigo/San Gallo 2009, ad art. 398, n. 12, pag. 767 e seg.). L'esame dei fatti è, per contro, limitato ai casi in cui un accertamento fattuale è "manifestamente inesatto" o si fonda su una violazione del diritto. La formulazione "manifestamente inesatto" richiama la nozione d'arbitrio elaborata dalla giurisprudenza federale sulla scorta dell'art. 9 Cost. (Mini, op. cit., ad art. 398, n. 22, pag. 743; Kistler Vianin, op. cit., ad art. 398, n. 28, pag. 1777; Schmid, op. cit., ad art. 398, n. 13, pag. 768), secondo cui un accertamento dei fatti può dirsi arbitrario se il primo giudice misconosce manifestamente il senso e la portata di un mezzo di prova, se omette senza valida ragione di tener conto di un elemento di prova importante, suscettibile di modificare l'esito della vertenza, oppure se ammette o nega un fatto ponendosi in aperto contrasto con gli atti di causa o interpretandoli in modo insostenibile (DTF 138 III 378 consid. 6.1; 137 I 1 consid. 2.4; 136 III 552 consid. 4.2; 135 V 2 consid. 1.3; 134 I 140 consid. 5.4; 133 I 149 consid. 3.1 e sentenze ivi citate; STF 6B\_216/2014 del 5 giugno 2014; 6B\_312/2011 dell'8 agosto 2011). Il giudice non incorre, invece, in arbitrio quando le sue conclusioni, pur essendo discutibili, sono comunque sostenibili nel risultato (DTF 133 I 149 consid. 3.1; 132 III 209 consid. 2.1; 131 I 57 consid. 2; 129 I 8 consid. 2.1; 129 I 173 consid. 3.1 e sentenze citate). Sempre secondo l'art. 398 cpv. 4 CPP, l'accertamento dei fatti è censurabile anche se fondato su una violazione del diritto (Mini, op. cit. ad art. 398, n. 23, pag. 743; Kistler Vianin, op. cit., ad art. 398, n. 29, pag. 1777 e seg. con riferimento anche a Schott, Basler Kommentar, Bundesgerichtsgesetz, Basilea 2008, ad art. 97, n. 18, pag. 955; Schmid, op. cit., ad art. 398, n. 13, pag. 768).

#### **E. 2**

I fatti sono stati così descritti nella sentenza impugnata: " Il 17 giugno 2014 ad \_\_\_\_\_ è avvenuto un infortunio della circolazione che ha visto come protagonisti AP 1 alla guida della motocicletta Harley Davidson FXSTI targata \_\_\_\_\_ al volante dell'automobile VW Golf Variant targata \_\_\_\_\_ e \_\_\_\_\_ alla guida della motocicletta Harley Davidson Rot King targata \_\_\_\_\_. Gli agenti intervenuti sul

luogo dell'incidente nel loro rapporto così hanno descritto la dinamica: “ AP 1 e \_\_\_\_\_, seguiti da altri dodici motoveicoli, circolavano incolonnati sulla strada cantonale in territorio di \_\_\_\_\_ con l'intenzione di raggiungere \_\_\_\_\_. Dopo aver effettuato una curva piegante a sinistra notavano l'automobilista \_\_\_\_\_ che stava circolando in direzione opposta e sulla corsia in contromano, ovvero la corsia di marcia dove stavano circolando i centauri. L'automobilista accortosi dell'errore sterzava bruscamente a destra ritornando sulla corretta corsia di marcia. Il centauro \_\_\_\_\_ dal canto suo frenava bruscamente per evitare la collisione; AP 1, pur frenando a sua volta, tamponava la motocicletta condotta da \_\_\_\_\_ rovinando al suolo” (cfr. rapporto di polizia 8 luglio 2014, informazioni complementari, pag. 2) (sentenza impugnata, consid. 1 pag. 1 seg.). A questo va aggiunto che dall'istruttoria è emerso che i motociclisti stavano procedendo in formazione alternata e che AP 1 era il secondo della colonna, preceduto da \_\_\_\_\_ che inizialmente ha detto di circolare sulla parte destra della corsia (PG \_\_\_\_\_ del 17 giugno 2014, AI 1, pag. 2), mentre con un mail prodotto in aula al dibattimento ha affermato essersi trovato sulla parte sinistra (a ridosso della linea bianca) e di aver sterzato a destra solo dopo aver visto il veicolo provenire contromano (doc. dib. di primo grado C). Come da lui stesso ammesso, il fatto che \_\_\_\_\_ aveva imboccato, all'uscita dell'autostrada ad \_\_\_\_\_, la corsia di contromano della strada cantonale è dovuto ad una distrazione ed al fatto che egli, avendo vissuto per anni in Sud Africa (ove si guida a sinistra), essendo sovrappensiero, è stato vittima di un errore dovuto ad un automatismo, corretto solo grazie all'intervento di sua madre, passeggera del veicolo, che gli ha fatto notare che stavano sorraggiungendo i motociclisti (PG \_\_\_\_\_ 17 giugno 2014, AI 1, pag. 3).

### **E. 3**

Con il suo appello, il ricorrente contesta sia l'accertamento dei fatti che l'applicazione del diritto. A suo modo di vedere, in effetti, egli ha sempre circolato in maniera corretta, non avendo alcun veicolo che lo precedeva, visto che quello del signor \_\_\_\_\_ era posizionato sulla parte sinistra della corsia di marcia, mentre lui si trovava su quella destra. Solo la repentina ed inaspettata sterzata verso destra del primo ha portato all'incidente. Inoltre continua l'appellante, l'istruttoria non ha consentito di appurare né la velocità di marcia delle motociclette, né la distanza tra la sua motocicletta e quella del signor \_\_\_\_\_: la sentenza - conclude - non è fondata che su fatti incompleti e, pertanto, è arbitraria. A ciò va aggiunto, sempre secondo le argomentazioni di AP 1, che il giudice di prime cure non ha tenuto conto del fatto che il comportamento imprevedibile del signor \_\_\_\_\_ - che ha invaso la corsia di contromano su una strada a doppia linea - è all'origine della brusca frenata che \_\_\_\_\_ ha dovuto effettuare e che, in quanto evento eccezionale, esso ha interrotto il nesso di causalità adeguata tra l'agire del prevenuto e l'incidente.

### **E. 4**

Il giudice di prima istanza ha motivato la condanna fondandosi sugli accertamenti effettuati dagli inquirenti e sulle dichiarazioni rese loro a verbale, il giorno dei fatti, dall'imputato, da \_\_\_\_\_ e dall'\_\_\_\_\_. Il primo giudice non ha creduto alla censura del prevenuto, per la quale egli avrebbe reso delle dichiarazioni non corrispondenti alla realtà poiché interrogato dopo l'incidente, ancora dolorante e confuso. A suo avviso, inoltre, la condanna è inevitabile anche ipotizzando che i motociclisti circolavano perfettamente in formazione e che AP 1 si trovasse alla destra del primo di essi, arretrato rispetto a lui. Infatti, per il

Presidente della Pretura penale, ad essere decisivo è che l'imputato non è stato in grado di fermarsi per tempo e di evitare l'impatto con il veicolo che lo precedeva. Il mancato arresto davanti ad un ostacolo a causa della distanza insufficiente comporta una violazione delle regole della circolazione e l'autore può liberarsene solo se prova che la sua presenza era del tutto straordinaria ed imprevedibile. Ricordando che non è un fatto del tutto imprevedibile che un veicolo giunga in contromano, il giudice ha puntualizzato come l'auto di \_\_\_\_\_ sia stata avvistata con un certo anticipo dai motociclisti. Nemmeno straordinario è che un motociclista, di fronte ad un ostacolo improvviso, oltre a frenare, cerchi di scansarlo deviando la sua traiettoria. Oltre a ciò, la sentenza contestata evidenzia come l'appellante stesso abbia dichiarato di non aver adottato particolari accorgimenti di sicurezza alla visione dell'automobile in contromano, poiché si aspettava che la stessa rientrasse sulla sua corsia. Egli ha reagito solo una volta viste le luci dei freni di \_\_\_\_\_, mentre un rallentamento, se non una frenata, si imponeva sin dall'avvistamento del veicolo in contromano. Il fatto che l'accusato abbia sostenuto di aver seguito le direttive delle associazioni di categoria in merito alla guida in gruppo delle motociclette non è una giustificazione valida, essendo le stesse delle mere indicazioni generali, che non consentono di derogare alle norme di legge. Infine, il primo giudice ha respinto pure l'argomentazione secondo la quale la moto di \_\_\_\_\_ avrebbe avuto una capacità frenante superiore alla sua, sia perché non sostanziata, sia perché ogni conducente deve tenere in considerazione l'eventualità che il veicolo che precede abbia una capacità di decelerazione superiore alla propria. Concludendo, ricordato che nel diritto penale ognuno risponde per le proprie colpe e che il comportamento anti-giuridico altrui non discrimina né attenua la responsabilità per una violazione della legge, il presidente della Pretura penale ha confermato la condanna di AP 1 (sentenza impugnata, consid. 10, pag. 6 segg.).

## **E. 5**

L'art. 34 cpv. 4 LCStr prescrive l'obbligo per il conducente di tenersi a una distanza sufficiente da tutti gli utenti della strada, in particolare nell'incrociare, sorpassare e circolare affiancato o dietro un altro. Per l'art. 12 cpv. 1 ONC, inoltre, quando veicoli si susseguono, il conducente deve osservare una distanza sufficiente dal veicolo che lo precede al fine di potersi fermare per tempo in caso di frenata inattesa. Cosa si intenda per distanza sufficiente dipende dalle circostanze del singolo caso, e meglio dalle condizioni stradali, da quelle del traffico, da quelle di sicurezza e dal tipo di veicoli toccati. La dottrina ha proposto di calcolare come distanza corretta quella corrispondente al tempo di reazione di 1 secondo (per alcuni di 2 secondi, Bussy/Rusconi et. al., Commentaire du Code suisse de la circulation routière, 4 edizione, Basilea 2015, n. 5.2 ad art. 34 LCStr) o alla metà della velocità di marcia (30 m a 60 km/h ad esempio). In Germania si usa quella di 0.8 secondi, mentre la giurisprudenza del Tribunale federale ha ritenuto valida la regola per la quale vi è una violazione grave delle norme della circolazione, art. 90 cifra 2 LCStr, se la distanza tenuta è di 1/6 della velocità indicata dal contachilometri, rispettivamente se corrisponde a quella percorsa in 0.6 sec. (DTF 131 IV 133 consid. 3.2.2.). A di là di questi tentativi teorici di calcolare le distanze, è un dato di fatto che la legge impone al conducente di regolare la distanza dal veicolo che lo precede in modo da evitare una collisione o da evitare di doversi spostare dalla linea di marcia per evitare l'impatto. Chi guida deve tenere in considerazione l'eventualità che chi lo precede possa avere un veicolo con una potenza di frenata maggiore della sua e deve considerare anche l'ipotesi, non eccezionale o remota, che questo possa bloccarsi repentinamente a seguito di una collisione con un altro veicolo o con un ostacolo. Egli deve poi, prevedere un margine di sicurezza ed essere cosciente che si accorgerà della

frenata del veicolo che lo precede solo nel momento in cui la stessa ha già avuto inizio e quindi quando l'altro conducente ha già reagito, così come deve sempre calcolare che il conducente che precede potrebbe essere inaspettatamente costretto a fare una manovra senza frenare per scansare ostacoli, facendo sì che quello che segue si trovi di fronte a un ostacolo che prima gli era nascosto e che quindi non potrà evitare (cfr. Bussy/Rusconi et. al., Commentaire du Code suisse de la circulation routière, 4 edizione, Basilea 2015, n. 5.2, 5.3 ad art. 34 LCStr).

#### **E. 7**

Nel caso che ci occupa, come rettamente rilevato nella sentenza di prime cure, non è stato possibile accertare la velocità di marcia dei veicoli e nemmeno la distanza tra la motocicletta dell'imputato e quella del compagno che apriva il gruppo, così come non è stata appurata la loro posizione all'interno della corsia. Indiscutibile è che vi è stata una collisione tra i due dovuta al fatto che l'appellante non è riuscito per tempo ad arrestare nello spazio utile il proprio mezzo. La mancanza di questi accertamenti non comporta automaticamente un proscioglimento del prevenuto, come questi auspica, poiché il suo comportamento può e deve essere esaminato sulla scorta delle prove assunte che, come si vedrà in seguito, sono sufficienti per decidere.

#### **E. 8**

Interrogato il giorno dell'incidente, il prevenuto ha dichiarato: "Dopo aver oltrepassato il tornante citato, ci trovavamo su un tratto rettilineo, io notavo che sulla nostra corsia di marcia circolava un veicolo in contromano e immediatamente il mio collega eseguiva una brusca frenata. Io cercavo di reagire frenando prontamente, tuttavia mi accorgevo che la distanza da \_\_\_\_\_ non era sufficiente e inoltre l'automobile che nel frattempo era tornata sulla sua rispettiva corsia di marcia e la conformità del terreno che si trovava alla mia destra non mi permettevano di scansare il mio collega. Pertanto potevo solo frenare sperando di fermarmi in tempo" (PG AP 1 del 17 giugno 2014, AI 1, pag. 3-4). Al procedimento di primo grado, AP 1 ha confermato d'aver scorto già prima dell'impatto il veicolo proveniente in contromano sulla sua corsia ma di aver pensato che avvicinandosi questi sarebbe poi tornato sulla parte corretta della carreggiata: "Il giorno dei fatti avevamo percorso il passo della Nüfenen in direzione di Airolo e quando sempre procedendo in gruppo eravamo oramai in prossimità di questa località, ho notato un veicolo che procedeva verso di noi percorrendo la nostra stessa corsia. Ho pensato che nell'avvicinarsi, si sarebbe poi spostato alla sua destra per liberare la corsia da noi percorsa. Ad un certo momento, mentre questo veicolo percorreva ancora quella che era per lui la corsia di contromano, ho notato le luci di frenata della moto di \_\_\_\_\_ e ho di conseguenza a mia volta effettuato una frenata di emergenza. Mi ricordo poi solo di essermi ritrovato a terra. Non sono in grado di dire a che distanza si trovava il veicolo quando l'ho notato. Posso solo dire che ho pensato che se nessuno avesse intrapreso qualcosa, sarebbe avvenuta una collisione. (...) Nel momento in cui \_\_\_\_\_ ha frenato si trovava correttamente davanti a me spostato sulla sinistra. Direttamente davanti a me non c'era nessuno." (VI dib. primo grado, pag. 1 seg.) \_\_\_\_\_, sentito pure il 17 giugno 2014, ha a sua volta asserito di aver visto un veicolo di colore nero che stava sopraggiungendo in contromano sulla sua corsia di marcia e di aver notato che il conducente dell'auto era completamente distratto e aveva lo sguardo rivolto verso la sua passeggera anteriore destra (PG \_\_\_\_\_ del 17 giugno 2014, AI 1, pag. 2 seg.). Dal canto suo \_\_\_\_\_ ha dichiarato che al momento in cui ha notato il gruppo di motociclisti, questi erano a 50-100 m dalla sua vettura (PG \_\_\_\_\_

de 17 giugno 2014, AI 1, pag. 4). Considerato che egli prima era distratto, l'avvistamento era possibile già da una distanza superiore a quella. E' pertanto accertato che l'imputato ha avvistato il veicolo di \_\_\_\_\_ già prima dell'impatto e che non ha adottato alcun tipo di precauzione per aumentare i margini di sicurezza ed evitare un impatto - in modo particolare che non ha né rallentato, né frenato, né modificato la propria linea di marcia - sino al momento in cui è stato costretto ad effettuare la frenata d'emergenza. Il fatto che egli confidasse con un rientro dell'automobile sulla propria corretta corsia di marcia e che perciò non abbia fatto nulla è incomprensibile e segno di un comportamento negligente. Dimostrato è pure che egli avrebbe avuto tutto il tempo di adottare una guida preventiva e di evitare l'impatto. In effetti ciò è stato possibile sia all'automobilista, tornato per tempo sulla sua corsia, sia a \_\_\_\_\_, che ha potuto spostarsi e frenare tempestivamente. Quanto avvenuto era perfettamente prevedibile, pur non essendo auspicato. In effetti è del tutto normale che una moto (quella di \_\_\_\_\_) procedente in formazione sulla parte sinistra della propria corsia, vedendosi parare di fronte un'automobile in contromano, cerchi di evitare lo scontro frenando e spostandosi sul lato esterno della carreggiata. Essendo questo intuibile ed avendo lo stesso AP 1 avvistato in tempo l'automobile, egli avrebbe dovuto ridurre la velocità e aumentare lo spazio che lo separava dalla motocicletta davanti a lui in modo da potersi fermare per tempo in caso di brusca frenata da parte di quest'ultima. Pur essendosi trattato di secondi e non di tempi lunghissimi, questo comportamento era obbligato ed avrebbe per lo meno dovuto essere tentato. La distanza dal veicolo che lo precedeva non era pertanto adeguata alla situazione. La sua insufficienza è quindi da considerarsi la causa principale dell'impatto. A nulla giova eccepire che le motociclette circolavano correttamente in formazione, come previsto dalle norme di categoria. In effetti, esse non consentono alcuna deroga alle disposizioni di legge, sicché le distanze, anche in formazione, devono essere sufficienti ai sensi della LCStr e della relativa giurisprudenza. Per il loro calcolo fa stato solo lo spazio tra la posizione di una moto e l'altra, mentre non ha alcun influsso se esse viaggino alternate o meno e se quindi, de facto, davanti ad ogni moto vi è uno spazio libero. In effetti, già solo la logica vuole che si debba calcolare la distanza minima tra loro come se ogni motocicletta occupasse tutta la corsia, poiché sono innumerevoli le situazioni in cui quella che precede potrebbe trovarsi direttamente davanti a quella che la segue (ad esempio in caso di caduta, di distrazione, di ostacolo sulla traiettoria, ecc.). Egli avrebbe pure, come stabilito dalla giurisprudenza citata in precedenza, dovuto tener conto del fatto che il mezzo di \_\_\_\_\_ avrebbe potuto avere una potenza frenante maggiore del suo. Il mancato rispetto delle distanze imposte dalle circostanze è quindi la causa primaria dell'incidente. Avendo il prevenuto agito quantomeno per grave negligenza, se non per dolo eventuale, egli è colpevole dell'infrazione.

## **E. 9**

L'infrazione commessa da \_\_\_\_\_ non ha interrotto il nesso di causalità tra quella effettuata da AP 1 e il sinistro. In primo luogo perché, come detto, l'imputato ha scorto con un buon margine temporale l'automobile e, nonostante ciò, non ha reagito volutamente, contando sul fatto che il guidatore si sarebbe accorto dell'errore e avrebbe sterzato a destra. In secondo luogo poiché, come rettamente detto nella sentenza impugnata, per la giurisprudenza non si può considerare un veicolo in contromano sulla propria corsia un ostacolo imprevedibile e fuori dall'ordinario, ripresentandosi nella vita pratica regolarmente situazioni del genere (se non proprio con veicoli che circolano sulla corsia di contromano, fatto purtroppo sempre più frequente, anche "solo" ad esempio in caso di sorpasso azzardato, DTF 83 II 409 consid., o di svolta senza rispetto della precedenza). Certo, come

già rilevato dalla scrivente Corte (sentenza del 8 aprile 2011, inc. 17.2011.1, consid. 4.5.) il conducente, su di una strada la cui larghezza permette di incrociare senza pericolo, non ha da tener conto della possibilità che, al termine del tratto visibile, potrebbe imbattersi in un veicolo circolante sulla sua stessa carreggiata, ma nel caso che ci occupa, per stessa ammissione del prevenuto, il veicolo è stato avvistato in anticipo da AP 1, non all'ultimo momento quando ormai era troppo tardi, e la collisione con la motocicletta avrebbe potuto essere evitata se egli avesse reagito correttamente. L'infrazione commessa dal prevenuto è pertanto accertata e si trova in un nesso di causalità adeguata con l'incidente. Indipendentemente dalle colpe del conducente dell'automobile, la condanna dell'appellante decretata in prima sede è corretta. Sulla commisurazione della pena non sono state sollevate specifiche contestazioni. Essendo la stessa adeguata, non è necessario quindi approfondire la tematica. In base a tutto quanto precede, l'appello deve dunque essere respinto integralmente e la sentenza di primo grado deve essere integralmente confermata, sia nel merito, che sulla pena, che per gli aspetti relativi alle tasse e spese. Gli oneri processuali del giudizio d'appello, per complessivi fr. 450.- (di cui fr. 400.- di tassa e fr. 50.- di spese) sono posti a carico del ricorrente. Per questi motivi, visti gli art. 80, 81, 84, 85 e 398 segg. CPP; 31, cpv. 1, 34 cpv. 4 e 90 cifra 1 LCStr; 3 cpv. 1 e 12 ONC; nonché, sulle spese, l'art. 428 CPP e la LTG, dichiara e pronuncia:

#### **E. 34**

cpv. 4 LCStr prescrive l'obbligo per il conducente di tenersi a una distanza sufficiente da tutti gli utenti della strada, in particolare nell'incrociare, sorpassare e circolare affiancato o dietro un altro.

Per l'art. 12 cpv. 1 ONC, inoltre, quando veicoli si susseguono, il conducente deve osservare una distanza sufficiente dal veicolo che lo precede al fine di potersi fermare per tempo in caso di frenata inattesa.

La mancanza di questi accertamenti non comporta automaticamente un proscioglimento del prevenuto, come questi auspica, poiché il suo comportamento può e deve essere esaminato sulla scorta delle prove assunte che, come si vedrà in seguito, sono sufficienti per decidere.

8. Interrogato il giorno dell'incidente, il prevenuto ha dichiarato:

Al procedimento di primo grado, AP 1 ha confermato d'aver scorto già prima dell'impatto il veicolo proveniente in contromano sulla sua corsia ma di aver pensato che avvicinandosi questi sarebbe poi tornato sulla parte corretta della carreggiata:

Il fatto che egli confidasse con un rientro dell'automobile sulla propria corretta corsia di marcia e che perciò non abbia fatto nulla è incomprensibile e segno di un comportamento negligente.

Dimostrato è pure che egli avrebbe avuto tutto il tempo di adottare una guida preventiva e di evitare l'impatto. In effetti ciò è stato possibile sia all'automobilista, tornato per tempo sulla sua corsia, sia a \_\_\_\_\_, che ha potuto spostarsi e frenare tempestivamente.

Quanto avvenuto era perfettamente prevedibile, pur non essendo auspicato. In effetti è del tutto normale che una moto (quella di \_\_\_\_\_) procedente in formazione sulla parte sinistra della propria corsia, vedendosi parare di fronte un'automobile in contromano, cerchi di evitare lo scontro frenando e spostandosi sul lato esterno della carreggiata. Essendo questo intuibile ed avendo lo stesso AP 1 avvistato in tempo l'automobile, egli avrebbe dovuto ridurre la velocità e aumentare lo spazio che lo separava dalla motocicletta davanti a

lui in modo da potersi fermare per tempo in caso di brusca frenata da parte di quest'ultima. Pur essendosi trattato di secondi e non di tempi lunghissimi, questo comportamento era obbligato ed avrebbe per lo meno dovuto essere tentato.

La distanza dal veicolo che lo precedeva non era pertanto adeguata alla situazione. La sua insufficienza è quindi da considerarsi la causa principale dell'impatto.

A nulla giova eccepire che le motociclette circolavano correttamente in formazione, come previsto dalle norme di categoria. In effetti, esse non consentono alcuna deroga alle disposizioni di legge, sicché le distanze, anche in formazione, devono essere sufficienti ai sensi della LCStr e della relativa giurisprudenza. Per il loro calcolo fa stato solo lo spazio tra la posizione di una moto e l'altra, mentre non ha alcun influsso se esse viaggino alternate o meno e se quindi, de facto, davanti ad ogni moto vi è uno spazio libero. In effetti, già solo la logica vuole che si debba calcolare la distanza minima tra loro come se ogni motocicletta occupasse tutta la corsia, poiché sono innumerevoli le situazioni in cui quella che precede potrebbe trovarsi direttamente davanti a quella che la segue (ad esempio in caso di caduta, di distrazione, di ostacolo sulla traiettoria, ecc.).

Egli avrebbe pure, come stabilito dalla giurisprudenza citata in precedenza, dovuto tener conto del fatto che il mezzo di \_\_\_\_\_ avrebbe potuto avere una potenza frenante maggiore del suo.

Il mancato rispetto delle distanze imposte dalle circostanze è quindi la causa primaria dell'incidente. Avendo il prevenuto agito quantomeno per grave negligenza, se non per dolo eventuale, egli è colpevole dell'infrazione.

9. L'infrazione commessa da \_\_\_\_\_ non ha interrotto il nesso di causalità tra quella effettuata da AP 1 e il sinistro.

In primo luogo perché, come detto, l'imputato ha scorto con un buon margine temporale l'automobile e, nonostante ciò, non ha reagito volutamente, contando sul fatto che il guidatore si sarebbe accorto dell'errore e avrebbe sterzato a destra.

In secondo luogo poiché, come rettammente detto nella sentenza impugnata, per la giurisprudenza non si può considerare un veicolo in contromano sulla propria corsia un ostacolo imprevedibile e fuori dall'ordinario, ripresentandosi nella vita pratica regolarmente situazioni del genere (se non proprio con veicoli che circolano sulla corsia di contromano, fatto purtroppo sempre più frequente, anche solo ad esempio in caso di sorpasso azzardato, DTF 83 II 409 consid., o di svolta senza rispetto della precedenza). Certo, come già rilevato dalla scrivente Corte (sentenza del 8 aprile 2011, inc. 17.2011.1, consid. 4.5.) il conducente, su di una strada la cui larghezza permette di incrociare senza pericolo, non ha da tener conto della possibilità che, al termine del tratto visibile, potrebbe imbattersi in un veicolo circolante sulla sua stessa carreggiata, ma nel caso che ci occupa, per stessa ammissione del prevenuto, il veicolo è stato avvistato in anticipo da AP 1, non all'ultimo momento quando ormai era troppo tardi, e la collisione con la motocicletta avrebbe potuto essere evitata se egli avesse reagito correttamente.

L'infrazione commessa dal prevenuto è pertanto accertata e si trova in un nesso di causalità adeguata con l'incidente. Indipendentemente dalle colpe del conducente dell'automobile, la condanna dell'appellante decretata in prima sede è corretta.

Sulla commisurazione della pena non sono state sollevate specifiche contestazioni. Essendo la stessa adeguata, non è necessario quindi approfondire la tematica.

In base a tutto quanto precede, l'appello deve dunque essere respinto integralmente e la sentenza di primo grado deve essere integralmente confermata, sia nel merito, che sulla pena, che per gli aspetti relativi alle tasse e spese.

Gli oneri processuali del giudizio d'appello, per complessivi fr. 450.- (di cui fr. 400.- di tassa e fr. 50.- di spese) sono posti a carico del ricorrente.

Per questi motivi,

visti gli art. 80, 81, 84, 85 e 398 segg. CPP;

31, cpv. 1, 34 cpv. 4 e 90 cifra 1 LCStr;

3 cpv. 1 e 12 ONC;

nonché, sulle spese, l'art. 428 CPP e la LTG,

dichiara e pronuncia:

1. L'appello è respinto.

Di conseguenza:

1.1. AP 1 è autore colpevole d'infrazione alle norme della circolazione per avere, il 17 giugno 2014 ad \_\_\_\_\_, alla guida del motoveicolo Harley Davidson FXSTI, con targa austriaca \_\_\_\_\_, circolato senza prestare la dovuta attenzione alla circolazione e senza mantenere la distanza sufficiente da un veicolo che lo precedeva, urtandolo posteriormente.

1.2. AP 1 è condannato alla multa di fr. 200.- (duecento).

1.2.1. In caso di mancato pagamento, la pena detentiva sostitutiva è fissata in 2 (due) giorni (art. 106 cpv. 2 CP).

1.3. Gli oneri processuali del procedimento di primo grado, per complessivi fr. 620.- (seicentoventi), sono posti a carico dell'appellante.

2. Gli oneri processuali d'appello, consistenti in:

- tassa di giustizia	fr.	400.00
- altri disborsi	fr.	50.00
fr.		450.00

sono posti a carico dell'appellante.

- Sezione della popolazione, Ufficio della migrazione,

6501 Bellinzona

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.

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