

# TI\_GERICHTE 17.2018.108 vom 29. April 2019

TI Tribunale d'appello, 2019-04-29, IT

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ti\\_gerichte\\_17.2018.108](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ti_gerichte_17.2018.108)

FR: TI\_GERICHTE 17.2018.108 du 29 avril 2019

IT: TI\_GERICHTE 17.2018.108 del 29 aprile 2019

## Erwägungen

### E. 1

riconosce la situazione di pericolo e reagisce. Il breve intervallo non permette all'automobilista di attivare i freni prima della collisione. L'urto ha quindi luogo con la vettura che circola ancora a 23-25 km/h mentre la bicicletta avanza a 13-15 km/h. L'automobilista attiva concretamente i freni solo qualche decimo di secondo dopo l'impatto, fermandosi poco più avanti (...) Considerando un tempo di un secondo per riconoscere il pericolo e reagire, il protagonista IM 1 avrebbe potuto arrestare completamente la sua vettura prima del punto di collisione unicamente se la sua velocità non fosse stata superiore a 13-14 km/h (...) "(all. ad AI 20 pagg. 46, 48, 50, 51, 53, 55; cfr. anche, le conclusioni peritali a pag. 58).

### E. 1.1

IM 1 è dichiarato autore colpevole di grave infrazione alle norme della circolazione per avere, in data 13 maggio 2015 a \_\_\_\_\_, circolando su via \_\_\_\_\_ alla guida del veicolo \_\_\_\_\_, targato \_\_\_\_\_, a una velocità di 23-25 km/h, omesso di prestare la dovuta attenzione nell'avvicinarsi all'intersezione con via \_\_\_\_\_ (prioritaria), pur avendo già incrociato dei ciclisti e nonostante la presenza di veicoli parcheggiati che ne ostruivano la visibilità, e quindi di adattare la velocità alle circostanze con la conseguenza che non si avvide del sopraggiungere del ciclista PC 1 (\_\_\_\_\_), urtandolo e con la conseguenza che quest'ultimo riportò le lesioni attestate nella cartella medica agli atti; 1.2. IM 1 è condannato alla pena pecuniaria di 70 (settanta) aliquote giornaliere di fr. 110.- (centodieci) cadauna, per un totale di fr. 7'700.- (settemilasettecento); 1.2.1. l'esecuzione della pena pecuniaria è sospesa condizionalmente per un periodo di 2 (due) anni;

### E. 1.3

alla multa di fr. 1'000.- (mille), da sostituirsi, in caso di mancato pagamento per colpa, con la pena detentiva di giorni 10 (dieci). 2. La tassa e le spese di giustizia di primo grado, per complessivi fr. 9'120.- (novemilacentocenti), sono a carico di IM 1. 3. Gli oneri processuali d'appello, consistenti in: - tassa di giustizia fr. 1'000.- - altri disborsi fr. 200.- fr. 1'200.- sono posti a carico di IM 1. 4. IM 1 rifonderà a PC 1., quale indennizzo per le spese di patrocinio per la prima e la seconda istanza, l'importo di fr. 3'481.15. 5. Intimazione a: 6. Comunicazione a: 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. 5**

a. Giusta l'art. 31 cpv. 1 LCStr il conducente deve costantemente padroneggiare il veicolo, in modo da potersi conformare ai suoi doveri di prudenza. Per l'art. 32 cpv. 1 LCStr 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. In questo contesto, l'art. 4 cpv. 1 dell'Ordinanza sulle norme della circolazione stradale (ONC) precisa che il conducente deve circolare alla velocità che gli permetta di fermarsi nello spazio visibile; se l'incrocio con altri veicoli è difficile, egli deve poter fermarsi nella metà dello spazio visibile. Questa disposizione obbliga il conducente 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"). La norma dispone anche 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/Jeanerret/Kuhn/Mizel/Müller, CS CR, 4° ed., Basilea, 2015, 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 disposto qui in discussione risulta infranto ove l'automobilista rispetta i limiti, ma non adatta la velocità alle circostanze quando queste ne impongono un'ulteriore riduzione (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). b. Giusta l'art. 36 cpv. 2 LCStr, alle intersezioni, la precedenza spetta al veicolo che giunge da destra. I veicoli che circolano sulle strade designate principali hanno la precedenza anche se giungono da sinistra. È riservato qualsiasi altro disciplinamento mediante segnali o ordini della polizia. La precedenza da destra costituisce una regola generale ed elementare della circolazione stradale (cfr. S. Medauer, Strassenverkehrsgesetz, Basler Kommentar ad art. 36 LCStr, nota 2, pag. 660 e DTF 102 IV 259, consid. 2). La norma viene concretizzata dall'art. 14 cpv. 1 ONC giusta la quale chi è tenuto a dare la precedenza non deve ostacolare la marcia di chi ne ha diritto. Egli deve ridurre per tempo la velocità e, se è obbligato ad aspettare, fermarsi prima dell'intersezione. Dottrina e giurisprudenza hanno cristallizzato alcuni principi relativi alla precedenza da destra. Tra questi, quello secondo cui chi è titolare del diritto di precedenza da destra lo ha in linea di principio sull'intersezione completa delle strade intersecanti ("Dem Berechtigten steht das Vortrittsrecht grundsätzlich auf der ganzen Verweigungsfläche"). In altre parole, il titolare dispone di un diritto di precedenza che si estende su tutta la carreggiata, rispettivamente larghezza, della strada con diritto di precedenza ("nicht nur auf seiner Fahrspur, sondern auf der ganzen Fahrbahn bzw. Breite der vortrittsberechtigten Strasse") (cfr. P. Weissenberger, Art. 36 Einspuren und Vortritt,

Kommentar Strassenverkehrsgesetz und Ordnungsbussengesetz, Mit Änderungen nach Via Sicura, Dike Verlag 2015, note da 32 a 35 e giurisprudenza ivi citata). Questo principio ha, secondo la nostra massima Corte, il sopravvento su quello dell'affidamento (cfr. STF 6B\_299/2011 del 1° settembre 2011, consid. 3.3). Un altro principio, sostenuto da una lunga e costante giurisprudenza della nostra massima Corte, è quello secondo cui, negli incroci privi di visuale, chi è debitore della precedenza deve avanzare a tentoni (langsamen Hineintasten). Questa regola si applica sempre, anche nei casi in cui la visibilità di chi deve concedere la priorità è ostacolata o annullata da muri, piante, automobili, neve, ecc...: in simili casi, bisogna avanzare a tentoni, fintanto che si possa acquisire una vista chiara e libera su tutto quanto può sopraggiungere da destra. E' in questi casi assolutamente proibito avanzare alla cieca ma occorre, in sostanza, avanzare pianissimo, a spizzichi e bocconi sino a quando si possa scorgere (e farsi scorgere da) veicoli prioritari, anticipare quanto sta per succedere e reagire di conseguenza (cfr. P. Weissenberger, Art. 36 Einspuren und Vortritt, Kommentar Strassenverkehrsgesetz und Ordnungsbussengesetz, Mit Änderungen nach Via Sicura, Dike Verlag 2015, note 40 e segg. e giurisprudenza ivi citata; STF 6B\_746/2007 del 29 febbraio 2008, consid. 1.1.1.; 6S\_457/2004 del 21 marzo 2005, consid. 2.3 e la giurisprudenza ivi citata).

#### **E. 6**

Avuto riguardo a quest'ultimo principio, la soluzione del caso è evidente. L'automobilista era debitore della precedenza a chi giungeva da via \_\_\_\_\_. Visto che la sua visuale su tale strada – come detto, prioritaria – era impedita, fra l'altro, dalle due vetture posteggiate, egli avrebbe dovuto, prima dell'incrocio, diminuire al massimo la sua velocità e procedere a tentoni sino al punto che gli avrebbe garantito di vedere quel che succedeva su quella via. Il fatto che, su via \_\_\_\_\_, la velocità massima consentita era di 50 km/h è del tutto irrilevante per i motivi indicati al punto a. del considerando precedente: ritenuto la totale assenza di visuale sulla strada cui doveva la precedenza, la velocità di 23-25 km/h tenuta da IM 1 era totalmente inadeguata alle circostanze concrete. Si fosse comportato ossequiando l'art. 36 cpv. 2 LCStr – avesse cioè adottato un avanzamento a tentoni (con una velocità massima indicata dal perito in 13/14 km/h [all. ad AI 20, pag. 58]) – IM 1 avrebbe potuto evitare di investire il giovane ciclista. Altrettanto irrilevante è, per le ragioni indicate al punto b. del considerando precedente, la posizione del ciclista: non soltanto perché chi è creditore del diritto di precedenza lo è su tutta l'ampiezza della carreggiata e non soltanto perché il TF ha già avuto modo di precisare che, in ogni caso, questo principio è prioritario rispetto a quello dell'affidamento, ma anche perché solo chi si è comportato secondo le regole può invocare tale principio (DTF 120 IV 252, consid. 2d; 100 IV 186, consid. 3). E IM 1 non lo ha fatto, avendo egli violato crassamente il suo obbligo di procedere a tentoni, adattando di conseguenza la sua velocità.

#### **E. 7**

Essendo chiaro che la norma che stabilisce, in caso di incrocio di due strade secondarie, la priorità da destra è una norma elementare e fondamentale della LCStr (cfr. S. Medauer, Strassenverkehrsgesetz, Basler Kommentar ad art. 36 LCStr, nota 2, pag. 660 e DTF 102 IV 259, consid. 2) e che l'altro presupposto applicativo è certamente dato (lo dimostra l'avvenuta collisione e le sue conseguenze), forza è concludere che, violandola, IM 1 si è reso autore colpevole di grave infrazione alla LCStr (art. 90 cpv. 2 LCStr) secondo cui è punito con una pena detentiva sino a tre anni o con una pena pecuniaria chiunque violando gravemente le norme della circolazione, cagiona un serio pericolo per la sicurezza altrui o

assume il rischio di detto pericolo (sul tema, cfr Bussy/Rusconi/Jeanneret/ Mizel/Müller, Code suisse de la circulation routière commenté, 4° edizione, Basilea 2015, ad art. 90 LCStr, no. 41; Jeanneret, Les dispositions pénales de la loi sur la circulation routière, Berne 2007, ad art. 90 LCStr, n. 19; DTF 119 V 241, consid. 3.d.aa; DTF 118 IV 188 consid. 2a; DTF 111 IV 169 consid. 2a; DTF 142 IV 93 consid. 3.1; DTF 131 IV 133, consid. 3.2 e rinvii; STF dell'8 gennaio 2008 6B\_718/2007, consid. 3.3; Jeanneret, op. cit., ad art. 90 LCStr, no. 37 segg; Bussy/Rusconi/Jeanneret/Kuhn/Mizel/Müller, op. cit. ad art. 90 LCStr, no. 4.1 e 4.3)

### **E. 8**

Non ne andrebbe diversamente nemmeno se si volesse valutare la fattispecie facendo astrazione dalle regole sulla precedenza nel caso di incrocio di due strade secondarie. Il teatro dell'incidente è una zona residenziale, nella periferia di \_\_\_\_\_. Le strade percorse dai due protagonisti dell'incidente sono tipicamente strade di quartiere, che servono unicamente gli abitanti di quelle vie (vedi il divieto di accesso su via \_\_\_\_\_ di cui s'è detto e le foto in atti) e che diventano, in quel periodo dell'anno e a quell'ora, spazi di aggregazione e di gioco. Fra i giochi più praticati in quei momenti vi è la bicicletta. Ora, quand'anche si volesse considerare (come ha fatto il pretore) che il ragazzo non ha rispettato una o più norme della circolazione, la responsabilità della collisione andrebbe, comunque, addebitata all'imputato che non ha adattato la velocità alla totale assenza di visuale sulla via che stava per incrociare, ritenuto come, nelle circostanze descritte, l'eventualità dell'uscita improvvisa di un bambino in bicicletta (o di un pedone o di bambini che corrono) non poteva dirsi imprevedibile e come, perciò, egli non potesse avvalersi del principio dell'affidamento (che, notoriamente, non può, salvo casi eccezionali, essere invocato per quanto attiene al comportamento adottato dai bambini e dalle persone anziane; cfr DTF 115 IV 239, consid. 2.; 129 IV 282 consid. 2.2 e 3.). Ne deriva che IM 1 deve essere dichiarato autore colpevole del reato che gli è stato imputato.

### **E. 9**

Chi commette una grave infrazione alle norme della circolazione ai sensi dell'art. 90 cpv. 2 LCStr è punito con una pena detentiva sino a tre anni o con una pena pecuniaria. La pena proposta con il DA appare pienamente rispettosa dei criteri di cui all'art. 47 CP (DTF 136 IV 55, consid. 5.4) ritenuto come la colpa di IM 1 appaia, sia dal profilo oggettivo che soggettivo, come mediamente grave (cfr. STF 1C\_218/2009 del 26 novembre 2009). Essa viene, perciò, confermata. Altrettanto confermata è la sua sospensione condizionale. Pure confermata – in applicazione del divieto di reformatio in pejus – è la determinazione del periodo di prova in due anni anche se il fatto che IM 1 ha già subito altre condanne in materia di LCStr avrebbe potuto giustificare la determinazione di un periodo di prova più lungo. Tasse spese e indennità

### **E. 10**

Visto l'esito dell'appello gli oneri processuali di primo grado, per complessivi fr. 9'120.-, come pure quelli di appello per complessivi fr. 1'200.-, sono posti a carico di IM 1.

### **E. 11**

PC 1 ha chiesto un indennizzo per spese legali per la prima e la seconda istanza pari a fr. 3'481.15. L'importo è adeguato alle difficoltà del caso e all'impegno lavorativo profuso dal suo patrocinatore: esso viene, perciò, posto a carico (art. 433 CPP) di IM 1. Per questi motivi, visti gli art. 31 cpv. 1, 32 cpv. 1, 36 cpv. 2, 90 cpv. 2 LCStr, 4 cpv. 1

ONC, 47 CPS, 82 cpv. 4, 398 e segg, 429, 433 CPP nonché, sulle spese e sulle ripetibili, l'art. 428 CPP e la LTG dichiara e pronuncia: 1. Gli appelli sono accolti . Di conseguenza

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