

Art. 43. (*) (Segnalazioni degli agenti del traffico).

() La giurisprudenza qui riportata si riferisce, anche, all'art. 16 del c.s. abrogato.*

□ Il combinato disposto degli artt. 43, quinto comma, e 146 nuovo c.s. prevede che i segnali, manualmente impartiti da un agente segnalatore, derogano alla segnaletica, ivi compresa a quella semaforica, esistente sul posto. Per cui va ritenuto pienamente responsabile, ex art. 2054 c.c., di uno scontro d'auto, l'automobilista, che, confidando nel segnale semaforico verde e allegando che il vigile urbano, che regolava il traffico non era visibile, non si sia arrestato al segnale impartito dal vigile, in occasione del passaggio di una corsa ciclistica, e abbia colliso con altro veicolo, il cui conducente rispettò i segnali del vigile medesimo. L'attestazione del vigile urbano, pubblico ufficiale, secondo la quale lo stesso era sull'incrocio a regolare manualmente il traffico, fa piena prova, ex art. 2700 c.c. di tali circostanze e tale prova legale non può essere scalfita dalle dichiarazioni testimoniali, peraltro inattendibili, che riportano la non visibilità e la non distinguibilità del vigile, regolatore del traffico. * Pret. civ. Torino, 7 febbraio 1996, n. 1006. Dal Maso c. Dolza e Milano Ass.ni, in *Arch. giur. circ.* 1996, 471.

Art. 44. (*) (Passaggi a livello).

() La giurisprudenza qui riportata si riferisce, nella sostanza, all'art. 15 del c.s. abrogato.*

□ Il conducente, che attraversi un passaggio a livello custodito, ignorando che il sistema di chiusura delle barriere sia guasto, ha soltanto l'obbligo di usare la massima prudenza, nell'avvicinarsi al passaggio a livello. Non è pertanto tenuto al rispetto delle norme, concernenti l'attraversamento dei passaggi a livello non custoditi, e cioè di procedere con il veicolo in modo da essere in grado di fermarsi senza impegnare i binari, di assicurarsi che nessun treno sia in vista e di attraversare rapidamente i binari. * Cass. pen., sez. IV, 16 ottobre 1981, n. 9059 (ud. 2 giugno 1981, n. 1193). Amitrano e altro, in *Arch. giur. circ.* 1982, 89.

□ Il dovere di abbassare le sbarre, nei passaggi a livello custoditi, è dettato a tutela non soltanto del traffico ferroviario, ma anche degli utenti della strada ordinaria. Accanto a tale dovere sussiste quello del conducente, il quale, approssimandosi ad un passaggio a livello custodito, ha l'obbligo di usare la «massima» prudenza, al fine di evitare incidenti. Questo obbligo va commisurato al ragionevole affidamento che anche un conducente di massima diligenza suole riporre negli organi della amministrazione ferroviaria, cosicché non può estendersi il dovere – prescritto dall'art. 15, comma decimo, del codice stradale solo per i passaggi a livello incustoditi – di fare tutto quanto è necessario per assicurarsi che nessun treno sia in vista, prima di impegnare i binari. * Cass. pen., sez. IV, 28 ottobre 1964. Di Benedetto.

Art. 45. (*) (Uniformità della segnaletica, dei mezzi di regolazione e controllo ed omologazioni).

() La giurisprudenza qui riportata si riferisce, nella sostanza, all'art. 18 del c.s. abrogato.*

□ In tema di segnaletica stradale, la differenza di dimensioni del cartello installato rispetto a quelle normativamente prescritte, determina l'illegittimità del segnale, per violazione dell'art. 18 del D.P.R. n. 393 del 1959 e dell'art. 159 del D.P.R. n. 420 del 1959, solo quando tale differenza sia tale da rendere il cartello inidoneo ad assolvere la funzione assegnatagli. * Cass. civ., sez. I, 21 settembre 1998, n. 9438, Cugola c. Prefettura di Verona, in *Arch. giur. circ.* 1999, 22, [RV519049]

□ In tema di segnaletica stradale, la differenza di dimensioni del cartello installato rispetto a quelle normativamente prescritte, determina la illegittimità del segnale, per violazione dell'art. 18, D.P.R. 15 giugno 1959, n. 393 e dell'art. 159, D.P.R. 30 giugno 1959, n. 420, solo quando tale differenza sia tale da rendere il cartello inidoneo ad assolvere la funzione assegnatagli. * Cass. civ., sez. I, 23 marzo 1994, n. 2763, Gentile c. Prefetto di Bari. Conforme, Cass. pen., sez. IV, 7 febbraio 1961, Palermo.



REPUBBLICA ITALIANA
IN NOME DEL POPOLO ITALIANO

Udienza pubblica
del 2/6/1981

LA CORTE SUPREMA DI CASSAZIONE

SEZIONE IV PENALE

SENTENZA

Composta dagli Ill.mi Sigg.:

N. 1193

Dott. SAVERIO GABRIOTTI



Presidente

1. Dott. ANTONIO BRONZINI

Consigliere

REGISTRO GENERALE

2. » GIUSEPPE DE NICTOLIS



»

N. 1428/80

3. » SURIANO STEFANO

»

4. » BRUNO SATTA FLORES

»

ha pronunciato la seguente

SENTENZA

CORTE SUPREMA DI CASSAZIONE
UFFICIO COPIE

Rilasciata in 1 copia
al Sig. Fusco

sul ricorso proposto da

1) ANITRANO Attilio nato a Torre Annunziata il 2/1/1924;

2) POLIDORI Antonio nato a Napoli il 10/2/44

Il 27/6/1981
IL CANCELLIERE

avverso la sentenza in data 8/10/1979 della Corte d'Appello di Napoli, che ha parzialmente riformato la sentenza in data 11/7/1977 del Tribunale di S. Maria Capua Vetere.

CORTE SUPREMA DI CASSAZIONE
UFFICIO COPIE

Richiesta copia studio
dal Sig. ATZORI
per diritti € 310
Il 21.5.2006
IL CANCELLIERE

Visti gli atti, la sentenza denunciata ed il ricorso,

Udita in pubblica udienza la relazione fatta dal Consigliere

Dott. S. Suriano;

Udito, per la parte civile, l'avv.

Udito il Pubblico Ministero in persona del Sostituto Procuratore
Generale dott. Giorgio Ciampani

che ha concluso per il rigetto dei ricorsi;

Udit i difensor

Fatto

Con sentenza del Tribunale di S. Maria C.V. in data
11.7.1977, Amitrano Attilio, quale macchinista, Poli-
dori Antonio, quale aiuto macchinista, e De Santis
Carmine, quale capotreno, venivano riconosciuti col-
pevoli di cooperazione nel delitto di omicidio col-
pese in danno di Veccia Antonio e condannati, in con-
corso con le attenuanti generiche, alla pena di mesi

quattro di reclusione ciascuno, oltre alle spese processuali e al risarcimento dei danni a favore delle parti civili, in solido con la responsabile civile Azienda Autonoma delle Ferrovie dello Stato, con una provvisoria esecutiva di L. 6.0000.000 in favore della sola parte civile Conte Maria Concetta, per avere, nelle loro qualità, i primi due non attenendosi alle disposizioni ricevute di procedere con "marcia a vista" in corrispondenza di un passaggio a livello incustodito sulla linea Caserta-Maddaloni, e cioè fischiando ripetutamente e senza superare la velocità di 4 Km/h., e il terzo non curando che la suddetta disposizione venisse scrupolosamente osservata dai due macchinisti, determinato la morte del Veccia, Antonio, che attraversando i binari del passaggio a livello con un'autovettura Fiat 128 di cui era alla guida e venendo in collisione col treno, riportava lesioni gravissime in seguito alle quali decedeva. Avverso tale sentenza proponevano appello tutti gli imputati, nonché la suddetta Azienda Autonoma delle Ferrovie. L'Amitrano, in particolare, deduceva preliminarmente la nullità della sentenza per irregolarità formali del processo, in quanto la perizia tecnica disposta in fase istruttoria era stata espletata senza dare avviso al difensore. Nel merito, si doleva della

ritenuta sua responsabilità, che avrebbe dovuto essere esclusa per il comportamento diligente ed osservante delle norme regolamentari da lui tenute, a fronte della condotta imprudente ed inosservante dei capoversi 6 e 7 dell'art. 15 del C.d.S. tenuta dall'automobilista, il quale a velocità sostenuta andava a collidere con la fiancata destra del treno dopo aver superato ben 18 metri di sede ferroviaria.

Il Polidori, da parte sua, invocava l'assoluzione con formula ampia e, in subordine, con formula dubitativa, perchè la sua responsabilità a titolo di cooperazione nel delitto colposo avrebbe richiesto la dimostrazione, assolutamente carente, della di lui consapevolezza di contribuire all'azione altrui, mentre il De Santis affermava la completa propria estraneità al fatto, chiedendo di andare assolto, e, in subordine, il riconoscimento del concorso di colpa della vittima.

Con sentenza in data 8.10.1979, la Corte d'Appello di Napoli, in parziale riforma dell'impugnata decisione, dichiarava inammissibile la citazione del responsabile civile, assolveva il De Santis per non avere commesso il fatto e confermava nel resto, condannando gli altri due appellanti alle ulteriori spese anche a favore delle parti civili.

Propongono ricorso per cassazione Amitrano Attilio e Polidori Antonio, deducendo l'Amitrano: a) nullità della sentenza impugnata per omessa notifica dell'avviso di perizia al difensore ed omessa comunicazione del deposito della stessa perizia; b) omessa e erronea ed erronea valutazione delle risultanze processuali in ordine alla responsabilità di esso Amitrano, con riferimento anche al nesso di causalità tra la condotta del conducente dell'autovettura Fiat 128 e la sua morte; c) illegittimità della condanna in solido al pagamento di una provvisionale, attesa che nessuna specifica richiesta in tal senso era stata formulata dalla parte civile nei suoi confronti, per cui manca va il presupposto della pronuncia. Il Polidori, da parte sua, proponeva lo stesso motivo di nullità della sentenza per irregolarità formali, nonché per avere i giudici di appello disatteso la richiesta di un accesso del collegio giudicante sul luogo dell'incidente, e, nel merito, denunciava la nullità della sentenza per omessa, erronea e contraddittoria motivazione, non avendo la Corte di merito considerato che la consapevolezza del Polidori di contribuire all'altrui azione colposa non è sorretta da alcuna prova.

Diritto

I ricorsi non meritano accoglimento.

Per quanto si riferisce al primo mezzo d'impugnazione, comune ad entrambi i ricorrenti, la doglianza è infondata, attesa l'irrilevanza della dedotta e pur sussistente nullità della perizia tecnica, avendo i giudici deciso senza tenere conto della perizia stessa.

E' infatti principio di questa Suprema Corte che la nullità della perizia per violazione dell'art. 304 bis C.P.P. è irrilevante se il giudice del dibattimento abbia deciso prescindendo del tutto dal parere peritale.- Per quanto riflette il secondo e terzo motivo del ricorso proposto dall'Amitrano, osserva la Corte che essi costituiscono sostanzialmente critica inammissibile in questa sede di legittimità alla valutazione delle prove e dei fatti compiuta dai giudici di merito, con congrua e corretta motivazione, sia sulla condotta colposa dei due macchinisti, che sul nesso di causalità esistente tra la detta condotta negligente ed imprudente e l'evento mortale.

Il ricorrente afferma che il convoglio si era avvicinato al passaggio a livello alla velocità di prescrizione e fischiando ripetutamente, ma su tale punto la Corte di merito ha insindacabilmente ritenuto, in base alle deposizioni testimoniali, che il treno procedeva ad una velocità di circa 50 Kmh., di gran

lunga superiore a quella massima di 4 Kmh. che la "marcia a vista", prescritta nell'occasione a causa del guasto verificatosi alle sbarre dell'impianto fisso del passaggio a livello, imponeva.

Nè può prospettarsi una colpa della vittima, quanto ~~meno~~ concorrente, dovuta ad inosservanza dei capoversi 6 e 7 dell'art. 15 Cod. Strad., poichè tali norme in uno con quella sancita dal capoverso 9 che più direttamente riguarda il comportamento dei conducenti di autoveicoli ai passaggi a livello, disciplinano l'attraversamento di un passaggio a livello "senza barriere" (incustodito), mentre nella specie si trattava di passaggio a livello con barriera (custodito), di cui era guasto il sistema di chiusura delle sbarre. Il Veccia, pertanto, non era tenuto all'osservanza degli obblighi sanciti nella citata disposizione, e cioè procedere con la sua autovettura in modo da essere in grado di fermarsi senza impegnare i binari, e, assicuratosi che nessun treno fosse in vista, attraversare rapidamente i binari.

Egli era tenuto soltanto al rispetto della generale norma sancita dal capoverso 8 dell'art. 15, secondo cui i conducenti, approssimandosi ad un passaggio a livello, debbono usare la massima prudenza per evitare incidenti, ma tale disposizione non impone che

nei passaggi a livello custoditi, quando le barriere siano aperte, il conducente debba osservare anche gli obblighi previsti dal già citato capoverso 9, obblighi che sono dettati con specifico riferimento ai passaggi a livello incustoditi (senza barriere) e che non sono estensibili a quelli custoditi, a meno che non vi siano elementi che facciano sospettare l'esistenza di una situazione anomala. Nella specie, nulla faceva sospettare che il sistema di chiusura delle sbarre fosse inefficiente, non risultando che gli addetti al passaggio a livello avessero in qualche modo segnalato il guasto agli utenti della strada - tra l'altro il 2° capoverso dell'art. 15 prevede che in caso di guasto ai meccanismi di chiusura dei passaggi a livello le barriere sono sostituibili con uno o più cavalletti oppure con una bandiera rossa di giorno o con una luce rossa di notte, manovrate dall'addetto alla custodia - onde correttamente i giudici di appello hanno escluso il concorso di colpa della vittima argomentando che, trattandosi di passaggio a livello custodito con le sbarre alzate, egli "aveva ragionevolmente motivo di ritenere libera la sede ferroviaria".

In tale situazione, invero, non acquista nessun rilievo nemmeno la circostanza relativa alla larghezza del

la sede ferroviaria e al fatto che l'auto del Veccia dovesse percorrere 18 metri prima di giungere al binario su cui sopraggiungeva il treno, non avendo motivo l'automobilista, come s'è ^{già} detto, di prospettarsi una tale eventualità.

Quanto al quarto motivo di ricorso dell'Amitrano, che si duole della concessa provvisoria a favore della parte civile anche nei suoi confronti, in solido con l'altro imputato condannato, trattasi di censura del pari infondata poichè la concessione della provvisoria costituisce una pronuncia discrezionale del giudice e prescinde dalla specifica richiesta del danneggiato, essendo sufficiente la sua costituzione di parte civile per il risarcimento dei danni.

E', infatti, il giudice che nell'esercizio dei suoi poteri assegna anche d'ufficio alla parte civile una somma da imputarsi nella liquidazione definitiva del danno quando ritenga di non avere elementi per decidere su tale liquidazione (art. 489, 2° comma C.P.P.).

Concludendo, il ricorso proposto da Amitrano Attilio è da rigettare integralmente.

Parimenti infondato si appalesa il ricorso proposto da Polidori Antonio, aiuto macchinista del treno coi volto nel sinistro, anche per quanto concerne la de-glianza che specificamente lo riguarda.

Secondo il ricorrente non è stato provato che egli avesse consapevolezza di contribuire all'azione altrui, ma a tal proposito esattamente la Corte di merito ha osservato che alla marcia del treno senza alcun dubbio collaboravano entrambi (l'Amitrano e il Polidori), nella rispettiva qualità di macchinista e di aiutomacchinista in cabina di guida, onde la consapevolezza del Polidori di contribuire all'azione colposa del suo collega più anziano, violando insieme a lui le prescrizioni del Mod. 40, deve ritenersi fuori discussione.-

Tutte le altre eccezioni e deduzioni difensive prospettate dal Polidori nei motivi di appello sono quelli stessi che ha proposto l'Amitrano e che sono state testè disattese, di talchè il ricorso del Polidori non può che seguire la stessa sorte di rigetto.

P. Q. M.

Visto l'art. 549 C.P.P.-Rigetta entrambi i ricorsi e condanna i ricorrenti, in solido, al pagamento delle spese processuali, nonchè ciascuno al versamento della somma di L. 150.000 alla Cassa delle Ammende. Così deciso a Roma il 2/6/1981.

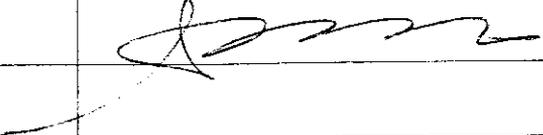
IL PRESIDENTE

Dott. Saverio GABRIOTTI

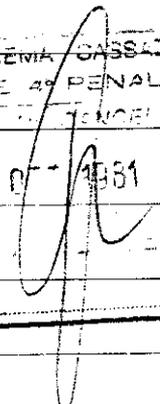
Saverio Gabriotti

IL CONSIGLIERE EST.

Dott. Stefano SURIANO



CORTE SUPREMA DI CASSAZIONE
SEZIONE 4^a PENALE
PADOVA 16 OTT 1981
IL CONSIGLIERE EST.



IL DIRETTORE DI SEZIONE
(Pierangelo Corsi)

