

Dott. Ing. Paolo Frezza

*Consulente tecnico del Tribunale Civile e Penale di Roma
Iscritto al Ruolo Nazionale dei Periti C.C.F.A.*

*Estimo e meccanica di sinistri
aerei, navali e terrestri*

24

COPIA



Tribunale per i Minori di Roma

*PM Dott. R. Thomas
Proc. n. 1293/06 GUP*

Consulenza tecnica d'ufficio

*Relativa all'incidente stradale avvenuto il 25/01/06 alle ore 14.30 in Roma Via
Portuense angolo Clivio Portuense.*

Persone e veicoli coinvolti

- 1) *AMBROSETTI Andrea* *conducente del ciclomotore HONDA SH 50
tg. 8PMX2*

- 2) *GENOVESE Giuseppe* *conducente della YAMAHA RN01
tg. AF23735*

- 3) *LEVIS Claudio* *conducente del ciclomotore HONDA SH 50
tg. A7L5E*

Premessa

Cap. 1) *Descrizione del campo del sinistro;*

Cap. 2) *Elementi utili rilevati dalla P.G.;*

Cap. 3) *Testimonianze utili:*

- a) SPIZZICHINO Michele;*
- b) AMBROSETTI Andrea;*
- c) Osservazioni Tecniche.*

Cap. 4) *Danni rilevati dalla P.G. conseguenti all'urto finale con la YAMAHA;*

Cap. 5) *Caratteristiche della YAMAHA; trasferimenti di proprietà; data di ultimo acquisto;*

Cap. 6) *Calcolo della velocità della moto YAMAHA; simulazione computerizzata dell'incidente;*

Cap. 7) *Risposta ai quesiti.*

Allegati

- 1) *Quesiti posti;*
- 2) *DGM della moto YAMAHA RN01 tg. AF23735; foglio PRA; caratteristiche della moto;*
- 3) *Foto della posizione finale statica della YAMAHA, delle biciclette e della BMW con i rispettivi danni;*
- 4) *Planimetria dei luoghi in scala 1 : 100 ed 1 : 200;*
- 5) *Planimetria della dinamica dell'incidente;*
- 6) *Simulazione computerizzata dell'incidente;*
- 7) *Richiesta di proroga dei termini di consegna;*
- 8) *Lettera di rinvio alla riunione del 10/09/07;*
- 9) *Attestazioni del Comune di Roma.*

Premessa

Il giorno 08 del mese di giugno 2007 il sottoscritto CT iscritto all'albo degli Ingegneri della Provincia di Roma ed all'albo dei consulenti in infortunistica stradale del Tribunale Civile e Penale di Roma è stato convocato dall'Ill.mo PM Dott. R. Thomas dove informato dell'incarico che accettava gli veniva posto il seguente quesito:

"Ricostruisca il CT del PM la meccanica del sinistro avvenuto in Roma il 25/01/06 in Via Portuense angolo Clivo Portuense che ha visto protagonista il ciclomotore guidato da LEVIS Claudio e la moto condotta dal defunto GENOVESI Giuseppe e di eventuali altri veicoli urtati evidenziando ogni elemento utile per fini di giustizia, tenendo conto anche dei quesiti prospettati dalla difesa delle persone offese che si allegano".

Le parti nominavano i propri CT nelle persone del Prof. Giuseppe Marcon e dell'Ing. Gianluca Cuomo.

Il sottoscritto CT chiedeva termine di gg 60 a partire dalla data di inizio delle operazioni peritali che fissava per il giorno 21 giugno ore 09.00 sul campo del sinistro.

Successivamente in data 14 giugno chiedeva di essere autorizzato di avvalersi di un collaboratore tecnico per i rilievi stradali e di farsi assistere dai verbalizzanti.

Il 21 giugno alle ore 09.00, erano presenti oltre al sottoscritto i signori:

- 1) il P.M. ROSSELLI Remo ed ANGELINI Fabio della Polizia Municipale;*
- 2) l'Avvocato COMI Vincenzo per la persona offesa;*
- 3) l'Avvocato PIARULLI Canio per l'indagato;*
- 4) l'Ing. Gianluca CUOMO per la parte offesa;*
- 5) l'Architetto SANTORO Renato collaboratore del CTU.*

Dopo aver effettuato i rilievi planimetrici il sottoscritto CTU ha spedito il 04 luglio 07 ai CTP Prof. Marcon e Ing. Cuomo l'esatta planimetria dei luoghi invitandoli alla riunione del 10/09/07 alle ore 15.00 presso il proprio Studio per l'esame degli atti acquisiti (allegato 8).

Successivamente il sottoscritto ha inviato all'Ill.mo Proc. R. Thomas una richiesta di rinvio di ulteriori gg 60 a partire dal 20 agosto 2007, 1° termine concesso per la presentazione della CTU; tale proroga veniva autorizzata.

Dopo la riunione del 10/09/07 con i CTP il sottoscritto CTU, eseguiti i necessari calcoli e considerazioni tecniche riferisce qui di seguito il risultato delle operazioni peritali svolte suddividendoli nei capitoli precisati in seconda pagina sotto la voce "Atti di Perizia".

Cap. 1) Descrizione del campo del sinistro

Il campo del sinistro è la Via Portuense nella zona compresa tra il Largo Clivo Portuense ed il Civico 25.

La carreggiata larga 12,10 mt è in quella zona pianeggiante rettilinea a doppio senso di circolazione, divisa al centro da una linea bianca longitudinale continua in due corsie: una per ogni senso di marcia.

Tale linea diviene tratteggiata così come disegnato nella planimetria in scala allegata.

Nella direzione di marcia del motociclo YAMAHA esiste sulla sinistra un marciapiedi rialzato largo 2,5 mt mentre sulla destra nel largo Clivo Portuense sono presenti rivendite commerciali.

L'allegato planimetrico 4 la rappresenta in scala 1 : 100 ed 1 : 200 la posizione finale statica dei veicoli.

Nella planimetria (allegato 5) è rappresentata la traiettoria percorsa dal motociclo YAMAHA durante l'evento infortunistico.

Tale traiettoria è una linea di massima tangente allo scarroccio di mt 4,10 lasciato dalla moto nel momento in cui ha colpito le biciclette in mostra mercato poste parzialmente fuori dal marciapiedi.

Tale traiettoria interseca la linea di mezzzeria nel punto disegnato nell'allegato 5 con una incertezza di circa 2 mt dovuta alla difficoltà di tracciare una tangente da uno scarroccio di appena 4,10 mt individuato come curvilineo dalla foto allegata al verbale di P.G. (allegato 9).

Pertanto il ciclomotore del LEVIS poteva stare in fase di attraversamento della carreggiata tra la linea continua e quella tratteggiata.

Il sottoscritto nella planimetria lo ha disegnato in fase di attraversamento della linea continua a circa 3 mt da quella tratteggiata presumendo che il contatto YAMAHA - Ciclomotore AMBROSETTI sia avvenuto in quel punto.

Rimane però l'incertezza del punto di attraversamento del LEVIS in quanto in nessuna parte del verbale esiste l'indicazione dal punto in cui è avvenuto il contatto tra la YAMAHA ed il ciclomotore AMBROSETTI.

Cap. 2) Elementi utili rilevati dal verbale di P.G.

La Polizia Giudiziaria ha rilevato l'incidente ponendolo in uno "schizzo di campagna" che il sottoscritto CT ha riportato in scala nell'allegato 4.

Inoltre risultano a verbale le seguenti testimonianze che si ritengono utili ai fini della ricostruzione dei fatti:

a) **SPIZZICHINI Michele:** "alla guida del mio autocarro FIAT DUCATO percorro Via Portuense, proveniente da P.le della Radio e diretto verso il centro, verso gli archi di Porta Portese.

Ero arrivato in quel tratto della Via Portuense dove si trovano tutti i giorni della settimana i negozi di biciclette ed autoricambi quanto ho notato che, sulla corsia di marcia opposta alla mia, la circolazione si era fermata.

In particolare ricordo che, più o meno dal punto in cui sulla Via Portuense si apre come un piccolo slargo, parlo della corsia di marcia opposta a quella da me percorsa, quella che dagli archi porta a Viale Marconi, vi era un motorino che si immetteva su Via Portuense e, anziché girare a destra come avrebbe dovuto, impegnava la carreggiata per svoltare verso la sua sinistra.

Nel momento in cui ho visto questo motorino "uscire" sulla Via Portuense, ho visto una macchina fermarsi e, a fianco a questa, un altro ciclomotore che frenava e si allargava sulla sua sinistra per evitare il primo ciclomotore.

Subito dopo ho visto una motocicletta sopraggiungere ad alta velocità ed urtare il ciclomotore che si era allargato per evitare quello impegnato nella manovra.

Non sono in grado di dire come sia avvenuta il contatto tra la motocicletta ed il ciclomotore, ho come l'impressione che il motociclista abbia urtato l'altro veicolo con il gomito, o con la gamba, ma non posso dirlo con certezza perché si è trattato di un istante.

Subito dopo ho visto il ciclomotore urtato proseguire la sua corsa per la sua traiettoria mentre ho visto la motocicletta perdere il controllo e dirigersi sulla sua sinistra, venendo proprio verso il punto in cui mi trovavo col furgone.

Subito, quasi istintivamente, ho sterzato sulla mia sinistra per evitare l'urto e ci sono riuscito però, subito dopo, ho sentito un gran botto, veramente fortissimo perché la motocicletta aveva finito la sua corsa tra un palo della luce posto alla destra della mia corsia, di quella da me percorsa, una macchina che era lì parcheggiata ed alcune biciclette parcheggiate sul marciapiedi.

Subito mi sono fermato, per rendermi conto di cosa fosse successo e, vedendo il motociclista a terra, ho subito chiamato il 112, poi il 113 perché il 112 ha tardato a rispondermi.

Sul posto c'erano altre persone che hanno chiamato il 118.

Poiché l'ambulanza tardava ad arrivare ho chiesto alla polizia di sollecitarla.

Mi sono portato vicino al motociclista che era sveglio e cosciente, ho parlato con lui, che si lamentava del dolore alla gamba e cercavo di tranquillizzarlo, dicendogli che era normale, aveva sbattuto ma che non era niente.

Trascorrendo il tempo, però, si vedeva chiaramente che peggiorava, ad un certo punto ha iniziato a lamentarsi del dolore al petto.

Il ciclomotore che si è immesso sulla Portuense era un SH di colore grigio, con a bordo due persone.

Ricordo anche che una persona che lavora lì a Porta Portese diceva che i due ragazzi su questo ciclomotore gli avevano chiesto informazioni sulla truccatura del motorino, e che lui gli aveva detto che non ne faceva.

Il ciclomotore che si è allargato procedeva a bassa velocità, a bordo vi era solo il conducente.

La motocicletta procedeva a velocità molto sostenuta.

Non sono in grado di dire con esattezza che ore fossero, ma credo che il tutto sia accaduto tra le 14,15 e le 14,30, anche perché avevo finito di lavorare e stavo riaccompagnando mio fratello a casa.

Il ciclomotore che si è immesso sulla Via Protuense, quello con i due ragazzi a bordo, non si è fermato, si è diretto verso Piazzale Portuense, ed ha proseguito la sua marcia.

No, non ho altro da dichiarare, se non che i soccorsi sono arrivati in ritardo, almeno trenta minuti dopo che era avvenuto il fatto.

Il presente verbale è redatto in triplice copia, viene chiuso alle ore 18,22 ed è riletto e confermato e sottoscritto".

b) AMBROSETTI Andrea: ".....omissis.....un ciclomotore HONDA SH sbucando all'improvviso si bloccava a centro strada, io lo sfilavo lasciandolo alla mia destra quando mi sentivo urtato al posteriore....."

Nel verbale di servizio degli agenti CATALANI e COCCIA è emerso che da informazioni raccolte tra la folla la causa dell'incidente era dovuta ad uno scooter di colore grigio con due ragazzi a bordo i quali avevano fatto una repentina inversione di marcia in presenza di segnaletica continua.

Osservazioni tecniche del CTU: da quanto precede si può riassumere che il ciclomotore del LEVIS ha effettuato una improvvisa conversione a sinistra e anziché voltare destra impegnava la carreggiata per svoltare a sinistra.

Che una vettura si è fermata ed a fianco di questa un altro ciclomotore frenava e si allargava sulla sinistra per evitare il primo ciclomotore.

Contemporaneamente è sopraggiunta una moto ad alta velocità, che urtava il ciclomotore che si era allargato per evitare quello impegnato alla manovra.

Dopo di ciò, mentre il secondo ciclomotore proseguiva nella sua traiettoria la moto perdeva il controllo finendo la sua corsa contro una trave di luce ed una macchina parcheggiata ed alcune biciclette.

Tale dinamica è stata riferita con un elevato grado di precisione dal teste SPIZZICHINI Michele.

Cap. 4) *Danni rilevati dalla P.G. conseguenti all'urto finale della YAMAHA*

Dopo la deviazione a sinistra, la YAMAHA ha colpito varie biciclette in sosta, un palo della luce ed una BMW respingendola all'indietro per circa 2 mt.

I danni conseguenti a tale urto hanno portato alla distruzione della YAMAHA, (foto 5 - 6 - 7 e 8 della P.G. allegate) la cui targa è stata poi radiata vedere foglio PRA e DGM allegati dopo che questa ha danneggiato 6 biciclette, un triciclo ed una BMW in sosta (foto n. 10 P.G.).

I danni da compressione su serbatoio, sottosella e telaio della moto sottintendono una entroflexione minima di 15 cm mentre la BMW ha subito entroflexioni medie di non meno di 30 cm.

Cap. 5) *Caratteristiche della YAMAHA* *Trasferimenti di proprietà data di ultimo acquisto*

Il modello della YAMAHA tg. AF23735 RN01 è dell'anno 1999 come da DGM e foglio PRA allegati.

Tale modello indicato anche con la sigla YZF - R1 è una potentissima super sportiva a carburatori con tempi di primato in accelerazione e ripresa (vedere allegato 2).

Pur avendo un comportamento stradale facile è pericolosa nelle emergenze perché essendo a carburatore evidenzia una accelerazione ed una decelerazione istantanea, che può far sgommare se non si ha molta esperienza alla sua guida.

Successivamente è stata apposta la modifica ad iniezione con controllo graduale delle frizione che riduce notevolmente tali inconvenienti.

Per questo motivo chi l'acquista, dopo un breve periodo se ne disfa passando al modello ad iniezione.

I numerosi passaggi di proprietà (sei) della moto in questione (vedere allegato 2) ne sono una conferma.

Dal foglio PRA inoltre si nota che il passaggio di proprietà al Sig. GENOVESE Giuseppe è stato perfezionato il 26/01/06 ossia il giorno dopo l'incidente.

Questa circostanza evidenzia che il GENOVESE non aveva ancora fatto molta pratica con la potentissima moto.

Questa affermazione ha una sua precisa collocazione nelle tracce rilevate dalla P.G. sul campo del sinistro.

Infatti con riferimento alla planimetria allegata si nota che le leggere tracce di scarroccio di mt 4,1 lasciate dalla moto nel momento in cui iniziava il contatto con le bici doveva essere dovuto ad una decisa azione sulla manopola del gas che portata a zero ha creato una decelerazione istantanea che l'ha fatto scarrocciare.

Non è possibile che al contatto con le biciclette il GENOVESE non abbia ancora tolto il gas perché ciò significherebbe che non aveva ancora avuto il tempo di reagire e pertanto la sua velocità era ancora molto elevata.

Nella planimetria allegata si nota che dal primo contatto con il ciclomotore all'inizio delle tracce di scarroccio intercorrono ben 31,5 mt.

Se tale spazio fosse stato percorso in un secondo significa che la moto teneva una velocità pari a:

$$V = 31,5 \text{ m/sec} = 113,4 \text{ Km/h}$$

Tale velocità considerate le caratteristiche della moto, si può raggiungere con partenza da fermo, in circa 4 secondi.

Anche considerando una non completa conoscenza della moto nei pochi giorni dell'acquisto ed allungando il tempo di reazione a 1,5 sec. si otterrebbe una velocità di uscita dal 1° urto di 75,6 Km/h.

Tale velocità presuppone però che prima dell'urto con le biciclette la moto abbia iniziato la frenatura, che invece non emerge dagli atti.

Nel calcolo della velocità eseguita nel capitolo successivo il sottoscritto CTU, pur nella difficoltà di poter misurare con esattezza le deformazioni sia sulla moto che sulla BMW allegate foto, le ha ridotte notevolmente in modo da poter estrapolare la velocità minima che teneva la moto al momento del 1° contatto col ciclomotore.

Cap. 6) Calcolo della velocità tenuta dalla moto YAMAHA Simulazione computerizzata dell'incidente

Il calcolo si imposta calcolando separatamente le energie dissipate durante gli urti e precisamente:

E_1 = energia spesa per 4,1 metri di scarroccio

$$P_1 f_1 s_1 = 270 \times 0,5 \times 4,1 = 553,5 \text{ Joule}$$

E_2 = energia spesa per spostare la BMW di mt 2

$$E_2 = P_1 f_1 s_1 = 1600 \times 0,5 \times 2 = 1.600 \text{ Joule}$$

E_3 = energia spesa negli urti dalla moto YAMAHA

$$\frac{1}{2} M_y V^2 = \frac{1}{2} M_y V_u^2 = 4458,24 \text{ Joule}$$

$$\text{dove } s_1 = 0,15 \text{ mt}$$

$$s_2 = 0,30 \text{ mt}$$

$$V_u = 2 \frac{(s_1 + s_2)}{t} \text{ (velocità spesa negli urti)}$$

$$t = 0,05 \text{ sec}$$

$$\frac{M_y}{2} = \frac{P}{2g} = \frac{270}{2 \times 9,81} = 13,76$$

pertanto la velocità iniziale della YAMAHA si ricava dalla relazione:

$$\frac{1}{2} M_y V_y^2 = E_1 + E_2 + E_3$$

da cui

$$V_y = \sqrt{\frac{6611,74}{13,76}} = 21,9 \text{ sec} = 78,9 \text{ Km/h}$$

Cap. 7) Risposta ai quesiti

Da quanto precede è evidente che il LEVIS prima di fare la manovra di inversione di marcia doveva accertarsi se provenissero veicoli da sinistra e da destra e che la linea di mezzzeria permettesse tale manovra.

Secondo il teste SPIZZICHINI che era vicinissimo, tale manovra non poteva essere posta in essere anche se si realizzava appena 2 - 3 mt dopo che alla linea discontinua si sostituiva quella continua.

Ma indipendentemente da ciò, ammesso e non concesso che la manovra fosse stata posta in atto sulla vicinissima striscia discontinua il LEVIS avrebbe dovuto comunque dare la precedenza ai veicoli che provenivano da sinistra e da destra e quindi desistere dal muoversi verso il centro strada.

Tale manovra del LEVIS ha invece bloccato la marcia ad un autoveicolo che si è fermato e che pertanto doveva procedere a velocità moderata.

L'AMBROSETTI invece, che era coperto dall'auto fermatasi davanti il ciclomotore del LEVIS ha visto solo all'ultimo istante la ruota anteriore del ciclomotore del LEVIS che avanzava (il teste SPIZZICHINI non ha mai detto che il LEVIS si era arrestato a centro strada come quest'ultimo ha asserito).

Alla vista del ciclomotore del LEVIS, l'AMBROSETTI che viaggiava a fianco dell'autoveicolo fermo si è allargato improvvisamente sulla sinistra.

Non è dato di conoscere se si sia portato anche leggermente contromano.

Comunque la moto YAMAHA condotta dal povero GENOVESE che era in fase di sorpasso del ciclomotore, a dire del teste SPIZZICHINI a velocità sostenuta (nel calcolo del sottoscritto: 78 Km/h) non ha fatto in tempo ad evitare il ciclomotore dell'AMBROSETTI, finendo così per urtarlo e con traiettoria diagonale converge contromano dove ha urtato varie biciclette in mostra fuori dal marciapiede, un palo della luce ed una BMW spingendola indietro di circa 2 mt.

Si deve far notare che dal punto d'urto contro il ciclomotore dell'AMBROSETTI all'urto con le prime biciclette, intercorrono circa 32 metri e che un motoveicolo alla velocità di 50 Km/h si sarebbe potuto arrestare, compreso lo spazio percorso nel tempo di reazione, in 28 metri circa.

Quindi nel rispetto del limite di velocità, la moto si sarebbe potuta arrestare prima di urtare le biciclette e di conseguenza, prima di urtare il palo e la BMW.

Questa è la ricostruzione dei fatti evidenziando ogni elemento utile a fini di giustizia.

Vediamo ora di rispondere anche ai quesiti supplementari posti dalla difesa della persona offesa:

Risposta quesito 1: la svolta effettuata dal LEVIS, così come è posta nella planimetria allegata non era consentita da circa 3 mt;

Risposta quesito 2: nell'effettuare la svolta il LEVIS non ha dato la precedenza ai veicoli provenienti da sinistra, costringendo una vettura a fermarsi ed al ciclomotore che gli era a fianco ad allargarsi a sinistra;

Risposta quesito 3: secondo l'art. 145 la precedenza doveva essere concessa ai veicoli provenienti alla sinistra e alla destra del LEVIS;

Risposta quesito 4: nel momento in cui avveniva l'urto della YAMAHA contro gli ostacoli fissi il LEVIS poteva trovarsi alla distanza di circa 15 - 20 mt dall'inizio del punto dal quale è partita la manovra di svolta a sinistra;

Risposta quesito 5: in assenza della manovra di svolta del LEVIS il sinistro non si sarebbe verificato.

Le lesioni del povero GENOVESE sono invece dipese dall'urto violentissimo contro gli ostacoli fissi e quindi dalla elevata velocità tenuta dallo stesso.

Infatti è stato già precisato che se la YAHAMA avesse tenuto la velocità massima di 50 Km/h l'urto contro gli ostacoli fissi non si sarebbe potuto verificare.

Non è escluso però che se le biciclette non avessero occupato parte della carreggiata utile, il GENOVESE aveva un maggiore spazio libero per poter iniziare una frenatura efficace e sarebbe potuto giungere all'urto con il palo e con la BMW a velocità più ridotta.

*RCT del PM
Dott. Ing. Paolo Frezza*



09 2 OTT. 2007

1

I. _____ R.G. notizie di reato
II. _____ P. _____

PROCURA DELLA REPUBBLICA
presso il Tribunale per i minorenni di Roma

VERBALE DI CONSULENZA TECNICA E DI CONFERIMENTO DELL'INCARICO
- artt. 359 e 360 c.p.p., 116 e 117 D.Lv. 271/89 -

L'anno 2007 il mese giugno il giorno 8 alle
ore 12.45 in via ...
nel procedimento n. 1293/06
nei confronti di Luigi ...
per i reati di art. 581 c.p.

Innanzi al Pubblico Ministero R. T. ...
assistito per la redazione del presente verbale dal
Sig. _____
che si avvale dell'assistenza dell'ausiliario tecnico (in mate-
ria di _____) Sig. _____

espressamente autorizzato,
previo avviso a (1):

- 1. _____
- 2. _____
- 3. _____
- 4. _____

A seguito citazione _____ comparsa _____
Il lub. PAOLO FREZZA

il qual, richiest delle generalità, ha così risposto:
Via ... il 7/12/37, ord. a Roma ...
Via ... (Tel. 385 225 801)

A domanda se si trov _____ in una delle condizioni previste dall'art.
222 c.p.p. i consulent _____ rispond _____ (SI) - (NO)

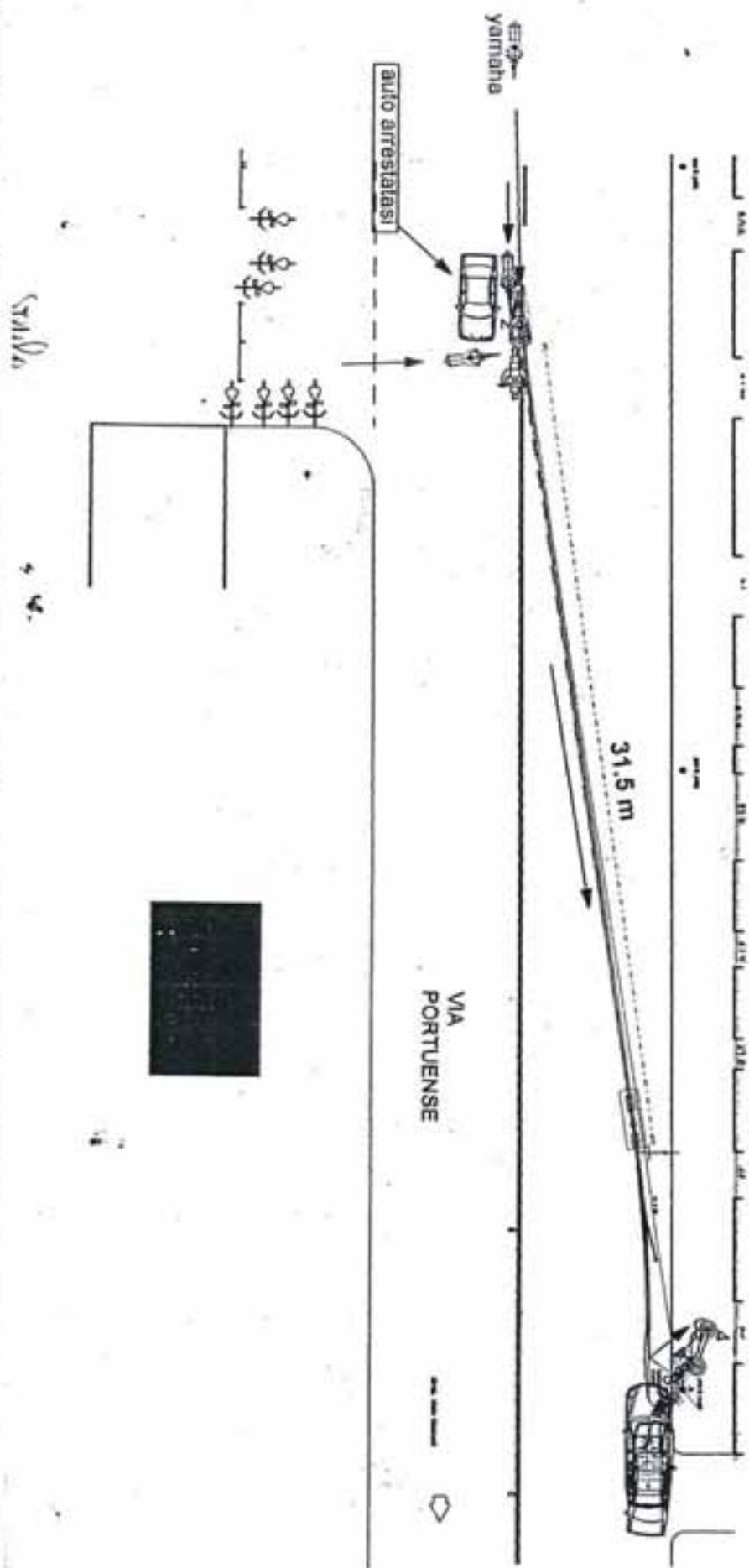
QUESITI DA PORRE AL CONSULENTE TECNICO D'UFFICIO

proposti dalle difese delle parti offese

- Voglia il CTU verificare se, secondo le norme del Nuovo Codice della Strada, in funzione della segnaletica orizzontale e verticale presente, in esatta corrispondenza del Civico n° 6 di Clivio Portuense ove è avvenuta la svolta effettuata dal Levis in direzione Piazzale Portuense, tale manovra sia consentita;
- Voglia il CTU verificare se, nell'effettuare la manovra di svolta, il Levis si sia comportato in modo da non costituire pericolo o intralcio per la circolazione e per gli altri utenti della strada ed in modo che fosse salvaguardata la sicurezza stradale, nel rispetto del *Principio Informatore della Circolazione* (Art. 140);
- Voglia il CTU verificare, relativamente ai flussi veicolari di cui è causa, quali fossero i diritti di precedenza in corrispondenza del luogo ove è avvenuto il sinistro (Art. 145);
- Voglia il CTU verificare, nel rispetto delle testimonianze raccolte dalla Forze dell'Ordine, se vi sono delle incongruenze a livello spazio-temporale tra le dichiarazioni rilasciate dal Levis e dal suo compagno e gli spazi percorsi dai veicoli di cui è causa, ovvero se è possibile che gli stessi ragazzi, a bordo del ciclomotore, potessero trovarsi in corrispondenza degli archi in direzione Piazzale Portuense (come dagli stessi dichiarato) nel momento in cui avveniva l'urto del motociclo del Genovese contro gli ostacoli fissi a margine della carreggiata.
- Voglia il CTU verificare se il Levis non abbia rispettato l'Art.189 del Nuovo Codice della Strada, atteso che non ha prestato soccorso al Genovese nel momento in cui il sinistro ha avuto luogo.
- Voglia il CTU verificare se, in assenza della manovra di svolta del Levis il sinistro, con conseguente decesso del Genovese, si sarebbe comunque verificato.

Roma 8 giugno 2007

An. Vincenzo Colini



- 1 piccolo
- 1 BMW-580
- 2 Yamaha-
- 3 palo luce
- 4 muro negozi
- cala 1: 250

DINAMICA DEL SINISTRO: IL CICLOMOTORE DEL LEVIS ESEGUE UNA CONVERSIONE A SX UN'AUTO SI FERMA: IL CICLOMOTORE 8PMX2 CHE ERA AFFIANCATO ALL'AUTO SCARTA A SX PER EVITARE DI COLPIRE IL LEVIS; SOPRAGGIUNGE LA YAMAHA IN FASE DI SORPASSO CHE SCARTA A SX MA NON RIESCE AD EVITARE IL CONTATTO E PROSEGUE A SX LA CORSA