

PROCURA DELLA REPUBBLICA
Presso il Tribunale per i Minorenni di Roma

PROCEDIMENTO PENALE 771/06 RG
NEI CONFRONTI DI
LEVIS CLAUDIO



CONSULENZA TECNICA PER
GENOVESE GIUSEPPE

Il Consulente
Dott. Ing. Gianluca Cuomo

RELAZIONE TECNICA

1 PREMESSA

Il sottoscritto Dott. Ing. Gianluca Cuomo, docente del corso di Laboratorio di Progetto di Strade, Ferrovie ed Aeroporti presso la Facoltà di Ingegneria dell'Università degli Studi della Basilicata, iscritto all'Ordine degli Ingegneri della Provincia di Potenza e consulente tecnico di ufficio presso il Tribunale e la Procura della città di Potenza, redige la seguente relazione tecnica su incarico del Dott. Mario Giorgio Genovese, padre del deceduto Giuseppe Genovese.

Al fine di avere un quadro completo del sinistro in esame, che appare inizialmente complesso nella sua oggettiva semplicità di determinazione, è certamente utile riassumere i dati delle persone e dei veicoli coinvolti, oltre alle condizioni al contorno, nei seguenti punti.

1.1 Dati incidente stradale

Data	25 gennaio 2006, ore 14:30
Località	Via Portuense – Clivo Portuense n°6
Caratteristiche infrastruttura	Strada urbana a carreggiata unica, doppio senso di circolazione, una corsia per senso di marcia
Pavimentazione	Conglomerato bituminoso tradizionale
Ambito	Urbano
Configurazione planimetrica	Strada in rettilineo
Configurazione altimetrica	Strada pianeggiante priva di raccordi verticali
Condizioni atmosferiche	Sereno
Condizioni di visibilità	Ottima, illuminazione diurna naturale
Condizioni di traffico	Normale

1.2 Persone e veicoli coinvolti

a) Ciclomotore	Honda SH
Targa	8PMX2
Conducente	Ambrosetti Andrea
Direzione di marcia	da P.le Portuense a L.go Toya
b) Motociclo	Yamaha RN01
Targa	AF23735
Conducente	Genovese Giuseppe
Direzione di marcia	da P.le Portuense a L.go Toya
c) Ciclomotore	Honda SH
Targa	A7L5E
Conducente	Levis Claudio
Direzione di marcia	da Clivo Portuense a P.le Portuense
d) Autovettura (in sosta)	BMW Serie 5
Targa	AS416MG
Proprietario	SRL Porta Portese 2000 (Pallocca Bruno)
Direzione di sosta	da L.go Toya a P.le Portuense

1.3 Tipo di incidente

Tipo di incidente	<ul style="list-style-type: none">• Ciclomotori a) e c) in movimento,• motociclo b) in movimento,• autovettura d) in sosta,• urto tra a) e b),• urto tra b) e biciclette in vendita sulla carreggiata,• urto tra b) e d)
--------------------------	---

1.4 Danni alle persone

Danni alle persone	Decesso del conducente del motociclo b)
---------------------------	---

1.5 Ipotesi di violazione

Ciclomotore c)	Principio informatore della circolazione (Art. 140)
Ciclomotore c)	Precedenza (Art. 145)
Ciclomotore c)	Comportamento in caso di incidente (Art. 189)

1.6 Fonti

Dichiarazioni	Levis Claudio - conducente ciclomotore c)
Dichiarazioni	Perrini Tancredi - passeggero ciclomotore c)
Dichiarazioni	Ambrosetti Andrea - Conducente ciclomotore a)
Testimonianza	Spizzichino Michele – conducente veicolo marciante in direzione da L.go Toya a P.le Portuense
Relazione di servizio	Polizia di Stato
Verbale	Polizia Municipale

2 RICOSTRUZIONE DELLA DINAMICA DEL SINISTRO

Il sinistro stradale in oggetto è avvenuto a causa della manovra imprudente compiuta da parte di uno dei veicoli coinvolti, e più precisamente del ciclomotore Honda SH, al paragrafo 1 indicato con la lettera c), condotto dal signor Levis Claudio ed a bordo del quale, contemporaneamente, si trovava anche il signor Perrini Tancredi.

Nello specifico, il conducente di tale ciclomotore effettuava una manovra di svolta azzardata ed imprudente, cercando di dirigersi da Clivo Portuense (in corrispondenza del civico 6, secondo la testimonianza del Signor Spizzichino Michele e del Signor Ambrosetti Michele) verso P.le Portuense, contravvenendo le norme del Codice della Strada.

Le Figure 1 e 2 mostrano una visione planimetrica della zona in esame.

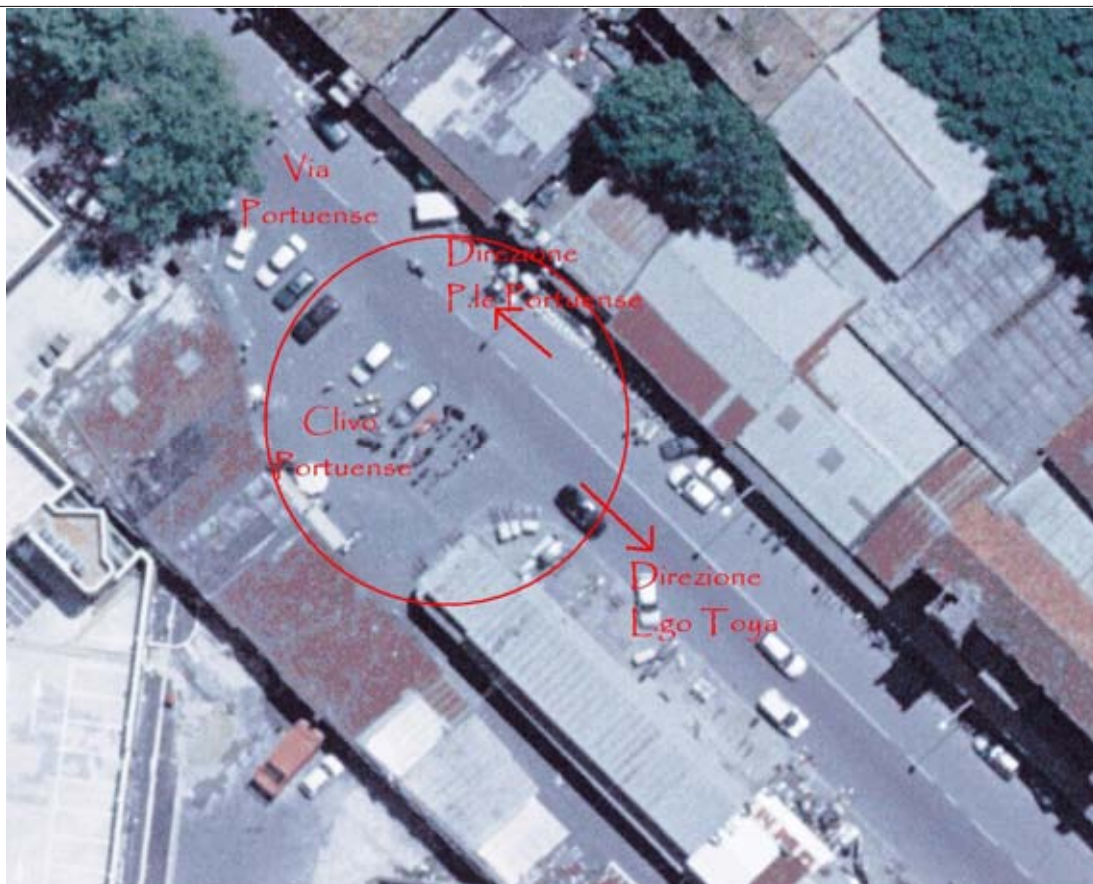


Fig. 1: ortofoto della zona comprendente Via Portuense e Clivo Portuense



Fig. 2: ingrandimento del punto ove è avvenuto il sinistro con indicazione segnaletica orizzontale

A seguito di questa manovra repentina e scellerata del Levis, il signor Ambrosetti Andrea, che viaggiava a bordo del proprio ciclomotore Honda SH, al paragrafo 1 indicato con la lettera a), nella direttrice che si sviluppa da P.le Portuense verso L.go Toya, era costretto a modificare la propria traiettoria di marcia, in maniera altrettanto repentina, deviando verso sinistra per evitare la collisione con il ciclomotore a bordo del quale si trovavano il Levis ed il Tancredi.

Alle spalle del ciclomotore condotto dall'Ambrosetti procedeva, a bordo del motociclo Yamaha RN01, il signor Genovese Giuseppe, il quale si apprestava ad effettuare regolare manovra di sorpasso dello stesso, all'interno della propria corsia di marcia, quindi senza oltrepassare la linea di mezzzeria, nel pieno rispetto delle norme del Codice della Strada.

Purtroppo, nell'effettuare questa manovra, pur cercando di scartare verso sinistra nel tentativo di evitare il ciclomotore dell'Ambrosetti, il cui moto era stato turbato dalla manovra non consentita del Levis, la motocicletta del Genovese era coinvolta in un seppur minimo contatto con la parte posteriore sinistra dello scooter sorpassato, per la qual cosa subiva una deviazione del proprio moto che, da pressoché rettilineo, diveniva di tipo curvilineo.

Perduto il controllo del proprio mezzo, il Genovese terminava la sua corsa impattando contro la parte anteriore della autovettura BMW Serie 5, identificata al paragrafo 1 con la lettera d), parcheggiata al bordo interno della carreggiata, nel senso di marcia opposto al suo.

Durante le ultime fasi della caduta il centauro sbatteva contro delle biciclette nuove, posteggiate in esposizione all'interno della carreggiata stradale le quali, secondo una attenta analisi dell'esame autoptico, avrebbero cagionato il decesso del Genovese a causa della azione dirompente e tagliente dei loro elementi acuminati.

Risulta evidente, non solo al sottoscritto, che se il Levis ed il suo passeggero non avessero invaso la carreggiata in maniera avventata senza rispettare le

regole del CDS, tagliando la strada all'Ambrosetti, il sinistro non sarebbe avvenuto e, soprattutto, il Genovese non sarebbe deceduto.

Ultimo ma non ultimo vi è anche il rammarico che il Levis ed il suo compagno, consapevoli della loro colpa, senza troppi scrupoli, si sono rapidamente dileguati dal luogo del sinistro, senza prestare soccorso al Genovese, salvo poi ritornare sul luogo del misfatto, in epoca successiva, rigorosamente a piedi e senza ciclomotore, per verificare se qualcuno li avesse identificati.

Ad ogni buon conto, ove mai vi fossero ancora dei dubbi sulle conseguenze del comportamento scorretto del Levis, i paragrafi successivi serviranno meglio a chiarire la posizione dello stesso e di tutti gli altri soggetti coinvolti nel sinistro.

3 ESAME DELLE TESTIMONIANZE, DELLE DICHIARAZIONI E DEGLI ATTI

3.1 Testimonianza del Signor Spizzichino Michele

Di grande utilità appare certamente, per i fini di questa relazione e per validare la ricostruzione del sinistro riportata al paragrafo precedente, la testimonianza rilasciata dal signor Spizzichino Michele il quale, al momento del sinistro, percorreva la medesima arteria nella direzione opposta a quella dell'Ambrosetti e del Genovese, ovvero nella direttrice di marcia che si snoda da L.go Toya a P.le Portuense.

Ebbene questi ha dichiarato quanto segue:

*“..alla guida del mio autocarro Fiat Ducato percorrevo Via Portuense....In particolare ricordo che...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....Ricordo che una persona che lavora lì a Porta Portese diceva che i due ragazzi su questo ciclomotore gli avevano chiesto informazioni circa la truccatura del motorino,***

*e che lui gli aveva detto che non ne faceva....Il ciclomotore che si è immesso sulla via Portuense, quello con i due ragazzi a bordo, **non si è fermato, si è diretto verso Piazzale Portuense, ed ha proseguito la sua marcia....***”

3.2 Deposizione del Signor Ambrosetti Andrea

Vi è una ulteriore testimonianza, ovvero quella del Signor Ambrosetti Andrea, conducente del ciclomotore indicato con la lettera a) al paragrafo 1, al quale il ciclomotore condotto dal Levis ha tagliato la strada.

Questi ha affermato che “...un ciclomotore Honda SH, **sbucando all'improvviso si bloccava al centro della strada, io lo sfilavo lasciandolo alla mia destra, quando mi sentivo urtato al posteriore....**”.

3.3 Deposizione del Signor Levis Claudio

Se ancora vi fossero dubbi sulla manovra inopportuna del ciclomotore c) condotto dal Levis, può sicuramente essere utile analizzare la confessione che questi ha rilasciato alla Polizia Municipale a seguito del sinistro in data 26 Gennaio 2006, ovvero il giorno successivo al sinistro, secondo il quale “A bordo del mio ciclomotore Honda SH 50 mi trovavo in Clivo Portuense e dovevo immettermi sulla Via Portuense per recarmi in direzione P.le Portuense. All'intersezione tra il Clivo e la Via Portuense **vi era uno scooter parcheggiato che mi occludeva parzialmente la visuale, per questo mi sono spostato un po' più avanti per acquistare visuale. Ho visto uno scooter proveniente da P.le Portuense e diretto verso L.go Toya, allargarsi per evitarmi, cosa che è riuscita a fare, ed un'altra moto che lo superava nel momento in cui si allargava..... Passati questi due veicoli ho effettuato l'immissione su Via Portuense e mi sono recato a casa...**”.

Pertanto, lo stesso Levis ammette di aver impegnato la carreggiata per acquisire visuale.

La prima considerazione immediata che scaturisce da questo

comportamento è che il Levis, effettuando tale manovra, ha contravvenuto all'Art.140 del Codice della Strada (Principio Informatore della Circolazione), comma 1, secondo il quale *“gli utenti della strada devono comportarsi in modo da non costituire pericolo od intralcio per la circolazione ed in modo che sia in ogni caso salvaguardata la sicurezza stradale”*.

A ciò si aggiunga una ulteriore violazione, ovvero il non rispetto dell'Art.145, non avendo, questi, dato precedenza agli altri veicoli.

La deposizione del Levis, tra l'altro, permette di evidenziare un'ulteriore criticità del sinistro, ovvero il fatto che il centauro, insieme al suo passeggero non autorizzato, ha visto sfilare i due veicoli alla sua destra prima di completare la sua manovra.

Vista la dinamica del sinistro, i brevissimi istanti intercorsi tra l'inizio dello sbandamento della moto condotta dal Genovese e l'impatto contro gli ostacoli posti a margine della carreggiata, è evidente come il Levis e il Perrini abbiano assistito all'accaduto, salvo poi dileguarsi una volta resisi conto della loro colpevolezza.

Ed in queste condizioni si configura la inosservanza dell'Art.189 del Codice della Strada (Comportamento in caso di incidente), per il quale, al comma 1 si precisa che *“l'utente della strada, in caso di incidente comunque ricollegabile al suo comportamento ha l'obbligo di fermarsi e di prestare l'assistenza occorrente a coloro che, eventualmente, abbiano subito danno alla persona”*.

Il comma 6, poi, aggiunge che *“chiunque nelle condizioni di cui al comma 1, in caso di incidente con danno alle persone, non ottempera all'obbligo di fermarsi, è punito con la reclusione da tre mesi a tre anni”*.

Infine, il comma 7 del predetto articolo specifica che *“chiunque, nelle condizioni di cui al comma 1, non ottempera all'obbligo di prestare l'assistenza occorrente alle persone ferite, è punito con la reclusione da sei mesi a tre anni...”*.

3.4 Deposizione del Signor Perrini Tancredi

Il quadro delle dichiarazioni è completato da quella resa da Perrini Tancredi, passeggero del ciclomotore condotto dal Levis, il quale, in data 27 Gennaio 2007 dichiarava che “...**Giunti all’incrocio di questo spiazzetto (Clivo Portuense) ... Claudio, il mio amico, ... si è fatto un po’ più avanti, credo forse per vedere meglio, a questo punto ho visto un altro veicolo....che giunto alla altezza del nostro motorino, si è allargato sulla sinistra...Appena la moto ci ha oltrepassato...Claudio si è immesso sulla via Portuense svoltando a sinistra...**Quando eravamo giunti circa l’altezza degli archi di P.Portese, ho sentito un rumore secco, un botto...**”.**

3.5 Relazione di servizio del Corpo di Polizia Provinciale

Nell’analisi del sinistro di cui è causa non va certamente trascurata la relazione di servizio del Corpo di Polizia Municipale, benchè sia oggettivamente strano che gli stessi agenti intervenuti, pur dicendo di aver redatto un adeguato elaborato grafico planimetrico dell’accaduto, ad oggi non sono ancora stati in grado di fornirlo.

Ad ogni buon conto è sicuramente utile sottolineare come gli stessi affermino che “..Via Portuense è una strada a doppio senso di marcia, regolata da segnaletica orizzontale di **linea longitudinale continua**... ..al suolo, asciutto, non vi erano visibili tracce di frenata interessanti gli pneumatici dei veicoli coinvolti...”

Ed inoltre “..ciclomotore d (**Levis**) il cui conducente dal Clivo Portuense, **iniziava ad immettersi in Via Portuense svoltando a sinistra**.Durante la fase di scarto sulla sinistra effettuata dal conducente del ciclomotore a (Ambrosetti), sopraggiungeva il motociclo il cui conducente (**Genovese**), avente la stessa direttrice di marcia del ciclomotore a (Ambrosetti), non riusciva ad evitare l’urto con questo ciclomotore. **Perdeva il controllo del motociclo tanto da invadere la corsia opposta di marcia....**”

Quindi ancora una volta viene confermato che il Levis iniziava ad

immettersi, e dunque aveva impegnato la carreggiata.

Nel verbale vengono anche elevate due contravvenzioni al Levis per inosservanza dell'Art.72 comma 13 (mancanza del dispositivo retrovisore) e dell'Art.170 comma 2 del CDS, in quanto **conduceva un ciclomotore trasportando altre persone.**

Da questo verbale si evince, oltre a quanto già verificato in precedenza, anche che non vi sono tracce di residui gommosi derivanti da frenate sulla pavimentazione stradale e che il Genovese perdeva il controllo tanto da invadere la corsia opposta di marcia, donde la considerazione che lo stesso, prima dell'urto, si trovava regolarmente all'interno della propria corsia.

Gli agenti intervenuti, poi, hanno specificato che il fondo stradale era asciutto, che le condizioni meteorologiche erano serene e che le condizioni di traffico erano normali.

3.6 Relazione di servizio del personale della PS – Centro Coordinamento Servizi a Cavallo

Infine, per concludere il quadro delle informazioni a disposizione per la esatta ricostruzione dell'accaduto, si riporta il verbale di servizio degli agenti di PS Catalani Fabrizio e Coccia Stefano i quali, intervenuti pochi istanti dopo l'accaduto, hanno dichiarato che ***“..da informazioni raccolte tra la folla si apprendeva che la causa dell'incidente era dovuta ad uno scooter di colore grigio, con due ragazzi a bordo, mancante di parafango anteriore e luce posteriore completamente verniciata di colore grigio, e che gli stessi si erano allontanati in tutta fretta.....il sinistro era riconducibile alla manovra repentina di inversione di marcia effettuata dal conducente dello scooter sopra citato, in presenza di segnaletica: linea continua...”***

La seconda parte della relazione recita: ***“...alle 17:00 circa, sul posto sopraggiungevano due ragazzi che, con fare agitato, ponevano agli***

*scriventi domande sullo stato di salute del ragazzo rimasto ferito, su come fosse accaduto e se avessimo indizi su chi fosse responsabile. A quel punto, insospettito l'Ass. Coccia Stefano seguiva a distanza i due, che allontanatisi di circa 400 metri a piedi, recuperavano un ciclomotore Honda SH50 cc, di colore grigio mancante di parafrangente anteriore e di luce posteriore verniciata di colore grigio.....**I due** spontaneamente si portavano presso l'Ufficio Mobile dei Vigili Urbani dove, **anche in presenza dei Vigili, dichiaravano oralmente di essere stati loro i responsabili dell'inversione repentina di marcia che aveva provocato il sinistro...**"*

4 ANALISI DEL COMPORTAMENTO DEL LEVIS

Dai dati oggettivi sin qui presentati appare sin troppo evidente la responsabilità del Levis nel decesso del Genovese, e di tale responsabilità anche il Levis deve essersi reso evidentemente conto visto che, in data 9.03.2006, - probabilmente edotto da chi, esperto nel mestiere, rilevava gli estremi della sua colpa nel sinistro, - presso il Corpo di Polizia Municipale – Area di Polizia Stradale – Ufficio Polizia Giudiziaria cercava di modificare le proprie dichiarazioni iniziali nel modo seguente: “..vorrei precisare, **rispetto alle dichiarazioni rilasciate da me nell'immediatezza**, che il ciclomotore o lo scooter che sopraggiungeva, si allargò non necessariamente per evitarmi, come dissi nell'immediatezza, posto che la strada era libera, ma forse per cautela avendo visto la luce del mio faro accesa...”.

Ancora, lo stesso imputato in data 7.03.2007, presso il Tribunale per i Minorenni di Roma, interrogato, ha dichiarato “...uscivo da Via Portuense e volevo svoltare a sinistra, ho guardato se arrivava qualcuno, vedendo che la strada era libera sono passato dietro ad altri motorini, dopo che avevo svoltato ho sentito il botto...”.

Ora, fermo restando che è comprensibile il tentativo dell'imputato di rilasciare delle dichiarazioni che possano in qualche modo scagionarlo,

sono comunque numerose e palesi le contraddizioni ed incongruenze tra l'ultima dichiarazione del Levis e quelle rese dai testimoni e in particolare dal Perrini, il quale afferma di aver udito il botto soltanto quando si trovava quasi all'altezza degli archi e dunque dopo aver percorso molti metri. ...eppure i due viaggiavano sullo stesso ciclomotore.....

5 CONSIDERAZIONI TECNICHE

5.1 Considerazioni sulla deposizione del Perrini

A questo punto è opportuno far notare che ci sono delle incongruenze spazio-temporali nella deposizione del Perrini.

Questi, difatti, afferma di aver avvertito il rumore dell'impatto circa all'altezza degli archi di Porta Portese.

Basta fare dei semplici calcoli elementari per rendersi conto che ciò non può corrispondere al vero: difatti, da un lato vi è il motociclo del Genovese che, dal momento in cui ha subito turbativa del proprio moto, all'istante dell'impatto, ha percorso circa 20 metri, animato di moto vario. Dall'altro, vi è uno scooter 50cc, carico oltre il consentito, con due persone a bordo, che avrebbe percorso qualche centinaia di metri (fino agli archi).

Ordunque, supponendo che il Genovese si muovesse alla velocità di 50 km/h, ciò equivarrebbe a dire che la sua moto percorreva 13,88 metri al secondo: ovvero, circa 1,4 secondi dopo la turbativa, lo stesso urtava l'autoveicolo in sosta (posto cioè a circa 20 metri dalla posizione iniziale del Genovese).

Resta da capire quanta strada lo scooter condotto dal Levis, con a bordo anche il suo compagno Perrini abbia potuto compiere in questo limitato lasso di tempo (1,4 secondi, appunto).

Ragionando al contrario, potremmo supporre che lo scooter, muovendosi di moto accelerato, abbia impiegato un certo tempo per giungere in prossimità degli archi; considerando che la velocità massima dei ciclomotori, per legge,

è fissata in 45 km/h, è lecito ritenere, con buona approssimazione, che la velocità media (partendo da fermo) dello scooter condotto dal Levis in questo tratto è stata di 25 km/h, ovvero 6,94 metri al secondo, per la qual cosa 100 metri sono stati percorsi in circa 14.4 secondi. Quindi, al termine dei 14.4 secondi, i due ragazzi avrebbero udito il “botto”.

Ciò equivale a dire che il Genovese ha percorso circa 20 metri, in 14.4 secondi, prima di collidere contro la vettura: bene, ove mai questo fosse vero, la sua moto doveva procedere alla folle velocità di $20/14.4 = 1.38$ metri al secondo, ovvero 4.97 km/h, il che appare decisamente inverosimile alla luce degli eventi tragici finali.

Viceversa pare più opportuno credere che, circa 1,4 secondi dopo aver contravenuto alle norme del Codice della Strada, Il Levis ed il Perrini si trovavano in una posizione assolutamente ottimale per poter vedere con i propri occhi cosa avevano cagionato con il loro comportamento imprudente. E, proprio avendo realizzato immediatamente le conseguenze tragiche causate dalle loro azioni, hanno ritenuto che la cosa migliore da fare fosse quella di abbandonare il luogo incriminato, salvo poi ritornarvi in un secondo momento, come insegna la letteratura del settore, per verificare se qualcuno li avesse eventualmente identificati, come effettivamente era accaduto.

5.2 Considerazioni sulla manovra effettuata dal Levis

Con riferimento alla segnaletica stradale presente sul luogo del sinistro, si è notato un certo accanimento da parte della difesa dell'imputato nel volere dimostrare che la svolta nel punto incriminato è consentita.

Il sottoscritto, a tal riguardo, ritiene di dover precisare che le relazioni di servizio degli agenti della Polizia Municipale e della Polizia di Stato affermano sempre che la svolta, nel punto ove è avvenuta la manovra incriminata da parte del Levis, non è consentita in quanto vi è linea di mezzzeria continua; tali affermazioni, peraltro, trovano conforto nelle

dichiarazioni dello Spizzichino e dell'Ambrosetti.

Per chiarire meglio la situazione, va sottolineato che quest'ultimo, nella sua deposizione, ha precisato che la manovra inopportuna del Levis è avvenuta all'altezza del **civico n°6 di Clivo Portuense**.

Vero è, come sostiene il consulente di parte dell'imputato, che all'altezza di Clivo Portuense la svolta verso gli archi (direzione del Levis) è consentita, essendovi una parte di linea di mezzeria tratteggiata, ma è altrettanto vero **che tale interruzione della succitata linea non si trova in corrispondenza del civico n°6, bensì più avanti**, ovvero spostata di diversi metri in direzione degli archi, come si evince dalle foto allegate.

Si può quindi ragionevolmente dedurre che la manovra di svolta da Clivo Portuense verso P.le Portuense non è consentita in corrispondenza del civico n°6, ovvero ove è stata effettuata dal Levis.

Ad ogni buon conto, al di là di questa violazione, vi è quella più grave, compiuta dall'imputato, di aver occupato la carreggiata causando lesioni mortali ad un altro utente della strada con una manovra repentina (termine utilizzato dagli agenti di PS) ed inopportuna; quindi, **ove mai il Levis fosse stato autorizzato dalla segnaletica (ma non lo era) a svoltare verso P.le Portuense, questi avrebbe comunque dovuto verificare che la sua manovra non arrecasse danni agli altri conducenti, cosa che invece non ha fatto.**

A ciò si aggiunga che tale manovra è stata effettuata da un motorino 50 cc con due passeggeri a bordo, nel mancato rispetto delle regole del CDS.

Tale considerazione, apparentemente ininfluenza, può in realtà essere stata anche concausa dell'evento in quanto, secondo le dichiarazioni dell'Ambrosetti, il ciclomotore del Levis sbucava all'improvviso e si bloccava al centro della strada: **ordunque, l'eccessiva massa gravante sul ciclomotore, rispetto al carico di progetto, ha sicuramente influito in maniera negativa sul tempo necessario allo stesso per disimpegnare la corsia di marcia in direzione L.go Toya, rendendo, di fatto, il Levis ed**

il Perrini due ostacoli con velocità molto ridotta sulla corsia di marcia dell'Ambrosetti e del Genovese.

Si potrebbero poi aggiungere delle considerazioni di carattere etico sul fatto che i ragazzi (che hanno, peraltro, più volte cambiato le loro versioni dei fatti) erano a bordo (in due) su di un ciclomotore senza parafrangente anteriore, senza specchietto retrovisore e con fanale posteriore verniciato, che erano andati sul posto ad informarsi per una “truccatura meccanica” del loro mezzo e che, per giunta, si sono pure allontanati dal luogo dell'incidente : ma ciò non riguarda direttamente l'aspetto tecnico, e dunque viene solo riportato per completezza di informazione.

5.3 Considerazioni sulla manovra effettuata dal Genovese

Relativamente alla manovra che ha caratterizzato il moto del Genovese prima dell'impatto, gli unici dati oggettivi a disposizione, come già discusso al paragrafo 3, riguardano il fatto che questi procedeva nella sua corsia di marcia e che aveva iniziato una manovra di sorpasso (autorizzata) all'interno della stessa, salvo poi trovarsi impossibilitato ad effettuare detta manovra per le cause che conosciamo.

Si sa ancora che la strada è in rettilineo, senza curve e raccordi altimetrici che possono disturbare la visuale e che, dalla relazione della Polizia Municipale, le condizioni meteorologiche erano serene e le condizioni del traffico erano normali; il fondo stradale, poi, era perfettamente asciutto.

Gli agenti hanno anche verificato che non vi erano tracce di frenata sulla pavimentazione.

Appare quindi chiaro che la manovra del Levis è stata tanto repentina da non permettere né all'Ambrosetti, né al Genovese, di poterne annullare gli effetti malefici, nonostante le ottimali condizioni al contorno.

In realtà nelle dichiarazioni si parla anche del fatto che il Genovese avrebbe proceduto a velocità elevata.

Sotto questo punto di vista occorre fare chiarezza: se agli occhi umani è

oggettivamente riconoscibile una manovra di svolta errata, appare al contrario soggettiva la valutazione della velocità di un mezzo dalla semplice osservazione oculare, soprattutto nelle fasi concitate subito prima di un sinistro.

Esistono, difatti, complesse e costose apparecchiature elettroniche deputate a questo scopo.

Il fatto, poi, che la moto del Genovese fosse dotata di un impianto di scarico di tipo sportivo, modificato per ottenere un suono più cupo, potrebbe aver indotto gli osservatori ad una valutazione non corretta: vi è, infatti, la tendenza comune ad associare automaticamente elevate velocità ai motocicli di grossa cubatura, ma è evidente che il nesso tra cilindrata e velocità deve essere sempre provato.

E, fino a prova contraria, pare che non vi siano rilevazioni strumentali che possano accertare con assoluta sicurezza la velocità di percorrenza del motociclo condotto dal Genovese, né tanto meno residui di frenata sul conglomerato bituminoso della pavimentazione dai quali poter risalire ad un ipotetico dato.

E, in tutta onestà, sembrerebbe un po' semplicistico e, se vogliamo, poco corretto dal punto di vista tecnico, voler ritenere che il Genovese, semplicemente perché in sella ad un motociclo di grande cilindrata, rumoroso quanto si vuole per via della sua marmitta sportiva, procedesse a velocità inadeguata.

5.4 Considerazioni sulla relazione tecnica di parte per Levis Claudio

Nella consulenza tecnica di parte redatta a favore dell'imputato, sono riportate alcune inesattezze che potrebbero condurre ad una errata valutazione della dinamica del sinistro e delle pene da applicare.

Viene, difatti, affermato che il Genovese avrebbe violato il CDS sotto il profilo del rispetto sia dei limiti di velocità che della distanza di sicurezza: in realtà, come evidenziato al punto 5.3, non appare provata nessuna

violazione sotto il profilo velocistico da parte del conducente, così come non si capisce bene il motivo per il quale si chiami in causa il mancato rispetto della distanza di sicurezza.

Tale inosservanza, difatti, occorre quando un veicolo tampona il mezzo che lo precede, non avendo adeguato le proprie condizioni di marcia alla velocità del veicolo precedente. Nel caso in esame, come dimostrano le testimonianze, non è avvenuto alcun tamponamento: piuttosto, il Genovese aveva iniziato una manovra di sorpasso ad un ciclomotore che procedeva ad una velocità inferiore e, per i motivi che ben conosciamo, il sorpassato è stato costretto a deviare la sua marcia, tagliando la strada al sorpassante ed intercettando la sua traiettoria, donde il leggero urto tra il Genovese e l'Ambrosetti.

Pertanto, piuttosto che affermare che il Genovese ha tamponato, sarebbe più corretto dire che un motoveicolo ha impattato contro di lui, modificando la propria traiettoria rettilinea nel momento in cui era in corso una manovra di sorpasso.

In detta perizia, poi, viene affermato che non vi è nessuna ipotesi di violazione a carico dei conducenti dei due ciclomotori, mentre è stato dimostrato che la situazione per il Levis non è propriamente in questi termini.

Ancora, si dice che il Levis *"...era fermo oltre il margine della carreggiata di destra in attesa di effettuare una svolta a sinistra..."*, che contrasta con tutte le testimonianze e dichiarazioni (anche quelle del Levis e del Perrini) riportate ai punti precedenti.

Appare, poi, un po' pretestuoso il voler dire che *"..la velocità del motociclo era di gran lunga superiore al limite amministrativo massimo previsto per i centri abitati (50Km/h) e soprattutto del limite tecnico in relazione al tipo di strada e caratteristiche ambientali (mercantino) e del traffico, limite tecnico valutabile non superiore a 30-35 Km/h..."*

Non esiste, infatti, come più volte precisato, alcun dato certo sulla velocità

del motociclo condotto dal Genovese, ma occorre tenere conto che si è in presenza di un corpo mobile caratterizzato da una massa di circa 300 kg (considerando anche la massa dell'alto e corpulento conducente, atleta professionista e giocatore di basket), potenzialmente lanciato a 50 km/h: è evidente che la forza d'urto di siffatto corpo sia tale da generare i danni osservati, trattandosi di elementi non elastici.

Senza contare, poi, che nulla si sa riguardo il moto del Genovese dall'istante successivo al momento in cui lo stesso ha subito turbativa; potrebbe aver perduto il controllo del mezzo e quindi, aggrappato alla manopola dell'acceleratore, aver inavvertitamente incrementato la velocità della motocicletta; oppure, nel disperato tentativo di recuperare un assetto bilanciato, potrebbe aver cercato di proposito di incrementare la velocità, salvo poi trovarsi impossibilitato a terminare tale manovra a causa dei ridotti spazi in giuoco.

Pertanto, non si capisce da dove derivi la certezza, da parte del consulente di parte avversa, che il Genovese procedesse a velocità non idonee.

Si parla, poi, di un "*limite tecnico*" da rispettare: premesso che è sempre l'ente gestore della strada a stabilire le limitazioni di velocità, sia in rapporto alla geometria plano-altimetrica del tracciato che in relazione alle condizioni al contorno ed ai dati di sinistrosità statisticamente osservati, senza, dunque, lasciare eccessivo spazio alla discrezionalità degli utenti, bisogna comunque tenere conto di quelle che erano, effettivamente, al momento del sinistro, dette condizioni al contorno.

Analizzando la relazione di servizio redatta dagli agenti del Corpo di Polizia Municipale, si nota che le condizioni di visibilità erano ottimali, che la pavimentazione era asciutta, che la strada si sviluppa in rettilineo e non è caratterizzata da raccordi verticali (sacche o dossi) che possano pregiudicare la visuale e che le condizioni del traffico erano normali.

Pertanto, se proprio si vuole parlare di un limite tecnico di velocità, è ragionevole credere che, in queste condizioni, tale valore non può che

coincidere con il limite fissato, in quel punto, dall'ente gestore della strada, pari a 50 Km/h.

Nella parte della relazione dedicata all'analisi, poi, il tecnico di parte inspiegabilmente (..) afferma che “ ..l ciclomotore condotto dal Levis era fermo, almeno stando alle dichiarazioni di persone informate sui fatti e non certo in rapida manovra anche per le condizioni del piano stradale di provenienza (sampietrini)..”.

Francamente il sottoscritto non è riuscito a trovare nessun riferimento, nelle dichiarazioni delle persone informate sui fatti, a questa presunta posizione statica del ciclomotore del Levis, salvo una grossolana ritrattazione dell'imputato, diverso tempo dopo l'accaduto, in contrasto con quanto dichiarato dallo stesso all'epoca del sinistro.

Quindi, affermare che “..tecnicamente siamo di fronte ad un veicolo fermo che era in attesa di svoltare a sinistra, essendogli consentito, mentre sopraggiungevano due veicoli in corsa ed uno di questi ad alta velocità.....la posizione statica appare tecnicamente “casuale” nella dinamica dell'evento.... Tecnicamente la influenza del veicolo condotto dal Levis non appare causale nella produzione dell'evento – mi spiego – non costituiva sbarramento ad una circolazione normale...”, appare in contrasto con ciò che hanno visto tutti i testimoni e con quanto hanno dichiarato gli stessi Levis e Perrini.

Piuttosto, senza scomodare la tecnica, si può affermare che queste deduzioni rappresentano la dichiarazione di parte dell'imputato e del suo compagno, nel disperato tentativo di camuffare i reali eventi, e non già quello che è stato osservato sul posto da numerosissime persone e verificato dalle forze dell'ordine.

6 CONCLUSIONI

Benché non sia stato fornito al sottoscritto il rilievo planimetrico del sinistro redatto dagli agenti del Corpo di Polizia Municipale, di cui più volte si parla negli atti, e nonostante ci si trovi nella condizione, decisamente unica e singolare, per la quale, a fronte del decesso di un utente della strada, non si è sentita la necessità, da parte degli inquirenti, di richiedere una consulenza tecnica di ufficio per stabilire la dinamica e le responsabilità dell'incidente, lo scrivente ritiene di poter trarre le seguenti ragionevoli conclusioni.

In relazione a quanto sin qui esposto, sulla base dei dati oggettivi delle testimonianze ed alle relazioni di servizio degli agenti intervenuti ed a partire da considerazioni di natura tecnica, si può ricostruire la dinamica del sinistro nelle Figure 3,4, 5 e 6 delle due pagine seguenti, concludendo quanto segue:

- **Il decesso del Genovese è stato causato dalla manovra di svolta effettuata dal Levis;**
- **Tale manovra, improvvisa, è avvenuta nel mancato rispetto delle norme del CDS, in quanto in esatta corrispondenza del punto ove la svolta è avvenuta (Civico n° 6), la segnaletica stradale non autorizza tale manovra; la svolta, invece, è autorizzata in un punto del Clivo localizzato non in corrispondenza di tale numero civico;**
- **Ove mai si dimostrasse il contrario, comunque il Levis non si è interessato delle altre correnti veicolari, effettuando una manovra che, incurante del diritto di precedenza del flusso di traffico che si snoda da P.le Portuense verso L.go Toya, ha turbato il moto del Genovese, portandolo al decesso;**



Fig. 3: Fase di avvicinamento dei tre mezzi al punto incriminato



Fig. 4: Il Levis effettua l'inversione ove non è consentito, senza neppure verificare i diritti di precedenza



Fig. 5: il Genovese, a causa della turbativa prodotta dal Levis, perde il controllo del proprio mezzo



Fig. 6: il Levis, verificato che il Genovese ha terminato la sua corsa contro il palo, fugge in direzione opposta

- **La manovra illegale è stata compiuta da un ciclomotore con due persone a bordo che, una volta impegnata la carreggiata stradale con manovra repentina, non ha mostrato altrettanta solerzia, proprio a causa dell'eccessivo carico, nel disimpegnare la corsia nella quale procedevano l'Ambrosetti ed il Genovese, comportandosi, di fatto, come un ostacolo da scartare al centro di detta corsia;**
- **Il Levis ed il Perrini si sono allontanati rapidamente (nei limiti imposti dal ciclomotore sovraccarico) dal luogo del misfatto, senza preoccuparsi di prestare soccorso al malcapitato, salvo poi ritornare dopo un certo lasso di tempo sul luogo incriminato per verificare, in maniera anonima e privi del ciclomotore, se qualcuno li avesse identificati;**
- **Le confuse e contrastanti dichiarazioni del Levis e del Perrini rilasciate in epoca successiva al sinistro appaiono di utilità nulla per gli scopi di questa indagine, sia perché racchiudono delle evidenti incongruenze di natura spazio-temporale, sia in quanto sono contraddittorie al loro stesso interno, cercando di ritrattare, sicuramente edotti da persone esperte in materia, quanto affermato in prima analisi agli agenti di Polizia Municipale;**
- **Viceversa, le prime dichiarazioni dagli stessi rilasciate appaiono più veritiere ed affidabili, in quanto trovano riscontro in ciò che altri testimoni hanno dichiarato;**
- **I danni causati dalla motocicletta e dal corpo del Genovese appaiono congruenti con le velocità in giuoco (limite 50 km/h), atteso che le masse della moto e del centauro, sommate, sono pari a circa 300 kg; sarebbe quindi tecnicamente poco corretto pensare che un corpo di 300 kg, lanciato alla velocità di 50 km/h contro un ostacolo fisso, subisca e causi deformazioni**

pressoché irrilevanti;

- **Non vi sono dati oggettivi né misurazioni di tipo elettronico che possano certificare la velocità di marcia del Genovese all'atto del sinistro; esistono, viceversa, da più parti, compresa quella dell'imputato, dichiarazioni che, all'unisono, testimoniano la manovra di svolta effettuata dal Levis;**
- **Se tale manovra fosse avvenuta in ossequio alle norme di buon comportamento e di rispetto di quanto prescritto dal Codice della Strada, sicuramente il sinistro non sarebbe avvenuto ed il Genovese, sportivo ed atleta professionista, nonché giovane e brillante laureato in giurisprudenza a pieni voti, non avrebbe tragicamente perduto la vita.**

La presente relazione tecnica viene redatta su incarico del padre del deceduto, Dott. Mario Giorgio Genovese, restando a disposizione per eventuali chiarimenti.

Potenza, 28 Marzo 2007

Il Consulente per Giuseppe Genovese
Dr. Ing. Gianluca Cuomo

DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA

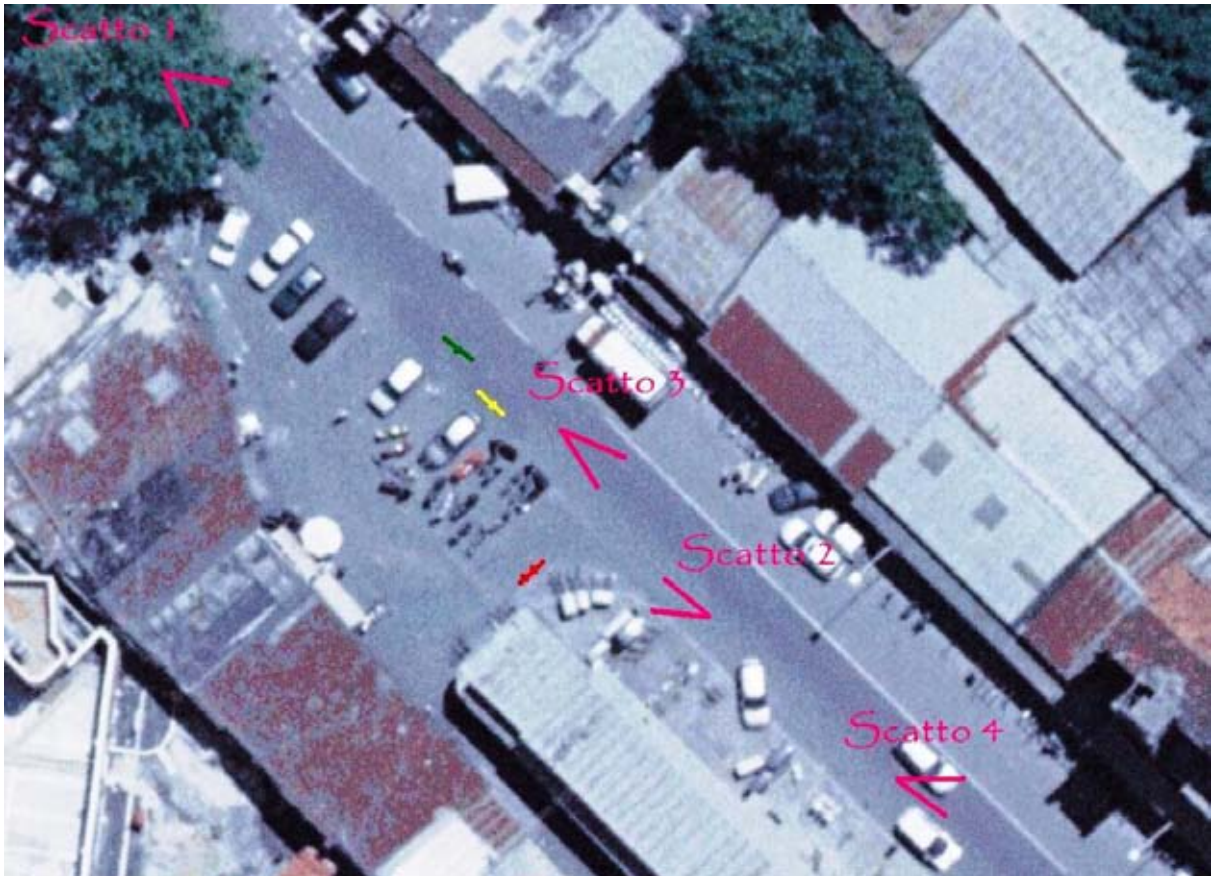


Fig. 7 :Localizzazione degli scatti fotografici



Fig. 8 : Scatto 1 – visuale dal punto di vista del Genovese e dell’Ambrosetti



Fig. 9 : Scatto 2 – Punto ove è iniziata l’inversione del Levis (separazione tra Clivo e Via Portuense)



Fig. 10 : Scatto 3 – Visuale in direzione L.go Toya dal punto ove è avvenuta la turbativa del moto



Fig. 11 : Scatto 4 – Particolare del punto ove si arrestato il moto del Genovese

Potenza, 28 Marzo 2007

Il Consulente per Giuseppe Genovese
Dr. Ing. Gianluca Cuomo