



MARATONA DEL DIRITTO

Centro Studi Bancari, Vezia

Data: 18 novembre 2017

Ambito: diritto penale

Circolazione stradale: temi attuali

Relatore: Avv. Andrea Roth, Assista Protezione giuridica SA

La presente relazione illustrerà dapprima alcune novità giurisprudenziali e in seguito verranno approfondite le implicazioni penali dei sistemi di assistenza alla guida montati nelle vetture, con particolare riguardo agli aspetti futuri legati ai veicoli interamente automatizzati. Nell'esposto orale mi concentrerò sulle novità giurisprudenziali qui sotto elencate.

1. Novità giurisprudenziali

6B 164/2016 – **sorpasso a destra da parte di ciclisti**

Obblighi degli automobilisti che svoltano a destra e obblighi dei ciclisti nel superare a destra la colonna di veicoli fermi. Precisazione della giurisprudenza per quanto attiene alla manovra dei ciclisti: la DTF 127 IV 34 indicava che secondo l'art. 42 cpv. 3 ONC i ciclisti possono superare sulla destra i veicoli anche quando questi hanno esposto l'indicatore di direzione destro (cons. 3c/aa). Questo concetto viene ora precisato e analizzato alla luce dell'art. 35 cpv. 3 LCStr. Il ciclista può avanzare sulla destra, ma solo se ciò non ostacola il traffico in svolta. La manovra di sorpasso del ciclista deve essere conclusa prima che inizi la manovra di svolta del veicolo a motore.

DTF 142 IV 93 – **superamento a destra in autostrada**

Precisazione della nozione di circolazione in colonna. Il Tribunale Federale non autorizza il sorpasso a destra in autostrada: questa manovra rimane vietata, e si differenzia dal superamento a destra autorizzato, dove non sussiste una manovra di uscita e di rientro, tipica invece di un sorpasso.

In caso di circolazione in colonne parallele è lecito avanzare sulla destra accanto ad altri veicoli (superamento). Per contro, a conferma della giurisprudenza, il sorpasso a destra con manovre di uscita e di rientro è espressamente vietato anche nella circolazione in colonne parallele (art. 8 cpv. 3 ONC).

La circolazione in colonna va riconosciuta ove sulla corsia di sorpasso (sinistra e/o centrale) la densità del traffico è tale che le velocità dei veicoli sulla corsia di sorpasso e sulla corsia



normale è pressoché la stessa (precisazione della giurisprudenza; cons. 4.2.1).

DTF 6B_444/2016 – cantiere in autostrada: infrazione grave data già con un eccesso di velocità di 30 km/h

Eccesso di velocità di 33 km/h in autostrada, in un tratto dove la velocità è stata ridotta a 80 km/h a causa di un cantiere. Il Tribunale Federale indica che si tratta di un caso grave di violazione alla LCStr (art. 90 cpv. 2 LCStr). Si applica infatti la giurisprudenza valida per gli eccessi di velocità all'esterno delle località, anche se l'infrazione è avvenuta in autostrada.

In questa situazione un eccesso di velocità rappresenta un pericolo particolare. L'elemento soggettivo dell'art. 90 cpv. 2 (comportamento senza scrupoli o gravemente contrario alle regole della circolazione stradale) è adempiuto. La situazione era paragonabile a una strada situata fuori località, e dunque appare corretto applicare i principi validi per questo tratto di strada, anche se nella stessa direzione erano garantite ancora due corsie di marcia (cons. 1.3.1.).

In un altro caso di eccesso di 51 km/h in autostrada dove il limite era stato fissato per pochi giorni a 80 km/h per la presenza di polveri fini nell'aria, il Tribunale federale ha ritenuto non sussistere un comportamento senza riguardo, in quanto la riduzione di velocità era rimasta inosservata (DTF 6B_109/2008). Diametralmente opposta però la conclusione con gli stessi fatti in DTF 1C_224/2010.

6B_1007/2016 – Punibilità del detentore secondo l'art. 6 LMD

L'art. 6 LMD¹ rappresenta un'eccezione all'art. 105 CP² secondo cui non sono punibili le persone giuridiche per delle contravvenzioni?

Il Tribunale federale non risponde alla domanda e rinvia alla dottrina che non è unanime su questo punto (cons. 1.4.).

Considerazioni sulle novità della revisione della LMD e dell'OMD.

¹ Art. 6 cpv. 1 LMD nella versione applicabile sino al 31.12.2017: "Se l'autore dell'infrazione è sconosciuto, la multa è inflitta al detentore del veicolo riportato sulla licenza di circolazione." Dal 1.1.2018 sostituito con l'art. 7 cpv. 1 LMD che prevede lo stesso principio.

² Art. 105 cpv. 1 CPS: "Le disposizioni sulla condizionale (art. 42 e 43) e sulla responsabilità dell'impresa (art. 102 e 102a) non sono applicabili alle contravvenzioni."



2. Sistemi di assistenza alla guida montati nei veicoli a motore. Quali le implicazioni penali?

Introduzione

I veicoli a motore approfittano dello sviluppo tecnologico: da dispositivi principalmente meccanici che richiedevano una gestione totale da parte del conducente, si è passati a sistemi elettronici di assistenza alla guida che rendono sempre più superfluo l'intervento umano nella guida in genere e in situazioni di emergenza in particolare.

Lo sviluppo è tale che veicoli a motore a guida interamente automatizzate sono già una realtà. Ad esempio, nel gennaio 2015 una Audi A7 ha percorso in maniera completamente autonoma 900 km, più precisamente dalla Silicon Valley a Las Vegas.³ Nel maggio 2015 un veicolo autonomo ha potuto circolare fra le vie di Zurigo: il sistema tecnico guidava, dirigeva e frenava l'auto in autonomia, e rilevava la presenza di altri veicoli e passanti grazie a un sistema dotato di laser-scanner, radar e videocamera. Un software speciale analizzava i dati, riconosceva le condizioni della strada e impartiva gli ordini di guida.⁴

Radar, apparecchi GPS, telecamere in grado di riconoscere i pericoli, leggere i segnali, i semafori, il flusso del traffico: tutti questi sistemi porteranno a che il veicolo circoli in maniera autonoma. Finora è previsto che il conducente potrà, se necessario, intervenire in particolare sui pedali o sul volante.

Con l'introduzione di questi dispositivi si intende aumentare la sicurezza stradale, fornire un'autonomia a persone inabili alla guida per motivi medici e aumentare il comfort durante i tragitti in automobile.⁵

Il conducente diventerà sempre più passeggero e sempre meno attore dei comportamenti del veicolo. Questa evoluzione che sopperisce vieppiù l'azione umana pone però alcune questioni a livello giuridico.

Chi sarà responsabile a livello penale in caso di violazioni dovute a imperfezioni nel funzionamento di questi dispositivi?

Le basi legali

L'art. 31 LCStr impone al conducente di padroneggiare costantemente il veicolo. L'art. 3 ONC precisa che il conducente deve rivolgere la sua attenzione alla strada e alla circolazione. La Svizzera ha ratificato l'11 dicembre 1992 la convenzione di Vienna sulla circolazione stradale del 1968⁶, la quale prevede all'art. 8 cpv. 1 e all'art. 13 cpv. 1, che il conducente deve avere costantemente il controllo del proprio veicolo.

Il 23 marzo 2016 è stato introdotto l'art. 8 cpv. 1 bis il quale dispone che *"I sistemi di bordo che influiscono sulla guida del veicolo sono considerati conformi al paragrafo 5 del presente articolo e al primo paragrafo dell'articolo 13 se sono conformi alle disposizioni in materia di costruzione, montaggio e utilizzo previste negli strumenti giuridici internazionali riguardanti i veicoli a ruote e gli equipaggiamenti e componenti montati e/o utilizzati sugli stessi."*⁷

³ Sullo stato della tecnica e l'evoluzione attuale vedasi <https://www.audi-mediacyber.com/de/pressemitteilungen/autobahn-a9-audi-forschungsauto-jack-zeigt-sozialkompetenz-6143>.

⁴ <https://www.swisscom.ch/it/about/medien/press-releases/2015/05/20150512-MM-selbstfahrendes-Auto.html>.

⁵ Marc Thommen / Sophie Matjaz, Die Fahrlässigkeit im Zeitalter autonomer Fahrzeuge, in: Jostisch/Schwarzenegger/Wohlers, Festschrift für Andreas Donatsch, pag. 278 e seg., Zurigo 2017.

⁶ RS 0.741.10.

⁷ RU 2016 1019.



Inoltre è precisato che *“I sistemi di bordo che influiscono sulla guida del veicolo e non conformi alle disposizioni in materia di costruzione, montaggio e utilizzo summenzionate sono considerati conformi al paragrafo 5 del presente articolo e al primo paragrafo dell’articolo 13 se possono essere neutralizzati o disattivati dal conducente.”*

L’art. 1 lit. v della convenzione precisa infine il termine conducente indicandolo come *“ogni persona che assume la guida di un veicolo.”* Il conducente rimane dunque una persona fisica, non un robot, che padroneggia il veicolo. Fisicamente deve tenere costantemente almeno una mano sul volante per ossequiare l’art. 31 cpv. 1 LCStr.⁸

A livello europeo tuttavia vi sono proposte di modifica importanti all’art. 8. Si vuole addirittura autorizzare i veicoli con guida autonoma, quindi senza necessità di avere una persona quale conducente.⁹

La legislazione sembra dunque stare al passo con l’evoluzione, tanto da prevedere di sopprimere la figura del conducente, elemento cardine nell’aspetto penale.

Ma vi sarà ancora una responsabilità penale in futuro, e se sì, a chi verrà attribuita se con questi veicoli automatizzati avvengono delle infrazioni?

Va a mio avviso fatta distinzione fra i dispositivi che disturbano o assistono la guida, da quelli che la sostituiscono, parzialmente o totalmente. E per analizzare le implicazioni penali in queste diverse situazioni è importante definire il cosiddetto *“Sorgfaltsmassstab”*, ovvero l’obbligo base di prudenza di ogni conducente. Non è possibile aspettarsi da ogni conducente che in ogni momento possa essere in grado di porre la massima attenzione a quanto accade attorno a sé.¹⁰ Nella situazione concreta, al conducente dev’essere data la possibilità di potersi conformare ai propri doveri.¹¹

La responsabilità penale dei conducenti

Premesso quanto sopra, di seguito sono elencate le implicazioni a livello di responsabilità penale dei conducenti in quattro diverse situazioni ritenute giuridicamente interessanti:¹²

- Guida con dispositivi che perturbano la padronanza di guida
Televisione integrata nei dispositivi, radio con chiavetta USB, bluetooth, plance di comando che sono dei veri e propri schermi multifunzionali, navigatori: tutti dispositivi che indiscutibilmente distolgono l’attenzione dalla guida.
Questa è la situazione classica e attuale su quasi tutti i veicoli in circolazione. È inutile aggiungere che la responsabilità rimane del conducente. Seppure scontata come situazione, il legislatore ha voluto rispondere a questa evoluzione integrando nell’art. 3 cpv. 2 ONC la frase: *“Inoltre la sua attenzione non deve essere distratta in particolare né da apparecchi riproduttori del suono né da sistemi di comunicazione o di informazione.”*¹³
Interessante a questo proposito una recente sentenza del TF che ha stabilito che il semplice fatto di tenere per 15 secondi con una mano un cellulare mentre si circola a 80-100 km/h in una autostrada con presenza di curve senza telefonare o effettuare

⁸ DTF 6B_2/2010, cons. 1.4.

⁹ <https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2015/wp1/ECE-TRANS-WP1-2015-8f.pdf>.

¹⁰ DTF 122 IV 225, cons. 2c.

¹¹ DTF 127 IV 34, cons. 3a, pag. 44.

¹² Sulle classificazioni secondo standards internazionali vedasi https://it.wikipedia.org/wiki/Autovettura_autonoma.

¹³ Nuovo testo giusta il n. I dell’O del 17 ago. 2005, in vigore dal 1° marzo 2006 (RU 2005 4487).



altre manipolazioni e senza distogliere lo sguardo dalla strada non costituisce una violazione dell'art. 31 LCStr.¹⁴

- Guida con l'ausilio di dispositivi di aiuto alla guida

Anche le tecnologie di cosiddetti dispositivi attivi, che intervengono per ridurre le possibilità di un sinistro, sono disponibili – in maniera diversa – su tutte le vetture in commercio. Parliamo di dispositivi quali l'ABS, ma anche all'ESP (controllo elettronico della stabilità), il controllo della trazione, il controllo della distanza, l'avviso di deviazione di corsia, l'assistenza al parcheggio, la frenata automatica, il cruise control, il tempomat, e così via.

Il conducente viene inoltre costantemente informato sullo stato tecnico del veicolo: da un paio di anni ormai i veicoli nuovi devono disporre anche del sistema di controllo della pressione degli pneumatici, che avvisa il conducente in caso di perdita di pressione. Questi sistemi regalano al conducente una capacità di attenzione accresciuta, aggravando poi paradossalmente la sua posizione soggettiva quanto all'infrazione.¹⁵

Pensiamo ad esempio al conducente che, nonostante sia stato ad esempio avvisato più volte di essere troppo vicino al veicolo davanti a lui, non ha desistito dal mantenere una distanza maggiore e lo ha in seguito tamponato.

Difficilmente invece il conducente riuscirà a disculparsi se lo stesso sistema di assistenza non dovesse funzionare. È infatti il conducente ad essere responsabile per un incidente causato da un sistema di assistenza, se conducendo egli stesso avrebbe potuto evitare il sinistro.¹⁶ Per disculparsi il conducente dovrebbe dimostrare che non si sia potuto rendere conto del difetto al sistema o che il sistema di assistenza ha portato il veicolo ad agire in un modo che non poteva essere evitato neanche intervenendo fisicamente come conducente.

Ai fini della responsabilità è importante che anche i sistemi di assistenza siano regolati in modo tale da tener conto dei limiti fissati dalla legge e dalla giurisprudenza. Pensiamo ad esempio al dispositivo che mantiene la distanza dal veicolo che precede: il sistema riuscirebbe a evitare l'impatto reagendo più velocemente alla manovra del veicolo che precede rispetto all'essere umano, ma lo stesso va regolato in modo che si possa ancora intervenire. In caso contrario saremmo confrontati con un difetto tecnico del veicolo.

In merito interessante anche l'art. 4 della legge federale sulla responsabilità per danno da prodotti (LRDP).

- Guida di veicoli con automazione parziale

Si tratta di quei veicoli in cui l'accelerazione, la frenata e la sterzata è lasciata completamente alla macchina; il guidatore si deve occupare del monitoraggio

¹⁴ 6B_1183/2014, dove però viene precisato che il conducente non ha effettuato alcuna manipolazione o telefonata, di modo che il TF lo ha paragonato all'atto di tenere in mano una mela o un fazzoletto. Da segnalare in questa sentenza un riassunto delle manipolazioni permesse e vietate come conducente (cons. 1.4).

¹⁵ Vedasi a questo riguardo Yvan Jeanneret, Les aspects pénaux des véhicules automobiles sans conducteur, in: Journée du droit de la circulation routière 23-24 juin 2016, pagina 27.

¹⁶ DTF 1C_95/2014, cons. 4.1: «Wer technische Fahrhilfen wie Spurassistenten oder Nachfahrtempomaten einsetzt, muss mit ihrer Funktionsweise vertraut sein. Bei äusseren Bedingungen - z. B. schneebedeckter Fahrbahn - die geeignet sind, deren einwandfreies Funktionieren zu beeinträchtigen, muss er seine Fahrweise so gestalten, dass er die Kontrolle über sein Fahrzeug auch bei einem möglichen Ausfall des Systems behält.».



dell'ambiente circostante, e può intervenire.

Questa situazione non è attuale sulle strade svizzere.¹⁷ Allorquando si potranno immatricolare simili veicoli a mio avviso non dovrebbe cambiare la responsabilità del conducente rispetto al caso che precede, sempre che non mutino in tal senso le normative penali. È il contenuto dell'obbligo di prudenza che cambia: il conducente dovrà monitorare la guida autonoma e garantire l'intervento in caso di necessità, per quanto possa evitare il sinistro o l'infrazione in genere. In caso contrario egli sarà punibile. Cambiando il contenuto dell'obbligo di prudenza, la giurisprudenza dovrà fissare i parametri oggettivi e soggettivi per determinare la gravità dell'infrazione.

Non necessariamente si dovrà procedere ad una modifica delle normative penali esistenti, potendosi orientare sulla base della legislazione esistente.

- Guida di veicoli totalmente autonomi

Il conducente di oggi diventa passeggero, senza alcuna possibilità di intervento.

Per questa soluzione la legge attuale non ha una risposta, dal momento che viene a cadere la qualità del principale responsabile a livello penale, il conducente.

Non potendo intervenire, non gli potrà nemmeno venir imputata una colpa per il comportamento della vettura.

Dovranno anche cadere i riferimenti giurisprudenziali attuali per determinare l'esistenza di una infrazione grave in tema di distanze da veicoli che precedono,¹⁸ in quanto la guida autonoma dovrà essere in grado di garantire la massima sicurezza anche con brevi distanze fra veicoli in movimento.

Responsabilità penali di altre persone

Resta da analizzare la responsabilità di eventuali terze persone, ad esempio quando il sistema di assistenza non ha funzionato.

La risposta si può trovare all'art. 93 LCStr, secondo cui al cpv. 1 *"È punito con una pena detentiva sino a tre anni o con una pena pecuniaria chiunque, intenzionalmente, compromette la sicurezza di un veicolo, in modo che ne risulti un pericolo d'incidente. Se l'autore ha agito per negligenza, è punito con la multa."*

Il cpv. 2 invece punisce *"con la multa:*

a. chiunque conduce un veicolo, di cui sa o dovrebbe sapere, prestando tutta l'attenzione richiesta dalle circostanze, che non è conforme alle prescrizioni;

b. il detentore, o colui che è responsabile come un detentore dello stato di sicurezza del veicolo, che tollera intenzionalmente o per negligenza l'uso di un veicolo che non è conforme alle prescrizioni.

Esiste dunque già oggi una responsabilità penale – oltre che per il conducente - anche per il detentore, se tollera anche solo negligenzemente l'uso di un veicolo non conforme. Potrebbe però ricadere sotto l'egida dell'art. 93 cpv. 2 anche il meccanico manutentore del parco veicoli di una grande azienda.¹⁹ Il meccanico incaricato dal detentore per la manutenzione del veicolo risponde invece in virtù dell'art. 93 cpv. 1 LCStr,²⁰ dunque come un manipolatore qualsiasi. Nel caso non sia più chiaro chi era lo specifico meccanico che ha operato sul veicolo, non è escluso che risponda penalmente la relativa ditta.²¹

Questa normativa si adatta ad ogni situazione sopra descritta di assistenza alla guida.

¹⁷ Già sono montati in certe vetture alcuni sistemi che agiscono parzialmente in questo senso, quali l'assistenza al parcheggio o il sistema di mantenimento delle distanze.

¹⁸ DTF 6B_281/2013 cons. 2.2.

¹⁹ Bussy/Rusconi/Jeanneret/Kuhn/Mizel/Müller, Code Suisse de la circulation routière commenté, n. 2.5 ad art. 93, 4a ed., 2015.

²⁰ Bussy/Rusconi/Jeanneret/Kuhn/Mizel/Müller, op. cit., a n. 1.2.

²¹ Jeanneret, Les dispositions pénales de la loi sur la circulation routière, n. 287 ad art. 102 LCR, Berna 2007.



Potrebbe essere anche auspicabile introdurre una punibilità penale per il costruttore, alle stesse condizioni del detentore, allorché si è in presenza di veicoli totalmente autonomi.

Conclusioni

L'evoluzione della tecnica non può essere fermata. Come in tutti i cambiamenti radicali nella società, anche l'ordinamento giuridico deve stare al passo con i tempi. Tuttavia, fintanto che il conducente può intervenire nella conduzione del veicolo, non è necessario alcun cambiamento legislativo. Le leggi vigenti dimostrano dunque ancora una volta di trovare applicazione a questioni astratte ed in evoluzione, nemmeno prevedibili al momento della loro messa in vigore.

Nel caso in cui la guida sarà completamente autonoma si dovranno invece cercare soluzioni che si allineano ai principi esistenti. Una visione futuristica in cui il robot diventa autore del reato, e il detentore correo, istigatore o complice, non è per me percorribile.²²

Si potrebbe portare all'eccesso la via già intrapresa dal legislatore per le multe disciplinari tramite la modifica dell'art. 6 LMD, secondo cui se l'autore dell'infrazione è sconosciuto, la multa è inflitta al detentore del veicolo riportato sulla licenza di circolazione. Ma va ricordato che così facendo per risolvere una questione procedurale ci si scosta volutamente dal principio penale secondo cui può essere punito solo l'autore del reato.²³ Un trend in questo senso va limitato alla procedura disciplinare. Non si può a mio avviso punire un detentore per infrazioni più gravi commesse con il suo veicolo in circolazione senza conducente facendo astrazione ad esempio dal principio di colpevolezza.

Alla base di una infrazione o un sinistro della circolazione con veicoli a guida totalmente autonoma vi potrà essere solo una manipolazione, una manchevolezza (colpevole o meno) nella manutenzione, o un guasto tecnico. La manipolazione e la manchevolezza nella manutenzione (imputabili a detentori o ad esempio a meccanici incaricati della manutenzione) potrà essere punita tramite l'art. 93 LCStr già attualmente esistente, mentre andrà trovata una soluzione per la violazione delle norme sulla circolazione stradale a seguito di difetto di fabbrica al veicolo.

L'accresciuta responsabilità in mano al costruttore, il quale garantisce il buon funzionamento del prodotto venduto, richiama a mio modo di vedere una responsabilità non solo civile, ma anche penale nel caso in cui questi congegni non dovessero funzionare correttamente.

Oggi il difetto di un congegno può – nella maggior parte dei casi – venir compensato dall'intervento tempestivo del conducente. Un domani un malfunzionamento tecnico comporterà quasi inevitabilmente un danno: trattandosi di un congegno esclusivamente tecnico, lo si potrà paragonare a qualsiasi prodotto in commercio. E per questi ultimi il legislatore ha già trovato una soluzione, ancorata nella legge federale sulla sicurezza dei prodotti (LSPro), il cui art. 16 indica che:

¹ Chiunque immette intenzionalmente in commercio un prodotto che non soddisfa i requisiti (...) e mette perciò in pericolo la sicurezza o la salute degli utenti o di terzi, è punito con una pena detentiva fino a un anno o con una pena pecuniaria. ² Se l'autore ha agito per mestiere o a scopo di lucro, la pena è una pena detentiva fino a tre anni o una pena pecuniaria. ³ Se l'autore ha messo in pericolo per negligenza la sicurezza o la salute degli utenti o di terzi, la

²² Vedasi Alexander Schorro, *Autonomes Fahren – erweiterte strafrechtliche Verantwortlichkeit des Fahrzeughalters*, in ZStr 135/2017, pag. 80 e 81.

²³ Chiaro al riguardo il Foglio Federale: *“Se l'autore non è noto, in futuro, di norma, la multa dovrà essere pagata dal detentore del veicolo indicato sulla licenza di circolazione. Si potrà in questo modo attenuare il seguente problema: da un lato per i familiari esiste il diritto al rifiuto di testimoniare, e quindi il detentore non deve «tradire» il suo parente. Dall'altro molte società spesso non sono in grado o non sono disposte a rivelare alla polizia il nome della persona che stava utilizzando il veicolo al momento in cui veniva commessa l'infrazione. La polizia può naturalmente avviare indagini per identificare l'effettivo conducente, ma questo lavoro di indagine non è in alcun modo proporzionato all'importo previsto della multa.”* (FF 2010 7455, n. 1.3.2.26).



ORDINE DEGLI AVVOCATI
DEL
CANTONE TICINO

pena è una pena pecuniaria fino a 180 aliquote giornaliere."

Una soluzione analoga è sicuramente pensabile, anche perché non stravolge alcun principio dell'ordinamento penale. Bisognerà tuttavia allentare leggermente quella che è la responsabilità penale di fronte alla creazione di un rischio potenziale, avvicinandosi più alla punibilità limitata ai casi in cui si è effettivamente verificato un danno concreto, fisico o materiale. L'intervento della tecnica nei veicoli del futuro infatti rende minima la differenza fra quella che è una situazione a rischio da quella in cui si verifica effettivamente un danno. Bisognerà dunque dipartirsi dalla concezione tipica della legislazione stradale di rischio astratto. Sarà questa una delle tante sfide sulle quali ho voluto solleticare la curiosità dei lettori in questo mio contributo.