

BGer 6B_1141/2016 vom 23. Juni 2017

Bundesgericht, 2017-06-23, IT

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bger_6B_1141_2016

FR: TF 6B_1141/2016 du 23 juin 2017

IT: TF 6B_1141/2016 del 23 giugno 2017

Erwägungen

E. 1

Presentato dall'imputato (art. 81 cpv. 1 LTF) e diretto contro una decisione finale (art. 90 LTF) resa in materia penale (art. 78 cpv. 1 LTF) da un'autorità cantonale di ultima istanza (art. 80 cpv. 1 LTF), il ricorso è proponibile e di massima ammissibile perché tempestivo (art. 100 cpv. 1 LTF) e inoltrato nelle forme richieste (art. 42 cpv. 1 LTF).

E. 2

L' art. 90 cpv. 2 LCStr punisce chiunque, violando gravemente le norme della circolazione, cagiona un serio pericolo per la sicurezza altrui o assume il rischio di detto pericolo. Anche la negligenza è punibile, salvo disposizione espressa e contraria (art. 100 n. 1 LCStr). Sotto il profilo oggettivo, il reato è realizzato quando l'autore disattende in modo grave una regola fondamentale della circolazione e pone così in serio pericolo la sicurezza del traffico, essendo sufficiente una messa in pericolo astratta accresciuta. Sotto quello soggettivo, l'infrazione presuppone un comportamento senza riguardi o gravemente contrario alle norme della circolazione, vale a dire una colpa o una negligenza gravi (DTF 131 IV 133 consid. 3.2). Quanto più è grave la violazione delle norme della circolazione sotto il profilo oggettivo, tanto più fondata sarà la conclusione che l'agente ha agito senza riguardi, salvo particolari indizi contrari al proposito (sentenza 6B_742/2011 del 1° marzo 2012 consid. 3.3).

Per quanto concerne specificamente gli eccessi di velocità, al fine di garantire la parità di trattamento tra conducenti, la giurisprudenza ha stabilito regole precise. Così, il caso è oggettivamente grave, ovvero a prescindere dalle circostanze concrete, quando il superamento della velocità autorizzata è di 25 km/h o più all'interno delle località, di 30 km/h o più all'esterno delle località o sulle semiautostrade e di 35 km/h o più sulle autostrade (DTF 132 II 234 consid. 3.1). Il conducente che supera in modo tanto marcato la velocità massima consentita agisce di regola intenzionalmente o per lo meno per grave negligenza (sentenza 6B_571/2012 dell'8 aprile 2013 consid. 3.4).

E. 3

L'adempimento degli elementi costitutivi oggettivi della grave infrazione alle norme della circolazione a ragione non è contestato in questa sede, né lo è stato dinanzi alle autorità cantonali. È infatti pacifico che il superamento di 54 km/h (già dedotto il margine di tolleranza) della velocità massima consentita sull'autostrada adempie, sotto il profilo oggettivo, gli estremi della grave infrazione alle norme della circolazione giusta l' art. 90 cpv. 2 LCStr . Il ricorrente contesta tuttavia la realizzazione dell'aspetto soggettivo del reato, sostenendo di non aver agito con intenzione e neppure per negligenza. Ritiene che, rifiutando di seguire la tesi difensiva, la CARP avrebbe violato l' art. 90 cpv. 2 LCStr , commesso arbitrio nella valutazione delle prove e nell'accertamento dei fatti, nonché

disatteso il principio in dubio pro reo e il suo diritto di essere sentito.

E. 4

In sede cantonale, l'insorgente ha spiegato che il giorno dei fatti, dopo una pausa in un'area di sosta, si è rimesso in autostrada. Ha percepito un indurimento del pedale del gas, che ha più volte premuto per capire se si trattava di un malfunzionamento. Raggiunta la velocità di 120 km/h, benché sollevasse il piede dal pedale, lo stesso restava bloccato e non ritornava nella sua posizione originaria. Ha quindi tentato di frenare, senza però riuscirci. Viaggiando a elevata velocità, si è spostato a sinistra sulla terza corsia, ha gettato un rapido sguardo al vano pedali e ha notato che il tappetino si era spostato in avanti, finendo sopra il pedale del gas, bloccandolo. Lo ha afferrato e spostato altrove e ha recuperato in tal modo il controllo della propria autovettura.

E. 4.1

La CARP ha ritenuto inverosimile la tesi difensiva. Innanzitutto le appare assai improbabile una sovrapposizione del tappetino al pedale del gas che non è fissato al pavimento del veicolo, ma collegato alla meccanica con una leva proveniente dall'alto. Secondariamente, le fotografie frontali scattate dall'apparecchio radar mostrano il conducente e il passeggero sul sedile anteriore in una postura normale, consona a un ordinario contesto di guida, laddove un'alterata conduzione del veicolo lanciato a forte velocità sarebbe stata vissuta in uno stato di forte concitazione. In terzo luogo, se realmente il tappetino, che è di un certo spessore e ben più largo del pedale del gas, si fosse sovrapposto a quest'ultimo, un conducente avrebbe immediatamente percepito tale anomalia, atteso che i pedali dell'autovettura in questione sono in metallo e privi di protezioni. Inoltre, la deposizione del ricorrente è sconfessata su altri punti: la zona dell'area di servizio in cui sostiene di aver lasciato il veicolo prima della pausa caffè è priva di parcheggi per automobili, oltre a ciò il traffico al momento del rilevamento della velocità non era tanto intenso da obbligarlo a spostarsi sulla corsia di sinistra. Infine ai giudici cantonali non sembra realistico che un conducente alla guida di un'automobile in accelerazione divenuta ingovernabile, dopo aver dovuto serpeggiare tra i veicoli in un tratto autostradale asseritamente molto trafficato, abbia potuto effettuare la riferita serie di operazioni per rimuovere il tappetino.

Abbondanzialmente la CARP ha aggiunto che, volendo seguire la tesi del blocco del pedale del gas, il ricorrente avrebbe agito in ogni caso per negligenza. Infatti, avendo per sua stessa ammissione percepito il problema quanto meno a partire dai 120 km/h, egli ha permesso al veicolo di accelerare per oltre 50 km/h, benché sia noto che premendo il freno con persistenza sarebbe stato possibile ridurre immediatamente la velocità, decelerazione per la quale sarebbe bastato addirittura posizionare il cambio automatico nella posizione Neutral.

E. 4.2

In merito alla ritenuta inverosimiglianza della sovrapposizione del tappetino al pedale del gas, per l'insorgente le conclusioni della CARP non sarebbero supportate da alcun motivo oggettivo e sostenibile. Essa non avrebbe infatti alcuna conoscenza diretta della posizione del tappetino, di come avrebbe potuto coprire il pedale e indicando che quanto raccontato dal ricorrente non sarebbe possibile opererebbe quale perito, oltrepassando così le proprie competenze. La Corte avrebbe pure violato il diritto di essere sentito e quello alla prova, non permettendogli di produrre un referto peritale specialistico sulla concreta possibilità tecnica che il tappetino possa trovarsi in una posizione tale da impedire al pedale del gas di "tornare in posizione". Del resto l'evenienza dell'interferenza del tappetino sul pedale,

collegato alla meccanica tramite una leva proveniente dall'alto, sarebbe corroborata dagli articoli di stampa da lui prodotti in sede cantonale, con cui la CARP non si sarebbe confrontata. I giudici precedenti avrebbero viepiù rifiutato di procedere all'interrogatorio di un teste indicato dalla difesa, che disporrebbe di un veicolo del tutto simile al suo e avrebbe avuto il medesimo problema con il tappetino. Così facendo la CARP avrebbe agito in modo contraddittorio, atteso che da un lato riterrebbe ininfluenti gli articoli di giornale, perché riferiti ad automobili e tappetini diversi da quelli del ricorrente, ma dall'altro gli avrebbe negato la predetta prova testimoniale. Le fotografie dell'apparecchio radar, su cui la Corte cantonale si sarebbe fondata per confutare la tesi difensiva, sarebbero state scattate a brevissima distanza temporale, immortalando quindi solo un attimo e non potrebbero pertanto smentire la sua versione dei fatti in punto alla sequela di manovre da lui descritte o all'intensità del traffico. Peraltro la CARP, pure in modo arbitrario, avrebbe rifiutato di sentire quali testi la moglie e il figlio che erano in macchina con lui e che avrebbero potuto confermare il suo racconto. Non vi sarebbero inoltre ragioni per considerare irrealistica la serie di operazioni e manovre descritte dalla difesa, come preteso dai giudici cantonali in modo insostenibile e immotivato, essendo il suo agire anzi perfettamente "normale" in una situazione di pericolo. L'insorgente si duole di una valutazione arbitraria della segnalazione sul sito b._____.ch, in merito al problema riscontrato con il tappetino, da lui fatta pochi giorni dopo i fatti, in un momento in cui ancora ignorava di essere stato oggetto di un controllo della velocità.

E. 4.3

Con la sua argomentazione il ricorrente sembra disattendere che egli stesso ha fornito sia alla polizia (allegato al rapporto di constatazione per eccesso di velocità) sia al tribunale di primo grado (incarto TPC documento n. 13) un'immagine della posizione in cui egli suppone che il tappetino si sarebbe trovato dopo essere scivolato in avanti. In simili circostanze è dunque mal venuto a rimproverare all'autorità cantonale di essersi pronunciata sull'inverosimiglianza della tesi difensiva, senza sapere come il tappetino si sarebbe sovrapposto al pedale del gas. Neppure si scorge come abbia potuto oltrepassare le proprie competenze considerando altamente improbabile che il tappetino non solo sia scivolato in avanti, ma abbia perso aderenza, sollevandosi dal pianale e andando a coprire il pedale dell'acceleratore. Sia come sia, a prescindere da questa ritenuta inverosimiglianza, gli altri motivi avanzati dalla CARP resistono alle critiche ricorsuali, siccome coerenti e concludenti nella specifica situazione, di modo che risulta superfluo vagliare le censure di violazione del diritto di essere sentito in relazione al rifiuto del referto peritale e alla prova testimoniale di una persona con il medesimo veicolo, nonché di arbitrio nella valutazione della rilevanza degli articoli giornalistici prodotti dall'insorgente.

La CARP, in modo più che sostenibile, ha infatti scartato la tesi difensiva già sulla base delle fotografie scattate dall'apparecchio radar. Come pertinentemente rilevato nella sentenza impugnata, esse ritraggono il conducente e il passeggero anteriore in una posizione del tutto consona a un ordinario contesto di guida, laddove un'alterata conduzione del veicolo, a una velocità senza controllo, sarebbe stata vissuta in uno stato di concitazione che avrebbe dovuto essere manifesto, dal momento che, secondo quanto ammesso dallo stesso ricorrente, questi aveva percepito che la vettura era incontrollabile già a 120 km/h. Se questa calma potrebbe eventualmente essere spiegata con l'invito a non agitarsi che in questa sede il ricorrente sostiene di aver rivolto ai suoi passeggeri, la CARP ha pure evidenziato che dalle fotografie nemmeno emergono tracce della serie di manovre che

l'insorgente pretende di aver compiuto per riacquisire il controllo dell'accelerazione. Benché esse immortalino un "brevissimo attimo", come obiettato nel gravame, dovrebbero perlomeno ritrarre una di esse, avendo l'insorgente preteso di aver zigzagato tra le automobili in corsa, di essersi slacciato la cintura di sicurezza, di aver indietreggiato il sedile, di essersi chinato, di aver afferrato il tappetino sollevando i piedi e di averlo buttato verso i sedili posteriori. Di tutto ciò non v'è però neppure l'ombra. Certo, il ricorrente lamenta il rifiuto di sentire quali testi i passeggeri, che avrebbero potuto confermare il suo racconto. Sennonché essi non avrebbero potuto riferire su un altro importante elemento rilevato dai giudici cantonali a sostegno dell'inverosimiglianza della tesi difensiva: se davvero il tappetino si fosse sovrapposto al pedale del gas, il ricorrente avrebbe dovuto avvertire immediatamente il mancato contatto diretto con il pedale in metallo, percependo una superficie diversa per caratteristiche e area. Non vi è nulla di arbitrario in questa considerazione e l'addotta limitata sensibilità del piede calzato non la rende insostenibile. Né giova all'insorgente sostenere che la situazione è durata poco tempo, "troppo poco affinché [...] potesse rendersi conto dell'effettivo problema". L'asserto, di carattere appellatorio, disattende che la CARP ha ritenuto che dovesse accorgersene immediatamente e non in breve tempo.

Nessun arbitrio si scorge poi nella valutazione della segnalazione che, pochi giorni dopo i fatti in giudizio, il ricorrente ha fatto sul sito b._____.ch, menzionando la pericolosa sua esperienza riconducibile allo scivolamento del tappetino sul pedale dell'acceleratore. Al proposito i giudici cantonali hanno osservato che essa non permette di individuare nel tappetino la causa dell'eccesso di velocità in giudizio e nemmeno di stabilire che l'interferenza con il pedale del gas sia avvenuta proprio in prossimità del rilevamento radar. Peraltro, al momento di detta segnalazione l'insorgente sapeva già di aver commesso l'infrazione, di modo che il suo valore probatorio, comunque sia, è limitato. Le critiche ricorsuali in merito si limitano sostanzialmente a contrapporre una diversa valutazione del suo intervento sul sito, ma non ne dimostrano l'insostenibilità. L'insorgente contesta di aver saputo di essere stato colto dal radar perché non avrebbe visto alcun "flash", la luce led di cui è dotato l'apparecchio essendo in ogni caso poco visibile. Ciò sarebbe indirettamente provato proprio dalla segnalazione: se avesse saputo di essere stato oggetto di un controllo radar, avrebbe certamente maggiormente circostanziato il suo scritto al fine di rendere maggiormente credibile la sua versione dei fatti in un futuro procedimento. Inoltre, dalla lettura dello stesso non si potrebbe dubitare che si riferisca al giorno del rilevamento radar e neppure che il problema fosse da ricondurre allo scivolamento del tappetino sul pedale del gas. Simile argomentazione di stampo appellatorio è lungi da sostanziare arbitrio alcuno nella valutazione cantonale della segnalazione, che resisterebbe anche a un libero esame da parte di questo Tribunale: da un lato non vi sono elementi per ribaltare l'accertamento secondo cui il ricorrente sapeva di aver commesso un'infrazione, dall'altro nel suo intervento sul sito egli riferisce unicamente di un'esperienza di guida pericolosa ("eine gefährliche Fahrsituation") superata grazie alla sua abilità, ma non anche di una perdita di controllo della velocità in autostrada.

E. 4.4

Sulla base degli accertamenti cantonali, sfuggiti alle critiche di arbitrio, la CARP poteva senza violare il diritto ritenere data l'intenzione. Scartata infatti la tesi difensiva sul blocco del pedale del gas, una trasgressione tanto importante della velocità massima consentita in autostrada è riconducibile a un comportamento senza riguardi, che realizza l'aspetto

soggettivo dell' art. 90 cpv. 2 LCStr . La fattispecie non presenta alcuna circostanza suscettibile di escludere la colpa dell'insorgente. In simili circostanze appare superfluo l'esame delle censure formulate contro la motivazione abbondanziale della sentenza cantonale, in merito alla sussistenza di una grave negligenza. Per costante giurisprudenza, infatti, se almeno una delle motivazioni poste a fondamento del giudizio impugnato resiste alla critica, esso non viene annullato (DTF 133 III 221 consid. 7).

E. 5

Ne segue che il ricorso dev'essere respinto perché infondato.

Le spese giudiziarie vanno poste a carico del ricorrente, secondo soccombenza (art. 66 cpv. 1 LTF).

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