

TI_GERICHTE 17.2012.95 vom 7. September 2012

TI Tribunale d'appello, 2012-09-07, IT

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ti_gerichte_17.2012.95

FR: TI_GERICHTE 17.2012.95 du 7 septembre 2012

IT: TI_GERICHTE 17.2012.95 del 7 settembre 2012

Regeste

Infrazione alle norme della circolazione stradale per non avere adeguato la velocità alle circostanze, in particolare al rischio di aquaplaning. Nozione di arbitrio nell'accertamento dei fatti

Erwägungen

E. 2

Sulla dinamica dell'incidente, AP 1, interrogato dalla polizia cantonale il 22 luglio 2011, ha dichiarato quanto segue: " In data 19.07.2011 sono partito da _____ alle 7'30 circa con l'intenzione di raggiungere _____ per motivi di lavoro. Mi trovavo a circolare solo alla guida del mio veicolo sull'autostrada A 2 in territorio di _____, ad una velocità di ca. 90 km/h, i fari accesi, regolarmente allacciato con la cintura di sicurezza, il tempo meteorologico era brutto, infatti pioveva e il traffico era fluido. Mi trovavo a circolare sulla normale corsia di marcia, quando ho visto che ero preceduto da un camion, vedendo che circolava più lentamente, ho deciso di superarlo. Infatti, dopo aver regolarmente inserito l'avvisatore, mi sono portato sulla corsia di sorpasso, ma quando avevo quasi finito la manovra, passando per due affossamenti della strada che al momento erano pieni d'acqua, il mio veicolo ha perso aderenza e ha iniziato a sbandare. Così facendo ho urtato l'autocarro sul suo spigolo anteriore sinistro, probabilmente con la mia parte posteriore, in seguito ho urtato frontalmente il guidovia laterale e, dopo un testa-coda, il guidovia centrale, finendo la mia corsa sulla corsia di sorpasso, mentre il camion si è fermato sulla corsia di emergenza". (...) D2. Secondo lei le cause della sua perdita di padronanza sono quindi da attribuire all'aquaplaning? R2. Secondo me sì. Infatti in quella zona vi sono due grossi avvallamenti (canaloni) che secondo la mia opinione sono stati creati dai camion che sono in fila sotto il sole, questi avvallamenti non sono segnalati da nessun tipo di cartello. D3. Quando ha cambiato i pneumatici l'ultima volta? R3. Ho montato i pneumatici nuovi all'inizio dell'inverno scorso. Preciso che si tratta di pneumatici 4 stagioni" (verbale d'interrogatorio di AP 1 del 22 luglio 2011, allegato all'AI 1, pag. 2). In occasione del dibattimento, l'appellante ha confermato quanto dichiarato alla polizia precisando, fra l'altro, che: " la manovra di sorpasso è stata abbastanza lunga dal momento che la mia velocità era di 90 km/h e quella del camion doveva essere di circa 70/80 km/h. Rilevo che c'era poco traffico, piovigginava. Ricordo che dopo essere uscito dal veicolo non ho messo la giacca né ho preso l'ombrello. (...) non avevo notato che la strada era sconnessa e non vi erano neppure cartelli che segnalassero il pericolo" (verbale d'audizione di AP 1, allegato al verbale del dibattimento). Incaricata dalla CO 1 di esperire degli accertamenti sui lavori di sistemazione del tratto di autostrada in cui si è verificato l'incidente, la polizia cantonale, nel suo rapporto di complemento del 19 ottobre 2011, ha osservato che " i lavori di pavimentazione (micro rivestimento) nel tratto di strada

comprendente il luogo del sinistro, sono stati eseguiti tra il 05.09.2011 ed il 08.09.2011 e sono stati effettuati per riparare il manto stradale da imperfezioni. Detti lavori sono stati pianificati dall' _____ come normali opere di miglioramento anche a seguito di segnalazioni” (cfr. Rapporto di complemento del 19 ottobre 2011, AI 6). Nel medesimo rapporto la polizia ha precisato di avere, in occasione del suo intervento il giorno del sinistro, constatato la presenza “di alcune pozze d’acqua sulla corsia di sorpasso” . Dal canto suo, l' _____, nel suo scritto 1° giugno 2012 trasmesso alla Pretura penale, ha indicato che " tra il 5 e il 7 settembre 2011 sulla carreggiata S/N dell’autostrada N 2 tra il km 103.600 e il km 104.300 sono stati eseguiti dei lavori di manutenzione della pavimentazione” (cfr. incarto Pretura penale, act. 13).

E. 3

Nel suo gravame AP 1 sostiene, innanzitutto, che gli accertamenti del pretore secondo cui i pneumatici “all seasons” sono meno adatti rispetto ad altri tipi al fondo bagnato e secondo cui egli sapeva che il manto stradale non era in ordine sono arbitrari.

E. 3.1

In merito alla tenuta di strada degli pneumatici “all seasons”, il primo giudice ha rilevato che la loro mescola è “un compromesso per più situazioni” per cui gli stessi sono più soggetti all’aquaplaning rispetto ad altri tipi di pneumatici (sentenza impugnata, consid. 7 pag. 3). Quanto alla consapevolezza dell’appellante circa le precarie condizioni del tratto di strada che stava percorrendo, il pretore ha rimarcato che AP 1 non poteva non essersene accorto, ritenuto che “ l’anomalia non era localizzata nel punto in cui è avvenuto l’incidente (km 104.075), ma si protrava almeno dal km 103.600, ossia da quasi 500 m, come si può evincere dalla lettera dell' _____” . Oltretutto, ha ancora rilevato il pretore, l’accusato “percorre migliaia di km all’anno e si reca in Svizzera interna per lavoro usufruendo dell’autostrada N 2” per cui, “dal momento che le ormaie non si formano da un giorno all’altro” , egli non poteva non conoscere la situazione (sentenza impugnata, consid. 7 pag. 3-4).

E. 3.2

Per quanto concerne la tenuta dei pneumatici “all seasons”, l’appellante rimarca che questo tipo di pneumatico è dotato “di una mescola più molle di quelli normali e dunque in situazioni di fondo stradale bagnato fa defluire, comprimendola, una maggiore quantità d’acqua che si trova tra la ruota e l’asfalto” . Pertanto, conclude, “è manifestamente sbagliato ritenere che un pneumatico “all season” sia meno adatto in situazioni di manto stradale bagnato” (motivazione d’appello, pag. 5). In relazione all’accertamento della sua consapevolezza circa lo stato dissestato del manto autostradale, egli ha rilevato che, così come risulta dai verbali in atti e dalle dichiarazioni rilasciate durante il dibattimento, “le pozze responsabili dell’incidente erano di notevoli dimensioni e dunque non prevedibili per chi transita su di un’autostrada” (motivazione d’appello, pag. 5).

E. 3.3

Nell’accertamento dei fatti e nella valutazione delle prove - di cui deve dare conto in sentenza con una congrua motivazione (STF del 10 maggio 2010, inc. 6B_10/2010) - il giudice continua, come sotto l’egida del diritto procedurale precedente, a disporre di un ampio potere di apprezzamento (DTF 129 I 8 consid. 2.1.; 118 Ia 28 consid. 1b; STF del 30 marzo 2007, inc. 6P.218/2006). Per motivare l’arbitrio in tale valutazione, non è sufficiente criticare la decisione impugnata né è sufficiente contrapporvi una diversa versione dei fatti,

per quanto sostenibile o addirittura preferibile essa appaia. È, invece, necessario dimostrare il motivo per cui la valutazione delle prove fatta dal primo giudice è manifestamente insostenibile, si trova in chiaro contrasto con gli atti, si fonda su una svista manifesta, contraddice in modo urtante il sentimento di equità e di giustizia (DTF 135 V 2 consid. 1.3; 133 I 149 consid. 3.1; 132 I 217 consid. 2.1; 129 I 173 consid. 3.1 con richiami) o si basa unilateralmente su talune prove ad esclusione di tutte le altre (118 Ia 28 consid. 2b; 112 Ia 369 consid. 3). In particolare, il Tribunale federale ha avuto modo di stabilire che un accertamento dei fatti può dirsi arbitrario se il primo giudice ha manifestamente disatteso il senso e la rilevanza di un mezzo di prova oppure ha ommesso, senza fondati motivi, di tener conto di una prova idonea ad influire sulla decisione presa oppure, ancora, quando il giudice ha tratto dal materiale probatorio disponibili deduzioni insostenibili (DTF 129 I 8 consid. 2.1.).

E. 3.4

Per quanto concerne la censura relativa all'accertamento della sua consapevolezza circa lo stato dissestato della carreggiata, si osserva che AP 1, nel suo gravame, non si è confrontato con gli argomenti posti dal pretore alla base della sua decisione (circostanza secondo cui il manto stradale era caratterizzato da imperfezioni già a partire da quasi 500 m prima del luogo del sinistro, circostanza secondo cui egli viaggia molto e si reca in Svizzera interna per lavoro per cui doveva essere a conoscenza del tratto di strada dissestato), limitandosi ad osservare che la pozza d'acqua presente sulla corsia di sorpasso era di notevoli dimensioni e, dunque, imprevedibile. Impropiamente motivata la sua censura non raggiunge la soglia della ricevibilità. Deve, invece, essere accolta la censura ricorsuale tendente a sostanziale l'arbitrio nell'accertamento pretorile secondo cui i pneumatici "all seasons" sono meno adatti al fondo bagnato rispetto ad altri tipi (in particolare rispetto a quelli estivi, di norma montati nel mese di luglio). Nulla agli atti permette, infatti, di giungere a questa conclusione e, nemmeno, è possibile partire dal presupposto che una tale assunto sia un fatto notorio ai sensi dell'art. 139 cpv. 2 CPP. Ne discende che l'accertamento operato dal primo giudice è arbitrario e che lo stesso non può, pertanto, essere ritenuto nel presente giudizio.

E. 4

In diritto l'appellante sostiene che la sua velocità, al momento dell'incidente, era adeguata alle circostanze e che egli, pertanto, non si è reso colpevole del reato d'infrazione alle norme della circolazione.

E. 4.1

Dopo aver ricordato i presupposti applicativi dell'art. 90 cifra 1 in combinazione con l'art. 32 cpv. 1 LCStr nonché la giurisprudenza del TF sulla velocità adeguata in caso di rischio di aquaplaning, il giudice di prime cure, precisato come l'imputato fosse "al volante di un veicolo piccolo e leggero, sul quale erano montati pneumatici quattro stagioni (...) e perciò (...) più soggetto rispetto ad altri all'aquaplaning", ha concluso che - consapevole delle non perfette condizioni della carreggiata - ha coscientemente tenuto una velocità non "adeguata alle condizioni della strada" (sentenza impugnata, consid. 6 e 7 pag. 3-4) .

E. 4.2

Ponendo innanzitutto l'accento sulle pozze d'acqua all'origine della perdita d'aderenza del suo veicolo, AP 1 precisa che esse erano di "notevoli dimensioni e, dunque, non prevedibili per chi transita su un'autostrada, ossia notoriamente su un tipo di strada progettato per agevolare la circolazione di grandi volumi di traffico veicolare ad alta velocità"

(motivazione d'appello, pag. 5). A conferma di ciò, continua AP 1, vi è il fatto che il suo veicolo, non appena entrato nelle pozze, si è praticamente bloccato nella sua marcia per cui egli nemmeno alla velocità di 80 km/h - consigliata dalla giurisprudenza evocata dal pretore - avrebbe potuto evitare l'incidente (motivazione d'appello, pag. 6). Inoltre, spiega ancora l'appellante, l'eccezionalità della situazione è avvalorata dal fatto che, neppure due mesi dopo l'incidente, non appena il traffico estivo è diminuito, "l'_____ è intervenuto per riparare il manto stradale" e ciò nonostante erano già previsti, a partire dal 2012, importanti lavori di sistemazione proprio nel tratto di carreggiata teatro del sinistro (motivazione d'appello, pag. 5-6). Ciò posto, l'appellante sostiene che la velocità di 90 km/h da lui tenuta "era adeguata alla situazione, ossia alla circolazione su un'autostrada, con debole pioggia, in un tratto rettilineo che non si poteva presumere presentasse pozze d'acqua tali da frenare i veicoli nella loro corsa". Tale conclusione, rimarca ancora AP 1, è del resto rafforzata dalla circostanza secondo cui "non vi era alcun cartello che avvisasse del pericolo di aquaplaning o che indicasse che il manto stradale fosse danneggiato" (motivazione d'appello, pag. 6).

4.3.a. Giusta l'art. 90 cifra 1 LCStr chiunque contravviene alle norme della circolazione contenute nella LCStr o nelle prescrizioni di esecuzione del Consiglio federale, è punito con la multa. Tale disposto, di natura astratta e generale, deve essere completato con l'indicazione delle norme della circolazione in concreto violate (DTF del 24 novembre 2003, inc. 6S.392/2003 consid. 2.1, DTF 100 IV 71 consid. 1). Nel caso di specie il primo giudice, pur evocando anche l'art. 31 cpv. 1 LCStr, ha ritenuto essenzialmente una violazione dell'art. 32 cpv. 1 LCStr. Si osservi a proposito che l'infrazione di cui all'art. 31 LCStr è sussidiaria per rapporto all'art. 32 LCStr (cfr. al riguardo Bussy/Rusconi, Code suisse de la circulation routière, Commentaire, 3a edizione, Losanna 1996, ad 31 n. 1.1; CCRP, sentenza del 18 aprile 2011, inc. 17.2010.14, consid. 2.3.a).

b. L'art. 32 cpv. 1 1a frase LCStr prevede che la velocità deve sempre essere adattata alle circostanze, in particolare alle peculiarità del veicolo e del carico, come anche alle condizioni della strada, della circolazione e della visibilità. Dalla norma si deduce che circolare alla velocità massima autorizzata è possibile solo se le condizioni della strada, del traffico e della visibilità sono favorevoli (DTF del 6 aprile 2009, inc. 4A_76/2009, consid. 3.3, 121 IV 286 consid. 4b, DTF 121 II 127 consid. 4a). In caso di pioggia e di carreggiata bagnata, il conducente deve adeguare la velocità anche in funzione del rischio di "aquaplaning". Con questo termine s'intende il fenomeno - che si verifica soprattutto sulle autostrade - dovuto allo scivolamento degli pneumatici su uno strato di acqua senza aderenza con il suolo con conseguente perdita, da parte del conducente, della facoltà di direzionare e frenare l'autoveicolo (cfr. Bussy/Rusconi, op. cit., ad art. 32 n. 1.6 lett. c; DTF 103 IV 41 consid. 2a). L'insorgere del fenomeno dipende da diversi fattori e, in particolare, dallo spessore dello strato d'acqua sulla carreggiata (a sua volta riconducibile alla durata e all'intensità della pioggia e al tracciato della strada), dalla qualità del manto stradale, dal tipo e dallo stato degli pneumatici nonché dalla velocità del veicolo. Non è dunque possibile stabilire un limite di velocità generale ed astratto, oltre il quale è possibile concludere che l'autovettura corre il rischio di aquaplaning. Tale limite può essere determinato solo di caso in caso sulla scorta dei summenzionati fattori (DTF 103 IV 41 consid. 2a; Bussy/Rusconi, op. cit., ad art. 32 n. 1.6 lett. c). La giurisprudenza federale e cantonale ha tuttavia già avuto modo di rilevare che, sulle autostrade, in caso di forti piogge, è consigliato non superare la velocità di 80 km/h (DTF 120 Ib 312 consid. 3c; TRAM, sentenza del 29 maggio 2002, inc. 52.2001.384, consid. 5; nello stesso senso anche il Tribunale amministrativo del Canton Argovia secondo cui, sulle autostrade, in caso di forti piogge, una velocità di 90 km/h è

inadeguata, cfr. AGVE 1978, pag. 509 e AGVE 1987, pag. 511).

E. 4.4

In concreto si osserva innanzitutto che il giorno in cui si è verificato l'incidente pioveva (cfr. rapporto di polizia, AI 1, pag. 1). Che le precipitazioni fossero abbondanti è dimostrato dalla circostanza secondo cui, sulla carreggiata si erano formate delle pozze d'acqua (cfr. Rapporto di complemento della polizia cantonale del 19 ottobre 2011, AI 6) tra cui quella all'origine della perdita d'aderenza del suo veicolo. Occorre, poi, ritenere che - così come accertato dal pretore (cfr. consid. 3.1) - l'appellante sapeva che il tratto di autostrada che stava percorrendo presentava delle imperfezioni che imponevano una prudenza particolare. In queste condizioni - viste le abbondanti precipitazioni e la strada non in perfetto stato - AP 1 doveva prendere in considerazione che sulla carreggiata potevano essersi formate delle pozze e che sussisteva, pertanto, il rischio di aquaplaning (cfr. al riguardo anche la sentenza del Tribunale amministrativo del Canton Argovia, AGVE 1987, pag. 511, secondo cui, in autostrada, in caso di forte pioggia, non è raro imbattersi in pozze d'acqua che, proprio in corrispondenza delle ormaie causate dal traffico intenso, possono raggiungere anche una certa profondità). Visto quanto precede deve essere ritenuto che - conformemente alla summenzionata giurisprudenza - la velocità dichiarata di 90 km/h tenuta dall'appellante al momento del sinistro era - considerato anche il tipo di automobile che conduceva (ovvero un veicolo leggero e, dunque, più soggetto alla perdita di aderenza) - inadeguata alle circostanze e, in particolare, al concreto rischio di aquaplaning. Nulla muta alla sostanza delle cose la circostanza, evocata dall'appellante, secondo cui non vi erano cartelli stradali che indicassero lo stato dissestato dell'autostrada e il pericolo di aquaplaning, ritenuto che l'obbligo del conducente di adeguare la sua velocità alle circostanze sussiste indipendentemente dalla presenza di tali segnalazioni. Ne discende che AP 1 si è reso colpevole del reato di cui all'art. 90 cifra 1 in combinazione con l'art. 32 cpv. 1 LCSr. In via abbondanziale, si rileva che l'esito del giudizio non cambierebbe neppure se fosse accertato - così come preteso dall'appellante - che, al momento dell'incidente, l'intensità della pioggia era diminuita: infatti, l'accertata presenza di più pozze sulla carreggiata rendeva certamente prevedibile, vista l'accertata conoscenza del non perfetto stato della carreggiata, la presenza di altre pozze e, quindi, imponeva di adeguare la velocità in funzione di tale probabilità.

E. 4.5

Ritenuto che - come visto nel considerando precedente - già solo la forte pioggia di quel giorno nonché lo stato difettoso della strada, dovevano indurre l'appellante a prendere in considerazione la presenza di pozze sulla carreggiata e a conseguentemente ridurre la sua velocità, non si giustifica di entrare nel merito delle ulteriori censure ricorsuali tendenti a sostanziare l'imprevedibilità della pozza all'origine della perdita di aderenza del suo veicolo. Solo di transenna è quindi il caso di rilevare che l'imprevedibilità della pozza è comunque smentita già solo dalla circostanza secondo cui non risulta che si siano verificati, nello stesso giorno dei fatti qui in discussione o in altri giorni di pioggia, sul luogo del sinistro, altri incidenti e ciò nonostante la N2 sia notoriamente una strada molto trafficata (in questo senso anche le considerazioni del pretore al consid. 8 del giudizio impugnato).

E. 5

Quanto alla commisurazione della pena, si osserva che nessun appunto può essere mosso alla multa di fr. 300.- inflitta all'appellante dal Presidente della Pretura penale. La stessa -

oltre a situarsi ampiamente nei limiti del quadro edittale (cfr. art. 106 cpv. 1 CP) - è infatti certamente ossequiosa degli elementi di valutazione prescritti dagli art. 47 e 106 cpv. 3 CP.

E. 6

Di conseguenza, la sentenza impugnata è integralmente confermata. Gli oneri processuali di seconda sede seguono la soccombenza e sono posti a carico dell'appellante (art. 428 cpv. 1 CPP). Non si assegnano ripetibili. Per questi motivi, visti gli art. 398 e segg. CPP, 26 cpv. 1, 31 cpv. 1, 32 cpv. 1, 90 cifra 1 LCStr, 47 e 106 CP, nonché, sulle spese, l'art. 428 CPP e la LTG dichiara e pronuncia: 1. Nella misura in cui è ricevibile, l'appello è respinto. Di conseguenza: 1.1. AP 1 è autore colpevole di infrazione alle norme della circolazione per avere il 19 luglio 2011, a _____, alla guida della vettura, circolato sull'autostrada a velocità inadeguata alle particolari condizioni del fondo stradale bagnato, per cui, in fase di sorpasso, perdeva la padronanza di guida, urtava un mezzo pesante che circolava regolarmente sulla corsia di destra e, dopo aver effettuato un testacoda, collideva dapprima con il guidovia laterale di destra ed in seguito con quello di sinistra. 1.2. AP 1 è condannato alla multa di fr. 300.- (trecento). 1.2.1. In caso di mancato pagamento la pena detentiva sostitutiva è fissata in 3 (tre) giorni (art. 106 cpv. 2 CP). 1.3. Gli oneri processuali del procedimento di primo grado, per complessivi fr. 730.-, sono posti a carico dell'appellante. 2. Gli oneri processuali d'appello, consistenti in: - tassa di giustizia fr. 300.- - altri disborsi fr. 50.- fr. 350.- sono posti a carico dell'appellante. 3. Intimazione a: 4. Comunicazione a: P_GLOSS_TERZI Per la Corte di appello e di revisione penale La presidente Il segretario Rimedi giuridici Contro decisioni finali, contro decisioni parziali, contro decisioni pregiudiziali e incidentali sulla competenza e la ricusazione e contro altre decisioni pregiudiziali e incidentali (art. 90 a 93 LTF) è dato, entro trenta giorni dalla notificazione del testo integrale della decisione (art. 100 cpv. 1 LTF), il ricorso in materia penale al Tribunale federale, 1000 Losanna 14, per i motivi previsti dagli art. 95 a 98 LTF (art. 78 LTF). La legittimazione a ricorrere è disciplinata dall'art. 81 LTF. Laddove non sia ammissibile il ricorso in materia penale è dato, entro lo stesso termine, il ricorso sussidiario in materia costituzionale al Tribunale federale per i motivi previsti dall'art. 116 LTF (art. 113 LTF). La legittimazione a ricorrere è disciplinata in tal caso dall'art. 115 LTF.

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