

# TI\_GERICHTE 17.2017.97 vom 11. September 2017

TI Tribunale d'appello, 2017-09-11, IT

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ti\\_gerichte\\_17.2017.97](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ti_gerichte_17.2017.97)

FR: TI\_GERICHTE 17.2017.97 du 11 septembre 2017

IT: TI\_GERICHTE 17.2017.97 del 11 settembre 2017

## Erwägungen

### E. 1

Sulla vita di AP 1 si richiama, in applicazione dell'art. 82 cpv. 4 CPP, il consid. 1 della sentenza impugnata, qui riprodotto per intero: L'imputato AP 1, cittadino italiano residente ad Ascona, è nato a Magenta (IT) \_\_\_\_\_ 1976. Laureatosi in chimica farmaceutica dopo avere frequentato le università di Pavia (IT) e Novara (IT), egli si è quindi trasferito in Svizzera trovando un impiego presso la \_\_\_\_\_ di Biasca, in seno alla quale ha lavorato per una decina di anni. Successivamente l'imputato ha dato avvio ad una nuova attività fondando la ditta di consulenze in ambito farmaceutico \_\_\_\_\_ Suisse) Sagl, con sede a Locarno e di cui è uno dei tre soci. Il suo reddito mensile netto, secondo quanto da lui dichiarato in aula, corrisponde a ca. CHF 8'000.-. Sul piano personale il signor AP 1, incensurato, è coniugato e ha due figli di cinque e due anni. (sentenza impugnata, consid. 1, pag. 2-3) Inchiesta e sentenza impugnata

### E. 2

Questo procedimento trae origine da un incidente della circolazione stradale, avvenuto attorno alla 01:00 del 3 dicembre 2015 in territorio di Cadenazzo e precisamente in Via Monte Ceneri, che ha visto protagonista – unico – l'imputato. Oltre agli accertamenti di polizia, l'inchiesta consta unicamente dell'interrogatorio di AP 1 del 3 dicembre 2015 (AI 1). Egli è poi stato sentito nel corso del dibattimento in Pretura penale. Gli atti fanno stato di quanto segue; - la sera del 1. dicembre 2015, AP 1 si coricava alle ore 22:00 in un albergo vicino a Francoforte. Si svegliava poi la mattina del 2 dicembre 2015 alle ore 07:00 per affrontare una giornata di lavoro. La sera rientrava da Francoforte e atterrava alla Malpensa alle ore 23:30 (verbale interrogatorio imputato del 3 dicembre 2015, pag. 2 e 4, AI 1; verbale del dibattimento/interrogatorio dell'imputato del 23 febbraio 2017, pag. 1); - poco dopo la mezzanotte, si metteva alla guida dell'autovettura marca Mercedes – Benz C220 Blue Tec, targata TI \_\_\_\_\_, partendo da Malpensa, per fare rientro al proprio domicilio di Ascona (verbale interrogatorio imputato del 3 dicembre 2015, pag. 2, AI 1); - verso le 00:45 del 3 dicembre 2015, sentendo “la stanchezza che cresceva”, egli decideva di effettuare una pausa presso il distributore Agip sito sulla strada del Monte Ceneri. Dopo una siesta di ca. 10-15 minuti e dopo essersi sgranchito le gambe riprendeva, quindi, la strada verso casa (verbale interrogatorio imputato del 3 dicembre 2015, pag. 2, AI 1; verbale interrogatorio imputato del 23 febbraio 2017, pag. 1); - trascorsi pochi minuti, giunto all'altezza del ristorante \_\_\_\_\_, egli “perdeva il controllo del proprio veicolo, cominciando a circolare sul prato situato a destra della carreggiata. In seguito urtava con la parte anteriore la protezione laterale, oltrepassava il riale senza toccare terra ed infine cozzava con la parte anteriore del veicolo con il terreno, roteando il veicolo di 180 gradi e terminando la corsa” (rapporto di polizia, pag. 1, AI 1); - uscito indenne dall'incidente, AP 1 allertava telefonicamente la polizia, che giungeva sul posto poco dopo e lo sottoponeva

alla prova etanografica con risultato di 0.00 per mille. Giungeva in seguito anche un'autoambulanza che lo accompagnava al pronto soccorso dell'ospedale San Giovanni di Bellinzona. Dopo i controlli del caso, l'imputato veniva dimesso il mattino stesso del 3 dicembre 2015 (verbale interrogatorio imputato del 3 dicembre 2015, pag. 3, AI 1).

### **E. 3**

Al dibattimento in Pretura penale l'imputato ha dichiarato: "Ero convintissimo di essere in una condizione che potesse garantirmi il controllo della situazione. Di fatto, cinque o sei minuti dopo la ripartenza, mi sono spento senza che vi fosse una mezza avvisaglia simile a quella che poco prima mi aveva indotto a fermarmi. Ho ripreso conoscenza quando ero già dentro la scarpata. (...). Non sono riuscito a dare una spiegazione a quanto accaduto, e meglio alla causa dell'uscita di strada. Né prima né dopo i fatti, mi è capitato di "spegnermi" così improvvisamente come mi è successo lì. Non mi sono sottoposto a controlli medici specifici dopo che ero stato all'ospedale quella notte". (verbale interrogatorio imputato del 23 febbraio 2015, pag. 1-2)

### **E. 4**

In tale "spegnimento" dell'imputato il primo giudice ravvede un colpo di sonno, come del resto confermato dallo stesso AP 1: "all'improvviso, a causa di un colpo di sonno, cominciavo a invadere il prato situato a destra della carreggiata" (verbale d'interrogatorio 3 dicembre 2015, pag. 2; sentenza impugnata, consid. 5, pag. 6). Ugualmente indizianti uno stato d'affaticamento sono, poi, la lunga giornata lavorativa e il rientro in aereo da Francoforte, con atterraggio a Malpensa alle 23:30, senza dimenticare la cinquantina di chilometri in auto percorsi sino al momento dell'incidente. Per il primo giudice va altresì ritenuta la stanchezza che l'imputato ha percepito, e che lo ha indotto a fermarsi, ma anche il breve spazio temporale tra la sosta e la ripresa del viaggio con conseguente incidente, nonché l'"assenza di altre spiegazioni dell'accaduto" (ibidem). Fermatosi alla stazione di servizio AGIP del Monte Ceneri, per aver avvertito stanchezza, AP 1 ha dichiarato di essersi appisolato per una quindicina di minuti o poco più. Sgranchitosi le gambe dopo il risveglio, egli ha valutato di essere in grado di riprendere il viaggio, come del resto già più volte successogli in passato (verbale del dibattimento/interrogatorio dell'imputato del 23 febbraio 2017, pag. 1). Sulla scorta di tali constatazioni, il primo giudice perviene a ritenere quanto segue: Ciò posto, deve trovare qui applicazione quanto ricordato dalla Corte di appello e di revisione penale (recte Corte di cassazione e revisione penale, ndr.) nella sentenza n. 17.2009.56 del 23 aprile 2010 (consid. 2.4), secondo cui: ... non si vede come un colpo di sonno, specialmente in una persona sana (quale il ricorrente si definisce, cfr. verbale del dibattimento, pag. 3), possa dissociarsi da uno stato di spossatezza. Certo, AP 1 ha riferito di avere valutato, dopo la breve sosta all'area di servizio di Monteceneri, di essere in grado di riprendere il viaggio, rispettivamente di essere stato in quel momento convinto di trovarsi in una condizione atta a garantire il controllo della situazione. Quanto avvenuto di lì a pochissimo ("cinque o sei minuti dopo la ripartenza"; verbale d'interrogatorio 23 febbraio 2017, pag. 1) ha tuttavia dimostrato che così non era e che egli, in buona fede ma comunque negligenemente, ha commesso un errore di valutazione, sopravvalutando le proprie capacità di recupero senza scorgere il pericolo, poi manifestatosi, di essere sopraffatto dalla stanchezza una volta ripartito (cfr. del resto il suo verbale d'interrogatorio 3 dicembre 2015, pag. 3 in fine). Il signor AP 1 si è insomma rimesso alla guida del suo veicolo in uno stato di inattitudine "per altri motivi", realizzando così il reato previsto dall'art. 91 cpv. 2 lett. b) LCStr. Diritto

## E. 5

A AP 1 è imputata la violazione degli art. 91 cpv. 2 lett. b LCStr e 90 cpv. 1 LCStr, i.r.c. art. 31 cpv. 1 e 2 LCStr. a) L'art. 91 cpv. 2 LCStr punisce con una pena detentiva sino a tre anni o con una pena pecuniaria chiunque conduce un veicolo a motore in stato di ebbrietà con una concentrazione qualificata di alcol nel sangue (lett. a) o conduce un veicolo a motore in stato di inattitudine alla guida per altri motivi (lett. b). Fra gli altri motivi che causano un'inabilità alla guida vi è lo stato di spossatezza

(Bussy/Rusconi/Jeanneret/Kuhn/Mizel/Müller, Code suisse de la circulation routière, Basilea 2015; n. 2.4. ad art. 91; Jeanneret, Les dispositions pénales de la LCR, Berna 2007, n. 36 ad art. 91; Weissenberger, Kommentar zum Strassenverkehrsgesetz, Zurigo/San Gallo 2011, n. 54 ad art. 91). Il reato di guida in stato di inattitudine (art. 91 LCStr) può stare in concorso con quello di infrazione alle norme della circolazione (art. 90 LCStr)

(Bussy/Rusconi/Jeanneret/ Kuhn/Mizel/Müller, op. cit., n. 6.2. ad art. 91; Jeanneret, op. cit., n. 144 ad art. 91, Giger, Komm. SVG, Zurigo 2008, n. 40 ad art. 91; Weissenberger, op. cit., n.32 ad art. 91, sentenza CARP inc. 17.2016.11 del 2 aprile 2016 consid. 7). b) Giusta l'art. 90 cpv. 1 LCStr è punito con la multa chiunque contravviene alle norme della circolazione.

La norma è concepita come delitto formale ("Tätigkeitsdelikt", "délit formel") : la violazione di una regola della circolazione è punibile indipendentemente dalle conseguenze effettive o possibili dell'infrazione. Pertanto, l'autore è punibile anche se il suo comportamento non ha causato un pericolo concreto (Jeanneret, op. cit., n. 17 ad art. 90 LCStr; Bussy/Rusconi/Jeanneret/ Kuhn/Mizel/Müller, op. cit, n. 3.4 ad art. 90 LCStr). c)

Sul piano soggettivo, tanto per l'art. 91 cpv. 1 LCStr, quanto per l'art. 90 cpv. 1 LCStr, sono puniti, non solo l'intenzione (compreso il dolo eventuale), ma anche la negligenza (Yvan Jeanneret, op. cit., n. 31 e 33 ad art. 90 e n. 83 ad art. 91). d) Secondo l'art. 31 cpv. 1 LCStr, il conducente deve costantemente padroneggiare il veicolo, in modo da potersi conformare ai suoi doveri di prudenza. Questa regola è precisata dall'art. 3 cpv. 1 prima frase ONC secondo cui il conducente deve rivolgere la sua attenzione alla strada e alla circolazione.

L'attenzione richiesta al conducente implica che egli sia in grado di reagire immediatamente ai pericoli che mettono a repentaglio la vita, l'integrità fisica o i beni materiali altrui, mentre la padronanza del veicolo esige che egli, in presenza di un pericolo, ne azioni immediatamente i comandi e lo faccia in modo appropriato alle circostanze.

Secondo la giurisprudenza, anche una disattenzione involontaria di circa un secondo costituisce una colpa (DTF 100 IV 279). Quanto all'inattitudine alla guida, l'art. 31 cpv. 2 LCStr dispone che le persone che sotto l'influsso di alcol, stupefacenti o medicinali oppure per altri motivi non hanno le attitudini fisiche o psichiche per guidare un veicolo a motore, durante questo periodo non sono ritenute idonee alla guida e non devono guidare. e) Chi, trovandosi alla guida di un veicolo a motore, è colto da sintomi di sonnolenza ha l'obbligo di fermarsi immediatamente, dovendo sapere che proseguendo alla guida si troverà a circolare in condizioni atte a diminuire sensibilmente le sue facoltà, implicanti un alto rischio d'addormentamento. Tra i sintomi d'affaticamento (conosciuti da tutti) si annoverano: disturbi agli occhi e alla vista, perdita di tono muscolare, apatia, bocca secca, sudorazione alle mani, così come la sensazione di mancamento tipica del colpo di sonno.

L'autore che ha coscienza di questi sintomi caratteristici difficilmente potrà contestare di avere parimenti coscienza della sua inidoneità alla guida ex art. 31 cpv. 2 LCStr

(Fahrni/Heimgartner, Basler Kommentar SVG, Basilea 2014, n. 28 ad art. 91 LCStr; Yvan Jenneret, op. cit., n. 87 ad art. 91 LCStr). Deve, perciò, essere ammessa la realizzazione del presupposto soggettivo del reato nei casi in cui l'autore ha coscienza di queste situazioni e

dei sintomi di pericolo ma, ciò nonostante, si mette la volante o non interrompe la guida (Y. Jeanneret, op. cit., n. 83 e 87 ad art. 91 LCStr). Soltanto nei casi in cui l'autore non poteva avvertire i segnali di pericolo né prevedere il colpo di sonno (cioè, non aveva né avrebbe dovuto avere consapevolezza dei fattori che inficiavano la sua capacità di guida), il reato non è realizzato (Yvan Jeanneret, op. cit., n. 87 ad art. 91; JdT 1992, pag. 706 n. 33; sentenza CCRP inc. 17.2009.56, consid. 3.1). Appello

## E. 6

Dissentendo dall'opinione del primo giudice, l'appellante ritiene che l'improvviso e imprevedibile "spegnimento", all'origine dell'incidente, non è assimilabile al classico colpo di sonno. È vero che egli, giunto nei pressi del passo del Monte Ceneri, ha percepito stanchezza, ciò che lo ha indotto a fermarsi per una "turbosiesta" di una quindicina di minuti. Procedendo in tal modo, egli non ha fatto altro che attenersi scrupolosamente alle raccomandazioni delle associazioni che si occupano di circolazione e sicurezza stradale, che invitano l'automobilista che accusa stanchezza a fermarsi per una breve siesta (TCS, UPI, FSR, CSS, cfr. [www.turbosiesta.ch](http://www.turbosiesta.ch)). Risvegliatosi e sentendosi riposato ha poi ripreso il viaggio. Proprio il breve spazio temporale intercorso tra la sosta, la ripresa del viaggio e l'incidente sta a indicare come, in concreto, non si possa parlare di colpo di sonno, bensì di altra causa. a) Sulla scorta di un parere rilasciato dal Prof. Dr. \_\_\_\_\_, direttore del Centro di \_\_\_\_\_ dell'Università di Basilea, l'appellante attribuisce la causa dell'incidente alla cosiddetta "inerzia del sonno" ("Schlaftrunkenheit"), fenomeno rientrante nei disturbi del sonno. Secondo il citato parere, tale fenomeno provoca uno stato di rallentamento psicomotorio, con diminuita capacità cognitiva e senso di disorientamento nel tempo e nello spazio, insorgente dopo ogni risveglio, indipendentemente dal momento della giornata o della notte e dalle fasi del sonno. Più lunga è la durata del sonno (o del pisolino), più lungo è lo stato di "inerzia del sonno", che può protrarsi dai 10 ai 60 minuti. Approfondite ricerche di medicina del sonno hanno dimostrato che l'"inerzia del sonno" dopo un pisolino è associata ad un aumentato rischio di micro-addormentamento ("Mikroschlaf") e colpi di sonno ("Schlafattacken"). Il Prof. \_\_\_\_\_ spiega poi che questo fenomeno è conosciuto da pochi ricercatori e medici che si occupano di problematiche del sonno. È perciò un fenomeno sottovalutato, tanto che le varie campagne sulla sicurezza stradale (vedi ad es. [www.turbosiesta.ch](http://www.turbosiesta.ch)), nemmeno lo menzionano. Così stando le cose, l'imputato non poteva essere cosciente della sua esistenza. Per contro, era cosciente dei rischi in cui si incorre mettendosi alla guida dopo una lunga giornata di lavoro e proprio per questo, attenendosi alle indicazioni delle campagne ufficiali di prevenzione, si è fermato per la "turbosiesta". Il Prof. \_\_\_\_\_ chiude il suo breve referto negando ("ich denke nicht") che nella circostanza a AP 1 sia imputabile un agire negligente (lettera/parere del Prof. \_\_\_\_\_ del 15 maggio 2017, doc. B annesso alla motivazione scritta dell'appello, CARP IX). b) A mente della difesa, sarebbero così spiegate, per di più su base scientifica, le ragioni della perdita di padronanza del veicolo occorsa all'imputato nelle prime ore del 3 dicembre 2015. Le spiegazioni del Prof. \_\_\_\_\_ si riflettono perfettamente con ciò che l'imputato ha sempre dichiarato, cioè di non aver avuto avvisaglie, trovandosi in uno "stato fisiologico" improvviso (parificabile a un malore), imprevedibile, impercettibile e non governabile. Per la difesa, quindi, AP 1 va proscioltto sia dall'imputazione di guida in stato di inattitudine, sia conseguentemente da quella di infrazione alle norme della circolazione (motivazione scritta dell'appello, pag. 7, CARP IX).

## **E. 7**

Gli argomenti difensivi non convincono. L'imputato è stato molto chiaro davanti agli inquirenti: "Verso le 00:45 sentivo la stanchezza che cresceva. Motivo per cui decidevo di effettuare una pausa presso il distributore di benzina Agip situato al culmine del Monte Ceneri. La pausa era durata all'incirca 15-20 minuti. (...) All'improvviso, a causa di un colpo di sonno, cominciavo ad invadere il prato situato a destra della carreggiata (...)" (verbale interrogatorio imputato del 3 dicembre 2015, pag. 3, AI 1) Rispondendo all'interrogante che gli chiedeva se, dopo la breve siesta, si sentiva abile di mettersi nuovamente alla guida, egli affermava: "A mio modo di vedere alla partenza mi sentivo riposato, ma come si è dimostrato dopo non avevo effettuato una pausa sufficiente" (ibidem). Altrettanto chiaro egli è stato davanti al giudice della Pretura penale. Dopo avere premesso di ritenersi persona sana ("oggi come lo ero allora") e di non assumere medicinali, AP 1 ha confermato di essersi fermato sul Ceneri poiché si sentiva stanco, "così come mi era capitato di fare tante altre volte". Ha poi soggiunto: "mi sono appisolato per una quindicina di minuti, forse un po' di più. Mi sono svegliato, sono sceso dall'auto per sgranchirmi le gambe e ho valutato che ero in grado di riprendere il viaggio. Anche in passato, quando mi ero fermato, non mi fermavo per un tempo in sé maggiore. Ciò bastava per riprendermi e ripartire; non mi è mai successo niente. (verbale del dibattimento/interrogatorio dell'imputato del 23 febbraio 2017, pag. 1).

## **E. 8**

È quindi assodato, per sua stessa ammissione, che AP 1 è giunto nei pressi del passo del Monte Ceneri in uno stato di affaticamento, avendone avvertito i sintomi tipici, subentrati con la guida notturna, l'ora tarda facente seguito ad una lunga giornata di lavoro a Francoforte e al rientro la sera stessa in aereo a Milano Malpensa, nonché alla percorrenza di una cinquantina di chilometri in auto, partendo a mezzanotte circa dall'aeroporto di Malpensa sino al passo del Monte Ceneri.

## **E. 9**

Nelle descritte circostanze, la fermata per effettuare la "turbosiesta" non doveva rappresentare, per AP 1, semplicemente un rinnovato ricorso a questa speciale pausa, che in passato gli aveva più volte consentito di riprendere e portare a termine indenne il viaggio. L'interruzione del viaggio costituiva bensì un obbligo, derivante dall'insorto stato di inidoneità alla guida (cfr. sopra, consid. 6e). È pacifico, infatti che se egli, una volta colto dai sintomi caratteristici della stanchezza, avesse deciso di proseguire, anziché fermarsi per la "turbosiesta", saremmo in presenza dell'elemento volitivo che gli costerebbe l'imputazione di violazione intenzionale dell'art. 91 cpv. 2 lett. b LCStr (Yvan Janneret, op. cit., ad art. 91 LCStr, n. 87). Essendosi fermato, egli sfugge perciò a tale ipotesi.

## **E. 10**

In disamina è qui, invece, la fase successiva che si situa al momento che, terminata la breve siesta, dopo essersi sgranchito le gambe e aver "valutato" di sentirsi in grado di ripartire ("ero convintissimo di essere in una condizione che potesse garantirmi il controllo della situazione", cfr. sopra, consid. 4), AP 1 ha deciso di rimettersi alla guida incorrendo, di lì a qualche minuto, nello "spegnimento" cagione della perdita di padronanza del veicolo e del conseguente incidente. a) Per la Corte questo "spegnimento" è diretta conseguenza di un colpo di sonno, alla cui base vi è un errore di valutazione – indubbiamente commesso in buona fede, ma altrettanto negligenemente – che ha indotto l'imputato a sopravvalutare le

proprie capacità di recupero, senza scorgere il pericolo, poi manifestatosi, di essere sopraffatto dalla stanchezza una volta ripartito. In tal senso, vanno interamente condivise le conclusioni del primo giudice (sentenza impugnata, consid. 6, pag. 7). b) Certo, il colpo di sonno alla guida, può rivelarsi di origine fortuita, alla pari di un malore improvviso. Ma ciò può avvenire solo se il sonno è di tipo patologico e sopraggiunge senza sintomi premonitori e per un'infermità che non poteva aver dato segni in passato. Ne restano esclusi, quindi, i soggetti consapevoli della loro patologia, esposti colposamente al pericolo di addormentamento (cfr.

[www.laleggepertutti.it/43100\\_incidente-per-colpo-di-sonno-alla-guida](http://www.laleggepertutti.it/43100_incidente-per-colpo-di-sonno-alla-guida) ). AP 1 ha dichiarato di essersi più volte, in passato, sentito stanco mentre si trovava alla guida, a seguito di che si è sempre fermato per una breve pausa-siesta, riprendendo poi il viaggio sino a destinazione senza problemi (sopra, consid. 8). Tale affermazione sconfessa l'ipotesi difensiva – dedotta dalla lettera/parere del Prof. \_\_\_\_\_ – dell'insorgenza di un'inerzia del sonno, spiegata come fenomeno rientrante nei disturbi patologici del sonno. Manca, del resto, ogni diagnosi al riguardo, né l'imputato si è premurato, dopo l'incidente, di sottoporsi a specifici controlli medici atti ad accertare la presenza di siffatta patologia (verbale del dibattimento/interrogatorio dell'imputato del 23 febbraio 2017 pag. 2). E questo, sebbene nella campagna promossa dall'Upi, dal TCS e da altri enti "Sonnolenza? Fai subito una turbosiesta" sia espressamente raccomandato "di non sottovalutare i problemi di sonno e chiedere consiglio al proprio medico" (cfr. [www.bfu.ch/it/consulenza/prevenzione-infortuni/circolazione-stradale/capacità-di-guida-ridotta/stanchezza-al-volante/stanchezza-al-volante](http://www.bfu.ch/it/consulenza/prevenzione-infortuni/circolazione-stradale/capacità-di-guida-ridotta/stanchezza-al-volante/stanchezza-al-volante)).

#### **E. 11**

È quindi accertato che all'origine dell'incidente del 3 dicembre 2015 vi è un colpo di sonno fisiologico (non patologico), dovuto allo stato di affaticamento dell'imputato che, per un errore negligente di valutazione, si è rimesso alla guida del suo veicolo in uno stato di inattitudine, realizzando così il reato previsto dall'art. 91 cpv. 2 lett. b LCStr.

#### **E. 12**

Il reato di guida in stato di inattitudine (art. 91 LCStr) può stare in concorso con quello di infrazione alle norme della circolazione (art. 90 LCStr) (Bussy/Rusconi/Jeanneret, op. cit., n. 6.2. ad art. 91; Yvan Jeanneret, op. cit., n. 144 ad art. 91, Giger, Komm. SVG, Zurigo 2008, n. 40 ad art. 91, Weissenbergen, Kommentar zum Strassenverkehrsgesetz, n. 32 ad art. 91). In concreto, è pacifico che il colpo di sonno accusato da AP 1 è all'origine della perdita di padronanza del veicolo, tradottasi, sul piano penale, nella realizzazione dell'infrazione di cui all'art. 31 LCStr, contravvenzione rettamente imputatagli nel decreto d'accusa, appunto in concorso con il delitto dell'art. 91 cpv. 2 lett. b LCStr.

#### **E. 13**

Quanto alla colpa e alla pena, la Corte non ha ragione di discostarsi dalle considerazioni e conclusioni dei primi giudici (sentenza impugnata, consid. 9, pag. 8), qui integralmente condivise e richiamate (art. 82 cpv. 4 CP).

#### **E. 14**

Dato l'esito dell'appello, le tasse e le spese di entrambe le sedi processuali vanno a carico di AP 1, che si vede di contestualmente respinta la richiesta di indennità ex art. 429 CP. Per questi motivi, visti gli art. \_\_\_\_\_ 26 cpv. 1, 27, cpv. 1, 31 cpv. 1 e 2, 90 cpv. 1, 91 cpv. 2 lett. b) LCStr, 398 e segg. CPP nonché, sulle spese e sulle ripetibili, l'art. 428 CPP e

la LTG, dichiara e pronuncia:

### E. 31

cpv. 2 LCStr (Fahrni/Heimgartner, Basler Kommentar SVG, Basilea 2014, n. 28 ad art. 91 LCStr; Yvan Jenneret, op. cit., n. 87 ad art. 91 LCStr). Deve, perciò, essere ammessa la realizzazione del presupposto soggettivo del reato nei casi in cui l'autore ha coscienza di queste situazioni e dei sintomi di pericolo ma, ciò nonostante, si mette la volante o non interrompe la guida (Y. Jeanneret, op. cit., n. 83 e 87 ad art. 91 LCStr).

Soltanto nei casi in cui l'autore non poteva avvertire i segnali di pericolo né prevedere il colpo di sonno (cioè, non aveva né avrebbe dovuto avere consapevolezza dei fattori che inficiavano la sua capacità di guida), il reato non è realizzato (Yvan Jeanneret, op. cit., n. 87 ad art. 91; JdT 1992, pag. 706 n. 33; sentenza CCRP inc. 17.2009.56, consid. 3.1).

### Appello

6. Dissentendo dall'opinione del primo giudice, l'appellante ritiene che l'improvviso e imprevedibile spegnimento, all'origine dell'incidente, non è assimilabile al classico colpo di sonno. È vero che egli, giunto nei pressi del passo del Monte Ceneri, ha percepito stanchezza, ciò che lo ha indotto a fermarsi per una turbosiesta di una quindicina di minuti. Procedendo in tal modo, egli non ha fatto altro che attenersi scrupolosamente alle raccomandazioni delle associazioni che si occupano di circolazione e sicurezza stradale, che invitano l'automobilista che accusa stanchezza a fermarsi per una breve siesta (TCS, UPI, FSR, CSS, cfr. [www.turbosiesta.ch](http://www.turbosiesta.ch)). Risvegliatosi e sentendosi riposato ha poi ripreso il viaggio. Proprio il breve spazio temporale intercorso tra la sosta, la ripresa del viaggio e l'incidente sta a indicare come, in concreto, non si possa parlare di colpo di sonno, bensì di altra causa.

a) Sulla scorta di un parere rilasciato dal Prof. Dr. \_\_\_\_\_, direttore del Centro di \_\_\_\_\_ dell'Università di Basilea, l'appellante attribuisce la causa dell'incidente alla cosiddetta inerzia del sonno (Schlaftrunkenheit), fenomeno rientrante nei disturbi del sonno. Secondo il citato parere, tale fenomeno provoca uno stato di rallentamento psicomotorio, con diminuita capacità cognitiva e senso di disorientamento nel tempo e nello spazio, insorgente dopo ogni risveglio, indipendentemente dal momento della giornata o della notte e dalle fasi del sonno. Più lunga è la durata del sonno (o del pisolino), più lungo è lo stato di inerzia del sonno, che può protrarsi dai 10 ai 60 minuti. Approfondite ricerche di medicina del sonno hanno dimostrato che l'inerzia del sonno dopo un pisolino è associata ad un aumentato rischio di micro-addormentamento (Mikroschlaf) e colpi di sonno (Schlafattacken). Il Prof. \_\_\_\_\_ spiega poi che questo fenomeno è conosciuto da pochi ricercatori e medici che si occupano di problematiche del sonno. È perciò un fenomeno sottovalutato, tanto che le varie campagne sulla sicurezza stradale (vedi ad es. [www.turbosiesta.ch](http://www.turbosiesta.ch)), nemmeno lo menzionano. Così stando le cose, l'imputato non poteva essere cosciente della sua esistenza. Per contro, era cosciente dei rischi in cui si incorre mettendosi alla guida dopo una lunga giornata di lavoro e proprio per questo, attenendosi alle indicazioni delle campagne ufficiali di prevenzione, si è fermato per la turbosiesta. Il Prof. \_\_\_\_\_ chiude il suo breve referto negando (ich denke nicht) che nella circostanza a AP 1 sia imputabile un agire negligente (lettera/parere del Prof. \_\_\_\_\_ del 15 maggio 2017, doc. B annesso alla motivazione scritta dell'appello, CARP IX).

b) A mente della difesa, sarebbero così spiegate, per di più su base scientifica, le ragioni della perdita di padronanza del veicolo occorsa all'imputato nelle prime ore del 3 dicembre 2015. Le spiegazioni del Prof \_\_\_\_\_ si riflettono perfettamente con ciò che l'imputato ha sempre dichiarato, cioè di non aver avuto avvisaglie, trovandosi in uno stato fisiologico improvviso (parificabile a un malore), imprevedibile, impercettibile e non governabile. Per la difesa, quindi, AP 1 va prosciolto sia dall'imputazione di guida in stato di inattitudine, sia conseguentemente da quella di infrazione alle norme della circolazione (motivazione scritta dell'appello, pag. 7, CARP IX).

7. Gli argomenti difensivi non convincono.

L'imputato è stato molto chiaro davanti agli inquirenti:

«Verso le 00:45 sentivo la stanchezza che cresceva. Motivo per cui decidevo di effettuare una pausa presso il distributore di benzina Agip situato al culmine del Monte Ceneri. La pausa era durata all'incirca 15-20 minuti.

( ) All'improvviso, a causa di un colpo di sonno, cominciavo ad invadere il prato situato a destra della carreggiata ( ) (verbale interrogatorio imputato del 3 dicembre 2015, pag. 3, AI 1)

Rispondendo all'interrogante che gli chiedeva se, dopo la breve siesta, si sentiva abile di mettersi nuovamente alla guida, egli affermava:

«A mio modo di vedere alla partenza mi sentivo riposato, ma come si è dimostrato dopo non avevo effettuato una pausa sufficiente»

(ibidem).

Altrettanto chiaro egli è stato davanti al giudice della Pretura penale. Dopo avere premesso di ritenersi persona sana («oggi come lo ero allora») e di non assumere medicinali, AP 1 ha confermato di essersi fermato sul Ceneri poiché si sentiva stanco, «così come mi era capitato di fare tante altre volte». Ha poi soggiunto:

«mi sono appisolato per una quindicina di minuti, forse un po' di più. Mi sono svegliato, sono sceso dall'auto per sgranchirmi le gambe e ho valutato che ero in grado di riprendere il viaggio. Anche in passato, quando mi ero fermato, non mi fermavo per un tempo in sé maggiore. Ciò bastava per riprendermi e ripartire; non mi è mai successo niente.

(verbale del dibattimento/interrogatorio dell'imputato del 23 febbraio 2017, pag. 1).

8. È quindi assodato, per sua stessa ammissione, che AP 1 è giunto nei pressi del passo del Monte Ceneri in uno stato di affaticamento, avendone avvertito i sintomi tipici, subentrati con la guida notturna, l'ora tarda facente seguito ad una lunga giornata di lavoro a Francoforte e al rientro la sera stessa in aereo a Milano Malpensa, nonché alla percorrenza di una cinquantina di chilometri in auto, partendo a mezzanotte circa dall'aeroporto di Malpensa sino al passo del Monte Ceneri.

9. Nelle descritte circostanze, la fermata per effettuare la turbosiesta non doveva rappresentare, per AP 1, semplicemente un rinnovato ricorso a questa speciale pausa, che in passato gli aveva più volte consentito di riprendere e portare a termine indenne il viaggio. L'interruzione del viaggio costituiva bensì un obbligo, derivante dall'insorto stato di inidoneità alla guida (cfr. sopra, consid. 6e). È pacifico, infatti che se egli, una volta colto dai sintomi caratteristici della stanchezza, avesse deciso di proseguire, anziché fermarsi per

la turbosiesta, saremmo in presenza dell'elemento volitivo che gli costerebbe l'imputazione di violazione intenzionale dell'art. 91 cpv. 2 lett. b LCStr (Yvan Janneret, op. cit., ad art. 91 LCStr, n. 87). Essendosi fermato, egli sfugge perciò a tale ipotesi.

10. In disamina è qui, invece, la fase successiva che si situa al momento che, terminata la breve siesta, dopo essersi sgranchito le gambe e aver valutato di sentirsi in grado di ripartire (ero convintissimo di essere in una condizione che potesse garantirmi il controllo della situazione, cfr. sopra, consid. 4), AP 1 ha deciso di rimettersi alla guida incorrendo, di lì a qualche minuto, nello spegnimento cagione della perdita di padronanza del veicolo e del conseguente incidente.

a) Per la Corte questo spegnimento è diretta conseguenza di un colpo di sonno, alla cui base vi è un errore di valutazione indubbiamente commesso in buona fede, ma altrettanto negligenzemente che ha indotto l'imputato a sopravvalutare le proprie capacità di recupero, senza scorgere il pericolo, poi manifestatosi, di essere sopraffatto dalla stanchezza una volta ripartito. In tal senso, vanno interamente condivise le conclusioni del primo giudice (sentenza impugnata, consid. 6, pag. 7).

b) Certo, il colpo di sonno alla guida, può rivelarsi di origine fortuita, alla pari di un malore improvviso. Ma ciò può avvenire solo se il sonno è di tipo patologico e sopraggiunge senza sintomi premonitori e per un'infermità che non poteva aver dato segni in passato. Ne restano esclusi, quindi, i soggetti consapevoli della loro patologia, esposti colposamente al pericolo di addormentamento (cfr. [www.laleggepertutti.it/43100\\_incidente-per-colpo-di-sonno-alla-guida](http://www.laleggepertutti.it/43100_incidente-per-colpo-di-sonno-alla-guida)).

AP 1 ha dichiarato di essersi più volte, in passato, sentito stanco mentre si trovava alla guida, a seguito di che si è sempre fermato per una breve pausa-siesta, riprendendo poi il viaggio sino a destinazione senza problemi (sopra, consid. 8). Tale affermazione sconfessa l'ipotesi difensiva dedotta dalla lettera/parere del Prof. \_\_\_\_\_ dell'insorgenza di un'inerzia del sonno, spiegata come fenomeno rientrante nei disturbi patologici del sonno. Manca, del resto, ogni diagnosi al riguardo, né l'imputato si è premurato, dopo l'incidente, di sottoporsi a specifici controlli medici atti ad accertare la presenza di siffatta patologia (verbale del dibattimento/interrogatorio dell'imputato del 23 febbraio 2017 pag. 2). E questo, sebbene nella campagna promossa dall'Upi, dal TCS e da altri enti? Sonnolenza? Fai subito una turbosiesta sia espressamente raccomandato di non sottovalutare i problemi di sonno e chiedere consiglio al proprio medico (cfr. [www.bfu.ch/it/consulenza/prevenzione-infortuni/circolazione-stradale/capacità-di-guida-ridotta/stanchezza-al-volante/stanchezza-al-volante](http://www.bfu.ch/it/consulenza/prevenzione-infortuni/circolazione-stradale/capacità-di-guida-ridotta/stanchezza-al-volante/stanchezza-al-volante)).

11. È quindi accertato che all'origine dell'incidente del 3 dicembre 2015 vi è un colpo di sonno fisiologico (non patologico), dovuto allo stato di affaticamento dell'imputato che, per un errore negligente di valutazione, si è rimesso alla guida del suo veicolo in uno stato di inattitudine, realizzando così il reato previsto dall'art. 91 cpv. 2 lett. b LCStr.

12. Il reato di guida in stato di inattitudine (art. 91 LCStr) può stare in concorso con quello di infrazione alle norme della circolazione (art. 90 LCStr) (Bussy/Rusconi/Jeanneret, op. cit., n. 6.2. ad art. 91; Yvan Jeanneret, op. cit., n. 144 ad art. 91, Giger, Komm. SVG, Zurigo 2008, n. 40 ad art. 91, Weissenbergen, Kommentar zum Strassenverkehrsgesetz, n. 32 ad art. 91).

In concreto, è pacifico che il colpo di sonno accusato da AP 1 è all'origine della perdita di padronanza del veicolo, tradottasi, sul piano penale, nella realizzazione dell'infrazione di cui all'art. 31 LCStr, contravvenzione rettamente imputatagli nel decreto d'accusa, appunto in concorso con il delitto dell'art. 91 cpv. 2 lett. b LCStr.

13. Quanto alla colpa e alla pena, la Corte non ha ragione di discostarsi dalle considerazioni e conclusioni dei primi giudici (sentenza impugnata, consid. 9, pag. 8), qui integralmente condivise e richiamate (art. 82 cpv. 4 CP).

14. Dato l'esito dell'appello, le tasse e le spese di entrambe le sedi processuali vanno a carico di AP 1, che si vede di contestualmente respinta la richiesta di indennità ex art. 429 CP.

Per questi motivi,

visti gli art. 26 cpv. 1, 27, cpv. 1, 31 cpv. 1 e 2, 90 cpv. 1, 91 cpv. 2 lett. b)

LCStr,

398 e segg. CPP

nonché, sulle spese e sulle ripetibili, l'art. 428 CPP e la LTG,

dichiara e pronuncia:

1. L'appello presentato da AP 1 è respinto.

Di conseguenza:

1.1 AP 1 è dichiarato autore colpevole di:

1.1.1 guida in stato di inattitudine (art. 91 cpv. 2 lett. b LCStr),

1.1.2 infrazione alle norme della circolazione (art 90 cpv. 1),

per i fatti descritti nel decreto d'accusa n. 560/2016 dell'8 febbraio 2016.

2. AP 1 è condannato:

2.1 alla pena pecuniaria di 15 (quindici) aliquote da fr. 140. (cento quaranta) cadauna, corrispondenti a complessivi fr. 2'100. (duemilacenti);

2.2 alla multa di fr. 400. (quattrocento) che, in caso di mancato pagamento, sarà sostituita da una pena detentiva di 3 (tre) giorni.

2.3 L'esecuzione della pena pecuniaria è sospesa condizionalmente per un periodo di prova di 2 (due) anni

3. Gli oneri processuali del procedimento di primo grado di complessivi fr. 1'050. (millecinquanta) sono posti a carico del condannato.

4. La richiesta di indennizzo ex art. 429 CPP, a titolo di risarcimento per le spese di entrambi i gradi di giudizio, è respinta.

5. Gli oneri processuali d'appello, consistenti in:

- tassa di giustizia fr. 1'000.00

- altri disborsi fr. 200.00

fr. 1'200.00

sono posti a carico di AP 1

6.Intimazione a:

-  
-  
-

-Sezione della popolazione, Ufficio della migrazione,  
6501 Bellinzona

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.