

BGer 6B_18/2018 vom 20. September 2018

Bundesgericht, 2018-09-20, IT

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bger_6B_18_2018

FR: TF 6B_18/2018 du 20 septembre 2018

IT: TF 6B_18/2018 del 20 settembre 2018

Erwägungen

E. 1

Presentato dall'imputato, che ha partecipato alla procedura dinanzi alla precedente istanza, le cui conclusioni sono state disattese (art. 81 cpv. 1 lett. a e b n. 1 LTF), e diretto contro una decisione finale (art. 90 LTF) resa in materia penale (art. 78 cpv. 1 LTF) da un'autorità di ultima istanza cantonale (art. 80 cpv. 1 LTF), il gravame è tempestivo (art. 100 cpv. 1 LTF) ed è ammissibile quale ricorso in materia penale.

E. 2.1

Il ricorrente sostiene che il peso del convoglio in questione sarebbe stato conforme alle prescrizioni. Lamenta l'errata applicazione da parte della Corte cantonale degli art. 68 cpv. 5 ONC e 7 cpv. 4 OETV, adducendo che quest'ultima disposizione non preciserebbe come deve essere calcolato il peso totale della combinazione dei veicoli. Ritiene che sarebbe determinante il "peso effettivo" della stessa, che in concreto raggiungerebbe al massimo i 6'000 kg, considerato che il semirimorchio era vuoto al momento del controllo da parte della polizia. Tale peso sarebbe ampiamente inferiore al peso totale del convoglio indicato nella licenza di circolazione del veicolo trattore (8'300 kg). Secondo il ricorrente, le suddette norme perseguirebbero uno scopo di tutela della sicurezza stradale e mirerebbero ad evitare un sovraccarico dei veicoli, non già la semplice combinazione tra il veicolo trattore e il semirimorchio.

E. 2.2.1

Giusta l' art. 93 cpv. 2 lett. a LCStr , è punito con la multa chiunque conduce un veicolo, di cui sa o dovrebbe sapere, prestando tutta l'attenzione richiesta dalle circostanze, che non è conforme alle prescrizioni. La questione di sapere se lo stato difettoso del veicolo, rispettivamente la mancata conformità alle prescrizioni, comporti un pericolo di incidente è irrilevante. Si tratta infatti di un reato di messa in pericolo astratto (cfr. sentenze 6B_1398/2017 del 26 marzo 2018 consid. 4.2 e 6B_1099/2009 del 16 febbraio 2010 consid. 3.1; YVAN JEANNERET, Les dispositions pénales de la LCR, 2007, pag. 227 n. 55). Le prescrizioni cui si riferisce l' art. 93 cpv. 2 lett. a LCStr (e l' art. 29 LCStr) sono quelle contenute nella LCStr medesima e quelle ordinate dal Consiglio federale sulla base di disposizioni di delega (JEANNERET, op. cit., pag. 227 n. 56). Giusta l' art. 9 cpv. 1bis LCStr , il Consiglio federale emana prescrizioni sulle dimensioni e sul peso dei veicoli a motore e dei loro rimorchi. A tal fine tiene conto delle esigenze della sicurezza stradale, dell'economia e dell'ambiente, nonché delle normative internazionali.

Tra i rimorchi figurano i "semirimorchi", che sono agganciati a un veicolo a motore (trattore a sella) in modo che poggiano parzialmente su quest'ultimo. Una parte essenziale del peso del rimorchio e del suo carico grava sul veicolo trattore (cfr. art. 20 cpv. 3 lett. c OETV). Il "trattore a sella" è l'autoveicolo costruito per trainare semirimorchi: può avere un ponte di

carico proprio (cfr. art. 11 cpv. 2 lett. i OETV).

Ai sensi dell' art. 68 cpv. 5 ONC , i semirimorchi possono essere abbinati a trattori a sella leggeri soltanto se il peso dell'insieme menzionato nella licenza di circolazione non è superato. L' art. 7 OETV definisce le diverse nozioni di peso, distinguendo in particolare tra il "peso a vuoto", costituito dal peso del veicolo scarico, pronto all'uso, con liquido di raffreddamento, lubrificante e carburante (cpv. 1), il "peso effettivo", che è definito quale peso reale del veicolo e comprende segnatamente anche il peso dei passeggeri, del carico e per i veicoli trattori il carico del dispositivo di appoggio e il carico della sella di appoggio di un rimorchio agganciato (cpv. 2), il "peso garantito", che è il peso massimo ammesso tecnicamente dal costruttore e corrisponde alla "massa totale" nella terminologia UE (cpv. 3), il "peso totale", che rappresenta il peso determinante per l'ammissione (art. 9 cpv. 3bis LCStr) e costituisce il peso massimo con cui il veicolo può circolare (cpv. 4), il "carico utile" che equivale alla differenza tra il peso totale e il peso a vuoto (cpv. 5), nonché il "peso del convoglio" (peso della combinazione di veicoli), che è il peso totale di una combinazione costituita dal veicolo trattore e dai rimorchi (cpv. 6).

E. 2.2.2

La Corte ha considerato che l' art. 68 cpv. 5 ONC , secondo cui l'abbinamento dei veicoli è possibile soltanto se il peso dell'insieme menzionato nella licenza di circolazione non è superato, deve essere interpretato alla luce della nozione di "peso del convoglio" (art. 7 cpv. 6 OETV) e di "peso totale" (art. 7 cpv. 4 OETV). Ha rilevato che il peso del convoglio corrisponde al peso totale della combinazione composta dal veicolo trattore e dal semirimorchio, laddove il peso totale è quello massimo con cui i veicoli possono circolare.

Nella fattispecie, la Corte cantonale ha accertato in modo conforme agli atti, e pertanto vincolante per il Tribunale federale (art. 105 cpv. 1 LTF), che secondo le licenze di circolazione il trattore a sella ha un peso a vuoto di 2'300 kg, un peso totale di 3'500 kg e un peso del convoglio di 8'300 kg. Il semirimorchio presenta un peso a vuoto di 2'500 kg e un peso totale di 6'800 kg (il carico utile è di 4'300 kg). La precedente istanza ha quindi stabilito che in concreto il peso totale della combinazione ammontava a 10'300 kg (3'500 kg + 6'800 kg), ciò che superava abbondantemente il peso del convoglio menzionato nella licenza di circolazione (8'300 kg). Ha di conseguenza concluso che, disattendendo il requisito dell' art. 68 cpv. 5 ONC , il veicolo guidato dal ricorrente non era conforme alle prescrizioni.

E. 2.2.3

In questa sede il ricorrente ribadisce la tesi secondo cui sarebbe determinante il peso effettivo del convoglio, in concreto non superiore ai 6'000 kg, essendo il semirimorchio vuoto al momento del controllo da parte della polizia. A torto. L' art. 68 cpv. 5 ONC si riferisce "al peso dell'insieme" menzionato nella licenza di circolazione, prescrivendo che lo stesso non sia superato. La versione francese e quella tedesca della disposizione parlano di "le poids de l'ensemble", rispettivamente di "das eingetragene Gewicht des Zuges". La norma non fa quindi riferimento al "peso effettivo" ("poids effectif", "Betriebsgewicht") definito dall' art. 7 cpv. 2 OETV , bensì al "peso del convoglio" ("poids de l'ensemble", "Gesamtzugsgewicht") ai sensi dell' art. 7 cpv. 6 OETV . Come rettamente rilevato dalla Corte cantonale, il testo di quest'ultima disposizione è peraltro stato precisato dal Consiglio federale con la modifica dell'OETV del 2 marzo 2012, in vigore dal 1° maggio 2012, specificando nella versione italiana e in quella francese che per "peso del convoglio" (peso

della combinazione di veicoli) è da intendere quello

"totale" della combinazione costituita dal veicolo trattore e dai rimorchi (cfr. RU 2012 1825). Giusta l' art. 7 cpv. 4 OETV , il "peso totale" è come visto quello determinante per l'ammissione alla circolazione e corrisponde al peso massimo con cui il veicolo può circolare. In concreto, ai fini dell'applicazione dell' art. 68 cpv. 5 ONC è quindi rilevante il peso totale della combinazione costituita dal trattore a sella e dal semirimorchio, che non deve superare il limite menzionato nella licenza di circolazione. Sulla base dei dati menzionati nelle licenze di circolazione dei veicoli, la Corte cantonale ha rilevato a ragione che il peso totale dell'insieme composto dal veicolo trattore (3'500 kg) e dal semirimorchio (6'800 kg) ammontava a 10'300 kg e superava perciò quello massimo prescritto (8'300 kg).

In tali circostanze, poco importa che il semirimorchio era vuoto al momento del controllo di polizia e che il convoglio guidato dal ricorrente non era pertanto sovraccarico. L' art. 93 cpv. 2 LCStr punisce infatti il fatto di condurre un veicolo non conforme alle prescrizioni e non la circolazione con un veicolo sovraccarico, che è sanzionata dall'art. 96 cpv. 1 lett. c LCStr (cfr. JEANNERET, op. cit., pag. 229 n. 59 e pag. 241 n. 104). Nella fattispecie, l'infrazione concerne l'inadeguatezza dell'abbinamento tra il trattore a sella e il semirimorchio in questione. Questa configurazione dei veicoli potrebbe comportare un rischio potenziale di sovraccarico. Trattandosi come visto di un reato di messa in pericolo astratto, il fatto che il carico concretamente trasportato non sia stato eccessivo e che il difetto non abbia eventualmente comportato un maggiore pericolo d'incidente non è decisivo sotto il profilo dell'applicazione dell' art. 93 cpv. 2 LCStr .

Il ricorrente richiama al riguardo la corrispondenza intercorsa con l'Ufficio della circolazione del Cantone di Zurigo e con l'Ufficio federale delle strade (USTRA), i cui scritti confermerebbero la tesi secondo cui sarebbe decisivo il peso effettivo del convoglio. Si tratta tuttavia di prese di posizione generiche, che non si confrontano con le disposizioni legali applicabili. In particolare non considerano l' art. 68 cpv. 5 ONC e non lo pongono in relazione con l' art. 7 OETV . La Corte cantonale ha per contro rettamente determinato la portata dell' art. 68 cpv. 5 ONC sulla base di un'interpretazione sistematica delle norme, tenendo conto della correlazione di questa disposizione con l' art. 7 cpv. 4 e 6 OETV (cfr., sui metodi interpretativi, DTF 143 I 109 consid. 6 e rinvii). Contrariamente all'opinione del ricorrente, i giudici cantonali hanno puntualmente spiegato il loro ragionamento, motivando sufficientemente il giudizio sull'aspetto oggettivo dell'infrazione, permettendo così al ricorrente di impugnarlo in questa sede con cognizione di causa. Non hanno quindi disatteso il suo diritto di essere sentito (cfr. DTF 141 IV 249 consid. 1.3.1 e rinvii).

E. 2.2.4

Alla luce di quanto esposto, la combinazione del trattore a sella leggero targato ZH xxx con il semirimorchio targato ZH yyy superava il peso totale menzionato nella licenza di circolazione, sicché il convoglio alla guida del quale circolava il ricorrente il 6 novembre 2015 non era conforme alle prescrizioni.

E. 3.1

Il ricorrente sostiene di avere riposto la sua fiducia nel fatto che il convoglio fosse conforme alle prescrizioni. Pur ammettendo di non avere potuto dimostrare di essere stato sottoposto in passato a diversi controlli, in occasione dei quali le autorità non avrebbero sollevato contestazioni al riguardo, egli adduce che sia l'Ufficio della circolazione zurighese sia l'USTRA avrebbero fornito rassicurazioni sulla conformità della combinazione dei veicoli

in questione. Ribadisce inoltre, di avere effettuato l'esame di guida e conseguito la licenza di condurre con il medesimo convoglio.

E. 3.2

Con queste argomentazioni, il ricorrente contesta in sostanza l'adempimento dell'elemento soggettivo dell'infrazione, negando di avere potuto sapere dell'esistenza del difetto.

L' art. 93 cpv. 2 lett. a LCStr punisce il conducente che sa o dovrebbe sapere, prestando tutta l'attenzione richiesta dalle circostanze, che il veicolo non è conforme alle prescrizioni. Secondo la norma è quindi punibile sia chi commette l'infrazione con intenzione sia colui che la commette per negligenza (cfr. JEANNERET, op. cit., pag. 231 n. 66). Il comportamento del conducente è negligente quand'egli non ha scorto l'esistenza del difetto a causa di una disattenzione riprensibile. Gli obblighi di controllo che incombono al conducente concorrono a determinare il grado di attenzione da lui richiesto. Così, l' art. 57 cpv. 1 e 2 ONC gli impone di accertarsi che il veicolo e il carico siano conformi alle prescrizioni e che il veicolo sia provvisto dei necessari accessori, come il segnale di veicolo fermo, che le targhe di controllo, il disco di velocità massima e simili siano ben leggibili, che i dispositivi delle luci, i catarifrangenti, i vetri e gli specchi retrovisori siano puliti, che il carico, i portacarichi, le attrezzature di lavoro e gli oggetti analoghi non celino né le targhe né i dispositivi di illuminazione. Con riferimento ai rimorchi, il conducente deve segnatamente controllare prima di partire che il semirimorchio sia agganciato in modo sicuro, che i freni e le luci siano efficienti e che, nella marcia in avanti, sia evitato l'urto tra i due veicoli (art. 70 cpv. 1 ONC). Il grado di attenzione richiesto al conducente deve essere determinato in funzione dell'insieme delle circostanze, tenendo conto in particolare delle sue condizioni personali, del carattere evidente o visibile del difetto e della fiducia ch'egli poteva riporre nella relazione con un terzo che è intervenuto sul veicolo o che glielo ha messo a disposizione (cfr. JEANNERET, op. cit., pag. 232 n. 68 segg.).

E. 3.3

Sotto il profilo dell'elemento soggettivo, la Corte cantonale si è limitata ad addurre che, nella sua qualità di autista professionista, il ricorrente era tenuto a conoscere le disposizioni in materia di trasporto, comprese quelle concernenti i pesi massimi. Tuttavia, in concreto il difetto non era evidente, tant'è che due autorità specialistiche in materia di circolazione stradale ritengono erroneamente che il convoglio sia conforme alle prescrizioni. La situazione non appare equiparabile a quella in cui la difformità può essere facilmente accertata mediante un semplice controllo visivo, come è per esempio il caso della verifica del corretto agganciamento del rimorchio al veicolo trainante. D'altra parte, il convoglio litigioso è stato assegnato al ricorrente dal suo datore di lavoro, un'impresa di trasporto professionale, che ne è il detentore e che disporrebbe nel proprio parco veicoli di ulteriori convogli simili. Inoltre, la circostanza, invero non accertata in modo vincolante dalla Corte cantonale, secondo cui il ricorrente avrebbe effettuato la scuola guida e l'esame per l'ottenimento della licenza di condurre con la stessa combinazione, costituisce un fattore che avrebbe potuto confortarlo nella supposizione della sua conformità alle prescrizioni. Si tratta quindi di un aspetto non trascurabile, che, se confermato, avrebbe dovuto essere valutato a suo favore. Alla luce di queste circostanze, è quantomeno dubbio ch'egli, prestando la dovuta attenzione, avrebbe dovuto accorgersi del difetto. In questa misura la censura ricorsuale appare fondata, sicché gli atti devono essere rinviati alla Corte cantonale, affinché si pronunci nuovamente sulla questione della realizzazione dell'elemento

soggettivo, dopo avere se del caso eseguito ulteriori accertamenti.

E. 4.1

Ne segue che il ricorso deve essere parzialmente accolto. La sentenza impugnata è annullata e la causa è rinviata alla Corte cantonale per una nuova decisione nel senso dei considerandi. Poiché i giudici cantonali dovranno ripronunciarsi sull'esito del procedimento penale, non occorre statuire in questa sede sulla richiesta d'indennità giusta l' art. 429 CPP presentata dal ricorrente.

E. 4.2

Non si prelevano spese giudiziarie a carico dello Stato del Cantone Ticino (art. 66 cpv. 4 LTF), che è tenuto a versare al ricorrente un'indennità a titolo di ripetibili della sede federale (art. 68 cpv. 1 e 2 LTF).

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