

BGer 6B_52/2021 vom 17. Januar 2022

Bundesgericht, 2022-01-17, IT

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bger_6B_52_2021

FR: TF 6B_52/2021 du 17 janvier 2022

IT: TF 6B_52/2021 del 17 gennaio 2022

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 in relazione con l'art. 46 cpv. 1 lett. c LTF) e sotto i citati aspetti ammissibile.

E. 2.1

Secondo l' art. 42 cpv. 1 e 2 LTF , il gravame dev'essere motivato in modo sufficiente, spiegando nei motivi perché l'atto impugnato viola il diritto. Il Tribunale federale esamina in linea di principio solo le censure sollevate (DTF 142 I 99 consid. 1.7.1). Inoltre, quando, come in concreto, il ricorrente fa valere l'arbitrio nell'accertamento dei fatti e nella valutazione delle prove, poiché ciò equivale a sostenere che i fatti sono stati accertati in violazione dell' art. 9 Cost. (DTF 140 III 115 consid. 2; 136 I 304 consid. 2.4 pag. 313), il Tribunale federale esamina le censure soltanto se sono state esplicitamente sollevate e motivate in modo chiaro e preciso (art. 106 cpv. 2 LTF ; DTF 146 IV 114 consid. 2.1; 143 IV 500 consid. 1.1; 142 I 99 consid. 1.7.2). Per motivare l'arbitrio, non basta criticare semplicemente la decisione impugnata contrapponendole una versione propria, ma occorre dimostrare per quale motivo l'accertamento dei fatti e la valutazione delle prove sono manifestamente insostenibili, si trovano in chiaro contrasto con la fattispecie, si fondano su una svista manifesta o contraddicono in modo urtante il sentimento della giustizia e dell'equità (DTF 143 IV 241 consid. 2.3.1; 129 I 173 consid. 3.1, 8 consid. 2.1).

E. 2.2

Nella misura in cui il ricorrente si limita ad esporre una sua diversa interpretazione dei fatti accertati, senza tuttavia sostanziarli d'arbitrio, il gravame denota carattere appellatorio e deve pertanto essere dichiarato inammissibile. Spettava al ricorrente confrontarsi puntualmente con gli specifici accertamenti contenuti nella sentenza della CARP, spiegando con una motivazione conforme alle esposte esigenze perché essi sarebbero manifestamente insostenibili o in chiaro contrasto con determinati atti. Poiché l'oggetto dell'impugnativa è circoscritto alla sentenza dell'ultima istanza cantonale (art. 80 cpv. 1 LTF), sono parimenti inammissibili in questa sede le critiche ricorsuali concernenti la decisione del giudice di primo grado.

E. 3.1

Il ricorrente sostiene di non essersi reso conto che sul tratto autostradale in questione la velocità massima era limitata a 80 km/h. Riconosce che la CARP ha accertato in modo corretto che la limitazione della velocità a 80 km/h era stata segnalata mediante l'apposizione di due segnali su entrambi i lati della carreggiata. Adduce tuttavia che il

traffico intenso e la presenza di veicoli più alti del suo che circolavano sulle altre corsie gli avrebbero impedito di scorgere il cartello posto sul lato destro della carreggiata, mentre quello collocato a sinistra della stessa non sarebbe stato visibile tempestivamente essendo parzialmente coperto da una siepe.

E. 3.2

La Corte cantonale non ha tuttavia accertato che al momento dell'infrazione il traffico era particolarmente intenso o che un veicolo di grosse dimensioni circolava affiancato a quello del ricorrente e gli avrebbe ostruito la visibilità sul lato destro. Si tratta al riguardo di un'asserzione di parte, non fondata su accertamenti vincolanti agli atti. Dal rapporto di polizia risulta in effetti che al momento del controllo il traffico era normale. Gli accertamenti eseguiti dai giudici cantonali non sono quindi sostanziati d'arbitrio dal ricorrente con una motivazione conforme alle esigenze dell' art. 106 cpv. 2 LTF . Certo, dalle fotografie da lui prodotte in sede cantonale risulta che, quando sono state scattate (25 giorni dopo i fatti), la visibilità del cartello posto sulla sinistra della carreggiata non era ottimale poiché era parzialmente coperto dalla vegetazione. Tuttavia, questa circostanza non è di per sé idonea ad inficiare d'arbitrio l'accertamento della CARP secondo cui (quantomeno) la segnaletica verticale posta sul lato destro della carreggiata era completamente libera da ostacoli per gli automobilisti che circolavano regolarmente sulla stessa ed era da loro visibile. Non censurato d'arbitrio con una motivazione rispettosa delle citate esigenze, questo accertamento è pertanto vincolante per il Tribunale federale (art. 105 cpv. 1 LTF).

Il ricorrente disattende inoltre che, sulla base delle immagini del controllo radar, la CARP ha rettamente accertato che nel tratto oggetto dell'infrazione le corsie autostradali percorribili verso sud erano state ridotte da tre a due per la presenza di un cantiere sulla carreggiata opposta (sud/nord). La viabilità della carreggiata nord/sud, sulla quale circolava il ricorrente, era quindi stata modificata in modo importante, posizionando una barriera spartitraffico allo scopo di utilizzare una corsia per permettere la circolazione dei veicoli in senso contrario. Il ricorrente non dimostra al riguardo arbitrio alcuno: si limita ad addurre che nel punto in cui è stato rilevato l'eccesso di velocità non v'erano né un cantiere né operai e che la situazione sarebbe stata sostanzialmente analoga a quella dei tratti autostradali ove vige il limite generale di 120 km/h. A torto, giacché la corsia di sinistra della carreggiata nord/sud, direttamente a fianco del ricorrente, era in quel momento utilizzata dai veicoli che la percorrevano in senso opposto ed era separata da una barriera temporanea di tipo amovibile, solitamente utilizzata per deviare il traffico e modificare la viabilità in prossimità dei cantieri. Contrariamente all'opinione del ricorrente non si trattava quindi di un tratto autostradale in condizioni ordinarie, ma di una situazione modificata in modo rilevante. Tale modifica della viabilità lasciava presupporre la presenza di un cantiere, imponendo una limitazione della velocità massima per motivi di sicurezza.

E. 4.1

Il ricorrente lamenta la violazione degli art. 27 LCSr e dell'art. 103 dell'ordinanza sulla segnaletica stradale, del 5 settembre 1979 (OSStr; RS 741.21). Adduce che la segnaletica del limite di velocità di 80 km/h non sarebbe stata visibile, non sarebbe stata collocata in modo corretto e non sarebbe stata ripetuta come richiederebbe l'art. 6 n. 1 della Convenzione sulla segnaletica stradale, dell'8 novembre 1968 (RS 0.741.20). Il ricorrente sostiene quindi di essersi trovato in errore, ritenendo che il limite di velocità fosse di 120

km/h.

E. 4.2

L' art. 27 cpv. 1 LCStr impone all'utente della strada di osservare i segnali e le demarcazioni stradali. Essi sono obbligatori quando sono univoci e il loro significato è agevolmente riconoscibile (DTF 127 IV 229 consid. 2c/aa; 106 IV 138 consid. 3). Secondo la giurisprudenza, nell'interesse della sicurezza della circolazione, questo obbligo si estende anche ai segnali e alle demarcazioni stradali che non sono stati collocati in modo regolare, ma che creano un'apparenza degna di protezione per gli altri utenti della strada: ciò deriva dal principio dell'affidamento (art. 26 cpv. 1 LCStr). Un'eventuale illiceità della segnaletica non è infatti riconoscibile per la maggior parte degli utenti. Un utente consapevole che un segnale non è stato collocato correttamente, omettendo di rispettarlo non deve mettere in pericolo gli altri utenti della strada che vi fanno affidamento (DTF 128 IV 184 consid. 4.2). Ciò vale anche per le limitazioni della velocità massima, che creano per gli altri utenti della strada un'apparenza giuridica che merita di essere protetta in molteplici circostanze. Una diversa conclusione è ammissibile soltanto in casi eccezionali, in cui i segnali sono inficiati da vizi particolarmente manifesti, tali da renderli nulli (DTF 128 IV 184 consid. 4.3; sentenze 6B_211/2021 del 2 agosto 2021 consid. 4.2; 6B_95/2017 del 22 maggio 2017 consid. 1.4.2; 6B_112/2011 dell'8 giugno 2011 consid. 3.3).

Secondo l' art. 103 OSStr , i segnali sono collocati sul bordo destro della strada. Possono essere ripetuti sul lato sinistro, appesi al di sopra della carreggiata, installati su isole o, in caso di necessità assoluta, collocati unicamente a sinistra (cpv. 1, prima e seconda frase). I segnali sono collocati in maniera che siano scorti per tempo e che non siano coperti da ostacoli (cpv. 2, prima frase). Il bordo inferiore dei segnali deve trovarsi a una distanza di 60 cm fino a 2.50 m dal punto più alto della carreggiata; questa distanza è di almeno 1.50 m nel caso di autostrade e semiautostrade e di almeno 4.50 m se i segnali sono sospesi al di sopra della carreggiata. Per segnalazioni temporanee o in caso di urgenti necessità, il bordo inferiore dei segnali può trovarsi più in basso (cpv. 3).

E. 4.3

La Corte cantonale ha rilevato che l' art. 103 cpv. 1 OSStr non imponeva la collocazione del segnale sul lato sinistro della carreggiata, essendo sufficiente per l'obbligatorietà della limitazione di velocità il segnale collocato sul lato destro della carreggiata, in corrispondenza del senso della circolazione. Ha inoltre ritenuto che non risultava che i segnali fossero collocati ad una distanza inferiore a 1.50 m dal punto più alto della carreggiata e che, comunque, per le segnalazioni temporanee, come era il caso in concreto, il bordo inferiore poteva anche trovarsi ad un'altezza inferiore, conformemente a quanto consentito dall' art. 103 cpv. 3 OSStr .

Il ricorrente non si confronta puntualmente con queste considerazioni e non sostanzia quindi una violazione dell' art. 103 OSStr (art. 42 cpv. 2 LTF). Ad ogni modo, la conformità della collocazione dei segnali litigiosi non deve essere approfondita. Come visto, la Corte cantonale ha accertato in modo vincolante per il Tribunale federale che la segnaletica posta sul lato destro della carreggiata era completamente libera da ostacoli ed era visibile per gli automobilisti che circolavano regolarmente sulla carreggiata. In tale circostanza, la limitazione della velocità massima a 80 km/h era chiara e la sua portata facilmente riconoscibile per un conducente che avesse prestato la necessaria e ragionevole attenzione alla circolazione (DTF 127 IV 229 consid. 2c/aa). Lamentando essenzialmente una

mancata ripetizione del segnale lungo il tratto autostradale oggetto della limitazione, il ricorrente non rende seriamente ravvisabili vizi particolarmente manifesti, tali da comportare la nullità della segnaletica.

Il ricorrente sostiene inoltre di essersi trovato in un errore sui fatti (art. 13 CP), ritenendo che sul tratto autostradale in questione vigesse un limite di velocità di 120 km/h. Tuttavia, secondo la giurisprudenza, nella misura in cui, come in concreto, la segnaletica stradale era presente ed era visibile, il conducente non può di principio prevalersi validamente di un errore, poiché esso era facilmente evitabile (sentenza 6B_729/2021 del 1° novembre 2021 consid. 3.2). L'obbligo del conducente di prestare particolare attenzione nell'ambito della circolazione stradale, previsto segnatamente dall' art. 3 cpv. 1 ONC , rende infatti di massima non scusabile il fatto di non avere visto un cartello stradale (YVAN JEANNERET, Les dispositions pénales de la Loi sur la circulation routière, 2007, n. 64 all' art. 90 LCStr).

E. 5.1

Il ricorrente contesta l'addebito di una grave negligenza. Richiama al riguardo la posizione "inusuale e infelice" della segnaletica, la mancata ripetizione dei segnali lungo l'intero tratto autostradale oggetto della limitazione di velocità, la carente visibilità dei cartelli anche per l'effetto abbagliante del sole al tramonto, l'assenza di un cantiere e l'esistenza di due corsie di marcia regolari delimitate da una barriera di separazione stabile dalla carreggiata opposta. Richiamando la sentenza 6B_444/2016 del 3 aprile 2017, egli sostiene che, diversamente da quel caso, nella fattispecie non sarebbero stati presenti né un cantiere né degli operai al lavoro.

E. 5.2

L' art. 90 cpv. 2 LCStr sanziona 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 (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. 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 (DTF 142 IV 93 consid. 3.1).

E. 5.3

Il ricorrente contesta la realizzazione di una grave negligenza scostandosi tuttavia dai fatti accertati dalla Corte cantonale, vincolanti per il Tribunale federale (art. 105 cpv. 1 LTF). Disattende che, secondo quanto accertato dai precedenti giudici, la limitazione di velocità era distinguibile prestando la necessaria attenzione alla circolazione e che sul tratto oggetto del rilevamento della velocità la viabilità era stata modificata in modo importante. Certo, il cantiere riguardava la carreggiata opposta (sud/nord) e non risulta che fosse visibile per il ricorrente. Tuttavia, contrariamente a quanto da lui sostenuto, la carreggiata nord/sud non si trovava in una situazione di viabilità normale, bensì in una condizione modificata a seguito dei lavori sulla carreggiata opposta. Le corsie di marcia sulla carreggiata nord/sud nel tratto che stava percorrendo il ricorrente erano infatti state ridotte da tre a due mediante la posa di una barriera divisoria temporanea, usualmente utilizzata in prossimità dei cantieri stradali

per deviare il traffico. Sulla corsia di sinistra così delimitata, era stata deviata una parte del traffico in senso contrario (sud/nord). Tale modifica della viabilità, che comportava il restringimento della carreggiata e l'utilizzazione di una corsia per la circolazione in senso opposto, imponeva un'attenzione e una prudenza accresciute. L'eccesso di velocità di 52 km/h riscontrato è grave (cfr. DTF 143 IV 508 consid. 1.3) e tale da accrescere notevolmente i rischi per la sicurezza della circolazione in una situazione in cui il traffico, seppure separato dalla barriera divisoria amovibile, era momentaneamente bidirezionale. A ragione la Corte cantonale ha quindi ravvisato nel comportamento del ricorrente una negligenza grave e ritenuto realizzato anche l'elemento soggettivo dell'infrazione.

E. 6

Ne segue che il ricorso deve essere respinto nella misura della sua ammissibilità. Le spese giudiziarie seguono la soccombenza e sono quindi poste a carico del ricorrente (art. 66 cpv. 1 LTF).

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