

TI_GERICHTE 17.2007.77 vom 30. März 2009

TI Tribunale d'appello, 2009-03-30, IT

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ti_gerichte_17.2007.77

FR: TI_GERICHTE 17.2007.77 du 30 mars 2009

IT: TI_GERICHTE 17.2007.77 del 30 marzo 2009

Regeste

Grave infrazione alle norme della circolazione. Portata del principio di uniformità prescritto dall'art. 101 cpv. 3 OSStr. Distinzione tra le nozioni di "linea doppia" e "linea doppia di sicurezza" e tra le nozioni di "ramificazione autostradale" e "intersezione"

Erwägungen

E. 2

Nel suo allegato, il ricorrente sostiene che il giudice di prime cure è incorso in arbitrio accertando che il cartello limitante la velocità ammessa a 60 km/h fosse posto al km 47600 a destra della corsia d'emergenza. Secondo la tesi ricorsuale, il cartello si trovava, si al km 47600, ma a destra della carreggiata proveniente da nord e " non certo a destra della corsia proveniente da _____". A sostegno di tale sua tesi, il ricorrente sostiene che, dalle planimetrie in atti lette sulla scorta delle prescrizioni in materia, segnatamente dell'art 101 cpv. 3 OSStr, si deduce che i cartelli indicanti la limitazione a 60 km/h erano stati posati " uno sulla sinistra della corsia più a sinistra e l'altro sulla destra della corsia più a destra". "Sennonché" – continua il ricorrente – "all'altezza del km 47600 la corsia più a destra appartiene alla carreggiata che proviene da nord: la corsia di accelerazione che percorrono gli automobilisti provenienti, come il ricorrente, da _____ termina infatti solo più avanti, segnatamente all'altezza del km 47.450 come appare chiaramente sulla planimetria dello studio _____ versata agli atti. Pertanto" – prosegue il ricorrente – "il cartello si trovava non sulla corsia d'emergenza, come ritenuto dal giudice, ma sulla destra della carreggiata proveniente da nord, non certo a destra della corsia proveniente da _____ : posizionare il cartello in tal modo avrebbe significato disattendere l'art 101 cpv. 3 OSStr che richiede un posizionamento a cascata e regolare della segnaletica stradale " (ricorso pag 3 e 4).

E. 3

Il giudice di prime cure, dopo avere proceduto alla ricostruzione della situazione dei luoghi all'epoca dei fatti contenuti nel DA (consid. 5.1.), ha accertato che il cartello limitante la velocità a 60 km/h era posto sulla corsia d'emergenza della corsia d'entrata sulla base delle rilevazioni fotografiche del km 47600 (contenute nel rapporto di complemento 18.9.2006) ed ha concluso che, così come affermato dall'agente nel rapporto, "il cartello 60km/h poteva essere posto, sulla destra, solo sulla corsia di emergenza". A sostegno di questo accertamento, il giudice di prime cure ha rilevato come la diversa ipotesi sostenuta dal ricorrente costituisca una situazione non verosimile poiché " il cartello si sarebbe trovato sulla linea doppia (che divide la prima corsia della A2 da quella di accelerazione e accesso; cfr art 90 cpv. 2 OSS) e un segnale collocato in quel modo avrebbe manifestamente ostacolato i veicoli in arrivo da S. Antonino che intendevano immettersi sulla A2 ". Sulla scorta di queste considerazioni, il giudice ha concluso che " un simile scenario appare

altamente improbabile, e può essere ragionevolmente scartato ” (consid 5.3. pag 6 sentenza impugnata).

E. 4

E' opportuno, qui, ricostruire i fatti alla base del presente procedimento.

E. 4.1

Domenica 4 settembre 2005, alle ore 08.20, un apparecchio radar collocato sull'autostrada A2 carreggiata B (N/S) in territorio di _____ ha rilevato il transito in direzione sud della vettura Mercedes guidata dal ricorrente alla velocità accertata di 117 km/h (111 km/h dedotto il margine di tolleranza) su un tratto di zona di cantiere (rapporto di costatazione 20.10.2005; rapporto di complemento 26.10.2005). Proveniente dal rettifilo che collega _____, il ricorrente si era immesso nel raccordo autostradale di _____, direzione sud, per raggiungere _____. L'apparecchio rilevatore della velocità era posizionato, senza posto di blocco, al km 47.350, collocato dietro il segnale "Disposizione delle corsie" (4.77) in un tratto in cui la terza corsia di circolazione (corsia di sorpasso) era sbarrata al traffico, delimitata da paletti rosso-bianchi rapporto di complemento 02.06.2006, Act. 5, in particolare le fotografie). Si precisa che il punto 47.350 indicato con freccia nella fotografia prodotta dal ricorrente (18.01.2006, Act. 3) è errato; il radar non era collocato nei pressi della colonna SOS, ma prima, dietro il segnale "disposizione delle corsie", circa 130 m più a nord (per il calcolo della distanza cfr. video file P1070225 00:00.57 e 00:01:04). Va qui rilevato che dagli atti risulta che lo sbarramento della terza corsia per un tratto di 700 m (dal km 47.950 al km 47.250) era stato predisposto per convogliare il traffico nelle altre due corsie di marcia (piano tecnico con schema posa segnaletica e demarcazioni cantiere 1a. e 2a. tappa, annesso al Rapporto di costatazione 20.10.2005, MP doc.1). Difatti, cento metri scarsi dopo il predetto segnale di disposizione delle corsie (quindi altresì dopo il radar) era predisposta, al km 47.250, la biforcazione delle due corsie, con deviazione del secondo corridoio, quello centrale, e sua immissione nella carreggiata di contromano (ibidem). Il restringimento della carreggiata N/S, la deviazione di una corsia sulla carreggiata di contromano con superamento dell'area di spartitraffico erano dovuti a lavori di pavimentazione (risanamento giunti viadotti) e conseguente cantiere, impiantato sul sedime autostradale per il periodo dal 28 agosto all'11 ottobre 2005. I lavori interessavano l'intera rampa autostradale nord del _____, vale a dire un tratto di circa 6 km tra il km 48.000, sito ancora nel _____, zona svincoli autostradali, fino al km 42.300, poco avanti il portale della galleria del _____ (pubblicazione delle prescrizioni concernenti il traffico nel FU 62/2005, 05.08.2005 pagg. 5394-6; piano tecnico con segnaletica e demarcazioni cantiere annesso al rapporto di costatazione 20.10.2005, MP doc. 1).

E. 4.2

Per i conducenti provenienti da nord, la riduzione della velocità massima generale sulla A2 era gradualmente prescritta da tre coppie di segnali di velocità massima (art. 22 OSS e allegato 2, no. 2.30) indicanti, rispettivamente, la velocità di 100 km/h al km 48.700 (vale a dire 700 metri prima dell'inizio del cantiere), di 80 km/h al km 48.300 (300 metri prima dell'inizio del cantiere) e di 60 km/h al km 47.600. Sempre sulla A2 era, inoltre, stata collocata - oltre alla segnaletica di disposizione delle corsie - la segnaletica verticale di pericolo indicante "Lavori" (OSS allegato 2 no. 2.14), segnatamente tre paia di segnali e relativi cartelli di distanza (art. 64 OSS e allegato 2 no. 5.01) e di lunghezza del tratto di pericolo (art. 64 OSS e allegato 2 no. 5.03), posizionati ai lati opposti della carreggiata. Più

avanti, in concomitanza con il controllo radar (km 47.350), iniziava altresì la segnaletica orizzontale in colore arancione per canalizzare il traffico nell'imminente ramificazione delle corsie.

E. 4.3

Chi invece, come il ricorrente, s'immetteva nel raccordo autostradale lasciando il rettilo proveniente da sud (nel rapporto di complemento 18 settembre 2006, Act. 15, le didascalie alle fotografie indicano: "entrata da _____"), superata la segnalazione di inizio autostrada, incontrava due cartelli di pericolo preannunciati "Lavori". Il primo era esposto sulla corsia di emergenza subito dopo l'imbocco del raccordo e indicava pure la distanza (250 metri). Il secondo - a valere altresì per la corsia proveniente da _____ - era collocato a sinistra del senso di marcia (km 47.858), su una superficie vietata, per l'appunto, alla confluenza delle due corsie di accesso da _____. Quest'ultimo segnale di pericolo specificava essere di sette km la lunghezza del tratto di accresciuta attenzione (piano allegato al rapporto di complemento 02.06.2006, Act. 5; doc. fotografica annessa al rapporto di complemento 18.09.2006; filmato file P1070225 00:00:20 e 00:00:32). Oltre i due avvisi di pericolo si trovava, sempre nel raccordo, un primo segnale di limitazione della velocità massima a 80 km/h (circostanza ammessa dall'accusato; inc. MP, doc. 7, p.2; sentenza 12 ottobre 2007 consid. 5.2 p. 6). Il segnale limitante ulteriormente la velocità a 60 km/h - coincidente con il segnale del bordo destro del terzo ed ultimo paio di cartelli predisposti per i conducenti provenienti da nord - era posto al km 47.600 (rapporto di complemento 28 settembre 2006, Act. 15, documentazione fotografica, pag. 2; piano grafico segnaletica prima e seconda tappa pavimentazione). La collocazione del segnale al km 47.600 non è contestata dal ricorrente.

E. 4.4

Il ricorrente contesta l'accertamento del giudice di prime cure secondo cui il segnale era situato sulla corsia di emergenza, a ridosso del cartello indicante la frequenza radiofonica e sostiene che, invece, esso era posizionato "sulla destra della carreggiata proveniente da nord" (ricorso pag. 3).

E. 4.4.1

E' di rilievo, come si vedrà, l'esatto accertamento della composizione della carreggiata autostradale N/S al km 47.600. La verifica può essere condotta sulla scorta della documentazione agli atti, in particolare delle fotografie (anche quelle prodotte dal ricorrente con lettera 18 gennaio 2006, Act. 3, indicante il km 47.600, il filmato P1070223 00:02:55 e P1070225 00:00:48 prodotti dal ricorrente; i piani e gli schizzi agli atti). Ebbene, al km 47.600 la carreggiata è formata da quattro corsie, tre corsie di scorrimento (la terza, come visto, era sbarrata) oltre una corsia di accelerazione (risultante dalla confluenza delle due corsie di accesso provenienti da _____). Sulla destra della carreggiata (definita dall'art. 1 cpv. 4 ONC la parte della strada destinata alla circolazione dei veicoli), separata dalla linea di margine (OSS allegato 2 no. 6.15), c'è la corsia di emergenza. Sempre al km 47.600 la corsia di accelerazione è delimitata dalla prima corsia di scorrimento autostradale da una linea doppia (art. 73 cpv. 4 OSS, allegato 2, no. 6.04). Questa è composta di una linea di sicurezza (linea bianca continuata) e di una linea di direzione accostata alla sua destra (discontinua). Si evince dall'esame della fotografia a pag. 2 della documentazione fotografica annessa al rapporto di complemento 18.09.2006 che pochi metri dopo il km 47.600 (meno di una decina; cfr. anche la planimetria _____ prodotta dall'accusato)

termina la linea doppia e prosegue solamente quella di avvertimento. Ancora, occorre precisare l'ubicazione del cartello "Dare precedenza" per chi, sia esso proveniente dai raccordi da _____, è in procinto di immettersi nella carreggiata autostradale. Come si evince dal filmato P1070225 00:00:42, il segnale è precisamente posto laddove le due corsie di accesso confluiscono formandone una sola, vale a dire, riportandosi allo schizzo "piano segnaletico allo svincolo di _____" annesso al rapporto di complemento 02.06.2006, al km 47.720. Dal filmato si evince altresì che, in concomitanza con il segnale di dare precedenza, la corsia è delimitata a destra dalla linea di margine e a sinistra da una doppia linea barrata di "superficie vietata" (OSS allegato no. 2 6.20).

E. 4.4.2

Come visto sopra, il Giudice della Pretura penale ha accertato l'ubicazione sulla corsia di emergenza del segnale limitante la velocità a 60 km/h posto all'altezza del km 47.600, in particolare, sulla scorta delle citate emergenze istruttorie ed operando per esclusione sulla base di una verifica dei dati contingenti, giungendo alla conclusione che, vista la configurazione della carreggiata, non era possibile una collocazione del segnale che non fosse sulla corsia di emergenza (sentenza 12 ottobre 2007, consid. 5.2 in fine con rinvio al rapporto di complemento 18.09.2006, documentazione fotografica). Il giudice si è confrontato con l'ipotesi suggerita dall'accusato, secondo cui il segnale sarebbe stato sistemato a sinistra della corsia di accelerazione, sulla linea doppia che divide la prima corsia della A2 da quella di accelerazione per scostarsi da essa in quanto altamente inverosimile. Di più, il giudice penale ha soggiunto che nemmeno questa denegata ipotesi avrebbe avuto effetto liberatorio per l'accusato, non avvedendosi per quale ragione la limitazione di velocità – anche se posta là dove la vuole il ricorrente - non avrebbe dovuto valere anche per i conducenti in arrivo dal raccordo di _____ (sentenza 12.10.2007, consid. 5.3). A questi riscontri oggettivi confortati da una corretta deduzione di alta verosimiglianza (cfr rilievi fotografici che dimostrano come la collocazione del segnale al km 47600 così dove voluto dal ricorrente sia totalmente inverosimile poiché non concretamente attuabile), il ricorrente si limita a contrapporre l'asserita violazione dell'art. 101 cpv. 3 OSS qualora il limite della velocità fosse stato esposto, come ritenuto dal giudice di prime cure, sulla corsia di emergenza. La Corte di cassazione e revisione penale non è una corte di appello. Un condannato non può, quindi, limitarsi ad allegare la propria versione dei fatti e la propria ricostruzione degli eventi dolendosi d'arbitrio perché le conclusioni della prima Corte non collimano con le proprie. Egli deve, invece, sostanziare l'arbitrio confrontandosi con la sentenza impugnata e spiegando con un minimo di precisione perché singoli accertamenti di fatto siano arbitrari - cioè manifestamente insostenibili – in quanto destituiti di fondamento serio e oggettivo oppure in aperto contrasto con gli atti (precisando, se del caso, con quali risultanze istruttorie essi sarebbero manifestamente inconciliabili). La censura ricorsuale – di carattere puramente appellatorio e da cui, peraltro, il ricorrente nulla esplicitamente deduce – è, dunque, inammissibile. A titolo abbondanziale, si rileva come, lungi dal dimostrare gli estremi dell'arbitrio, la tesi ricorsuale si rivela intrinsecamente infondata. La norma di cui all'art 101 OSS disciplina varie massime inerenti alle esigenze generali in materia di segnaletica stradale, tra cui i principi di esclusività, o del numero chiuso dei segnali e delle demarcazioni, di necessità, di indispensabilità (cpv. 1 e 3). A tenore del cpv. 3 i segnali e le demarcazioni devono essere disposti in maniera uniforme, particolarmente lungo una stessa arteria stradale; il cpv. 4 precisa che essi valgono per tutta la carreggiata, purché non risulti senza ambiguità che sono valedoli soltanto per singole corsie o aree di circolazione speciali, per il loro collocamento

al di sopra della carreggiata o in ragione di singole disposizioni (ad es. art. 59 OSS). Disciplinandone esplicitamente l'ubicazione, l'art. 103 cpv. 1 OSS stabilisce anzitutto che i segnali sono collocati sul bordo destro della strada. Essi 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; devono essere collocati in maniera che siano scorti per tempo e che non siano coperti da ostacoli (art. 103 cpv. 2 OSS). Ciò posto, si deve inferire che il principio di uniformità prescritto dall'art. 101 cpv. 3 OSS non è – contrariamente alla tesi del ricorrente - disatteso dalla posa del segnale in oggetto sulla corsia di emergenza a destra di quella di accelerazione. Anzitutto, come negli avvisi precedenti i segnali erano due, uniformemente collocati uno a sinistra l'altro a destra della carreggiata, ritenuta in ogni modo la loro singola validità per l'intera carreggiata (art. 101 cpv. 4 OSS), non per le singole corsie. Come esposto sopra e diversamente da quanto sostenuto dal ricorrente (ricorso 26.11.2007, pag. 3 in fine), la carreggiata all'altezza del km 47.600 include le quattro corsie esistenti, tre di marcia e una di accelerazione, con esclusione solamente della corsia di emergenza, non destinata alla circolazione (art 36 cpv. 3 ONC).

E. 5

Non giovano al ricorrente nemmeno le altre due censure – invero non perfettamente chiare - secondo cui il giudice di prime cure avrebbe arbitrariamente interpretato sue dichiarazioni agli atti e dichiarazioni del difensore. In effetti, il giudizio di colpevolezza non si fonda minimamente su queste – peraltro non univoche – dichiarazioni: pertanto, quand'anche fosse, per ipotesi, ammesso l'arbitrio, questo non avrebbe per il ricorrente alcun effetto. Le asserzioni giudiziali relative alle citate dichiarazioni sono state - esplicitamente svolte a titolo abbondanziale: e non hanno avuto alcuna rilevanza nel giudizio. La censura si rivela infondata, quand'anche fosse ricevibile in ordine.

E. 6

In diritto, il ricorrente lamenta anzitutto la violazione dell'art. 16 cpv. 2 OSS in relazione con l'art. 1 cifra 8 ONC. In virtù dell'art. 16 cpv. 2 OSS, con riserva di disposizioni derogatorie qui ininfluenti, la prescrizione annunciata è valevole nel punto o a partire dal punto in cui è collocato il segnale fino alla fine della prossima intersezione; il segnale è ripetuto in questo luogo se la sua validità deve estendersi oltre l'intersezione. Il segnale "Velocità massima" (2.30) rientra tra quelli la cui efficacia si manifesta fino al segnale corrispondente di fine della prescrizione (2.53), ma al massimo fino alla fine della prossima intersezione. A tenore dell'art. 1 cifra 8 ONC le intersezioni sono i crocevia, le biforcazioni o gli sbocchi di carreggiate. Secondo il ricorrente "il punto in cui la corsia di accelerazione incontra la corsia di scorrimento dell'autostrada è un'intersezione ai sensi dell'art. 1 cifra 8 ONC" (Ricorso 26.11.2007, pag. 4). Egli precisa che la fine dell'intersezione coincide con la fine della corsia d'accelerazione, indicata al km 47.450 (Ricorso 26.11.2007, pag. 6), vale a dire 150 metri oltre il segnale prescrivente i 60 km/h. Essendo tale segnale stato collocato - sempre a mente del ricorrente - prima dell'intersezione, esso avrebbe perso ogni efficacia dopo di questa. Pertanto, per vincolare oltre i conducenti provenienti dal rettilineo, avrebbe dovuto essere ripetuto dopo l'intersezione. 6a. A giudizio della scrivente Corte il quesito di sapere se l'incontro di un raccordo autostradale, precisamente della corsia di accelerazione con la corsia di circolazione, costituisca o no un'intersezione ai sensi dell'art. 1 cpv. 8 ONC merita disamina unicamente se, nel caso specifico, si dovesse ritenere che l'indicazione con il limite di 60 km/h era collocata prima dell' (asserita) "intersezione". Il giudice di prime cure ha esaminato e negato quest'ipotesi richiamandosi in particolare alle fotografie e ai

filmati agli atti, da cui emerge che al km 47.600 la prima corsia autostradale e quella di accelerazione sono già accostate e delimitate da una linea doppia che diviene poi linea di avvertimento (cfr. art. 73 cpv. 4 e 5 OSS) In altri termini, conclude il giudice, “ dato che al km 47.600 un conducente poteva già entrare nella prima corsia dell’A2, la restrizione della velocità a 60 km/h doveva essere rispettata sia dagli automobilisti in arrivo dall’autostrada, sia da quelli, come l’imputato, che avevano imboccato il raccordo di _____ ” (sentenza 12.10.2007, consid. 5.4.5). Questa conclusione merita piena conferma. Come esposto sopra, già prima del chilometro 47.600, prima quindi del segnale di limite di velocità in oggetto, il conducente proveniente dal raccordo poteva legittimamente immettersi nella prima corsia autostradale. Questo è comprovato dalla demarcazione di una linea doppia (che va intesa come " linea di sicurezza accanto alla linea di direzione "; art. 73 cpv. 4 OSS). A torto il ricorrente sostiene che la linea doppia non sarebbe valicabile. Lo è, sebbene unilateralmente, cioè dalla sola parte dei veicoli che si trovano accostati alla linea di direzione. Torna qui applicabile l’art. 73 cpv. 6 lett. c OSS (non lettera “ a” del medesimo capoverso che fa riferimento alle linee doppie di sicurezza). Indebitamente il ricorrente attribuisce contraddizione al giudice penale, avendo questi precisamente fatto riferimento ad una linea doppia , non ad una linea doppia di sicurezza (sentenza 12.10.2007, consid. 5.4.5). Nelle due ipotesi quindi – e , cioè, che il ricorrente si sia immesso nella prima corsia autostradale prima del limite di 60 km/h o dopo - questa prescrizione era efficace, poiché doppiamente prescritta da due cartelli segnalatori validi entrambi per l’intera carreggiata. Una diversa conclusione sarebbe finanche insostenibile, giacché equivarrebbe a sostenere che il segnale di velocità collocato nella terza corsia sbarrata sarebbe stato vincolante unicamente per i veicoli che transitavano sulle prime due corsie, mentre il segnale di velocità esposto nella corsia d’emergenza avrebbe avuto vigenza per un centinaio di metri, ossia solo fino al completo esaurimento, al km 47.450, della corsia di accelerazione e unicamente per gli utenti provenienti dal raccordo. A riprova può ancora essere menzionato il tenore dell’art. 88 OSS vertente sull’ubicazione dei segnali di precedenza in autostrade e semiautostrade. La norma prescrive che il segnale “Dare precedenza” (3.02) è collocato sulla corsia di accesso immediatamente al punto d’entrata nell’autostrada o semiautostrada (il testo in lingua tedesca è più preciso con l’inserimento dell’avverbio vor : “Auf den Einfahrten wird unmittelbar vor der Autobahn oder Autostrasse das Signal “Kein Vortritt“ (3.02) aufgestellt“). Come visto, questa segnalazione era apposta al km 47.720, ovviamente e per sua funzione qualche metro prima della possibilità d’entrata effettiva nella corsia autostradale, ma con l’effetto di anticipare prima del km 47.700 il cosiddetto punto d’entrata nell’autostrada di cui all’art. 88 OSS riportato. Pure la definizione legale di “raccordi” conferma questa conclusione: a tenore dell’art. 86 cpv. 1 OSS sono considerati “ raccordi i punti in cui le corsie d’accesso e di uscita incontrano le corsie di una autostrada o di una semiautostrada ”, punto di incontro ravvisabile al km 47.700, cento metri prima della limitazione di velocità contestata. Anche questa doglianza va, pertanto, respinta e confermata integralmente la sentenza impugnata, dato che il limite di velocità massima a 60 km/h aveva piena validità per il tratto di 500 metri tra il km 47.600 e il km 46.900, dove subentrava la nuova prescrizione di 80 km/h. Per questi motivi, il quesito di sapere se lo sbocco di un raccordo autostradale nelle corsie di marcia costituisca o no intersezione a tenore dell’art. 16 cpv. 2 OSS può rimanere irrisolto. 6b. La Corte si limita ad osservare che la critica dell’insorgente alla deduzione del giudice penale sulla negazione della nozione d’intersezione, fondata sulla DTF 128 IV 30 (_____), non è priva di pertinenza. In effetti, la questione affrontata dal Tribunale

federale nel caso di _____ riguardava la nozione di ramificazione autostradale , precisamente la definizione della sua estensione (inizio e fine), non il concetto di intersezione (come è stato ricordato, nei testi normativi di lingua tedesca i due termini sono indifferenziati, resi entrambi da Verzweigung ; art. 87 OSS e art. 1 cpv. 8 ONC). Per l'alta Corte, la velocità ridotta a 100 km/h prescritta per i conducenti provenienti da Berna in direzione Zurigo, segnalata immediatamente prima della biforcazione per Basilea, non decade già subito dopo la biforcazione medesima, ma permane valida sull'intero tratto (pressoché rettilineo e della lunghezza non indifferente di circa oltre 1700 m) fino allo sbocco successivo che immette lateralmente nella A1 il flusso dei veicoli provenienti dalla A2. Precisamente, la nozione di ramificazione si estende sino alla fine della relativa corsia di accelerazione dello sbocco dove è esposto il segnale di "Fine della velocità massima" (2.53; DTF 130 IV 33s). Essa comprende pertanto la totalità del crocevia autostradale. In questo specifico e limitato senso va intesa la considerazione del Tribunale federale ripresa nel regesto, secondo cui "Le ramificazioni [in ted.: Verzweigungen] di autostrade includono le biforcazioni e gli sbocchi di autostrade ma non le corsie di accesso e di uscita che collegano l'autostrada al resto della rete stradale " (DTF 130 IV 31, 32 in fine; corsivo nostro). Per il Tribunale federale, la nozione di ramificazione autostradale non sembrerebbe assimilabile a quella d'intersezione ai sensi dell'art. 1 cpv. 8 ONC, come desumibile dalla circostanza che la sua revoca coincide con il segnale di "Fine della velocità massima", non con la fine della ramificazione (i considerandi non appaiono però univoci, cfr. DTF 130 IV p. 133 in medio e 33 in fine e seg.).

E. 7

Non trova miglior sorte, infine, la tesi dell'infondatezza della limitazione di velocità a 60 km/h né quella – peraltro audace – dell'inesistenza di cantiere e di un restringimento ad una sola corsia di scorrimento. Si potesse anche prescindere dalla tardività della contestazione (la pubblicazione delle prescrizioni sul FU avvenne il 5 agosto 2005; indicava, a tenore dell'art. 28 RLACS, in quindici giorni il termine d'impugnazione, di modo che gli atti amministrativi sottesi alla segnaletica sono cresciuti in giudicato), è assodato che sussisteva un cantiere comportante l'occupazione, per svariati chilometri, di due delle tre corsie della carreggiata N/S della A2 e conseguente creazione di nuova corsia nel tronco di contromano. La limitazione della velocità a 60 km/h era predisposta per un tratto di 500 metri concomitante con due punti sensibili, l'innesto nell'arteria autostradale del traffico proveniente dai due raccordi di _____, la soppressione della viabilità della terza corsia precedente la biforcazione e immissione della terza corsia nella carreggiata di contromano. Questo realizzava una situazione richiedente accresciuta attenzione, incompatibile con il superamento della velocità consentita di 51 km/h, guida suscettibile di creare un concreto e serio pericolo per la sicurezza altrui, come esposto in modo inappuntabile dal giudice della Pretura penale (sentenza 12.10.2007, consid. 5.5.1).

E. 8

Se ne conclude che, nella misura in cui è ammissibile, il ricorso deve essere respinto. Gli oneri processuali seguono la soccombenza (art. 15 cpv. 1 CPP).