

TI_GERICHTE 17.2009.4 vom 15. Dezember 2009

TI Tribunale d'appello, 2009-12-15, IT

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ti_gerichte_17.2009.4

FR: TI_GERICHTE 17.2009.4 du 15 décembre 2009

IT: TI_GERICHTE 17.2009.4 del 15 dicembre 2009

Regeste

Grave infrazione alle norme della circolazione, presupposti oggettivi e soggettivi del reato. Distinzione tra messa in pericolo concreta e messa in pericolo astratta e tra messa in pericolo astratta semplice ed accresciuta

Erwägungen

E. 3

Infine, il ricorrente rimprovera al primo giudice di avere violato il diritto applicando alla fattispecie l'art. 90 cifra 2 LCStr. (riferito all'infrazione grave delle norme della circolazione) piuttosto che l'art. 90 cifra 1 LCStr (riferito all'infrazione semplice di dette norme).

E. 3.1

Dopo avere ricordato i principi applicativi dell'art. 90 cpv. 2 LCStr e il senso delle disposizioni applicabili in materia di velocità (sentenza impugnata consid 3 pag. 3 e 4), il primo giudice ha osservato che, secondo giurisprudenza costante, il circolare ad una velocità di 147 km/h in un tratto di strada dove il limite è di 80 km/h costituisce dal profilo oggettivo un'infrazione grave alle norme della circolazione stradale ai sensi dell'art. 90 cifra 2 LCStr. Continuando, il primo giudice ha esaminato la realizzazione di tale disposto alla luce della STF 13.6.2008 6B_109/2008 rilevando, dapprima, come il richiamo di quella sentenza non fosse pertinente nella misura in cui le due fattispecie non sono sovrapponibili. “ In effetti – ha rilevato il primo giudice – se dal punto di vista oggettivo i fatti coincidono quasi (...) da quello soggettivo vi sono delle differenze di grande rilevanza (...) poiché il conducente incappato nel controllo radar sulla tratta tra _____ il 7.2.2006 alle ore 21.26 non era a conoscenza della misura adottata dalle autorità bernesi ” mentre RI 1 “ era pienamente cosciente dell'esistenza di una misura d'urgenza in base alla quale la normale velocità massima (...) era stata diminuita provvisoriamente ad 80 km/h” (sentenza impugnata consid. 5 pag. 5). RI 1 – ha continuato il primo giudice – ha “quindi agito nella consapevolezza dei nuovi limiti di velocità arrivando a superare scientemente quello imposto di ben 67 km/h. Un simile eccesso rappresenta indiscutibilmente una messa in pericolo grave dell'incolumità degli utenti della strada e merita quindi essere punito ai sensi dell'art. 90 cifra 2 LCStr” (sentenza impugnata consid. 5 pag. 5). In seguito, il primo giudice, ricordato il commento apparso su BJP 2008/3 pag. 85 e seg, ha rilevato come classificare come infrazione lieve un simile comportamento significhi “ mettere nel dimenticatoio tutta la precedente e rigorosa giurisprudenza del TF stesso in base alla quale, in nome dell'uguaglianza di trattamento, era stato deciso che oltre una certa ampiezza (per le autostrade: oltre i 35 km/h, STF 28.6.2004 6S.44/2004 consid 4.1.; 27.11.2003 6A.78/2003) ogni eccesso di velocità adempie i requisiti oggettivi e soggettivi dell'art. 90 cifra 2 LCStr, indipendentemente dalle circostanze specifiche del singolo caso ” (sentenza

impugnata consid. 6 pag. 6). Rilevando, poi, come la sentenza di cui sopra sia “insoddisfacente ed inadeguata a fungere da punto di svolta della prassi vigente”, il primo giudice ha sottolineato che “l’esame dell’assenza di scrupoli non si può e non si deve limitare alla valutazione delle modalità con cui la modifica temporanea del limite di velocità è sfuggita all’attenzione del conducente” ma deve estendersi a tutte le particolarità del caso. E, in questo solco, egli ha considerato che circolare ad una velocità nettamente superiore a quella degli altri utenti della strada “che si sono adeguati alle restrizioni, seppur provvisorie e motivate con ragioni di natura ambientale, significa creare una situazione di pericolo” poiché “chi ossequia i limiti conta di norma sull’osservanza degli stessi da parte degli altri e si comporta di conseguenza”. Pertanto – continua il primo giudice – rilevato come “grosse differenze di velocità rispetto a chi circola rispettando le regole impongono una maggior attenzione al traffico non solo per chi infrange i limiti ma anche per chi vi si attiene”, nella misura in cui questi ultimi sono ignari dell’eccesso altrui, è evidente che “le occasioni di pericolo aumentano esponenzialmente”. A titolo d’esempio, il primo giudice ricorda le difficoltà che insorgono in simili casi nella stima delle distanze e dei tempi di reazione “in occasione delle procedure di avvicinamento ad altri veicoli o di cambio di corsia”. In concreto – conclude il primo giudice – “l’azzardo appare più che evidente: il prevenuto circolava ad una velocità di ben 67 km/h in più rispetto agli altri, su una tratta ove la circolazione è normalmente molto intensa e, a sua detta, stava superando una lunga colonna di autocarri per cui aveva a disposizione una sola corsia”. Rilevando, poi, come lo stesso imputato abbia ammesso di essere stato, durante il sorpasso, “preso dal panico” perché temeva di non fare in tempo a rientrare, il pretore conclude affermando che non vi è alcuna differenza sostanziale, nemmeno dal punto di vista soggettivo, tra chi supera i limiti imposti secondo le normali regole e chi supera quelli temporanei dettati da motivazioni ambientali.

E. 3.2

Nel suo allegato, il ricorrente ha, dapprima, sottolineato come, in concreto, il limite di velocità sia stato ridotto a 80 km/h per motivi di mera natura ambientale e, quindi, “unicamente con lo scopo di limitare le immissioni di gas inquinanti nell’aria e non con lo scopo di garantire la sicurezza degli utenti della strada”. Pertanto – egli continua – dal solo superamento di tale limite non si può dedurre una messa in pericolo grave dell’incolumità degli utenti della strada. Rilevato come il suo caso coincida perfettamente con quello deciso dal TF nel caso 6B_109/2008 poiché in entrambi i casi si tratta della violazione di misure temporanee volte a ridurre l’emissione di gas inquinanti, il ricorrente sostiene come “a nulla vale considerare che (..) sulla strada potevano circolare veicoli a velocità inferiore a quella del ricorrente e meglio a 80 km/h” poiché qualsiasi automobilista deve sempre considerare che sull’autostrada circolino veicoli ad una tale velocità che costituisce, per esempio, “di norma la velocità di crociera dei veicoli pesanti, dei veicoli militari, ecc”. Sottolineando, dunque, come “anche con un limite di 120 km/h sulle autostrade ogni automobilista deve attendersi la presenza di veicoli circolanti alla velocità di 80 km/h”, il ricorrente conclude affermando che “le considerazioni riferite al fatto che sul tratto in esame potevano circolare veicoli a tale velocità non possono giustificare un rimprovero al ricorrente di avere messo in pericolo la sicurezza del traffico” (ricorso pag. 5 - 7).

E. 3.3

L’art. 90 cifra 2 LCStr punisce 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, salvo disposizione espressa e contraria (art. 100 cifra 1 LCStr). Dal profilo oggettivo, la fattispecie è realizzata quando l'autore commette una violazione grave di una regola fondamentale della circolazione stradale e mette seriamente in pericolo la sicurezza del traffico. Dal profilo soggettivo, l'autore deve avere adottato un comportamento senza riguardi o gravemente contrario alle regole della circolazione oppure, in caso di infrazione commessa per negligenza, deve avere assunto un comportamento crassamente negligente (DTF 131 IV 133 consid. 3.2. e rinvii). L'art. 90 cifra 2 LCStr descrive una forma qualificata di infrazione alle norme della circolazione stradale che presuppone, per la sua realizzazione, che l'autore abbia creato un serio pericolo alla sicurezza altrui o si sia assunto il rischio della creazione di un tale pericolo. Devono, pertanto, essere dati due elementi oggettivi costitutivi e cumulativi: il primo consistente nella violazione oggettivamente grave di una regola fondamentale della circolazione, il secondo consistente nella creazione di un serio pericolo per gli altri utenti della strada (Yvan Jeanneret, *Les dispositions pénales de la loi sur la circulation routière (LCR)*, Stämpfli Editions, Berne, 2007, pag. 43 ss). Secondo costante giurisprudenza (DTF 119 V 241 consid. 3/d/aa; 118 IV 188 consid. 2a; 111 IV 169 consid. 2a), non è, di principio, possibile stabilire astrattamente una lista di regole oggettivamente fondamentali ed è, perciò, necessario, in ogni situazione concreta, procedere ad un confronto tra la norma violata e le circostanze oggettive in cui tale violazione si è realizzata al fine di determinarne l'importanza, e meglio il carattere fondamentale o meno (Yvan Jeanneret, *op. cit.*, pag. 43 ss). La messa in pericolo ai sensi dell'art. 90 cifra 2 LCStr è data quando la violazione grave della norma crea un pericolo per la vita o la salute di terzi. La messa in pericolo è concreta se esiste, secondo l'andamento ordinario delle cose, una probabilità seria di realizzazione effettiva ed imminente del rischio di lesione alla vita o alla salute di almeno una persona (Jeanneret, *op. cit.*, ad art. 90 LCStr, n. 26; Schwaibold, *Basler Kommentar*, ad art. 237 CP n. 14; DTF 106 IV 121 consid. 3c; 106 IV 370 consid. 3a). Vi è ad esempio messa in pericolo concreta quando un altro utente stradale è costretto ad effettuare una brusca manovra di deviazione per evitare un urto (STF 20.02.2004 6S.486/2002, consid. 3.2.). Il passaggio da una messa in pericolo astratta ad una messa in pericolo concreta è spesso legato al caso, che pone o meno il terzo sul cammino dell'autore. Per esempio, in caso di sorpasso effettuato senza visibilità vi è messa in pericolo concreta se in quel momento sopraggiunge un altro veicolo che è costretto a frenare o a scansare l'ostacolo per evitare l'incidente, mentre vi è messa in pericolo astratta se il caso ha voluto che nessun veicolo circolasse in quel momento in senso inverso (Jeanneret, *op. cit.*, ad art. 90 LCStr, n. 26). Ritenuto che l'art. 90 cifra 2 LCStr punisce chi cagiona un "serio" pericolo, una messa in pericolo astratta può entrare in considerazione unicamente se è "accresciuta" (DTF 131 IV 133 consid. 3.2; 130 IV 32 consid. 5.1; 123 IV 88 consid. 3a; 123 II 106 consid. 2a; Jeanneret, *op. cit.*, ad art. 90 LCStr, n. 25). La messa in pericolo astratta è data quando un comportamento dato, sulla base dell'esperienza della vita, è tale da creare un pericolo teorico. Ciò che distingue la messa in pericolo astratta semplice dalla messa in pericolo accresciuta è l'imminenza del pericolo: deve esistere un rischio molto elevato di realizzazione di una messa in pericolo concreta o di una lesione all'integrità fisica di un terzo. L'imminenza del pericolo non può essere definita in modo astratto in funzione della natura della norma violata, ma deve, al contrario, essere apprezzato l'insieme delle circostanze della fattispecie, fra le quali figurano ad esempio le condizioni meteorologiche, la densità del traffico, la configurazione dei luoghi, lo stato della carreggiata, la segnaletica del luogo e, più generalmente, le altre fonti di pericolo prevedibili (123 IV 88 consid. 3a;

Jeanneret, op. cit., ad art. 90 LCStr, n. 27). A titolo di esempio, un parcheggio in divieto di sosta può rappresentare una messa in pericolo astratta semplice in un vicolo residenziale ben illuminato, mentre costituisce una messa in pericolo astratta accresciuta lungo una strada fortemente trafficata, all'uscita di una curva e in caso di pioggia (Jeanneret, op. cit., ad art. 90 LCStr, n. 27, e rif.). Giusta l'art. 27 cpv. 1 LCStr, l'utente della strada deve osservare i segnali e le demarcazioni stradali mentre, in ossequio dell'art. 32 cpv. 1 LCStr, la velocità deve sempre essere adattata alle circostanze, in particolare alle peculiarità del veicolo e del carico, come anche delle condizioni della strada, della circolazione e della visibilità. Giusta i cpv. 2 e 3 dell'art. 32 LCStr, infine, il Consiglio federale limita la velocità dei veicoli a motore su tutte le strade, ritenuto che la velocità massima stabilita può essere ridotta o aumentata, per determinati tratti di strada, dall'autorità competente, di principio e salvo eccezioni, soltanto in virtù di una perizia. Giusta l'art. 4a ONC, sulle autostrade la velocità massima generale dei veicoli può raggiungere, se le condizioni della strada, della circolazione e della visibilità sono favorevoli, i 120 Km/h. La limitazione generale di velocità a 120 Km/h vale a partire dal segnale "autostrada" e termina al segnale "fine autostrada" (cpv. 4). Se dei segnali indicano altre velocità massime, esse sono applicabili al posto delle limitazioni generali di velocità (cpv. 5). I segnali di "velocità massima" e "velocità massima 50, limite generale" indicano in Km/h la velocità che i veicoli non devono superare anche se le condizioni della strada, della circolazione e della visibilità sono buone (art. 22 cpv. 1 OSStr). Giusta l'art. 108 cpv. 1 OSStr, per evitare o attenuare pericoli particolari della circolazione stradale, per ridurre un carico ambientale eccessivo o per migliorare la fluidità del traffico, l'autorità o l'Ufficio federale può ordinare deroghe alle limitazioni generali della velocità su determinati tratti di strada. La riduzione della velocità sulle autostrade può arrivare sino a 60 Km/h (art. 108 cpv. 5 OSStr). Nell'ambito del superamento dei limiti di velocità, con una giurisprudenza costante, il TF ha stabilito - in particolare con l'obiettivo di assicurare la parità di trattamento - che, indipendentemente dalle circostanze particolari del caso concreto, segnatamente, indipendentemente dalle buone condizioni di circolazione o dall'eccellente reputazione di conducente dell'automobilista trasgressore, vi è un caso grave di violazione delle norme della circolazione stradale ai sensi dell'art. 90 cpv. 2 LCStr quando il superamento del limite di velocità raggiunge, all'interno dell'abitato, i 25 km/h e, fuori da località abitate e sulle autostrade, rispettivamente i 30 e i 35 km/h (DTF 132 II 234 consid. 3.1; 128 II 86 consid. 2b p. 88, 126 II 202 consid. 1a, 124 II 475 consid. 2a).

E. 3.4

Questa Corte condivide le valutazioni espresse dal primo giudice secondo cui la STF 13.6.2008 6B_109/2008 non possa costituire la base per un cambiamento dei principi (ricordati al considerando che precede) consolidati da una rigorosa e decennale giurisprudenza. Ma, soprattutto ed è quel che conta nel caso concreto, questa Corte condivide le considerazioni espresse dal primo giudice riguardo il pericolo creato, per gli altri utenti della strada, dal conducente che circola violando in modo così importante il limite di velocità imposto (limite superato di ben 67 km/h), indifferente essendo al riguardo se detto limite sia stato posto per questioni di sicurezza della circolazione o per motivi meramente ambientali. In entrambe le ipotesi, infatti, chi circola rispettando i limiti imposti conta su un analogo comportamento da parte degli altri utenti e non tiene conto della possibilità del sopraggiungere di veicoli circolanti ad alta velocità con i conseguenti possibili errori di valutazione dei tempi di percorrenza delle distanze e, pertanto - così come ha considerato il primo giudice - con un aumento esponenziale delle situazioni di pericolo,

in particolare “in occasione delle procedure di avvicinamento ad altri veicoli o di cambio di corsia” (sentenza impugnata, consid. 6 pag. 6). Le argomentazioni ricorsuali volte a togliere rilevanza alle considerazioni del primo giudice sul rischio creato sbagliano bersaglio nella misura in cui si dipartono da una loro mancata comprensione: il rischio creato a cui fa riferimento in modo pertinente il primo giudice non è tanto quello per il conducente che supera il limite (che, evidentemente, deve aspettarsi che gli altri conducenti rispettino il limite) quanto e soprattutto quello da lui creato per gli altri utenti della strada. In queste condizioni, il ricorso cade nel vuoto, non configurandosi in concreto alcun errore nell’applicazione del diritto ai fatti accertati.

E. 4

Gli oneri processuali seguono la soccombenza (art. 15 cpv. 1 CPP). Per questi motivi, richiamata per le spese la tariffa giudiziaria, pronuncia: 1. Nella misura della sua ammissibilità, il ricorso è respinto. 2. Gli oneri processuali, consistenti in: a) tassa di giustizia fr. 1'000.- b) spese complessive fr. 200.- fr. 1'200.- sono posti a carico del ricorrente 3. Intimazione a: P_GLOSS_TERZI Per la Corte di cassazione 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.