

# TI\_GERICHTE 17.2013.59 vom 13. August 2013

TI Tribunale d'appello, 2013-08-13, IT

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ti\\_gerichte\\_17.2013.59](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ti_gerichte_17.2013.59)

FR: TI\_GERICHTE 17.2013.59 du 13 août 2013

IT: TI\_GERICHTE 17.2013.59 del 13 agosto 2013

## Regeste

Grave infrazione alle norme della circolazione; superamento della velocità autorizzata di 26 km/h all'interno delle località. Presupposti oggettivi e soggettivi del reato. La multa accessoria inflitta può ammontare al massimo al 20% della pena di base

## Erwägungen

### E. 1

Giusta l'art. 398 cpv. 1 CPP, l'appello può essere proposto contro le sentenze dei tribunali di primo grado che pongono fine, in tutto o in parte, al procedimento. In particolare, mediante l'appello è ora possibile censurare le violazioni del diritto, compreso l'eccesso e l'abuso del potere di apprezzamento e la denegata o ritardata giustizia (art. 398 cpv. 3 lett. a), l'accertamento inesatto o incompleto dei fatti (lett. b) e l'inadeguatezza (lett. c). Giusta l'art. 398 cpv. 2 CPP - secondo cui il tribunale d'appello esamina per esteso ("plein pouvoir d'examen", "umfassende Überprüfung") la sentenza in tutti i punti impugnati - il tribunale di secondo grado ha una cognizione completa in fatto e in diritto su tutti gli aspetti controversi della sentenza di prime cure. Sulla questione della cognizione del tribunale di secondo grado il TF ha avuto modo di precisare che l'appello porta ad un nuovo e completo esame di tutte le questioni contestate ed ha spiegato che la giurisdizione di seconda istanza non può limitarsi ad individuare gli errori dei giudici precedenti e a criticarne il giudizio ma deve tenere i propri dibattimenti ed emanare una nuova decisione - che sostituisce la precedente (art. 408 CPP) - secondo il proprio libero convincimento fondato sugli elementi probatori in atti e sulle risultanze delle prove autonomamente amministrare (STF 6B\_715/2011 del 12 luglio 2012, consid. 2.1 che cita, fra gli altri, Eugster, Basler Kommentar ZPO, Basilea 2011, ad art. 398, n. 1, confermata in STF 6B\_404/2012 del 21 gennaio 2013, consid. 2.1; cfr., inoltre, Rapporto esplicativo concernente il Codice di procedura penale svizzero, DFGP, giugno 2001, pag. 261; Schmid, Schweizerische Strafprozessordnung, Praxiskommentar, Zurigo/San Gallo 2009, ad art. 398, n. 7).

### E. 2

Nel suo appello A. \_\_\_\_\_ contesta in primo luogo le conclusioni cui è giunto il primo giudice in relazione all'adempimento dei presupposti oggettivi del reato di infrazione grave alle norme della circolazione. In particolare, egli ritiene di non aver creato un serio pericolo per gli altri utenti della strada.

### E. 2.1

Nella sentenza impugnata, il primo giudice ha ricostruito il tragitto percorso da A. \_\_\_\_\_ la mattina del 16 settembre 2010 (consid. 5, pag. 3). L'appellante, che doveva recarsi per lavoro presso la [...]di [...], uscito dall'autostrada in provenienza da sud ha percorso la via [...]fino all'incrocio con lo [...], ove era presente, sul lato destro della carreggiata, un

cartello indicante il limite generale di 50 km/h (cfr. foto 4 della documentazione fotografica predisposta dalla Polizia comunale [doc. 9 Pretura penale], e foto 7 prodotta al dibattimento di prima istanza). A quel punto, siccome era in anticipo, anziché proseguire sino alla [...]svoltando a destra sulla via [...], si è recato a bere un caffè al ristorante [...], di fronte alla Stazione FFS. Egli ha dunque svoltato a sinistra sullo [...], quindi a destra sulla via [...], poi ancora a sinistra sulla via [...]e, in seguito, a destra per giungere alla rotonda che l'ha portato sulla via [...], all'esercizio pubblico in questione. Rimessosi in strada dopo tale sosta, A. \_\_\_\_\_ ha imboccato nuovamente [...]fino allo [...]sud, proseguendo poi sulla via Industria dove, poco prima di arrivare alla [...]e senza incontrare alcun altro segnale, è incappato nel controllo radar oggetto del presente procedimento. In base ai dati rilevati dal radar e non contestati, l'appellante circolava ad una velocità di 76 km/h (già dedotto il margine di tolleranza di 3 km/h) su un tratto di strada in cui vigeva il limite di velocità di 50 km/h. Avendo l'imputato ammesso di aver circolato ad una velocità di 26 km/h oltre il limite di 50 km/h consentito in quel tratto di strada, il primo giudice, richiamata la giurisprudenza del Tribunale federale nell'ambito del superamento dei limiti di velocità, ha considerato adempiuti i presupposti oggettivi del reato, ovvero la violazione oggettivamente grave di una regola della circolazione e la creazione di un serio pericolo per gli altri utenti della strada (consid. 6, pag. 4).

## **E. 2.2**

A. \_\_\_\_\_ non contesta né la citata ricostruzione del tragitto da lui percorso la mattina del 16 settembre 2010, né l'accertamento secondo cui egli circolava ad una velocità di 76 km/h (dedotto il margine di tolleranza) su un tratto di strada la cui velocità massima consentita era di 50 km/h. Egli sostiene, invece, che i presupposti oggettivi del reato non sono dati nel caso concreto poiché la sua condotta non ha costituito una messa in pericolo della circolazione stradale (dichiarazione di appello, pag. 3). A suo parere, il carattere di gravità di un'infrazione non può essere basato esclusivamente su criteri matematici, dimenticando le peculiarità di ogni singolo caso: è per contro necessaria una analisi della situazione reale, che conduce a determinare l'effettiva pericolosità del suo comportamento (motivazione all'appello, pag. 5). Secondo l'appellante, nel caso concreto – vista anche la “notevole larghezza della carreggiata e l'ottima visibilità” – non vi sarebbe stata alcuna messa in pericolo della circolazione (dichiarazione di appello, pag. 3; motivazione all'appello, pag. 5). Inoltre, nel suo caso, la velocità a cui viaggiava superava solo di 1 km/h il limite posto tra infrazioni semplici e infrazioni gravi (motivazione all'appello, pag. 5).

## **E. 2.3**

Giusta l'art. 27 cpv. 1 LCStr l'utente della strada deve osservare i segnali e le demarcazioni stradali, come anche le istruzioni della polizia. I segnali e le demarcazioni hanno la priorità sulle norme generali; le istruzioni della polizia hanno la priorità sulle norme generali, i segnali e le demarcazioni. Giusta l'art. 32 cpv. 2 LCStr il Consiglio federale limita la velocità dei veicoli a motore su tutte le strade. Al riguardo l'art. 4a cpv. 1 lett. a ONC sancisce che, se le condizioni della strada, della circolazione e della visibilità sono favorevoli, la velocità massima generale dei veicoli nelle località può raggiungere i 50 km/h. Il cpv. 2 della medesima norma stabilisce che la limitazione generale della velocità a 50 km/h si applica in tutta la zona molto fabbricata, all'interno della località; questa limitazione incomincia al segnale “Velocità massima 50, limite generale” (2.30.1) e termina al segnale “Fine della velocità massima 50, limite generale” (2.53.1). Per i conducenti che entrano in una località da strade secondarie poco importanti (come strade che non collegano

direttamente tra loro località o quartieri, strade agricole di accesso, strade forestali, ecc.), la limitazione è valevole, anche se manca la segnaletica, appena esiste una zona molto fabbricata. Ai sensi dell'art. 22 OSStr, i segnali «Velocità massima» (2.30) e «Velocità massima 50, Limite generale» (2.30.1) 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. La velocità massima segnalata è soppressa dal segnale «Fine della velocità massima» (2.53) o «Fine della velocità massima 50, Limite generale» (2.53.1) (cpv. 1). L'inizio della limitazione generale di velocità a 50 km/h (art. 4a cpv. 1 lett. a ONC) è indicato dal segnale «Velocità massima 50, Limite generale» (2.30.1) appena esiste una zona molto fabbricata da una delle parti della strada. La fine della limitazione generale di velocità a 50 km/h è indicata dal segnale «Fine della velocità massima 50, Limite generale» (2.53.1); questo segnale è collocato nel punto a partire dal quale né l'uno né l'altro dei lati della strada è molto fabbricato (cpv. 3). I segnali che annunciano l'inizio o la fine della limitazione generale di velocità a 50 km/h non sono necessari sulle strade secondarie poco importanti (come strade che non collegano direttamente tra di loro località o quartieri esterni, strade agricole di accesso, strade forestali e simili; art. 4a cpv. 2 ONC) (cpv. 4).

### **E. 2.3.1**

Ai sensi dell'art. 90 cpv. 2 LCstr, è punito con una pena detentiva sino a tre anni o con una pena pecuniaria chiunque, violando gravemente le norme della circolazione, cagiona un serio pericolo per la sicurezza altrui o assume il rischio di detto pericolo. L'art. 90 cpv. 2 LCstr descrive una forma qualificata d'infrazione alle norme della circolazione stradale che presuppone, per la sua realizzazione, 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 (Jeanneret, *Les dispositions pénales de la Loi sur la circulation routière (LCR)*, Berna 2007, ad art. 90, n. 19 e seg., pag. 43 e seg.). Nell'ambito del superamento dei limiti di velocità, il TF ha stabilito delle regole precise al fine di garantire la parità di trattamento tra conducenti. Per l'Alta Corte federale, il caso è oggettivamente grave – cioè, è grave a prescindere dalle circostanze concrete (segnatamente, dalle buone condizioni di circolazione o dall'eccellente reputazione di conducente dell'automobilista trasgressore) – quando il superamento della velocità autorizzata è di 25 km/h o più all'interno delle località, di 30 km/h o più all'esterno delle località o sulle semiautostrade e di 35 km/h o più sulle autostrade (STF 6B\_1028/2008 del 16 aprile 2009, consid. 2; DTF 132 II 234 consid. 3.1; 128 II 86 consid. 2b, 126 II 202 consid. 1a, 124 II 259 consid. 2b, 124 II 475 consid. 2a). La conseguenza di tale schematismo è quella di ammettere l'esistenza di una messa in pericolo accresciuta unicamente in funzione del superamento della velocità consentita, facendo astrazione del fatto che un terzo si trovi nelle vicinanze; se la velocità massima è superata secondo quanto sopra, vi è una tale messa in pericolo anche in presenza di condizioni di circolazione ottimali e con una strada deserta (Jeanneret, *Les dispositions pénales de la LCR*, ad art. 90, n. 28-29, pag. 47-48; v. anche STF 1C\_83/2008 del 16 ottobre 2008, consid. 2 e DTF 132 II 234, consid. 3.1).

### **E. 2.4**

Nella fattispecie, non è contestato che al momento del controllo l'appellante stava circolando ad una velocità di 26 km/h superiore al limite di 50 km/h vigente sul tratto di strada in questione. In applicazione della giurisprudenza dell'Alta Corte, rettammente richiamata dal primo giudice, entrambi i presupposti del reato (ovvero, la violazione

oggettivamente grave di una regola fondamentale della circolazione e la creazione di un serio pericolo per gli altri utenti della strada) sono dati in concreto, a prescindere dalle circostanze particolari del caso. In particolare, un superamento di 26 km/h del limite massimo di 50 km/h è atto a fondare, da solo e a prescindere dalle altre specificità della fattispecie, una messa in pericolo astratta accresciuta per gli altri utenti della strada. Tale giurisprudenza è stata confermata a più riprese dal Tribunale federale – anche alla luce delle critiche di una parte della dottrina – che ne ha giustificato lo schematismo con la necessità di assicurare la parità di trattamento tra conducenti, trattandosi di “infrazioni di massa” (cfr. STF 1C\_518/2012 del 9 gennaio 2013, consid. 2.3; STF 6B\_1028/2008 del 16 aprile 2009, consid. 2). Essa vale dunque anche nel caso in cui il superamento della soglia fra infrazioni semplici e gravi sia di “solo” 1 km/h, o anche nei casi in cui il superamento si situi esattamente sulla soglia fra infrazione semplice e grave (cfr. ad es. STF 1C\_83/2008 del 16 ottobre 2008, consid. 2; DTF 132 II 234, consid. 3.1; Weissenberger, Kommentar zur Strassenverkehrsgesetz, Bundesgerichtspraxis, Zurigo/San Gallo 2011, ad art. 90, n. 52 pag. 453). Le contestazioni dell’appellante riguardanti l’assenza di una messa in pericolo per la circolazione in funzione della situazione concreta (notevole larghezza della carreggiata, ottima visibilità) cadono dunque nel vuoto.

### **E. 3**

Il ricorrente critica, poi, le considerazioni del giudice di prime cure in relazione all’adempimento dell’elemento soggettivo del reato. A suo parere, date le circostanze egli aveva seri motivi di ritenere, in buona fede, di non trovarsi più all’interno di una località e, di conseguenza, di non dover rispettare il limite di 50 km/h.

#### **E. 3.1**

Confrontato con la tesi difensiva di A. \_\_\_\_\_, secondo cui l’unico cartello indicante il limite di 50 Km/h incontrato sul suo percorso era invisibile poiché coperto da un camion che precedeva la sua automobile, il primo giudice ha esaminato la posizione del segnale dal profilo delle disposizioni vigenti in materia di segnaletica, ritenendolo ad esse conforme e correttamente posizionato. Viste le ottime condizioni meteorologiche di quella mattina, il primo giudice ha ritenuto che, dopo il passaggio del camion, a A. \_\_\_\_\_ “ non poteva ragionevolmente sfuggire la visione del cartello di limitazione della velocità ”, a maggior ragione se si considera che egli aveva ammesso di essersi recato, in precedenza, più volte alla [...]di [...] (sentenza impugnata, 7.1, pag. 4-5). Il giudice di prime cure ha, inoltre, considerato che l’accusato, nel suo viaggio a ritroso dal ristorante [...]sino alla [...], “ non poteva non accorgersi che si trovava all’interno di una località con delle abitazioni dove di principio vige il limite di velocità di 50 km/h (...) non potendo ragionevolmente invocare, a suo favore, di non esserne al corrente ” (sentenza impugnata, consid. 7.2, pag. 5-6). Il primo giudice ha dunque considerato adempiuto anche l’aspetto soggettivo del reato.

#### **E. 3.2**

Nonostante la giurisprudenza consideri il superamento di più di 25 km/h del limite di velocità di 50 Km/h come già di per sé costitutivo di una negligenza grave, l’appellante sostiene che nel caso concreto egli poteva ritenere, in perfetta buona fede, di non trovarsi più all’interno di una località (motivazione all’appello, pag. 5-6). A. \_\_\_\_\_ contesta la conclusione del primo giudice, secondo cui egli non poteva non accorgersi di essere entrato nell’abitato: la segnaletica era “ disposta in modo sparpagliato e senza un ragionevole criterio ” (motivazione all’appello, pag. 3). Nel primo tratto di strada percorso – che non è

quello dove è stata rilevata l'infrazione – “ vi era un solo segnale, posto unicamente sulla destra ”, che egli non ha scorto “ poiché aveva davanti a sé un autocarro ” (motivazione all'appello, pag. 3). Nel tratto di strada percorso dopo essere ripartito dal ristorante Nazionale in direzione della [...], invece, “ non c'era alcun segnale di limitazione di velocità a 50 Km/h ” (dichiarazione di appello, pag. 2; motivazione all'appello, pag. 3). A suo parere, in una zona come la via [...]a [...]egli “ poteva legittimamente ritenere, in buona fede, di trovarsi al di fuori della località di [...]e quindi in una zona dove il limite di velocità non fosse certo di Km/h 50 ” (dichiarazione di appello, pag. 2). Egli contesta che la zona ove è stato effettuato il rilevamento della velocità sia una zona molto fabbricata ai sensi dell'art. 22 cpv. 3 OSStr, “ tale da poter indurre il conducente a ritenere valida la limitazione di Km/h 50 da osservare nelle località ” (dichiarazione di appello, pag. 2). Pur riconoscendo che all'interno dell'abitato la segnaletica non deve essere continuamente ripetuta, l'appellante sottolinea come il vero “abitato” di [...]si trovi da tutt'altra parte, mentre la zona del controllo radar “ non può essere considerata «abitato» ai sensi della LCStr perché non si tratta di una «zona molto fabbricata» ”, non essendovi abitazioni, negozi, scuole, garage, bar o ristoranti ma trattandosi invece di una zona periferica. Invocando la sua buona fede, A. \_\_\_\_\_ sostiene che durante il suo tragitto “ ha lasciato la zona abitata per addentrarsi in una zona poco costruita dove in buona fede egli poteva ritenere che non vigeva più il limite di Km/h 50 ” e che la rilevazione della velocità è stata effettuata dove la zona densamente fabbricata era già terminata (motivazione all'appello, pag. 4). Critica, anche, l'accertamento del primo giudice, secondo cui egli conosceva la zona per avervi lavorato già nel 2000 per conto della [...]: l'appellante sostiene, infatti, che all'epoca la situazione viaria era differente, non essendovi ancora la bretella autostradale (dichiarazione di appello, pag. 2).

### **E. 3.3**

Dal profilo soggettivo, la fattispecie di cui all'art. 90 cpv. 2 LCStr è realizzata quando l'autore ha adottato un comportamento senza riguardi o gravemente contrario alle regole della circolazione oppure, in caso d'infrazione commessa per negligenza, ha assunto un comportamento palesemente negligente (STF 1C\_144/2011 del 26 ottobre 2011, consid. 3.3; STF 1C\_222/2008 del 18 novembre 2008, consid. 2.3; STF 6B\_718/2007 dell'8 gennaio 2008, consid. 3.3; DTF 131 IV 133 consid. 3.2 e rinvii; DTF 126 II 206 consid. 1a; Jeanneret, Les dispositions pénales de la LCR, ad art. 90, n. 37, pag. 50). 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 (STF 6B\_742/2011 del 1° marzo 2012, consid. 3.3; STF 6B\_786/2011 del 5 luglio 2012, consid. 2.1; Jeanneret, Les dispositions pénales de la LCR, ad art. 90, n. 43, pag. 52). Anche per quanto concerne il riconoscimento dell'aspetto soggettivo del reato, in materia di eccessi di velocità la giurisprudenza del Tribunale federale ha adottato lo stesso schematismo già evocato in relazione agli elementi costitutivi oggettivi: quando il superamento del limite massimo consentito costituisce dal profilo oggettivo un caso grave (quale, ad esempio, un superamento del limite di 50 km/h di 25 km/h o più) esso è, di regola, pure costitutivo di una crassa negligenza (STF 1C\_518/2012 del 9 gennaio 2013, consid. 2.3; STF 1C\_144/2011 del 26 ottobre 2011, consid. 3.3; STF 1C\_222/2008 del 18 novembre 2008, consid. 2.3; DTF 126 II 196 consid. 2; DTF 123 II 37 consid. 1f). Un'eccezione può entrare in considerazione solamente ove risulti che il conducente aveva seri motivi per ritenere di non trovarsi più nella zona in cui vigeva tale limite (STF 1C\_518/2012 del 9 gennaio 2013, consid. 2.3; STF 1C\_144/2011 del 26 ottobre 2011,

consid. 3.3; STF 1C\_222/2008 del 18 novembre 2008, consid. 2.3; DTF 126 II 196 consid. 2; DTF 123 II 37 consid. 1f). Una parte della dottrina ritiene che il comportamento del conducente che non scorge un segnale stradale (ad esempio, una limitazione della velocità) possa essere esaminato alla luce della norma sull'errore sui fatti (art. 13 CP): il conducente agisce, infatti, sulla scorta di una supposizione erronea delle reali circostanze della fattispecie (Jeanneret, *Les dispositions pénales de la LCR*, ad art. 90, n. 63 pag. 60). Tuttavia, anche questo approccio conduce, nella maggior parte dei casi, alla punibilità dell'autore per negligenza: in effetti, in considerazione dell'elevato grado di concentrazione alla strada e alla circolazione che si esige dal conducente (art. 3 cpv. 1 ONC), occorre ritenere che l'errore non è scusabile in quanto avrebbe potuto essere evitato usando le debite precauzioni (art. 13 cpv. 2 CP; cfr. Jeanneret, *Les dispositions pénales de la LCR*, ad art. 90, n. 64 pag. 61).

### **E. 3.4**

Nel suo appello il ricorrente non contesta la validità del limite di 50 km/h sul tratto di strada in cui è stato oggetto del controllo, bensì la sua mancata consapevolezza di tale limite. Va a tal proposito ricordato che, sulla base della giurisprudenza del Tribunale federale, le limitazioni di velocità fissate dall'autorità competente non possono essere rimesse in discussione: laddove esista una limitazione della velocità di 50 km/h, anche se la zona del controllo radar non era densamente fabbricata il giudice non può fare astrazione della segnaletica e considerare che l'infrazione è stata commessa fuori località (esempio della piccola frazione con pochissime costruzioni adiacenti alla strada, cfr. DTF 126 II 196 consid. 2b; v. anche STF 6S.99/2004 del 25 agosto 2004). In generale, i segnali sono giuridicamente validi quando sono stati collocati in seguito a regolare decisione e pubblicazione dell'autorità competente, visibilmente espresse in forma di segnalazione appropriata (DTF 126 II 196 consid. 2b e riferimenti); per quel che concerne il segnale «Velocità massima 50, Limite generale» (2.30.1), giusta l'art. 107 cpv. 3 lett. e OSStr non sono necessarie né decisioni né pubblicazioni. Nella fattispecie, avendo circolato a 26 km/h oltre il limite di 50 km/h, in base alla giurisprudenza citata in precedenza occorre partire dal presupposto che A. \_\_\_\_\_ ha commesso una crassa negligenza, a meno che dagli atti emerga che egli aveva seri motivi per ritenere di non trovarsi più in una zona in cui vigeva il limite di 50 km/h. Per quanto attiene la mancata visione del cartello indicante il limite generale di 50 km/h posto all'incrocio fra la via [...] e lo [...] (e riferito al tratto di strada che avrebbe dovuto percorrere per raggiungere la [...], ove è avvenuto il controllo radar) occorre rilevare quanto segue. Dalla documentazione fotografica agli atti (cfr. foto 4 della documentazione fotografica predisposta dalla Polizia comunale [doc. 9 Pretura penale], e foto 7 prodotta al dibattimento di prima istanza), si evince che il cartello era posto sul lato destro della carreggiata, in un tratto di strada che offriva buona visibilità, libero da ostacoli o vegetazione e con una sola corsia di marcia. Nello specifico, come anche asserito da A. \_\_\_\_\_, quella mattina vi erano buone condizioni meteorologiche. E' dunque del tutto inverosimile la tesi difensiva secondo cui la vista del cartello era nascosta da un camion che precedeva il veicolo dell'appellante. Al più tardi al momento in cui il camion ha superato il segnale, A. \_\_\_\_\_ è passato accanto al cartello, che doveva dunque essergli ben visibile. L'asserita mancata visione del cartello non può, dunque, essere addebitata a circostanze esterne, ma solo ad una disattenzione del conducente. E il fatto di non accorgersi, per disattenzione, della presenza di una limitazione di velocità non costituisce di certo un "serio motivo" – ai sensi della giurisprudenza evocata – per ritenere di non trovarsi in una zona in cui vigeva il limite di 50 km/h. E' poi irrilevante che, dopo questo cartello, A. \_\_\_\_\_ non

abbia più incontrato alcun segnale di limitazione della velocità. Egli si è infatti addentrato nell'agglomerato di [...], in quel che il ricorrente definisce il "vero" abitato (in contrapposizione alla via Industria): il limite generale di 50 km/h era evidentemente vigente anche su quelle strade densamente costruite e abitate, a prescindere dal cartello incontrato in precedenza. In assenza di segnaletica o di demarcazioni il conducente può infatti presumere che la circolazione non è soggetta a nessuna regolamentazione speciale, valendo le regole generali, quali il limite di velocità massima generale di 50 km/h all'interno delle località. Se è vero che egli, dopo la sosta al bar, non ha incontrato alcun cartello che ribadisse che il limite era ancora di 50 km/h, è altrettanto vero che egli nemmeno ha incontrato un cartello che indicasse che tale limitazione era terminata. Abbondanzialmente va aggiunto che, contrariamente a quanto sostiene il ricorrente, dalla documentazione agli atti (cfr. doc. D2, doc. D3 annessi alla dichiarazione di appello; foto 4 e 7 prodotte al dibattimento di prima istanza) emerge in maniera chiara che nei terreni adiacenti lo [...]prima, e la via [...]dopo, si susseguono costruzioni, abitazioni e capannoni. In assenza di segnaletica di senso contrario, non vi erano dunque motivi per partire dal presupposto che il limite generale di velocità di 50 km/h non fosse più applicabile. Infine, per quanto indicato sopra, risulta del tutto infruttuoso il paragone con altre strade su cui vige il limite di 60 km/h. A prescindere dalla sua pregressa conoscenza dei luoghi, A. \_\_\_\_\_ non aveva dunque, soggettivamente, alcun "serio motivo" per ritenere di non trovarsi più nella zona in cui vigeva il limite di 50 km/h. Anche per quel che concerne l'elemento soggettivo del reato, non vi sono dunque gli estremi per distanziarsi dallo schematismo applicato dal Tribunale federale nei casi di eccesso di velocità. La condanna inflitta in prima istanza per infrazione grave alle norme della circolazione deve, dunque, essere confermata in questa sede.

#### **E. 4**

Per quanto attiene alla commisurazione della pena – non oggetto di specifica contestazione – la pena pecuniaria di 8 aliquote giornaliere di fr. 1'800.- cadauna, (per un totale di fr. 14'400.-) deve essere qui confermata, così come la sua sospensione condizionale per un periodo di prova di due anni. Appare per contro necessario un adeguamento verso il basso della multa inflitta. Se è vero che, oltre ad una pena sospesa condizionalmente, può essere inflitta una multa ai sensi dell'art. 106 CP (art. 42 cpv. 4 CP), la giurisprudenza ha precisato che quest'ultima riveste un mero carattere accessorio e, per tale motivo, si giustifica in linea di principio di fissare il suo limite superiore al 20% della pena di base; sono immaginabili deroghe a questa regola in caso di pene di lieve entità, al fine di evitare che la pena cumulata assuma un valore unicamente simbolico (DTF 135 IV 191 consid. 3.4.4). Considerato l'importo della pena pecuniaria (fr. 14'400.-), nel caso concreto la multa inflitta va ridotta a fr. 2'880.-. In caso di mancato pagamento, la pena detentiva sostitutiva sarà di 2 giorni (DTF 134 IV 60 consid. 7.3.3).

#### **E. 5**

In applicazione dell'art. 428 cpv. 3 CPP, visto l'esito dell'appello non si giustifica di modificare l'attribuzione a carico dell'appellante degli oneri processuali relativi al procedimento di prima sede. Gli oneri relativi al procedimento di appello, consistenti in fr. 800.- e nelle spese procedurali di fr. 200.-, sono posti a carico dell'appellante in ragione di 9/10, la rimanenza a carico dello Stato (art. 428 cpv. 1 CPP). Ritenuto il ridotto grado di accoglienza, non si giustifica l'assegnazione di ripetibili. Per questi motivi, visti gli art. visti gli art. 77, 80, 84, 379 e segg., 398 e segg. CPP, art. 13, art. 47, art. 106 CP; art. 27 cpv. 1, art. 32 cpv. 2, art. 90 cpv. 2 LCStr; art. 3 cpv. 1, art. 4a ONC; art. 22, art.

107 cpv. 3 lett. e OSStr; nonché sulle spese e le ripetibili, gli art. 424 e 428 cpv. 4 CPP e la LTG, rispettivamente il Regolamento sulla tariffa per i casi di patrocinio d'ufficio e di assistenza giudiziaria e per la fissazione delle ripetibili dichiara e pronuncia:

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