

TI_GERICHTE 17.2016.75 vom 12. Oktober 2016

TI Tribunale d'appello, 2016-10-12, IT

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ti_gerichte_17.2016.75

FR: TI_GERICHTE 17.2016.75 du 12 octobre 2016

IT: TI_GERICHTE 17.2016.75 del 12 ottobre 2016

Regeste

Assoluzione dell'imputato in quanto l'accertamento, non fondato su ausili tecnici e viziato da effetto ottico di schiacciamento dei piani, impedisce di concludere con sufficiente certezza per l'esistenza di una distanza tra i veicoli configurante una grave infrazione alle norme della circolazione

Erwägungen

E. 2

Nato nel 1971, l'imputato è celibe e vive con i genitori a Balerna. Professionalmente si occupa di produzioni TV per la RSI, di cui è dipendente, anche se, per la verità, dallo scorso mese di agosto, a seguito di uno stato psicologico invalidante derivante, a suo dire, dal presente procedimento egli è a casa in malattia (verbale dib. d'appello, pag. 4). Incensurato, non ha doveri di mantenimento. Risultanze dell'inchiesta, giudizio di primo grado e dibattimento d'appello

E. 3

Il 13 marzo 2015, poco dopo le 16:00, l'imputato stava percorrendo l'autostrada A2 in direzione sud, alla guida della propria vettura BMW. Poco prima di Mendrisio, si spostava sulla corsia di sorpasso accodandosi a un autofurgone. La manovra non sfuggiva a una pattuglia della polizia, che seguiva a breve distanza con un'autocivetta. Ravvisando una possibile infrazione all'obbligo di tenersi ad una distanza di sicurezza dal veicolo che precede, gli agenti attivavano il dispositivo video per documentare l'evolversi del comportamento dell'imputato. A tal fine, si ponevano con l'autocivetta sulla corsia di sorpasso, mantenendosi a distanza costante dalla sua vettura. Le riprese video si estendevano sull'arco di quasi 4 minuti, e su una distanza di poco meno di 7 chilometri, durante i quali la BMW si è mantenuta sulla corsia di sorpasso dietro all'autofurgone. Gli agenti fermavano in seguito l'imputato, addebitandogli il mancato rispetto delle distanze di sicurezza. Egli veniva, poi, convocato il 17 marzo 2015 presso la polizia cantonale di Lamone per essere interrogato in qualità di imputato, previo avvio, nei suoi confronti, di un procedimento penale per titolo di grave infrazione alle norme della circolazione, per aver mantenuto, nella circostanza appena ricordata, una distanza insufficiente dal veicolo che lo precedeva (rapporto di polizia 26 marzo 2015 e verbale d'interrogatorio 17 marzo 2015, AI 1).

E. 3.2

e rinvii; DTF 126 II 206 consid. 1a; Jeanneret, Les dispositions pénales de la LCR, ad art. 90, n. 37, pag. 50 ; Giger, op. cit. n. 35 ad art. 34 LCStr. a) Per l'art. 34 cpv. 4 LCStr il conducente deve tenersi a una distanza sufficiente da tutti gli utenti della strada, in particolare nell'incrociare, sorpassare e circolare affiancato o dietro a un altro. Con

riferimento ai veicoli che si susseguono, l'art. 12 cpv. 1 ONC precisa la norma, disponendo che il conducente deve osservare una distanza sufficiente dal veicolo che lo precede al fine di potersi fermare per tempo in caso di frenata inattesa. b) Come rettamente osservato dal primo giudice, non esiste una regola assoluta per determinare quale sia la distanza sufficiente dal veicolo che precede, la stessa dipendendo dalle circostanze concrete, come le condizioni della strada, della circolazione e della visibilità, il tipo di veicolo ed il suo stato (sentenza impugnata, pag. 3, con richiamo a DTF 131 IV consid. 3.1 e alla sentenza del Tribunale federale 1C_502/2011 del 6 marzo 2012 consid. 3.1). c) La giurisprudenza non ha sviluppato alcun principio generale concernente la distanza, entro la quale dev'essere ritenuta, in ogni caso, ossia anche in presenza di condizioni favorevoli, una violazione lieve (contravvenzione) delle norme della circolazione, ai sensi dell'art. 90 cpv. 1 LCStr. Ha tuttavia ripetutamente preso in considerazione, quali standard minimi generalmente riconosciuti in caso di buone condizioni (strada, meteo, veicolo), la regola dei 2 secondi, come pure la formula "½ Tachy, halber Tacho," (30 metri a 60 km/h, 40 metri a 80 km/h, ecc., pari a un'intervallo di 1,8 secondi), ritenuto che la distanza così ottenuta corrisponde più o meno alla distanza necessaria per bloccare un veicolo in caso di frenata d'urgenza del veicolo che precede (DTF 131 IV 133 consid. 3.1, sentenze del Tribunale federale 6B_502/2016 del 13 settembre 2013 consid. 2.1; 6B_441/2015 del 3 febbraio 2016 consid. 2.2.2; 6B_92/2015 del 27 maggio 2015 consid. 1.3.1; 6B_281/2013 del 16 luglio 2013 consid. 2.2; 1C_424/2012 del 15 gennaio 2013 consid. 4.1; 1C_502/2011 del 6 marzo 2012 consid. 3.1; Bussy/Rusconi/Jeanneret/Kuhn/Mizel/Müller, Code suisse de la circulation routière commenté, n. 5.2 ad art. 34 LCStr; Weissenberger, Kommentar zum Strassenverkehrsgesetz, Bundesgerichtspraxis, Zurigo/San Gallo 2011, n. 53, pag. 246; Giger, op. cit., n. 33 ad art. 34 LCStr). d) Per situare la soglia della grave infrazione alle norme della circolazione (art. 90 cpv. 2 LCStr), confrontandosi con la prassi tedesca che riteneva pericoloso un intervallo temporale di 0,8 secondi, la dottrina aveva proposto di considerare come caso grave un intervallo temporale corrispondente a 0,6 secondi (o meno). In DTF 131 IV 133 consid. 3, il Tribunale federale aveva ravvisato una grave violazione delle norme della circolazione nel comportamento di un automobilista che aveva circolato, con buone condizioni di visibilità e fondo asciutto, ad una velocità dichiarata di 110 km/h sulla corsia di sorpasso di un tratto semi autostradale, tallonando un'automobile, anch'essa in fase di sorpasso, ad una distanza di 10 metri, per oltre 800 metri, con la manifesta intenzione di costringere l'automobilista tallonato ad accelerare oppure a rientrare nella corsia di destra, ciò che corrispondeva a 1/11 "Tachy", rispettivamente a un intervallo temporale di 0,33 secondi. Da allora, giurisprudenza e dottrina fanno costante riferimento a questi parametri, ritenendo generalmente idonea a generare una grave violazione delle norme della circolazione una distanza dal veicolo che precede inferiore a 1/6 "Tachy", rispettivamente a 0,6 secondi (sentenze del Tribunale federale 6B_92/2015 del 27 maggio 2015 consid. 1.3.1; 6B_281/2013 del 16 luglio 2013 consid. 2.2; 1C_424/2012 del 15 gennaio 2013 consid. 4.1; 1C_502/2011 del 6 marzo 2012 consid. 3.1 e riferimenti; DTF 131 IV 133 consid. 3; Bussy/Rusconi/Jeanneret/Kuhn/Mizel/Müller, op. cit., n.

E. 3.4

ad art. 90 LCStr). a) Una violazione dell'art. 34 cpv. 4 LCStr, comportante la multa prevista all'art. 90 cpv. 1 LCStr, scatta allorché l'intervallo temporale tra il veicolo che precede e quello che segue scende al di sotto di 1,8 secondi (sopra, consid. 7c). Nel caso di specie, tenuto conto, come in precedenza, del margine di sicurezza più favorevole all'imputato (15 km/h sino alla velocità di 100 km/h, rispettivamente 15% oltre i 100 km/h, cfr. art. 8 cpv. 1

lett. i, n. 1 OOCS-USTRA), per evitare di incorrere nella sanzione dell'art. 90 cpv. 1 LCStr AP 1 avrebbe dovuto mantenere una distanza dall'autofurgone che lo precedeva superiore a: - 27.50 metri nella situazione del fotogramma 1, - 29 metri nella situazione del fotogramma 2, - 43.34 metri nella situazione del fotogramma 3, - 51.42 metri nella situazione del fotogramma 4. b) Analizzando l'ipotesi accusatoria di grave infrazione alle norme della circolazione, la Corte non ha giudicato attendibile l'esame ad occhio nudo delle distanze e le conseguenti conclusioni dell'accusa, da una parte poiché non sorretti da un controllo della distanza di sicurezza effettuato mediante ausili tecnici e, dall'altra parte, a causa dell'effetto ottico di "schacciamento dei piani" (effetto telescopio, cfr. consid. 8.b). Nonostante le distanze tra i veicoli apparissero sensibilmente ridotte, la visione dei fotogrammi non consentiva di concludere con la necessaria sicurezza che rientrassero nei parametri qualificanti il caso grave. Ne va diversamente per l'esame dell'infrazione semplice, ove le distanze entranti in considerazione per il giudizio sono triplicate rispetto a quelle precedenti. In questo caso l'occhio trova aiuto, appunto, nell'importante aumento della distanza da considerare. Per fare un esempio, visionando il fotogramma 4, una cosa è giungere ad affermare con sicurezza che la distanza tra i due veicoli è inferiore a 17 metri, ben più sicuro e tranquillante è invece concludere che essa sia inferiore a 50 metri. In definitiva, per questo esame la Corte ritiene che il giudizio possa agevolmente fondarsi su una semplice, ancorché critica, visione dei fotogrammi. Vagliati con attenzione questi documenti, la Corte perviene alla conclusione che tutti i fotogrammi (in modo particolare il primo e il quarto) evidenziano, d'acchito e senza timore di smentita, come la distanza tra i due veicoli sia, finanche largamente, inferiore alle misure minime indicate (sopra, lett. a). Lo stesso difensore, riferendosi al fotogramma 2, ha stimato una distanza tra i due veicoli variante tra 24 e 30 metri, dando così conferma della realizzazione, perlomeno in quel frangente, di un'infrazione lieve alle norme della circolazione (arringa scritta annessa al verbale del dibattimento d'appello). Di conseguenza, pur non avendo creato un pericolo concreto, AP 1 si è reso autore colpevole di contravvenzione alle norme della circolazione (art. 90 cpv. 1 in relazione con l'art. 34 cpv. 4 LCStr).

E. 3.5

km, "all'interno del cantiere autostradale di Mendrisio" : "Come si può evincere dal fotogramma 1 allegato al verbale d'interrogatorio, i due veicoli sono praticamente all'interno dell'ombra prodotta da un autoarticolato, la cui lunghezza è di 16,50 metri. Considerando la lunghezza di entrambi i mezzi meccanici (BMW lunghezza 4,34 metri / furgone lunghezza 4,782 metri), si può dedurre che lo spazio tra essi sia al massimo 10 metri. Questa distanza veniva mantenuta per un tratto di circa 3,5 km nonostante l'aumento della velocità tanto da raggiungere i 121 km/h" (rapporto di polizia 26 marzo 2015, pag. 1-2, AI 1). Da qui il decreto d'accusa. Nel rapporto di polizia è, tuttavia, precisato che nell'intero tratto l'imputato "non ha mai eseguito manovre di pressing o "Bilux" per ottenere strada libera" e che al momento dell'infrazione il traffico non era intenso e la visibilità buona. E infine, che "la manovra non ha arrecato pericolo per gli altri utenti della strada" (rapporto di polizia 26 marzo 2015, pag. 2, AI 1).

E. 4

Rispetto alla lunghezza complessiva del tratto di strada oggetto delle riprese video (6.952 km), l'infrazione constatata dalla polizia si riferisce ad un percorso di soli

E. 5

Dopo aver illustrato le regole vigenti, secondo dottrina e giurisprudenza, per la determinazione della “distanza sufficiente” dal veicolo che precede (art. 34 cpv. 3 LCStr), il presidente della Pretura penale si è allineato alla posizione dell'accusa, giudicando che il comportamento stradale tenuto da AP 1 costituisce una grave infrazione alle norme della circolazione. Rispetto alle proposte del decreto d'accusa, egli ha nondimeno ritenuto di dover ridurre le aliquote giornaliere di pena pecuniaria da 30 a 20, diminuendo al contempo l'importo delle singole aliquote da fr. 160.– a fr. 140.–, così come la multa, da fr. 700.– a fr. 600.– e, infine, la durata del periodo di prova, da 3 anni a 2 anni.

E. 5.2

ad art. 34 LCStr; Weissenberger, op. cit., n. 54, pag. 247).

E. 6

Al dibattimento d'appello la difesa ha ripreso gli argomenti già avanzati in prima sede, negando l'esistenza di prove per affermare che l'imputato abbia tenuto una distanza di sicurezza insufficiente dal veicolo che lo precedeva. Tesi accusatoria, sempre secondo la difesa, basata esclusivamente sulla valutazione della polizia, che è però frutto di distanze estrapolate da ombre e ipotesi. Ribadita, inoltre, l'esigenza di considerare che, ponendosi a tergo di un veicolo che ne segue un altro, la distanza tra questi risulta all'occhio nudo ben più ravvicinata a quella effettiva (“effetto schiacciamento” o “telescopio”). L'appellante critica, altresì, la qualifica giuridica dell'infrazione, rilevando che il giudice ha erroneamente ritenuto una grave infrazione alle norme della circolazione (art. 90 cpv. 2 LCStr), allorché un corretto accertamento dei fatti avrebbe dovuto condurre al proscioglimento e, al più, ad una condanna per infrazione semplice (art. 90 cpv. 1 LCStr).

E. 7

L'art. 90 cpv. 2 LCStr punisce con la pena detentiva sino a tre anni o con una pena pecuniaria chi, violando gravemente le norme della circolazione, cagiona un serio pericolo per la sicurezza altrui (grave infrazione alle norme della circolazione). Per la giurisprudenza, un serio pericolo per la sicurezza altrui è realizzato non solo in caso di pericolo concreto, ma già in presenza di un'elevata messa in pericolo astratta (sentenza del Tribunale federale 6B_441/2015 del 3 febbraio 2016 consid. 2.2.1; DTF 131 IV 136 consid. 3.2; Giger, SVG Kommentar, 8a ed., Zurigo 2014, n. 36 ad art. 34 LCStr). Soggettivamente, 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 (sentenze del Tribunale federale 1C_144/2011 del 26 ottobre 2011, consid. 3.3; 1C_222/2008 del 18 novembre 2008, consid. 2.3; 6B_718/2007 dell'8 gennaio 2008, consid. 3.3; DTF 131 IV 133 consid.

E. 8

Sono agli atti, annessi al rapporto di polizia (AI 1), quattro fotogrammi estrapolati dalla videoregistrazione (effettuata con l'apparecchio di misurazione della velocità montato sul veicolo della polizia) dell'inseguimento della BMW dell'imputato, protrattosi per 03:55 minuti, pari a un tratto di poco meno di 7 km, di cui oltre 2 km di cantiere, in territorio di Mendrisio. a) L'Ordinanza sul controllo della circolazione stradale (OCCS) prevede che, nella misura del possibile, durante i controlli vanno impiegati ausili tecnici per accertare la distanza di sicurezza tra veicoli (art. 9 cpv. 1 lett. c OCCS). Per gli ausili tecnici, l'art. 9 cpv. 1bis OCCS rinvia all'ordinanza sugli strumenti di misurazione (OStrM) e alle

disposizioni esecutive del DFGP, mentre che il cpv. 2 della norma fa incarico all'USTRA di disciplinare, d'intesa con l'Ufficio federale di metrologia METAS, l'esecuzione, la procedura, i requisiti dei sistemi e tipi di misurazione, nonché i margini di tolleranza. L'Ordinanza dell'USTRA concernente l'Ordinanza sul controllo della circolazione stradale (OCCS-USTRA) contiene le disposizioni esecutive dell'OCCS e disciplina i controlli della velocità, della fase rossa dei semafori (infrazioni all'obbligo di fermarsi segnalato dal semaforo), del lavoro, della guida e del riposo, del peso, nonché dell'abilità alla guida (tasso alcolico nell'aria espirata, analisi del sangue e delle urine). Vi sono, poi, l'Ordinanza del DFGP sugli strumenti di misurazione della velocità e la sorveglianza della fase rossa ai semafori nella circolazione stradale (OStrMV) e le Istruzioni dell'USTRA concernenti i controlli di polizia della velocità e la sorveglianza della fase rossa dei semafori. Tutto questo armamentario di ordinanze e istruzioni tace, però, sull'esistenza e sulla regolamentazione del controllo della distanza di sicurezza tra veicoli mediante ausili tecnici auspicato dall'art. 9 cpv. 1 lett. c OCCS. Occorre così ritenere che questo tipo di controllo semplicemente non esista. Ne consegue che le constatazioni del rapporto di polizia (AI 1) non possono dirsi fondate su un accertamento effettuato mediante impiego di ausili tecnici. Se è vero, infatti, che il rilevamento della velocità durante le fasi dell'inseguimento è stato eseguito utilizzando mezzi tecnici autorizzati (apparecchio radar montato sull'autocivetta), è però altrettanto vero che esso non fornisce alcun dato di misurazione della distanza effettiva tenuta dall'imputato dal veicolo che lo precedeva. In assenza di uno specifico ausilio tecnico, la conclusione che la distanza tra i due veicoli era tale da connotare una grave infrazione alle norme della circolazione si fonda, quindi, essenzialmente sulla stima, affidata all'occhio dei due agenti di polizia. L'accertamento dei fatti è dunque empirico, sicché al filmato in questione, ma anche ai singoli fotogrammi da esso estrapolati, deve essere attribuita valenza probatoria limitata. Ciò posto, occorre nondimeno scendere nella disamina di queste prove. b) Il primo fotogramma mostra la vettura BMW dell'imputato accodata all'autofurgone Renault Trafic. I due veicoli sono contemporaneamente in fase di sorpasso di un autoarticolato, ad una velocità di 70 km/h indicata dallo strumento di misurazione dell'autocivetta. A mente del presidente della Pretura penale (sentenza impugnata, pag. 4), si può osservare che, in questo frangente, i due veicoli si trovano a tal punto ravvicinati, da inserirsi entrambi all'interno dell'ombra dell'autoarticolato proiettata sul fondo stradale. Ciò significa che la lunghezza dei due veicoli, sommata alla distanza che li separa in questo preciso istante, è inferiore alla lunghezza totale dell'autoarticolato. Tenuto conto che la BMW misura 4.34 metri, il furgone Renault Trafic 4.78 metri (in totale 9.12 metri) e l'autoarticolato, come misura massima, 16.50 metri (art. 65 cpv. 1 lett e ONC), la distanza tra la BMW e l'autofurgone Renault Trafic nell'attimo di quel fotogramma era di 7.50 metri, pertanto inferiore ai 10 metri. Ne discende, sempre stando al giudizio impugnato, che l'imputato si è reso colpevole di grave infrazione alle norme della circolazione. Alla velocità di 70 km/h, in 0,6 secondi si percorrono 11.66 metri, rispettivamente 9.17 metri, tenendo conto margine di sicurezza di 15 km/h (e non del 15%) richiesto dall'imputato, desumendolo verosimilmente dall'art. 8 cpv. 1 lett. i, n. 1 OCCS-USTRA. Ora, la distanza tra i due veicoli di 7.50 metri (il dato corretto è in realtà 7.38 metri), calcolata dal primo giudice, si situa indubbiamente nella zona inferiore a quella di 11.66 metri, rispettivamente di 9.17 metri, al di sotto della quale scatta il caso qualificato dell'art. 90 cpv. 2 LCStr. Visionando il fotogramma e il relativo filmato, la distanza tra i due veicoli appare effettivamente, all'occhio, molto ravvicinata. Nessuna informazione è data, però, quanto al tipo di obiettivo montato sulla telecamera dell'autocivetta. Concepito

per l'accertamento della velocità del veicolo inseguito, secondo la logica più elementare tale obiettivo non può avere una funzione di allargamento o dilatazione dell'immagine (effetto grandangolo). La sua funzione dev'essere, bensì, quella di focalizzare con la miglior precisione l'oggetto ripreso, cioè il veicolo inseguito (effetto teleobiettivo). Come rettamente osservato dalla difesa, l'effetto teleobiettivo genera uno "schiacciamento dei piani", comprimendo la prospettiva (proiezione su un piano di un oggetto tridimensionale). In tal modo, la scena fotografata riduce sensibilmente le distanze tra due punti lontani facendoli apparire più vicini se non addirittura sullo stesso piano. Ricorrendo al solo ausilio dell'occhio, l'effetto appena descritto fa sì che dal fotogramma in questione non è possibile stabilire con la necessaria sicurezza che la distanza tra la BMW e l'autofurgone Renault Trafic fosse inferiore a 9.17 metri. Né l'ombra dell'autoarticolato può essere di qualche ausilio, posto come dal fotogramma non sia possibile assodare, contrariamente all'opinione del primo giudice, che l'autofurgone rientri, parzialmente o completamente, in tale ombra. Non è data, quindi, la prova di una distanza tra i due veicoli qualificante una grave infrazione alle norme della circolazione. c) Non ne va diversamente per il secondo fotogramma, che ritrae i due veicoli piuttosto ravvicinati, alla velocità indicata di 73 km/h. Esso non fornisce, però, elementi sufficientemente sicuri per stabilire che la distanza tra i due veicoli sia inferiore a 12.16 metri (che si percorrono in 0,6 secondi alla velocità di 73 km/h), rispettivamente a 10.34 metri, considerando un margine di sicurezza di 15 km/h (art. 8 cpv. 1 lett. i, n. 1 OOCS-USTRA). Anzi, la difesa va seguita, laddove osserva che le ombre delle due auto proiettate sul muro spartitraffico, attestano una distanza tra i due veicoli ben superiore. d) Nel terzo fotogramma, per generare una grave infrazione alle norme della circolazione, la distanza tra i due veicoli doveva fissarsi al di sotto di 17 metri (che si percorrono in 0,6 secondi alla velocità di 102 km/h), rispettivamente a 14.45 metri, nel caso più favorevole all'imputato, cioè dopo deduzione del margine di sicurezza del 15% (art. 8 cpv. 1 lett. i, n. 2 OOCS-USTRA). Nel fotogramma è ben visibile la BMW dell'imputato che continua a seguire a breve distanza l'autofurgone Renault Trafic. Ma anche in questo caso, l'occhio nudo non consente di stabilire con sicurezza una distanza tra i veicoli inferiore ai parametri suddetti. e) Nella situazione ripresa nel quarto fotogramma la velocità rilevata dall'autocivetta è di 121 km/h. Conseguentemente il caso grave si ha con una distanza tra i due veicoli inferiore a 20.16 metri, rispettivamente a 17.14 metri, nel caso più favorevole all'imputato, cioè dopo deduzione del margine di sicurezza del 15% (art. 8 cpv. 1 lett. i, n. 2 OOCS-USTRA). Stando all'immagine ripresa nel fotogramma la distanza tra i veicoli è effettivamente ravvicinata. Siamo però in una situazione analoga a quella del fotogramma 1 e anche qui l'ombra dell'autoarticolato non può essere di ausilio all'occhio, per concludere ad una distanza inferiore a quelle sopra indicate. f) I fotogrammi in esame sono stati estrapolati dal filmato che ritrae la BMW dell'imputato mentre segue a breve distanza l'autofurgone Renault Trafic sull'arco di più chilometri. Le videoriprese forniscono immagini in movimento di situazioni del tutto simili a quelle impresse sui fotogrammi che, alla pari di questi, in una valutazione ad occhio impediscono di concludere con sufficiente margine di certezza all'esistenza di distanze tra i veicoli giustificanti una condanna per grave infrazione alle norme della circolazione.

E. 9

A tale conclusione soccorrono, del resto, anche le parole degli agenti che hanno allestito il rapporto di polizia, stando a cui l'imputato "non ha mai eseguito manovre di pressing o "Bilux" per ottenere strada libera". Ma soprattutto, alla Corte è parso determinante che, a giudizio dei due agenti "la manovra non ha arrecato pericolo per gli altri utenti della strada"

(rapporto di polizia 26 marzo 2015, pag. 2, AI 1). Si tratta di una constatazione importante, che collide con la natura e gli elementi costitutivi del reato in esame. Una grave infrazione alle norme della circolazione non può quindi ritenersi provata. Di conseguenza AP 1 dev'essere prosciolto.

E. 10

La Corte deve allora esaminare, non da ultimo poiché oggetto di specifica domanda subordinata, se l'imputato sia perseguibile per contravvenzione alle norme della circolazione. Giusta l'art. 90 cpv. 1 LCStr è punito con la multa chiunque contravviene alle norme della circolazione (contravvenzione alle norme della circolazione). La norma è concepita come delitto di pura condotta ("Tätigkeitsdelikt", délit formel) : la violazione di una regola della circolazione è punibile indipendentemente dalle conseguenze reali o possibili dell'infrazione, pertanto anche se essa non ha comportato la creazione di un pericolo concreto. L'art. 90 cpv. 1 LCStr istituisce, in tal senso, un delitto di messa in pericolo astratta (Janneret, *Les dispositions pénales de la Loi sur la circulation routière*, Berna 2007, n. 17 ad art. 90 LCStr; Bussy/Rusconi/Jeanerret/Kuhn/Mizel/Müller, op. cit., n.

E. 11

I fotogrammi e il filmato fanno stato di una contravvenzione ripetutasi a più riprese sull'arco di più chilometri. Di conseguenza, avuto riguardo al genere d'infrazione, la Corte ritiene congruamente commisurata alla colpa e alle condizioni personali dell'imputato, una multa di fr. 500.—.

E. 12

cpv. 1 ONC, 34, 47 e segg. e 106 CP nonché, sulle spese e indennità, gli art. 428 e 429 cpv. 1 lett. a CPP e la LTG, dichiara e pronuncia:

E. 34

cpv. 4 LCStr, 3 cpv. 1, 12 cpv. 1 ONC,
giornaliere da fr. 160.■ cadauna, corrispondenti a complessivi fr.
4■800.■, sospesa condizionalmente per un periodo di prova di 3
anni, nonché al pagamento di una multa di fr. 700.■, della
tassa di giustizia di fr. 100.■ e delle spese giudiziarie di fr. 200.

Considerando

Giusta l'art. 398 cpv. 2 CPP ■ secondo cui il tribunale d'appello esamina per estenso (■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 Tribunale federale 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 (sentenza del Tribunale federale

6B_715/2011 del 12 luglio 2012, consid. 2.1 che cita, fra gli altri, Luzius Eugster, in: Basler Kommentar, Schweizerische Strafprozessordnung, Basilea 2011, ad art. 398, n. 1, pag. 2642, confermata in sentenza del Tribunale federale 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, pag. 766).

Risultanze dell'inchiesta, giudizio di primo grado e dibattimento d'appello

La manovra non sfuggiva a una pattuglia della polizia, che seguiva a breve distanza con un'auto-civetta. Ravvisando una possibile infrazione all'obbligo di tenersi ad una distanza di sicurezza dal veicolo che precede, gli agenti attivavano il dispositivo video per documentare l'evolversi del comportamento dell'imputato. A tal fine, si ponevano con l'auto-civetta sulla corsia di sorpasso, mantenendosi a distanza costante dalla sua vettura. Le riprese video si estendevano sull'arco di quasi 4 minuti, e su una distanza di poco meno di 7 chilometri, durante i quali la BMW si è mantenuta sulla corsia di sorpasso dietro all'autofurgone. Gli agenti fermavano in seguito l'imputato, addebitandogli il mancato rispetto delle distanze di sicurezza. Egli veniva, poi, convocato il 17 marzo 2015 presso la polizia cantonale di Lamone per essere interrogato in qualità di imputato, previo avvio, nei suoi confronti, di un procedimento penale per titolo di grave infrazione alle norme della circolazione, per aver mantenuto, nella circostanza appena ricordata, una distanza insufficiente dal veicolo che lo precedeva (rapporto di polizia 26 marzo 2015 e verbale d'interrogatorio 17 marzo 2015, AI 1).

Come si può evincere dal fotogramma 1 allegato al verbale d'interrogatorio, i due veicoli sono praticamente all'interno dell'ombra prodotta da un autoarticolato, la cui lunghezza è di 16,50 metri. Considerando la lunghezza di entrambi i mezzi meccanici (BMW lunghezza 4,34 metri / furgone lunghezza 4,782 metri), si può dedurre che lo spazio tra essi sia al massimo 10 metri.

Questa distanza veniva mantenuta per un tratto di circa 3,5 km nonostante l'aumento della velocità tanto da raggiungere i 121 km/h

(rapporto di polizia 26 marzo 2015, pag. 1-2, AI 1).

I due veicoli sono contemporaneamente in fase di sorpasso di un autoarticolato, ad una velocità di 70 km/h indicata dallo strumento di misurazione dell'auto-civetta.

A mente del presidente della Pretura penale (sentenza impugnata, pag. 4), si può osservare che, in questo frangente, i due veicoli si trovano a tal punto ravvicinati, da inserirsi entrambi all'interno dell'ombra dell'autoarticolato proiettata sul fondo stradale. Ciò significa che la lunghezza dei due veicoli, sommata alla distanza che li separa in questo preciso istante, è inferiore alla lunghezza totale dell'autoarticolato.

Tenuto conto che la BMW misura 4.34 metri, il furgone Renault Trafic 4.78 metri (in totale 9.12 metri) e l'autoarticolato, come misura massima, 16.50 metri (art. 65 cpv. 1 lett e ONC), la distanza tra la BMW e l'autofurgone Renault Trafic nell'attimo di quel fotogramma era di 7.50 metri, pertanto inferiore ai 10 metri. Ne discende, sempre stando al giudizio impugnato, che l'imputato si è reso colpevole di grave infrazione alle norme della circolazione.

Alla velocità di 70 km/h, in 0,6 secondi si percorrono 11.66 metri, rispettivamente 9.17 metri, tenendo conto margine di sicurezza di 15 km/h (e non del 15%) richiesto

dall'imputato, desumendolo verosimilmente dall'art. 8 cpv. 1 lett. i, n. 1 OOCs-USTRA.

Ora, la distanza tra i due veicoli di 7.50 metri (il dato corretto è in realtà 7.38 metri), calcolata dal primo giudice, si situa indubbiamente nella zona inferiore a quella di 11.66 metri, rispettivamente di 9.17 metri, al di sotto della quale scatta il caso qualificato dell'art. 90 cpv. 2 LCStr.

Ricorrendo al solo ausilio dell'occhio, l'effetto appena descritto fa sì che dal fotogramma in questione non è possibile stabilire con la necessaria sicurezza che la distanza tra la BMW e l'autofurgone Renault Trafic fosse inferiore a 9.17 metri.

Né l'ombra dell'autoarticolato può essere di qualche ausilio, posto come dal fotogramma non sia possibile assodare, contrariamente all'opinione del primo giudice, che l'autofurgone rientri, parzialmente o completamente, in tale ombra.

Non è data, quindi, la prova di una distanza tra i due veicoli qualificante una grave infrazione alle norme della circolazione.

Giusta l'art. 90 cpv. 1 LCStr è punito con la multa chiunque contravviene alle norme della circolazione (contravvenzione alle norme della circolazione). La norma è concepita come delitto di pura condotta (Tätigkeitsdelikt, délit formel): la violazione di una regola della circolazione è punibile indipendentemente dalle conseguenze reali o possibili dell'infrazione, pertanto anche se essa non ha comportato la creazione di un pericolo concreto. L'art. 90 cpv. 1 LCStr istituisce, in tal senso, un delitto di messa in pericolo astratta (Janneret, Les dispositions pénales de la Loi sur la circulation routière, Berna 2007, n. 17 ad art. 90 LCStr; Bussy/Rusconi/Jeanerret/Kuhn/Mizel/Müller, op. cit., n. 3.4 ad art. 90 LCStr).

- 27.50 metri nella situazione del fotogramma 1,
- 29 metri nella situazione del fotogramma 2,
- 43.34 metri nella situazione del fotogramma 3,
- 51.42 metri nella situazione del fotogramma 4.

Nonostante le distanze tra i veicoli apparissero sensibilmente ridotte, la visione dei fotogrammi non consentiva di concludere con la necessaria sicurezza che rientrassero nei parametri qualificanti il caso grave.

Ne va diversamente per l'esame dell'infrazione semplice, ove le distanze entranti in considerazione per il giudizio sono triplicate rispetto a quelle precedenti. In questo caso l'occhio trova aiuto, appunto, nell'importante aumento della distanza da considerare. Per fare un esempio, visionando il fotogramma 4, una cosa è giungere ad affermare con sicurezza che la distanza tra i due veicoli è inferiore a 17 metri, ben più sicuro e tranquillante è invece concludere che essa sia inferiore a 50 metri.

In definitiva, per questo esame la Corte ritiene che il giudizio possa agevolmente fondarsi su una semplice, ancorché critica, visione dei fotogrammi.

Vagliati con attenzione questi documenti, la Corte perviene alla conclusione che tutti i fotogrammi (in modo particolare il primo e il quarto) evidenziano, d'acchito e senza timore di smentita, come la distanza tra i due veicoli sia, finanche largamente, inferiore alle misure minime indicate (sopra, lett. a).

Lo stesso difensore, riferendosi al fotogramma 2, ha stimato una distanza tra i due veicoli variante tra 24 e 30 metri, dando così conferma della realizzazione, perlomeno in quel frangente, di un'infrazione lieve alle norme della circolazione (arringa scritta annessa al verbale del dibattimento d'appello).

Di conseguenza, pur non avendo creato un pericolo concreto, AP 1 si è reso autore colpevole di contravvenzione alle norme della circolazione (art. 90 cpv. 1 in relazione con l'art. 34 cpv. 4 LCStr).

In concreto l'imputato è stato prosciolto dall'accusa di grave infrazione alle norme della circolazione; condannato, invece, per contravvenzione alle norme medesime. Il proscioglimento è dunque soltanto parziale, ciò che impone l'assegnazione di un'indennità ridotta per le spese di patrocinio, che questa Corte quantifica in fr. 2'000.■, di cui fr. 1'000.■ per il primo grado e fr. 1'000.■ per seconda sede. E ciò, a fronte di una richiesta del patrocinatore, contenuta nella generica locuzione "protestate tasse spese e ripetibili di primo e secondo grado".

La Corte si è pronunciata facendo astrazione dalla perizia privata prodotta dalla difesa al dibattimento, il referto non avendo saputo fornire spunti utili per il giudizio. Un'indennità per l'eventuale danno economico al riguardo non entra perciò in considerazione.

In esito al procedimento, si giustifica di porre le tasse e le spese della procedura di primo grado a carico dello Stato per fr. 400.■ (spese per la motivazione scritta) e a carico dell'imputato per fr. 550.■, mentre che quelle di secondo grado vanno interamente a carico dello Stato.

Per questi motivi,

visti gli art. 80, 81, 398 e segg., 408 CPP, 26 cpv. 1, 27 cpv. 1, 34 cpv. 4, 90 cpv. 1 LCStr,

12 cpv. 1 ONC,

34, 47 e segg. e 106 CPnonché, sulle spese e indennità, gli art. 428 e 429 cpv. 1 lett. a CPP e la LTG,

dichiara e pronuncia:

Di conseguenza:

1.3. AP 1 è condannato alla multa di fr. 500.■ (cinquecento); in caso di mancato pagamento la pena detentiva sostitutiva è fissata in 5 (cinque) giorni (art. 106 cpv. 2 CP).

2. Gli oneri processuali del procedimento di primo grado, per complessivi fr. 950.■ (novecentocinquanta), sono posti a carico dello Stato in ragione di fr. 400.■ (quattrocento) e di AP 1 per fr. 550.■ (cinquecentocinquanta).

3. Gli oneri processuali d'appello, consistenti in:

- taxa di giustizia fr. 800.■
- altri disborsi fr. 200.■

fr. 1'000.■

sono posti a carico dello Stato che rifonderà ad AP 1, quale indennità ex art. 429 cpv. 1 lett. a CPP, fr. 1'000.■ per la procedura di primo grado e fr. 1'000.■ per la procedura

d■appello.

- Divisione della giustizia, 6501 Bellinzona

Per la Corte di appello e di revisione penale

La presidente

Il segretario

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