

## **TI\_GERICHTE 17.2018.94 vom 19. Dezember 2018**

TI Tribunale d'appello, 2018-12-19, IT

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ti\\_gerichte\\_17.2018.94](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ti_gerichte_17.2018.94)

FR: TI\_GERICHTE 17.2018.94 du 19 décembre 2018

IT: TI\_GERICHTE 17.2018.94 del 19 dicembre 2018

### **Regeste**

Grave infrazione alle norme della circolazione stradale, superamento del limite di velocità di 36 km/h (già dedotto il margine di tolleranza) su un tratto limitato a 100km/h, visibilità di un segnale, margine di sicurezza

### **Erwägungen**

#### **E. 3**

lett. a), l'accertamento inesatto o incompleto dei fatti (lett. b) e l'inadeguatezza (lett. c) In base all'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 TF ha avuto modo di precisare che l'appello porta ad un nuovo e completo esame di tutte le questioni contestate e 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, Luzius Eugster, in: Basler Kommentar, Schweizerische Strafprozessordnung, 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). 2. L'imputato: vita, situazione economica e precedenti penali In applicazione dell'art. 82 cpv. 4 CPP su questo punto si richiama il consid. 1 della sentenza impugnata. 3. I fatti Alle ore 00:03 del 16 febbraio 2016, mentre viaggiava in direzione sud alla guida della vettura targata \_\_\_\_\_ sull'autostrada A2, al km 2.350 in territorio di \_\_\_\_\_ AP 1 è incorso in un controllo di velocità. Con apparecchio Traffic Observer LMS-14 (S.-Mr. 90612-1508-A-0141, METAS 432780-0, unità di controllo, Traffic Observer TO-MCU-14, S.-Nr. 90612-1508-A-0141, Scanner laser [LMS-14], Traffic Observer LMS 511-10900S02, S.-Nr. 15341139: AI 1, certificato di verifica allegato al rapporto di constatazione) è stata rilevata una velocità di 136 km/h – pari a 140 km/h dedotto il margine di tolleranza – a fronte del limite massimo di velocità di 100 km/h (AI 1, rapporto di constatazione). L'infrazione è stata rilevata durante un controllo di polizia senza posto di blocco in condizioni di traffico normale e con fondo stradale asciutto (AI 1, rapporto di constatazione). 4. Le dichiarazioni dell'imputato 4.1. In occasione dell'interrogatorio di polizia 18 marzo 2016 (AI 1), AP 1 ha ammesso di essere stato alla guida del predetto veicolo nelle circostanze di tempo e di luogo summenzionate. Proveniva

da \_\_\_\_\_ e si stava recando al proprio domicilio a \_\_\_\_\_. Quando l'interrogante gli ha contestato che procedeva a 136 Km/h laddove il limite era di 100 Km/h, ha preso posizione come segue: “Contesto con rinvio all'allegato l'adeguatezza del limite e l'accertamento dell'eccesso”. Nell'allegato menzionato, per quanto qui di interesse, AP 1 si è limitato a contestare l'applicazione del margine di tolleranza in soli 4 km/h anziché i 6 km/h auspicati. A sostegno di tale richiesta ha altresì asserito di aver circolato a una velocità che egli, tramite l'accessorio tempomat presente sulla sua vettura, aveva impostato a 120 km/h, velocità che d'altra parte avrebbe riscontrato guardando il tachimetro al momento del flash del radar. Ha quindi concluso che “l'attendibilità di un rilevamento preciso al millimetro è quindi relativa”. Egli ha soggiunto che si trattava di un radar in funzione da pochi mesi e che in pochissimo tempo aveva fatto una “strage” di automobilisti, così come riportato dai media, a dimostrazione, sempre a suo dire, dell'inadeguatezza del limite di velocità fissato in quel tratto di autostrada. Quando gli è stato chiesto se sapesse e se avesse percepito quale fosse il limite su quel tratto, ha risposto: “Conoscevo il limite, avevo inserito il tempomat su 120 km/h visto che l'autostrada era deserta e il fondo stradale perfetto. Non riesco a spiegarmi il perché della velocità accertata”. 4.2. Al dibattimento dinanzi alla Pretura penale, tenutosi il 14 marzo 2018, l'imputato ha dichiarato: “Io sapevo che sul ponte vi era un apparecchio di controllo della velocità e sapevo anche che vi era un cartello di possibile limitazione di velocità a messaggio variabile. Mi è già accaduto, passando di giorno, di vedere che quel cartello indicava un limite di 100 km/h o di altre velocità, soprattutto quando vi erano dei tir incolonnati. Il tratto che precede questo cartello è un tratto ove vige la velocità ordinaria”. “Anche quella sera adattavo la mia velocità con il tempomat «a bottone». Ritengo di avere passato il tratto dove c'è lo svincolo a 100 km/h e di avere aumentato il tempomat dal momento in cui c'era il cartello di fine limite. Con il senno di poi posso dire che, verosimilmente, invece di premere due tacchette fino ai 120 km/h, per la sensibilità dell'apparecchio forse ne ho schiacciate di più. Quando sono arrivato in prossimità del cartello di cui stiamo parlando, ero pronto a ridurre la velocità. Quel cartello in alto, tuttavia non l'ho visto perché era invisibile. L'ho ritenuto spento. Poteva ben esserlo, ritenuto che non era un orario di punta. Di conseguenza non ho modificato il tempomat che avevo disposto poco prima. Io circolavo sulla corsia di destra, come indica la fotografia del radar”. 4.3. Al dibattimento d'appello 30 ottobre 2018, l'appellante ha asserito: “(...) come già affermato in occasione di un precedente interrogatorio, quando il flash è scattato io me ne sono accorto e immediatamente ho guardato il tachimetro che ho visto indicare 120 km/h. per un certo periodo ho quindi contestato la velocità accertata. Dopo che ho visto tutte le misurazioni (recte: misurazioni) effettuate prendo atto che la velocità era effettivamente quella di 140 km/h. Ho altri motivi per oppormi alla sanzione, ma sulla velocità mi sono rassegnato a riconoscerla. (...) Non ho mai preso alcuna multa. Quella sera stavo rientrando da un dibattito televisivo ad \_\_\_\_\_. Non avevo alcuna fretta, come invece accertato dal Pretore. Scendevo da \_\_\_\_\_ con strada perfetta, traffico assente, a mezzanotte e mezza circa. Sapevo che c'era un radar in quella zona; lo sanno tutti perché nei primi sei mesi ha inflitto 8 milioni di fr. di multe. Sapevo che il cartello di limitazione della velocità in quel punto fosse a messaggio variabile, perché già l'avevo visto con il limite di 100 e di 80 km/h e forse anche bianco, spento, ma non ne sono sicuro. Il cartello di limitazione della velocità deve farsi vedere, non sono io che devo cercarlo. Quella sera scendevo sulla corsia di destra, convinto di andare a 120 km/h, con i fari anabbaglianti, come si deduce dalla foto scattata dal radar. Secondo quello che ho poi ricostruito, quando mi sono avvicinato al posto

dove c'è la limitazione di velocità, il faro di destra che ha una profondità superiore del 50% rispetto a quello di sinistra perchè ha un angolo di 15°, ha illuminato, dicevo 4, ma in realtà prima ce n'è un altro, 5 cartelli catarifrangenti, posti sulla destra ad altezza d'uomo. Il cartello di limitazione della velocità è sul piantone in altro, 5m sopra la strada, sulla sinistra per chi circola sulla corsia di destra, e io non l'ho visto. Con gli accertamenti che ho fatto dopo dico che era assolutamente invisibile, sia perché non illuminato, ma non poteva esserlo dai fari, sia perché quel cartello, 5m in alto a sinistra è a quell'ora e in quelle circostanza in concorrenza con cinque cartelli, ammettiamone anche 4, posti sulla destra ad altezza d'uomo, catarifrangenti che ti abbagliano. Quindi al buio, a 120 km/h circolando sulla corsia di destra, non lo si può vedere. (...) io non mi capacito di essere andato a 140 km/h, avevo il tempomat e non è possibile. Dopo il tratto di \_\_\_\_\_ dove la velocità è a 100 km/h c'è il limite libero e quindi posso andare a 120 km/h. Dal 100 ho quindi messo il tempomat sul 120 km/h e non è possibile che andassi a 140. La sentenza del Pretore mi ha irritato perché in diversi punti mi dà del bugiardo. \_\_\_\_\_ mi ha spiegato che a lui era già successo e che il tastino per regolare il tempomat è microscopico, basta schiacciarlo un poco più forte per farlo scattare di 20 e non di 10 km/h. Mi ha quindi detto che probabilmente l'ho schiacciato per andare al 120 ma in realtà sono passato a 140, ciò che ritengo possibile. Ma non si tratta di una mia spiegazione, come indicato dal Pretore, bensì di una spiegazione fornitami da \_\_\_\_\_.” (VI DIB 30 ottobre 2018, p. 3) Alla domanda volta a sapere se non avesse avuto la percezione di circolare a 140 Km/h ha risposto: “ Evidentemente no, ma su un'autostrada deserta, di notte, la percezione della differenza tra 120 km/h e 140 km/h non è così lampante, evidente, come quando c'è traffico o come di giorno quando hai dei punti di riferimento. Di sicuro non me sono accorto e tutta la mia storia automobilistica lo dimostra; se me ne fossi accorto avrei ridotto.” (VI DIB 30 ottobre 2018, p. 3). 5. L'appello In seconda istanza l'imputato non contesta quindi più di aver circolato a 140 km/h nel tratto indicato nell'atto di accusa, essendosi, come egli stesso ha dichiarato rassegnato a riconoscere che stesse circolando a quella velocità (cfr. consid. 4.3). Come già in primo grado, l'appellante, nel rimandare, per quanto concerne la propria arringa d'appello, a quanto postulato in prima istanza ed ai propri scritti di data 9 maggio e 6 luglio 2018, contesta, invece, la validità della limitazione della velocità a 100 km/h. A suo dire il limite da prendere in considerazione su quel segmento di strada dovrebbe essere quello di 120 km/h generalmente valido in autostrada. Egli reputa, inoltre, che non sia realizzato il presupposto soggettivo della grave infrazione alle norme della circolazione. I singoli motivi di appello sono trattati qui di seguito.

## **E. 6**

In sede di dibattimento di secondo grado, l'appellante ha sollevato dubbi sulla validità, a fini processuali, di un documento agli atti, ossia della lettera del 13 febbraio 2018 (contenuta nel fascicolo doc. 13 di prima istanza). Al riguardo si è così espresso: “ Nel decreto sulle prove del Pretore del 25.01 non vi è traccia di quanto dice questa lettera, abbiamo già visto che si tratta di una lettera interna, chi l'abbia prodotta io non lo so. Il 27.02 di sicuro la lettera non era prodotta, perché io ho chiesto alla Pretura di inviarmi l'incarto e questa lettera non c'era. Il dibattimento si è svolto il 14.03, e il 27.02 questa lettera non c'era. Io non so chi l'ha prodotta. Ma la cosa più grave, è che è stata acquisita senza una decisione formale. È un mistero, ma, tornando alla mia lamentela iniziale, questa lettera avrebbe dovuto essermi contestata. Quindi, in sintesi, è una lettera interna di un funzionario di polizia al capitano, non è una lettera ufficiale, perché interna e con una sola firma, è stata acquisita in modo irritato, mai mi è stata opposta, per la verità io manco ricordo

di averla vista, eppure (recte: eppure è) l'argomento principale, praticamente esclusivo usato dal Pretore per accertare la visibilità del cartello, senza consultare le risultanze del grafico da me prodotto e delle mie conclusioni." (VI DIB 30 ottobre 2018, p. 7).

L'appellante ha nondimeno rinunciato espressamente (" fossi in quest'aula come difensore, avrei sollevato una questione pregiudiziale chiedendo l'estromissione di questa lettera ai sensi dell'art. 339 cpv. 2 lett. d. Tuttavia non la sollevo e lascio alla Corte la facoltà di valutare questa lettera ", VI DIB 30 ottobre 2018, p. 6) a sollevare la relativa eccezione pregiudiziale. La questione può rimanere indecisa, posto che questa Corte non ha ritenuto rilevante, ai fini della presente decisione, la lettera in questione. 7. La perizia 7.1. In occasione del dibattimento di secondo grado, l'appellante ha affermato che un segnale " Va comunque rispettato, anche se nullo, su questo non ci piove " (VI DIB 30 ottobre 2018, p. 6). Nel richiamare la sua arringa di prima istanza, l'appellante ha contestato la validità, in loco, di un segnale con limite di velocità di 100 km/h. A suo dire, e meglio come risulta dalla testé citata arringa, non risulterebbe che esso sia fondato su una perizia, sicché si tratterebbe di una deroga ingiustificata alla velocità massima consentita di 120 km/h. Dovendo dunque vigere il limite generale di 120 Km/h, circolando a 136 km/h (già dedotto il limite di tolleranza) avrebbe effettuato un superamento di soli 16 km/h – e non di 36 km/h – del limite determinante. Non avrebbe così raggiunto il fatidico superamento del limite tollerabile sancito dalla giurisprudenza, nella fattispecie si tratterebbe di infrazione semplice. Ciò che giustifica, a detta dell'imputato, la condanna alla sola multa. 7.2. Giusta l'art. 32 cpv. 3 LCStr la velocità massima stabilita dal Consiglio federale può essere ridotta o aumentata, per determinati tratti di strada, dall'autorità competente soltanto in virtù di una perizia. Il Consiglio federale può prevedere eccezioni. L'art. 108 cpv. 4 OSStr stabilisce che prima di fissare una deroga a una limitazione generale della velocità si procede a una perizia (art. 32 cpv. 3 LCStr) per chiarire se il provvedimento è necessario (cpv. 2), opportuno oppure se sono da preferire altre misure. Occorre esaminare in particolar modo se il provvedimento può essere limitato alle ore di punta. La decisione sulla velocità massima consentita costituisce un atto di natura amministrativa. Se tale atto è stato emanato senza il preventivo allestimento della perizia prescritta dalla legge, è inficiato da un vizio. Atti amministrativi affetti da un vizio non sono tuttavia, di regola, nulli. Semplicemente, l'eventuale vizio avrebbe dovuto e potuto essere sollevato nelle ordinarie vie ricorsuali, di fronte alle autorità competenti entro i termini previsti. In assenza d'impugnazione, l'atto amministrativo viziato diviene valido (cfr. Kommentar zum Strassenverkehrsgesetz, Philippe Weissenberger, art. 27 SVG, pag. 187- 189, DTF 128 IV 184, 99 IV 164). La nullità di un atto amministrativo – che può, invece, essere fatta valere sempre ed in ogni procedura – va ammessa soltanto se sono adempiute cumulativamente le seguenti condizioni: - il vizio è particolarmente grave (cfr. Bussy/Rusconi; CS CR Commenté, n. 3.7.1.2.1.7 ad art. 32 LCR, DTF 113 IV 123) ; - esso è riconoscibile manifestamente o quanto meno agevolmente; - la certezza del diritto non verrebbe a essere seriamente compromessa nel caso in cui la nullità fosse ammessa ( DTF 104 Ia 176 consid. c, 99 Ia 135 consid. 4 e richiami; Grisel, Traité de droit administratif, ed. 1984, BGE 113 IV 123 S. 125 vol. I, pag. 418 e 422). 7.3. Va detto, anzitutto, che il Pretore penale a torto fonda il proprio ragionamento sulla presumibile esistenza di una perizia a partire dal fatto che nell'" approvazione/decisione " dell'USTRA, datata 28 giugno 2006, si faccia riferimento a diversa documentazione tecnica. Infatti, con l'atto in questione sono stati rivisti unicamente limiti che non concernono quello vigente al km 2.350 di cui alla presente fattispecie (v. doc. 14, pag. 2 del documento in questione). Quanto al riferimento del primo giudice alla tabella

che egli reputa costituire la pag. 4 dell'atto testé menzionato, oltre al fatto che non porta tale numerazione e nemmeno in tale atto vi è un rinvio alla medesima, si tratta semplicemente di uno schema riassuntivo delle limitazioni vigenti. Dagli atti di causa emerge, invece, che la controversa limitazione di velocità sull'autostrada N2 tra Chiasso e Bissone (in ambedue le direzioni, nord/sud, sud/nord) poggia su una decisione del 4 dicembre 1980 del Dipartimento federale di giustizia e polizia (doc. 14 Pretura penale, all. 2), autorità competente, ai sensi della normativa allora in vigore, per quanto concerne le autorizzazioni delle misure di riduzione ed aumento della velocità massima sulle strade nazionali (art. 32 cpv. 3 vLCStr). Infatti, vi è che il km 2.350 – dove è installato il radar in cui è incappato l'appellante – è compreso nel tratto autostradale oggetto della medesima. Ciò emerge dall'art. 1 cpv. 1 lett. b) quarta frase della decisione in questione, che indica il punto di partenza dei limiti di velocità massima a scalare dai previgenti 120, a 100, a 80, a 60 e, da ultimo, a 40 km/h. La decorrenza del primo di questi limiti, e quindi la vigenza del limite massimo di 100 km/h, si situa secondo il disposto citato a “ ca. 500 metri prima del raccordo di Chiasso ”. Ritenuto che il raccordo indicato occupa da circa il km 1.900 a poco più del km 2.300 (CARP XVI, schema sinottico, dettaglio tratto di autostrada A2, dal km 2.830 ca. sino al km 1.330 ca.), il limite, proveniente da nord, è situato circa al km 2.800. Non risulta che questa decisione sia stata impugnata entro il termine stabilito dalla legge. Essa è, dunque, da ritenersi passata in giudicato.

7.4. Quo all'allestimento di una previa perizia atta a fondare la deroga al limite massimo di velocità di 120 km/h, va precisato che la medesima era prevista anche ai sensi della normativa vigente al 1° gennaio 1980 (art. 32 cpv. 4 vLCStr). Ora, dal carteggio processuale non emerge la conferma che la decisione del 1980, di cui si è detto sopra, sia stata preceduta dall'allestimento di una perizia. In ogni caso, ha ragione il Pretore penale laddove precisa che quand'anche la decisione fosse stata emanata in assenza di un referto peritale, essa non sarebbe nulla, non essendo in presenza di un vizio particolarmente grave. È, infatti, palese che in quel preciso tratto stradale, a ridosso della dogana, la circolazione delle automobili ad alta velocità è fonte di rischi particolari, a causa, in particolare, della frequente formazione di colonne, dovute all'intenso traffico che occupa quotidianamente quel tratto autostradale e all'attività doganale stessa, che può anche causare la formazione inaspettata di colonne in qualsiasi momento, indipendentemente dall'intensità di traffico. A conferma del fatto che una velocità superiore ai 100 Km/h non sarebbe adatta alle caratteristiche della strada, vi è pure l'ammissione dell'imputato, che in sede di interrogatorio dinanzi al Pretore penale ha affermato che gli era già accaduto, prima del rilevamento radar, di vedere il cartello in questione segnalare, oltre al limite di 100 km/h, “ altre velocità, soprattutto quando vi erano dei tir incolonnati ” (pag. 1). Accostando la sua affermazione a quella di una colonna di automezzi pesanti, non vi è chi non veda che si trattava di un abbassamento del limite di 100 km/h. Per tacere del fatto che l'ufficiale responsabile della gendarmeria stradale, rispondendo a uno scritto dell'appellante medesimo, ha spiegato che il segnale in questione è l'unico che riduce la velocità da 120 a 100 km/h. Egli ha asserito che in caso di necessità, per esempio colonne, può essere impostato con un limite di 80 km/h (doc. 2 allegato all'arringa di prima sede). D'altronde, la serie di diminuzioni della velocità di cui al citato articolo della decisione 4 dicembre 1980 (“ 100/80/60/40 km/h ”) è eloquente sul fatto che ha il chiaro scopo di garantire la sicurezza in relazione, segnatamente, alla vicinanza con la dogana e il raccordo N 53 di “ Chiasso ”. Per tacere che tale articolo si inserisce in una decisione ove tutte le limitazioni indicate concernono tratti in prossimità di uscite ed entrate in galleria, nonché raccordi autostradali, ossia situazioni di particolare pericolo. In definitiva, nella fattispecie la decisione in merito

alla deroga del limite massimo di velocità è stata emessa dall'autorità competente, per chiari motivi di sicurezza, senza che risulti essere stata impugnata. In queste condizioni non è, dunque, ravvisabile un vizio particolarmente grave. Per i medesimi motivi nemmeno soccorre la tesi difensiva il richiamo, nell'arringa di prima istanza, alla STF 6B\_700/2015 del 14 settembre 2016.

7.5. Rinviando all'arringa di primo grado, l'appellante sostiene, inoltre, che durante le ore notturne il segnale non avrebbe motivo di indicare una velocità di 100 km/h, non trattandosi di un orario di punta. Tuttavia, è evidente che la peculiarità del tratto in questione comporta rischi accresciuti anche nelle ore notturne, ove, anche in presenza di traffico meno intenso, restano la dogana, con la sua attività personale, e la presenza di un importante svincolo, comprendente due uscite ed un'entrata autostradali, seguito da un'uscita per i tir sita in prossimità del valico.

7.6. Persino se si volesse ammettere l'esistenza di un vizio procedurale particolarmente grave, bisognerebbe ancora considerare il principio secondo cui la nullità di un atto amministrativo viziato non deve compromettere la certezza del diritto (DTF 104 Ia 177 consid. c e richiami). La certezza del diritto riveste una grande importanza nella circolazione stradale. Questo principio trae origine dall'assunto di cui all'art 26 cpv.1 LCStr, giusta il quale ciascuno nella circolazione deve comportarsi in modo da non essere di ostacolo né di pericolo per coloro che usano la strada conformemente alle norme stabilite. Il conducente che è a conoscenza dell'irregolarità di un segnale stradale non può, dunque, attraverso una sua inosservanza mettere in pericolo gli altri utenti che confidano nello status giuridico (cfr. Kommentar zum Strassenverkehrsgesetz, Philippe Weissenberger, art. 27 SVG, pag. 187, DTF 128 IV 184 consid. 4.2; 99 IV 164, consid. 6). Di conseguenza, una limitazione della velocità affetta da vizi non può essere considerata nulla se questa nullità non è riconoscibile per ogni utente della strada. In questi casi sussiste un eminente interesse pubblico a che i conducenti si attengano alla disciplina del traffico così come essa risulta dalla segnaletica. L'inosservanza da parte di alcuni di un segnale di cui si eccipisce la nullità può infatti comportare pericoli particolari per altri. Chi confida nella validità di un limite di velocità segnalato, rischia di valutare erroneamente la velocità di altri utenti della strada che non lo rispettano. Questo può comportare reazioni erronee atte a produrre gravi incidenti della circolazione (cfr. DTF 113 IV 123 e ivi indicata sentenza inedita della Corte di cassazione del Tribunale federale del 9 novembre 1986 nella causa S.Z.).

7.7. Per tutti questi motivi, il limite di velocità massimo di 100 km/h contestato dall'appellante, è da ritenersi valido.

8. L'indicazione del limite di 100 km/h

8.1. L'appellante sostiene di non aver visto il segnale di 100 km/h. In particolare, afferma che essendo "a messaggio variabile" lo stesso era "spento". A suo dire, ciò non può essere escluso già solo perché l'art. 108 cpv. 4 OSStr prevede che nel fissare una deroga a una limitazione generale della velocità occorre esaminare in particolare modo se il provvedimento può essere limitato alle ore di punta.

8.2. La tesi dell'imputato è smentita dalle sue stesse dichiarazioni iniziali. Come indicato sopra, in occasione dell'interrogatorio dinanzi alla polizia – avvenuto il 18 marzo 2016 (AI 1), ossia a poco più di un mese dal rilevamento radar in questione – AP 1 non ha affermato di non aver visto il limite di 100 km/h, ma ha solamente contestato l'adeguatezza di tale limitazione nonché la sua velocità. Ha altresì dichiarato a chiare lettere di essere a conoscenza di tale limite ("Conoscevo il limite") e di aver inserito il tempomat su 120 km/h visto che l'autostrada era deserta e il fondo stradale perfetto. Ancora una volta, si è poi limitato alla questione della velocità rilevata dal radar ("Non riesco a spiegarmi il perché della velocità accertata"). È solo dinanzi al Pretore penale che ha addotto di non aver visto la limitazione in questione e di aver ritenuto il cartello spento. Tale affermazione non può dunque che essere frutto di

un'elaborazione dei fatti operata a posteriori dall'appellante, com'egli ha del resto riconosciuto in occasione dell'interrogatorio dibattimentale: "Il cartello di limitazione della velocità è sul piantone in alto, 5m sopra la strada, sulla sinistra per chi circola sulla corsia di destra, e io non l'ho visto. Con gli accertamenti che ho fatto dopo dico che era assolutamente invisibile, sia perché non illuminato, ma non poteva esserlo dai fari, sia perché quel cartello, 5m in alto a sinistra è a quell'ora e in quelle circostanze in concorrenza con cinque cartelli, ammettiamone anche 4, posti sulla destra ad altezza d'uomo, catarifrangenti che ti abbagliano. Quindi al buio, a 120 km/h circolando sulla corsia di destra, non lo si può vedere." (VDIB 30 ottobre 2018, p. 3).

8.3. A ciò si aggiunga che l'ufficiale responsabile della gendarmeria stradale, rispondendo a uno scritto dell'appellante medesimo, ha spiegato che il segnale in questione è l'unico che riduce la velocità da 120 a 100 km/h. L'appellante ha asserito che in caso di necessità, per esempio colonne, può essere impostato con un limite di 80 km/h (doc. 2 allegato all'arringa di prima sede). Non vi è per contro alcun riferimento alla possibilità di un'impostazione, per esempio nelle ore notturne, al limite generale di 120 km/h.

8.4. Va detto, poi, che al contrario di quanto reputato dall'appellante, il segnale in questione non poteva essere "spento". Infatti, la normativa attualmente in vigore prevede che tutti i segnali a prisma (come quello inerente al caso concreto) non hanno più un'illuminazione ma una pellicola riflettente (segnaletica a messaggio variabile a prisma, descrizione tecnica, doc. 13 Pretura penale).

8.5. In definitiva, si può dire che il limite di 100 km/h era, a non averne dubbio, in vigore al momento dei fatti contestati dall'imputato. Il Pretore penale ha quindi fondato a ragione la sua decisione su una velocità massima consentita di 100 km/h. Ne discende che anche su questo punto il gravame dev'essere respinto.

9. La visibilità del segnale di limitazione di velocità

9.1. Come già dinanzi al primo giudice, l'appellante afferma che il segnale di 100 km/h non era visibile e che, quindi, in quel tratto stradale il limite di velocità non poteva che essere di 120 km/h. In primo luogo, sostiene che non sarebbe posizionato conformemente alle norme vigenti in materia di segnaletica stradale. L'imputato afferma, poi, che il medesimo non sarebbe neppure visibile transitando in loco alla velocità di 120 km/h nelle ore del buio notturno.

9.2. Anche tale tesi difensiva collide con le dichiarazioni dell'imputato medesimo e di cui si è detto sopra (consid. 8.2). Già solo per questo motivo non può essere seguita. Ad ogni buon conto, a titolo abbondanziale va comunque evidenziato quanto segue.

9.2.1. Per quanto attiene al posizionamento del segnale in questione, dal carteggio processuale emerge che è situato in alto, al centro della carreggiata (doc. 13 della Pretura penale, documentazione fotografica, e doc. 6 prodotto in sede di arringa di primo grado). L'appellante afferma che esso avrebbe dovuto essere, invece, sul lato destro della strada, che vi sarebbero dovuti essere almeno due ulteriori segnali indicanti la limitazione in questione e che sul montante sarebbero presenti troppi segnali con indicazioni diverse, che penalizzerebbero la visibilità della limitazione di velocità. Il posizionamento in questione è, anzitutto, conforme all'art. 6 della Convenzione sulla segnaletica stradale, normativa parzialmente citata, peraltro, anche dall'imputato dinanzi al primo giudice, seppure nella precedente versione rispetto a quella in vigore. Tale normativa prevede, infatti, che il segnale può essere posizionato in alto sopra la carreggiata. Neppure l'interpretazione dell'intero art. 103 cpv 1 OSStr fornita dall'appellante nel corso del dibattimento di appello (cfr. VDIB 30 ottobre 2018, p. 6) soccorre la sua tesi. In tale occasione, egli ha indicato che la possibilità di appendere un cartello al di sopra della carreggiata sarebbe subordinata alla condizione che si tratti della ripetizione di un cartello precedentemente collocato sul bordo destro della strada. La norma in esame, tuttavia, dice

altro. Infatti, come correttamente indicato dal primo giudice, tale disposto legale prevede che i segnali sono collocati sul bordo destro della strada, ma possono essere appesi al di sopra della carreggiata, come nel caso concreto, non subordinando questa eventualità ad una precedente indicazione posta sulla destra della carreggiata (segnatamente art. 103 cpv. 1 OSStr “ Possono essere ripetuti sul lato sinistro, appesi al di sopra della carreggiata, (...) ”). Ne consegue che la collocazione del segnale in questione è conforme alla regolamentazione in materia. L’art. 101 cpv. 6 OSStr, anch’esso citato dall’appellante in sede di arringa di primo grado e ripreso in appello, prevede che sul medesimo montante possono essere affissi fino a tre segnali. Nel caso concreto, questa Corte rileva che, oltre a quello indicante la limitazione di massimi 100 km/h, i cartelli posizionati sul montante sono due, non tre come già preteso dall’appellante, né quattro, come dal medesimo ritenuto in sede di dibattimento d’appello (v. doc. 4 dell’arringa di prima sede). Innanzitutto, quanto affisso sotto al segnale di divieto di sorpasso per gli autocarri, e meglio la durata di tale divieto – perdurante sino in prossimità del valico doganale –, non può che costituire, ai sensi dell’art. 101 cpv. 7 OSStr, un’informazione complementare, presentandosi, conformemente alla norma testé indicata, come un’indicazione di colore nero figurante su un cartello rettangolare bianco al di sotto del segnale rappresentato. Per quanto riguarda, poi, il paletto rifrangente indicato nel corso del dibattimento di appello dall’AP 1 a valere quale quarto cartello concorrente (VDIB 30 ottobre 2018, p. 6), questo non costituisce un segnale ai sensi della normativa in esame e non fa, oltretutto, parte del supporto cui è affisso il cartello indicante il limite di 100 km/h. In definitiva, dagli atti non risulta che la concorrenza di segnali sollevata dall’imputato sia contraria alla normativa vigente e, quindi, sia tale da impedire la visibilità del cartello indicante il limite massimo di velocità. Sulla necessità, asserita dall’appellante, di dover ripetere il segnale di limitazione di velocità, in applicazione dell’art. 82 cpv. 4 CPP si rinvia alle esaurienti motivazioni indicate nel giudizio di prima istanza (sentenza impugnata, consid. 8 pag. 7).

9.2.2. L’appellante sostiene, altresì, che il cartello, a suo dire spento, non era raggiungibile dai fari della sua auto e quindi non visibile. Va evidenziato, in primo luogo, che come già detto il segnale non ha un’illuminazione propria. D’altronde, non vi è una necessità in tal senso. Infatti, la normativa attualmente in vigore prevede che tutti i segnali a prisma (come quello in esame) non hanno più un’illuminazione ma una pellicola riflettente R3 (doc. 2 allegato all’arringa di primo grado). Quanto al doc. 8 prodotto dinanzi al primo giudice, nel medesimo non è indicato l’autore. In occasione del dibattimento di seconda sede, alla domanda volta a sapere di chi trattasi, l’imputato si è limitato ad asserire l’autore “(...) è un ingegnere al quale io ho chiesto di calcolarmi queste cose ” (VDIB 30.10.2018, p. 5). Ne discende che in assenza di tali indicazioni e della prova delle competenze dell’estensore, non si può valutare l’attendibilità di quanto indicato nel documento. L’appellante sostiene che si tratta di semplici calcoli oggettivi, sicché non sarebbe necessario conoscerne l’autore. Per i motivi che seguono tale argomentazione cade, tuttavia, nel vuoto. Va evidenziato, in primo luogo, che nel disegno è indicata un’altezza del bordo inferiore del segnale a 5.10 m rispetto alla carreggiata, mentre in sede di arringa di primo grado l’imputato ha affermato che tale distanza è di 5 m per poi, al dibattimento di secondo grado, indicare che 5 m sarebbe la distanza tra la carreggiata e il centro del cartello (VDIB 30 ottobre 2018, p. 7). In tale occasione, l’appellante ha altresì dichiarato che il capitano \_\_\_\_\_ della Polizia gli avrebbe riferito che tale cartello si troverebbe “ a 5 m, ma di sicuro è almeno a 4.5 m .” (VDIB 30 ottobre 2018, p. 3). Ciò che è chiaro, è che per stessa ammissione dell’imputato tale segnaletica è sicuramente posizionata in maniera conforme a quanto previsto all’art. 103 cpv. 3 OSStr, secondo cui se i segnali sono sospesi

al di sopra della carreggiata il bordo inferiore dei medesimi deve trovarsi a un'altezza di almeno 4.50 m. A livello trigonometrico, poi, con la formula utilizzata nel disegno del documento si calcola qual è la distanza che il veicolo deve avere dal cartello affinché il fascio di luce dei fari giunga a massimi 5.10 m di altezza dalla carreggiata ( $x = 16.42$  m). Per determinare se il fascio di luce dei fari poteva raggiungere il cartello, avrebbe dovuto invece essere calcolata l'altezza che lo stesso fascio poteva raggiungere con un angolo di  $15^\circ$  a 50 m dal medesimo cartello, variabile quest'ultima parimenti indicata sullo schema. Infatti, da un semplice calcolo matematico risulta che da una distanza di 50.00 m dal segnale, con un angolo di illuminazione di  $15^\circ$ , il fascio di luce raggiungerebbe un'altezza di 13.40 metri – ben al di sopra, quindi, anche dei 5.10 m. Altezza, quella appena indicata, che peraltro raddoppia se si considera una distanza di 100 m (pari alla distanza minima su cui i fari di profondità devono illuminare sufficientemente la carreggiata ex art. 74 OETV). Per tacere del fatto che, prendendo in considerazione un'altezza dei fari rispetto alla carreggiata di 0.70 m come indicato nello schema dell'appellante, per raggiungere l'altezza di 5 metri sarebbe addirittura sufficiente un angolo di illuminazione di  $4.92^\circ$ . In definitiva, lo schema omette di indicare che prima delle distanze ottenute nel doc. 8, il fascio di luce colpisce in pieno il cartello rifrangente, come risulta sia dal calcolo appena esposto, sia dalle fotografie prodotte in prima sede dallo stesso appellante e di cui si dirà in seguito. Venendo, poi, al tempo di percorrenza durante il quale il segnale sarebbe visibile transitando in loco alla velocità di 120 Km/h, lo stesso sarebbe pari a 1.5 secondi su un tratto di strada di 50 m e di 3 secondi su un tratto di 100 m. Ciò risulta da una semplice operazione matematica. A titolo meramente abbondanziale e volendo fugare ogni dubbio in merito alla percettibilità per tempo del segnale, questa Corte pone poi in evidenza che anche circolando a 136 km/h, l'appellante poteva vedere il segnale per un intervallo di 1.32 secondi su un tratto di 50 m e per 2.65 secondi su 100 m. Per tacere del fatto che quand'anche la visibilità del segnale si riducesse a un secondo, anche in un simile lasso di tempo vige l'obbligo per il conducente di rivolgere la sua attenzione alla strada e alla circolazione (DTF 100 IV 279, consid. 2c; CARP sentenza n. 17.2017.97 del 25 agosto 2017, consid. 5d). Infine, il riferimento dell'appellante alla STF 1C\_172/2017 del 24 aprile 2017 non giova alla sua tesi difensiva. In quel giudizio, si tratta di una fattispecie che nulla ha a che vedere con la presente, dato che l'automobilista aveva sostenuto di non essersi accorto di aver superato il limite di velocità massima a causa della propria tensione emotiva.

9.2.3. Infine, la visibilità del segnale anche nelle ore notturne emerge dalle fotografie versate agli atti dallo stesso imputato (doc. 6 prodotto con l'arringa di prima sede), scattate in condizioni analoghe a quelle del momento in cui egli era incappato nel radar, e meglio al buio notturno, con fondo asciutto e in assenza di traffico. A nulla muta che la foto n. 3 lasci appena intravedere il segnale. Infatti, come correttamente evidenziato dal primo giudice (sentenza impugnata, consid. 8.2, pag. 8 seg.), in tale frangente l'autovettura si trova quasi a ridosso del cartello in questione, sicché l'imputato aveva tutto il tempo, come emerge dalle foto n. 1 e 2, di accorgersi della limitazione. A ciò si aggiunga che la qualità di tale foto sembra essere inferiore a quella delle precedenti (vedi linee parallele più larghe rispetto a quelle precedenti).

9.2.4. Quanto alle dichiarazioni prodotte al dibattimento di primo grado dal qui appellante (doc. 3), questa Corte non può che confermare le pertinenti argomentazioni del primo giudice, alle quali in applicazione dell'art. 82 cpv. 4 CPP nuovamente si rinvia (sentenza impugnata, consid. 8.2, pag. 9).

10. Il margine di sicurezza. Sebbene l'appellante in questa sede non abbia contestato l'applicazione del margine di tolleranza pari a 4Km/h, a titolo abbondanziale va rilevato quanto segue. Nella fattispecie

l'apparecchio utilizzato è provvisto della tecnologia laser. Ciò risulta dal certificato di verifica dell'apparecchio in questione (AI 1, certificato di verifica allegato al rapporto di constatazione). Giusta l'art. 8 cpv. 1 lett. b n. 2 dell'Ordinanza dell'USTRA concernente l'ordinanza sul controllo della circolazione stradale, per gli apparecchi di misurazione tramite laser, nel caso di rilevamenti di velocità comprese tra i 101 ed i 150 km/h dalla velocità misurata arrotondata per difetto alla cifra intera più vicina devono essere dedotti 4 km/h. Ne consegue la correttezza della deduzione del margine di sicurezza di 4 km/h apportata alla velocità rilevata di 140 km/h. La velocità determinante alla quale circolava l'imputato nel momento del rilevamento radar al km 2.350 è quindi pari a 136 km/h.

11. L'infrazione grave ai sensi dell'art. 90 cpv. 2 LCStr L'art. 90 cpv. 2 LCStr, punisce con una pena detentiva sino a 3 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.

11.1. 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)*, ed. 2007, n. 19 seg. ad art. 90 LCStr). Nell'ambito del superamento dei limiti di velocità, il Tribunale federale ha stabilito delle regole precise al fine di garantire la parità di trattamento tra conducenti. Per l'Alta Corte, 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; se la velocità massima è superata secondo quanto sopra, vi è una tale messa in pericolo anche in presenza di condizioni di circolazione ottimali, come nel caso concreto (Jeanneret, *op. cit.*, n. 28-29 ad art. 90 LCStr; v. anche STF 1C\_83/2008 del 16 ottobre 2008, consid. 2 e DTF 132 II 234, consid. 3.1). Cionondimeno secondo una recente sentenza del Tribunale federale (STF 6B\_24/2017 del 13 novembre 2017), in circostanze eccezionali può essere esclusa l'applicazione del caso grave per il solo superamento del limite d'eccesso di velocità. Ciò significa che il giudice non è esonerato dall'esame di eventuali circostanze eccezionali e specifiche atte a giustificare l'esclusione dell'applicazione del principio menzionato. Trattasi tuttavia di casi rari e in particolare quando la limitazione della velocità non ha come oggetto la sicurezza stradale, essendo solo temporanea, oppure volta ad altri fini, come, per esempio, ragioni ecologiche legate alla troppa elevata presenza di polveri fini nell'aria.

11.2. Nella fattispecie, il superamento del limite di velocità consentito è pari a 36 km/h. La riduzione a 100 km/h del limite di velocità massima non è una misura semplicemente provvisoria, tant'è che è in vigore da oltre trent'anni. Sebbene sia regolata da un cartello a informazione variabile, come illustrato (sopra, consid. 9.2.2) non è da considerarsi derogabile in favore di un innalzamento a 120 km/h. Essa è infatti legata alle peculiarità del segmento stradale sulla quale vige e, quindi, a considerazioni in punto alla sicurezza della circolazione. Non vi è chi non veda, poi, che d'un lato vi è l'imminenza di un importante

raccordo, dall'altro sussiste, in loco, il rischio accresciuto della presenza di colonne in ragione del valico doganale. A nulla muta il fatto che l'appellante circolasse durante le ore notturne e, meglio, alle ore. 00.03. La vicinanza con il raccordo in questione e la dogana è tale da non poter ragionevolmente escludere la formazione di colonne anche a quell'ora della notte. Nel caso concreto non esiste, in definitiva, alcun elemento particolare tale da escludere il pericolo astratto insito nella velocità largamente eccessiva di cui all'art. 90 cpv. 2 LCStr. 11.3. 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 di 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, op. cit., n. 37 segg. ad art. 90 LCStr). Quanto più è grave la violazione delle norme della circolazione dal 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, op. cit., n. 43 ad art. 90 LCStr). 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 ai presupposti oggettivi: quando il superamento del limite massimo consentito costituisce dal profilo oggettivo un caso grave (quale, ad esempio, un superamento del limite di 100 km/h di 38 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; cfr. anche Jeanneret, op. cit., n. 46 segg. ad art. 90 LCStr). A tal proposito, anche una disattenzione momentanea può essere sufficiente (DTF 131 IV 133 consid. 3.2 e rinvii). Un'eccezione a tale schematismo può entrare in considerazione solamente ove risulti, per esempio, che il conducente aveva seri motivi per ritenere di non trovarsi più – o non ancora – 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 grave negligenza può realizzarsi anche quando l'autore, violando i propri doveri di prudenza, non ha preso in considerazione la messa in pericolo degli altri utenti della strada, agendo quindi in modo inconsapevolmente negligente. In simili casi, la negligenza grave è data, quando l'inosservanza del pericolo per gli altri utenti della strada si basa su una mancanza di prudenza, segnatamente su un comportamento senza riguardo verso beni giuridici altrui e pertanto particolarmente riprovevole (DTF 131 IV 133, consid. 3.2 e rinvii). Nei casi di negligenza incosciente, non si può concludere che la fattispecie soggettiva è adempiuta semplicemente perché è data quella oggettiva. Occorre piuttosto determinare, sulla base dell'insieme delle circostanze, se l'ignoranza di un segnale o di una situazione di pericolo è riconducibile a un'assenza di riguardo o meno. Più la violazione delle norme della circolazione stradale è oggettivamente grave, più facilmente occorre riconoscere, nella misura in cui non esistano particolari indizi di segno contrario, la mancanza di prudenza dell'autore (sentenza 6S.11/2002 del 20 marzo 2002 consid. 3a).

11.4. Nella fattispecie, la zona in cui è stato effettuato il controllo di velocità era ed è familiare all'appellante, che ha da subito ammesso di aver visto, prima dei fatti incriminati, il segnale indicare proprio la limitazione di velocità contestategli in questa sede. Alla luce

delle motivazioni di cui ai considerandi precedenti (ai quali si rinvia) è altresì inconferente il rinvio dell'imputato alla STF 6B\_165/2015 del 1.06.2016 e l'argomentazione concernente l'asserita scarsa chiarezza dei segnali stradali o di altri elementi che avrebbero potuto indurre il conducente in errore. Parimenti ininfluyente ai fini del giudizio è il rinvio alla STF 1C\_172/2017 del 24.04.2017, che tratta di un caso in cui un conducente si era trovato in uno stato di tensione emotiva, dato che il qui appellante non ha nemmeno mai sollevato una tale evenienza. Nemmeno esclude l'esistenza dell'elemento soggettivo la sua tesi secondo cui non si sarebbe accorto del superamento di velocità a causa di un asserito errore nell'impostare il tempomat (arringa di prima sede pag. 3 in fondo). Ciò già solo perché la velocità deve essere costantemente monitorata dal guidatore mediante il tachimetro, non potendo e gli fare affidamento sul semplice inserimento di detto tempomat. Ne consegue che nella fattispecie non sussiste alcuna circostanza suscettibile di escludere la colpa dell'appellante.

11.5. Alla luce di quanto suesposto, sono adempiuti i presupposti oggettivi e soggettivi dell'infrazione di cui all'art. 90 cpv. 2 LCStr. 12. La commisurazione della pena 12.1. Chi commette una grave infrazione alle norme della circolazione ai sensi dell'art. 90 cpv. 2 LCStr è punito con una pena detentiva sino a tre anni o con una pena pecuniaria. Giusta l'art. 42 cpv. 1 CP il giudice sospende di regola l'esecuzione di una pena pecuniaria, di un lavoro di pubblica utilità o di una pena detentiva di sei mesi a due anni se una pena senza condizionale non sembra necessaria per trattenere l'autore dal commettere nuovi crimini o delitti. Il cpv. 4 di questa norma prevede che oltre alla pena condizionalmente sospesa il giudice può infliggere una pena pecuniaria senza condizionale oppure una multa ai sensi dell'articolo 106. 12.2. In concreto, il superamento del limite di velocità commesso dall'imputato – pari a 36 km – non è trascurabile. Si può quindi considerare che la lesione del bene protetto sia di una certa gravità. In relazione all'aspetto soggettivo, l'appellante ha, come visto, agito con grossolana negligenza. Dal suo comportamento processuale, non emergono, poi, elementi attenuanti, ritenuto che egli ha reiteratamente negato le sue colpe. Se è vero che negare è un diritto di ogni imputato, è anche vero che un simile atteggiamento equivale ad una mancata assunzione di responsabilità ed esclude, pertanto, la concessione di "sconti" di pena. Attenuante non è nemmeno il fatto che il fosse incensurato, fattore che ha, nell'ambito della commisurazione della pena, un effetto neutro (DTF 136 IV 1 consid. 2.6). Visto quanto precede, questa Corte conferma la pena di 12 aliquote giornaliere inflitta dal primo giudice. Sebbene non oggetto di puntuali contestazioni, deve invece essere ridotto l'ammontare della singola aliquota da fr. 480.- a fr 410.-, in considerazione del fatto che occorre tenere in considerazione anche la circostanza che la coniuge dell'appellante non percepisce alcun reddito ed è quindi a suo carico (doc. 18 di prima istanza, estratto fiscale; v. anche VI DIB 30 ottobre 2018, p. 2 ). La sanzione può essere posta al beneficio della sospensione condizionale non sussistendo una prognosi negativa ai sensi dell'art. 42 cpv. 1 CP. Questa Corte ritiene giustificato fissare un periodo di prova di 2 anni e assortire la pena pecuniaria sospesa con una multa aggiuntiva. La multa, fissata in prima sede in fr. 1'000.-, va parimenti proporzionalmente ridotta a fr. 900.- in modo da essere adeguata alla situazione finanziaria dell'imputato e rispettare la soglia del 20 % della pena di base (DTF 135 IV 191 consid. 3.4.4). Confermata è, infine, l'entità della pena detentiva sostitutiva fissata in 3 giorni (cfr. al riguardo DTF 134 IV 60 consid. 7.3.3 secondo cui nel caso di multe aggiuntive ad una pena pecuniaria, il fattore di conversione corrisponde all'importo dell'aliquota giornaliera; cfr., nello stesso senso, anche Heimgartner, in Basler Kommentar, Strafrecht I, Basilea 2013, 3a edizione, ad art. 106 n. 16).

13. Richiesta di indennizzo ex art. 429 CPP Visto

l'esito dell'appello, la domanda di indennità ex art 429 CPP formulata dall'appellante in sede di dibattimento di secondo grado dev'essere respinta (inc. 17.2018.102). 14. Tassa di giustizia e spese di secondo grado In esito al presente giudizio, l'imputato è in massima parte soccombente, beneficiando unicamente di una leggera riduzione di pena relativa all'ammontare delle singole aliquote e, di conseguenza, della multa. Per questa unica ragione – attinente non all'imputazione, né alla colpa – la Corte ritiene di addossare tasse e spese del procedimento di seconda istanza in ragione di 9/10 all'appellante e, per il resto, a carico dello Stato.

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