

## **TI\_GERICHTE 30.2007.114 vom 8. Oktober 2008**

TI Tribunale d'appello, 2008-10-08, IT

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ti\\_gerichte\\_30.2007.114](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ti_gerichte_30.2007.114)

FR: TI\_GERICHTE 30.2007.114 du 8 octobre 2008

IT: TI\_GERICHTE 30.2007.114 del 8 ottobre 2008

### **Erwägungen**

#### **E. 8**

ottobre 2008

Sentenza

In nome della Repubblica e Cantone Ticino

Il Presidente della Pretura penale

Marco Kraushaar

sedente con \_\_\_\_\_ in qualità di segretaria per statuire sui ricorsi 25 aprile 2007 e 11 luglio 2007 presentati da

RI 1,

contro

le decisioni

#### **E. 13**

aprile 2007 n. 9350/810 e 6 luglio 2007 nri. 18203/809, 18202/803, 18204/804 emesse dalla CRTE 1

viste \_\_\_\_\_ le osservazioni 4 maggio e 31 luglio 2007 presentate dalla CRTE 1,;

letti ed esaminati gli atti,

ritenuto \_\_\_\_\_ in fatto

A. La CRTE 1 ha inflitto a RI 1 quattro multe dell'importo di fr. 80.- (in un caso con aggiunta della tassa di giustizia di fr. 20.- e delle spese di fr. 10.-), per essersi fermato, a più riprese, in un luogo senza visibilità con il veicolo targato TI \_\_\_\_\_ e in un'occasione con il veicolo targato TI \_\_\_\_\_.

Fatti accertati il 17 ottobre, 25 ottobre, 2 novembre e 12 novembre 2006 in territorio di \_\_\_\_\_.

Le risoluzioni sono state rese in applicazione degli art. 37 cpv. 2 e 90 cifra 1 LCStr; 18 cpv. 2 lett. a ONC.

B. Contro le predette pronunce dipartimentali RI 1 si aggrava ora davanti a questo giudice chiedendone l'annullamento.

C. La CRTE 1 nelle varie osservazioni presentate propone, per contro, che i ricorsi siano respinti e che le decisioni impugnate siano confermate.

considerato in diritto

1. La competenza di questo giudice, la legittimazione attiva dell'insorgente e la tempestività dell'impugnativa sono date dall'art. 4 LPCContr. Il ricorso è pertanto ricevibile in ordine e può essere giudicato sulla base degli atti a norma dell'art. 12 LPCContr.

2. A norma dell'art. 37 cpv. 2 prima frase LCStr è vietato fermarsi o sostare, dove il veicolo potrebbe essere di ostacolo o di pericolo alla circolazione.

In particolare, è vietato fermarsi volontariamente in luoghi senza visibilità, segnatamente in prossimità di curve e di dossi (art. 18 cpv. 2 lett. a ONC).

Chiunque contravviene alle norme della circolazione contenute nella LCStr o nelle prescrizioni di esecuzione del Consiglio federale è punito con la multa (art. 90 cifra 1 LCStr). Per la fermata in luoghi senza visibilità l'allegato 1 dell'Ordinanza concernente le multe disciplinari (RS 741.031; OMD) commina una sanzione pecuniaria di fr. 80.- (infrazione n. 204).

3. La CRTE 1 rimprovera al multato in applicazione delle predette disposizioni di essersi fermato in un luogo senza visibilità.

Le quattro decisioni impugnate traggono origine da altrettanti rapporti di denuncia allestiti da agenti ausiliari appartenenti a un'agenzia di sicurezza privata su mandato di intervento del Municipio di \_\_\_\_\_.

È d'uopo precisare che in origine la CRTE 1 ha avviato i procedimenti contravvenzionali nei confronti della moglie del qui ricorrente, \_\_\_\_\_, per aver posteggiato il veicolo TI \_\_\_\_\_, di cui è intestataria, fuori dai posti delimitati in violazione dell'art. 79 cpv. 1 e 1bis OSStr (infrazione n. 252 lett. a dell'allegato 1 all'OMD); l'autorità ha pure avviato un procedimento per l'identica fattispecie contro la \_\_\_\_\_ SA, intestataria del veicolo TI \_\_\_\_\_. Come in seguito affermato dall'autorità denunciante, dopo sopralluogo, le presunte infrazioni non riguardavano tuttavia la violazione dell'art. 79 cpv. 1 OSStr, atteso che nel luogo in cui sono stati accertati i fatti non sono demarcati stalli di parcheggio, bensì dell'art. 18 cpv. 2 lett. a ONC (n. 204 dell'allegato 1 dell'OMD), che vieta la fermata volontaria in luoghi senza visibilità e quindi a maggior ragione il parcheggio.

Ciò posto, per quanto riguarda l'infrazione del 12 novembre 2006, commessa con il veicolo TI \_\_\_\_\_ la CRTE 1, con scritto 19 febbraio 2007, ha nuovamente assegnato alla società intestataria del veicolo un termine di 10 giorni per pronunciarsi sull'addebito mosso, in ossequio al principio del diritto di essere sentito.

Considerato che il qui ricorrente ha contestato personalmente i fatti con osservazioni 26 febbraio 2007, l'autorità ha finalmente emesso la multa a suo carico; ciò che era legittimato a fare, atteso che i dati contemplati nel rapporto di denuncia costituiscono un mero ausilio per l'autorità decidente, la quale è comunque sia tenuta a istruire e decidere le contravvenzioni (ex art. 4 lett. f RLACS), accertando, tra l'altro, l'esatta identità del contravventore. Donde la rettifica a posteriori delle generalità del contravventore sul rapporto di denuncia.

D'altra parte, con risoluzioni

e 17 febbraio 2007, la CRTE 1 ha decretato l'abbandono dei procedimenti aperti nei confronti di \_\_\_\_\_, con facoltà per l'autorità di riprenderli ex novo. Nelle decisioni è stato ritenuto che vi fossero manifesti e insanabili vizi di ordine formale; a torto tuttavia giacché l'errata imputazione dell'infrazione commessa riguarda aspetti di natura sostanziale che non possono più essere riesaminati nell'ambito di un altro procedimento penale in relazione alla medesima persona e ai medesimi fatti, salvo violare il principio ne bis in idem.

Sebbene la procedura sia stata impropriamente riavviata nei confronti della signora \_\_\_\_\_ con l'emissione di nuovi rapporti di denuncia (senza peraltro indicarne il numero, ciò che non ne inficia tuttavia la validità, nella misura in cui sono chiaramente descritte le circostanze di tempo e di luogo dell'infrazione), l'autorità decidente ha per finire multato l'insorgente, poiché, anche in queste evenienze, come nell'altra procedura, egli ha contestato le infrazioni a titolo personale con l'inoltro delle osservazioni 31 maggio 2007. Ne segue che nell'ottica del principio testé evocato le decisioni impugnate non prestano fianco ad alcuna critica.

4. L'insorgente, sulla scorta della documentazione fotografica prodotta con le osservazioni (denominate erroneamente "ricorso") 26 febbraio e 31 maggio 2007 (alle quali fa riferimento nel ricorso 11 luglio 2007), contesta l'addebito mossogli, asserendo che nel luogo in cui era stazionato il suo veicolo - ossia in uno slargo di scambio situato in corrispondenza dell'entrata alla sua abitazione - non sarebbero dati i criteri per concludere che si è in presenza di dossi o curve che ostacolano la visibilità.

Lamenta inoltre una presunta disparità di trattamento, giacché negli altri sei slarghi di scambio esistenti lungo la via \_\_\_\_\_ sono previste demarcazioni di posteggio, al contrario di quella presente di fronte a casa sua. In proposito, richiama uno scambio di corrispondenza intercorso con i preposti dell'Area del supporto e del coordinamento, Ufficio segnaletica, ai quali ha sottoposto la fattispecie, e segnatamente una lettera ricevuta per posta elettronica, dalla quale risulta che non si tratterebbe di una problematica di visibilità, bensì di passaggio stretto nel senso dell'art. 18 cpv. 2 lett. b ONC.

Egli precisa infine che si tratta di una strada di montagna a basso traffico, per cui la fermata sarebbe consentita ex art. 18 cpv. 1 lett. c ONC. A prescindere dalle caratteristiche della strada in esame, la disposizione invocata dal ricorrente non torna tuttavia applicabile, poiché in concreto è pacifico che egli non si è soltanto fermato sullo slargo in questione, ma vi ha posteggiato (la fattispecie contemplata nelle decisioni si riferisce invero alla fermata, ma ciò solo perché l'autorità decidente ha ripreso la formulazione di cui all'art. 18 cpv. 2 lett. a ONC e 204 allegato 1 OMD, che comporta a fortiori un divieto di parcheggio).

5. In concreto, va anzitutto ricordato che la legislazione sulla circolazione stradale non prevede una segnaletica specifica in merito agli spiazzi di scambio, né una regolamentazione che disciplini tali aree (a differenza di quanto avviene per le piazzuole; art. 47 cpv. 4 OSStr, corrispondenti al segnale n. 4.15), per cui occorre riferirsi ai principi generali che reggono la fermata e il parcheggio, ovvero all'art. 37 cpv. 2 LCStr, concretato dalle disposizioni d'esecuzione (art. da 18 a 21 ONC).

Ciò premesso, occorre specificare che la fattispecie non riguarda un "passaggio stretto" nel senso dell'art. 18 cpv. 2 lett. b ONC; tale nozione presuppone che la carreggiata presenti per qualsivoglia motivo un restringimento e il traffico ne risulti fortemente ostacolato, di modo che lo stazionamento di un veicolo impedirebbe ulteriormente o

renderebbe impossibile il transito di altri veicoli; la norma non punisce la creazione di un passaggio stretto, bensì la fermata in un punto già stretto (DTF 89 IV 213, consid. 4). Inoltre, come la giurisprudenza ha già avuto modo di dire, su di una strada non principale, la fermata o la sosta di un veicolo non è illecita già per il fatto che essa impedisca l'incrocio di due autovetture, sempreché sussista uno spazio sufficiente per consentire il passaggio, conformemente alla destinazione della strada in questione, e che non ne derivi un pericolo d'incidente (DTF 117 IV 507 consid. 2b).

Orbene, l'esame della problematica non può prescindere da quello della conformazione della via \_\_\_\_\_, che si configura in una tipica strada collinare, a basso traffico, caratterizzata da una sola corsia relativamente larga e dalla presenza di convessità destinate all'incrocio di veicoli; tali allargamenti si trovano, tuttavia, al di fuori della corsia normalmente percorsa dalle vetture che salgono o scendono. Ne segue che la fermata di un veicolo su detti spiazzi non influisce sul normale transito delle vetture, ma tutt'al più sul loro incrocio, ciò che permette, alla luce della giurisprudenza sopraccitata, di concludere che non si è in ogni caso in presenza di un passaggio stretto.

6. Quanto alla problematica della mancata visibilità, va anzitutto osservato che le tabelle prodotte dall'insorgente ■ tratte dalle norme VSS (Associazione svizzera dei professionisti della strada e dei trasporti), non vincolanti ■ non sono di alcun pregio per la risoluzione della vertenza, poiché vertono unicamente sulla distanza di arresto nell'ambito di un sorpasso o in caso di strade a forte pendenza. D'altra parte, l'espressione ■ luogo senza visibilità ■ di cui all'art. 18 cpv. 2 lett. a ONC (infrazione n. 204 dell'allegato 1 OMD) costituisce una nozione giuridica indeterminata, poiché non risponde a una definizione legale precisa, ma dipende da numerosi fattori, quali la presenza di cespugli, alberi, limitazioni di velocità, ampiezza della carreggiata, possibilità di scansare l'ostacolo ecc., che vanno vagliati di caso in caso dall'autorità di esecuzione e, in ultima analisi, dal giudice. Rimane tuttavia sottinteso che il veicolo deve essere posizionato sulla carreggiata in modo tale da costituire un pericolo o un ostacolo importante per la circolazione in violazione del principio generale sancito dall'art. 37 cpv. 2 LCStr. In proposito, la giurisprudenza del Tribunale federale ha già avuto modo di stabilire che vi è ostacolo alla circolazione laddove il veicolo crea un impedimento considerevole suscettibile di occasionare incidenti nonostante l'attenzione prestata dagli altri utenti oppure laddove impedisce a questi ultimi in modo notevole di proseguire sul loro percorso (cfr. DTF 84 IV 60, consid. 1).

Ciò che non si realizza nel caso di specie.

Anzitutto va detto che, come risulta dalla documentazione fotografica agli atti e per quanto noto a questo giudice, un'eventuale problematica della visibilità si porrebbe unicamente per il traffico che sale, ritenuto che per quello che scende la presenza del veicolo stazionato sullo spiazzo di scambio è facilmente percepibile da ampia distanza (almeno 40 metri). Certo, non è dato di sapere se la vettura del ricorrente si trovasse interamente su detta superficie, che seppur non particolarmente ampia (ciò che si desume anche dal fatto che rispetto ad altri allargamenti lungo la via \_\_\_\_\_ non presenta demarcazione di stalli di parcheggio), consente comunque lo stazionamento di un autoveicolo; non avendo l'autorità denunciante fornito maggiori precisazioni, occorre tuttavia ritenere, nell'ipotesi più favorevole all'insorgente, che lo fosse. Partendo da tale presupposto, è in concreto decisivo il fatto che l'immobilizzazione del veicolo parallelamente all'asse di transito non influisce sulla normale circolazione dei veicoli né a salire né a scendere. In definitiva, considerato che la vettura così posizionata si trova al di fuori della corsia di circolazione,

non è data alcuna violazione dell'art. 18 cpv. 2 lett. a ONC.

Abbondanzialmente si osserva che se l'intenzione fosse quella di riservare nel caso specifico la convessità della strada all'incrocio dei veicoli, l'autorità preposta dovrebbe procedere con la posa di una segnaletica vietante il parcheggio, non essendo per nulla palese che gli slarghi debbano servire esclusivamente all'incrocio.

Visto quanto sopra, si giustifica accogliere i ricorsi e annullare le decisioni impugnate.

Alla luce dell'esito del gravame non si prelevano né tasse né spese per l'odierno giudizio (art. 15 LPContr).

Per quanto attiene alle ripetibili, la LPContr non contiene alcuna norma che imponga o semplicemente consenta all'autorità giudicante di attribuire indennità alla parte vincente, né un simile principio scaturisce dal diritto federale (cfr. DTF 105 Ia 128 cons. 2b).

per questi motivi visti gli art. 37 cpv. 2 e 90 cifra 1 LCStr; 18 cpv. 2 lett. a ONC;  
1 segg. LPContr;

dichiara e

pronuncia: 1.I ricorsi sono accolti e le decisioni impugnate annullate.

2. Non si prelevano né tasse né spese per l'odierno giudizio.

Non si assegnano ripetibili.

3. Intimazione a:

Il presidente:

La segretaria:

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