

TI_GERICHTE 52.2019.589 vom 16. Oktober 2019

TI Tribunale d'appello, 2019-10-16, IT

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ti_gerichte_52.2019.589

FR: TI_GERICHTE 52.2019.589 du 16 octobre 2019

IT: TI_GERICHTE 52.2019.589 del 16 ottobre 2019

Regeste

Revoca di 3 mesi della licenza di condurre per un'infrazione grave (sorpasso a destra).
Competenza della polizia grigionese su suolo ticinese

Erwägungen

E. 2

. L'insorgente lamenta anzitutto una violazione del suo diritto di essere sentito, per il fatto che l'Ufficio giuridico della Sezione della circolazione non gli avrebbe fornito copia del piano n. 25'412 facente parte integrante della convenzione del 13 febbraio 1970 tra il Cantone Ticino e il Cantone Grigioni concernente i servizi di manutenzione e di polizia sulla strada nazionale N13.

E. 2.1

Secondo costante giurisprudenza, l'a natura e i limiti del diritto di essere sentito sono determinati innanzitutto dalla normativa procedurale cantonale. Se questa risulta insufficiente, valgono le garanzie minime dedotte dall'art. 29 cpv. 2 della Costituzione federale della Confederazione Svizzera del 18 aprile 1999 (Cost.; RS 101). Il diritto di essere sentito ancorato in quest'ultima norma assicura al cittadino la facoltà di esprimersi prima che sia presa una decisione che lo tocca nella sua situazione giuridica e comprende tutte quelle facoltà che devono essergli riconosciute affinché possa far valere efficacemente la sua posizione nella procedura (cfr. DTF 136 I 265 consid. 3.2, 135 II 286 consid. 5.1). Tra queste, il diritto di fornire prove sui fatti suscettibili di influire sul procedimento, di consultare gli atti di causa, di partecipare all'assunzione delle prove, di prenderne conoscenza e di determinarsi in merito (DTF 135 II 286 consid. 5.1 con rinvii; RtiD I-2019 n. 37 consid. 3.1; RDAT II-2003 n. 53 consid. 5.2, I-2000 n. 42 consid. 2b, pure con rinvii).

E. 2.2

In concreto, dagli atti emerge che il ricorrente, assistito da un legale, è apparentemente venuto a sapere della convenzione in questione al più tardi con la citata sentenza del Tribunale federale del 4 settembre 2017 (STF 6B_590/2017). Nel suo giudizio (consid. 3), l'Alta Corte federale ha infatti respinto la sua eccezione relativa all'incompetenza territoriale degli agenti del Canton Grigioni richiamando le disposizioni di tale accordo, che, tra l'altro, attribuisce agli agenti della polizia grigionese addetti alla polizia autostradale le competenze che spetterebbero agli agenti della polizia ticinese nell'esplicazione del servizio di polizia della circolazione sulla strada nazionale N13 (oggi denominata A13) nel territorio del Canton Ticino, segnatamente dall'allacciamento di Castione (km 0.850) al confine cantonale (km 3.670; cfr. art. 5 e preambolo), osservando come fra i compiti figurino quelli di polizia giudiziaria (ovvero la constatazione di infrazioni, la ricerca dei relativi autori e l'adozione delle misure previste dalla legge, art. 5.3). Nel corso della presente procedura

l'insorgente ha inoltre avuto accesso a tale convenzione, di cui ha anche prodotto copia davanti al Governo (cfr. doc. 7). È ben vero che ad essa non è allegato il piano in scala 1:5000, parte integrante della convenzione (cfr. preambolo), che non figura agli atti. Tale piano, come lo stesso ricorrente riconosce, non è tuttavia rilevante in concreto, atteso che, anche senza planimetria, già dai chiari disposti della convenzione (art. 5 unitamente al preambolo; cfr. anche infra) emerge in modo inequivocabile la competenza ratione loci degli agenti grigionesi, come a ragione osservato dal Governo e del resto già stabilito anche dal Tribunale federale. In queste circostanze, con la precedente istanza occorre concludere che non vi è stata alcuna violazione del diritto di essere sentito del ricorrente.

E. 2.2.4

e rif.). 7.6. Il ricorrente avrebbe dovuto scontare la misura a partire dal 23 marzo 2018, ma le procedure ricorsuali che ha preferito intraprendere hanno sospeso l'esecuzione del provvedimento. Una volta passata in giudicato la presente decisione, l'insorgente dovrà dunque prendere contatto con la Sezione della circolazione e fissare con i suoi responsabili un altro periodo di espiazione della misura, che non potrà in ogni modo essere troppo differito nel tempo, dato che l'infrazione risale al febbraio 2015 e le revoche d'ammonimento vanno scontate sollecitamente per conservare il loro carattere istruttivo. 8. Da respingere è infine la censura con cui l'insorgente contesta l'esiguo importo (fr. 100.-) attribuitogli a titolo di ripetibili dal Consiglio di Stato. Avuto riguardo all'ampio potere di apprezzamento di cui dispone l'autorità amministrativa in questo ambito (cfr. Marco Borghi/Guido Corti , Compendio di procedura amministrativa ticinese, Lugano 1997, n. 3 ad art. 31), la valutazione della precedente istanza non presta il fianco a critiche. 9. 9.1. Stante quanto precede, il ricorso deve essere respinto. 9.2. Dato l'esito, la tassa di giustizia è posta a carico del ricorrente, secondo soccombenza (art. 47 cpv. 1 LPAm). Per questi motivi, decide: 1. Il ricorso è respinto. 2. La tassa di giustizia di fr. 1'500.-, già anticipata dal ricorrente, resta a suo carico. 3. Contro la presente decisione è dato ricorso in materia di diritto pubblico al Tribunale federale a Losanna entro il termine di 30 giorni dalla sua notificazione (art. 82 segg. della legge sul Tribunale federale del 17 giugno 2005; LTF; RS 173.110). 4. Intimazione a: Per il Tribunale cantonale amministrativo Il giudice
presidente
La vicecancelliera

E. 3

L'insorgente lamenta che la convenzione sia attualmente priva di base legale dato che le norme che ne avevano a suo tempo permesso la sottoscrizione non sarebbero attualmente più in vigore. Al proposito va rilevato che la convenzione sottoscritta il 13 febbraio 1970 indica espressamente nel proprio preambolo le norme sulla base delle quali è stata conclusa. Trattasi degli allora vigenti art. 49 della legge federale sulle strade nazionali dell'8 marzo 1960 (LSN; RS 725.11) e 50 cpv. 2 dell'ordinanza d'esecuzione della legge federale sulle strade nazionali del 24 marzo 1964 (vOSN; RU 1964 299) - per il servizio di manutenzione - nonché 57 bis della legge federale sulla circolazione stradale del 19 dicembre 1968 (recte : 1958) (LCStr; 741.01) - per il servizio di polizia. Quanto in particolare al servizio di polizia - unico aspetto qui di rilievo - il citato art. 57 bis LCStr, entrato in vigore il 1° settembre 1967 (cfr. RU 1967 1147), prevedeva che sulle strade riservate alla circolazione dei veicoli a motore (autostrade e semiautostrade) fossero istituiti, dopo consultazione dei Cantoni, settori di competenza per il servizio di polizia, coincidenti con i settori per la manutenzione della strada, ritenuto che il Consiglio federale poteva, per motivi impellenti, permettere eccezioni (cpv. 1). La competente polizia autostradale provvedeva - secondo il

cpv. 2 - sul suo settore, senza tener conto dei confini cantonali, al servizio d'ordine e di sicurezza e alle investigazioni di polizia, come anche, nel caso di reati d'ogni natura, ai provvedimenti urgenti sull'area autostradale; nei casi penali, essa invitava senza indugio gli organi del Cantone competente per territorio a prendere gli ulteriori provvedimenti. Il cpv. 3 riservava la giurisdizione del Cantone competente per territorio e l'applicazione del suo diritto, mentre il cpv. 4 disponeva che i Governi dei Cantoni interessati regolassero i reciproci diritti e doveri risultanti dall'attività di polizia di un Cantone sul territorio dell'altro, ritenuto che, se, mancando l'accordo, il servizio di polizia non fosse stato garantito, il Consiglio federale avrebbe preso disposizioni provvisoriale. Secondo l'art. 57 bis LCStr, nel frattempo sostituito dall'art. 57 a LCStr (cfr. RU 1991 74), allo scopo di istituire settori di competenza per il servizio di polizia andavano conclusi concordati cantonali (cfr. FF 2005 5349, in particolare 5475). Da qui la valida sottoscrizione, il 13 febbraio 1970, tra il Cantone Ticino e il Cantone Grigioni della convenzione qui in esame, che, non risultando essere stata abrogata, è tuttora applicabile (cfr. anche sentenza dell'allora Corte di cassazione e di revisione penale 17.2007.74 del 6 agosto 2008 consid. 3 e 4 e rif.). Al previgente art. 57 bis LCStr corrisponde sostanzialmente l'art. 57 a LCStr attualmente in vigore (cfr. pure STF 6B_590/2017 del 4 settembre 2017 consid. 3). Se il tenore del suo cpv. 1 è stato adeguato all'eliminazione dei settori per la manutenzione (cfr. FF 2005 5349, in particolare 5475) e dispone ora che sulle strade riservate alla circolazione dei veicoli a motore (autostrade e semiautostrade) i Cantoni istituiscono settori di competenza al fine di assicurare un adempimento efficace dei compiti per il servizio di polizia, per il resto (cpv. 2 - 4) la norma corrisponde in tutto e per tutto alla previgente disposizione. Già solo per questa ragione la censura del ricorrente appare quindi del tutto priva di fondamento e finanche pretestuosa. Come tale, deve pertanto essere respinta.

E. 4

L'insorgente lamenta altresì la mancata ratifica della convenzione - esatta dall'art. 18 della stessa - da parte del Consiglio federale. La citata disposizione, relativa all'approvazione federale, stabilisce che conformemente all'art. 50 dell'ordinanza di esecuzione della Legge federale sulle strade nazionali, la presente convenzione viene sottoposta al Consiglio Federale per il tramite dell'Ufficio federale delle strade e delle arginature . Dal riferimento all'art. 50 vOSN, relativo alla manutenzione delle strade nazionali e che al suo cpv. 2 dispone che per determinati tratti di strada nazionale, il Consiglio federale può, d'intesa con i Cantoni interessati, affidare la cura della manutenzione necessaria per l'esercizio a un Cantone vicino a quello sul cui territorio trovasi la strada (...), il Governo ha dedotto che la questione della ratifica potesse rimanere aperta, ritenuto che l'approvazione federale è rilevante solo per la parte della convenzione concernente i servizi di manutenzione e non anche per la parte riguardante i servizi di polizia, come confermato dal tenore dell'art. 57 bis LCStr in vigore al momento della sottoscrizione della convenzione. Tale valutazione merita di essere condivisa. Nulla muta a tale conclusione che l'art. 18 sia inserito tra le norme comuni per il servizio di manutenzione e per il servizio di polizia, ritenuto che anche l'art. 14 (relativo alla responsabilità del proprietario d'opera) - che pure è contenuto nel medesimo capitolo - riguarda unicamente la manutenzione delle strade e non anche il servizio di polizia. Del resto, nemmeno il Tribunale federale - che, chiamato ad esprimersi sugli aspetti penali della vertenza, ha citato la convenzione in questione per confermare la competenza degli agenti della polizia grigionese - ha rilevato difetti di ratifica da parte del Consiglio federale (cfr. STF 6B_590/2017 citata consid. 3).

E. 5.1

Pur volendo ammettere la validità della convenzione e la competenza degli agenti della polizia grigionese per accertare la pretesa violazione del codice stradale commessa su suolo ticinese, il ricorrente nega che sussistesse la necessità per gli stessi di seguirlo fino all'area autostradale in cui è stato fermato, contestando l'interpretazione data dall'Esecutivo cantonale all'art. 5.2 della convenzione. Sostiene che l'auto civetta avrebbe dovuto uscire a Bellinzona Nord, come previsto dalla convenzione, e poi procedere tramite notifica alla polizia cantonale ticinese, la quale avrebbe compiuto gli accertamenti necessari.

E. 5.2

Giusta l'art. 5.2 della convenzione, le competenze territoriali della polizia cantonale grigionese coprono la strada nazionale N13 (oggi A13) dal km 0.850 al confine cantonale km 3.670, l'uscita da nord fino alla strada cantonale Bellinzona - San Gottardo (strada cantonale esclusa) e l'entrata verso nord dalla strada cantonale Bellinzona - San Gottardo (strada cantonale esclusa), ritenuto che gli agenti della PCG possono intervenire al di fuori dell'autostrada quando lo esige l'assolvimento del compito di cui alla presente convenzione. Nel predetto territorio la polizia cantonale grigionese (PCG) si occupa della polizia della circolazione, che comprende la sorveglianza della circolazione, la polizia giudiziaria (constatazione delle infrazioni, ricerca degli autori e adozione delle misure previste dalla legge) e il mantenimento della sicurezza e della fluidità della circolazione (cfr. art. 5.3, in particolare 5.31).

E. 5.3

L'infrazione oggetto della presente vertenza è stata commessa sull'autostrada A13 tra il km 1.5 e il km 1.3, cioè in un tratto che ricade nella competenza territoriale della PCG, così come stabilita nella convenzione. La PCG era dunque perfettamente competente per la constatazione dell'infrazione. Non lo contesta nemmeno il ricorrente, per il quale essa non era invece legittimata a fermare il suo veicolo e procedere al suo interrogatorio presso l'area di servizio di Bellinzona Nord, situata in località Galbisio, ovvero pacificamente oltre il km 0.850 dell'autostrada A13 e quindi fuori dal territorio che la convenzione attribuisce alla competenza della PCT. L'Esecutivo cantonale ha tuttavia considerato che, se, giusta l'art. 5.2 della convenzione, gli agenti della PCG possono intervenire al di fuori dell'autostrada, a maggior ragione possono farlo rimanendo sull'autostrada ma andando oltre il km 0.850. A condizione che l'intervento si imponga per l'assolvimento del compito loro attribuito dalla convenzione, cioè sia indispensabile per assolvere il compito di polizia della circolazione (ai sensi dell'art. 5.3) nell'area di competenza territoriale fissata dalla convenzione, ovvero tra il km 0.850 e il km 3.670. Contrariamente a quanto preteso nel gravame, tale interpretazione non presta il fianco a critiche ed è del resto in linea con le conclusioni a cui è già giunto il Tribunale federale (STF 6B_590/2017 citata consid. 3). Essa si fonda sulla ratio legis dell'art. 5.2 che, come correttamente rilevato dalla precedente istanza, può facilmente essere identificata nella necessità di garantire un servizio di polizia effettivo, nel senso che chi ha commesso un'infrazione al codice stradale deve poter essere fermato in tutta sicurezza per l'allestimento del verbale d'interrogatorio, ciò che, in autostrada, non può avvenire sulla carreggiata poiché metterebbe in pericolo, non solo l'interessato e gli agenti della polizia, ma anche gli altri utenti della strada. Come pure già osservato dal Consiglio di Stato, più gli agenti della polizia grigionese si avvicinano ai limiti del territorio di loro competenza, più tale necessità si acuisce, in considerazione del margine sempre più ridotto per poter fermare l'automobilista al loro interno. Così come indicato dall'Esecutivo

cantonale, alle cui pertinenti considerazioni per brevità si rinvia (cfr. decisione impugnata, consid. 3.3, pag. 7), il primo luogo che garantiva in concreto il fermo del veicolo dell'insorgente in totale sicurezza era l'area di servizio di Bellinzona Nord, dove esso è effettivamente avvenuto. Ne discende che non vi è stata alcuna violazione da parte della PCG della sua competenza territoriale così come stabilita dalla convenzione, di modo che il verbale d'interrogatorio reso dal ricorrente presso l'area di servizio in questione è perfettamente valido. La censura con cui l'insorgente pretende il contrario - con conseguente nullità del provvedimento di revoca - va pertanto respinta.

E. 6

1. Secondo costante giurisprudenza del Tribunale federale, l'autorità amministrativa competente a ordinare la revoca della licenza di condurre non può di principio scostarsi dagli accertamenti di fatto contenuti in una decisione penale passata in giudicato, segnatamente laddove quest'ultima sia stata pronunciata secondo la procedura ordinaria (DTF 139 II 95 consid. 3.2, 136 II 447 consid. 3.1, 129 II 312 consid. 2.4, 124 II 103 consid. 1c/aa). L'autorità amministrativa può scostarsi dal giudizio penale solo se può fondare la sua decisione su fatti sconosciuti al giudice penale o da lui non presi in considerazione, se assume nuove prove il cui apprezzamento conduce a un risultato diverso o se l'apprezzamento delle prove compiuto dal giudice penale è in netto contrasto con i fatti accertati o infine se il giudice penale non ha chiarito tutte le questioni di diritto, in particolare quelle che riguardano la violazione delle norme della circolazione (DTF 139 II 95 consid. 3.2, 136 II 447 consid. 3.1, 129 II 312 consid. 2.4, 124 II 103 consid. 1c/aa). L'accusato non può infatti attendere il procedimento amministrativo per presentare eventuali censure e mezzi di prova, ma è tenuto, secondo il principio della buona fede, a proporli già in sede penale, nonché a esaurire, se del caso, i rimedi di diritto disponibili contro il giudizio emanato in tale procedura (DTF 123 II 97 consid. 3c/aa, 121 II 214 consid. 3a; STF 1C_415/2016 del 21 settembre 2016 consid. 2.1, 1C_312/2015 del 1° luglio 2015 consid. 3.1, 1C_631/2014 del 20 marzo 2015 consid. 2.1).

E. 6.2

Nel caso di specie, a seguito degli eventi occorsi il 23 febbraio 2015, la Corte di appello e di revisione penale ha condannato RI 1 alla pena pecuniaria (sospesa condizionalmente per un periodo di prova di due anni) di fr. 4'600.-, corrispondente a 20 aliquote giornaliere da fr. 230.- cadauna.-, oltre che al pagamento di una multa di fr. 1'100.-, avendolo riconosciuto colpevole, oltre che di ripetuta infrazione semplice (cfr. supra, consid. B.c e B.e), anche di grave infrazione alle norme della circolazione (art. 90 cpv. 2 LCStr), in particolare per avere, a Lumino, sulla tratta autostradale A13 in direzione sud, sorpassato un'autovettura sulla destra. Adito su ricorso del condannato, il Tribunale federale ha confermato la predetta decisione, che è quindi regolarmente passata in giudicato. Ora, alla luce della giurisprudenza citata al considerando precedente, in questa sede il ricorrente - che sapeva che il procedimento amministrativo era stato sospeso in attesa dell'esito di quello penale (cfr. scritto del 24 marzo 2015 della Sezione della circolazione) - non può più contestare i fatti così come stabiliti dalle autorità penali, le quali hanno ormai statuito sulla fattispecie con decisione passata in giudicato. Per evidenti ragioni d'unità di giudizio, questo Tribunale - al pari delle istanze amministrative inferiori - è infatti vincolato agli accertamenti che hanno portato alla condanna di RI 1, in particolare anche per quanto attiene alla questione dell'intenzionalità della manovra effettuata, che egli sembra rimettere in discussione nel gravame (quanto l'autore sa, vuole o accetta è infatti una questione di fatto, cfr. DTF 141

IV 369 consid. 6.3, 135 IV 152 consid. 2.3.2, STF 6B_590/2017 citata consid. 5.5) . 7. 7.1. Vincolato all'accertamento dei fatti operato in sede penale, questo Tribunale può nondimeno procedere a una valutazione giuridica autonoma degli stessi (STF 1C_50/2019 dell'11 febbraio 2019 consid. 2.2, 1C_87/2009 dell'11 agosto 2009 consid. 2). Senza alcun giovamento per il ricorrente, poiché gli accadimenti per cui è stato condannato in ultima istanza dal Tribunale federale il 4 settembre 2017 adempiono senz'ombra di dubbio tutti gli elementi costitutivi, soggettivi e oggettivi, del reato di grave infrazione alle norme della circolazione di cui all'art. 90 cpv. 2 LCStr (Yvan Jeanneret , Les dispositions pénales de la loi sur la circulation routière, Berna 2007, pag. 38 segg.). Di riflesso, come si avrà modo di meglio spiegare in appresso, a RI 1 è imputabile il compimento di un'infrazione grave ai sensi dell'art. 16 c cpv. 1 lett. a LCStr (Cédric Mizel , Droit et pratique illustrée du retrait du permis de conduire, Berna 2015, pag. 397). 7.2. Le infrazioni delle prescrizioni sulla circolazione stradale per le quali non è applicabile la procedura prevista dalla legge sulle multe disciplinari del 24 giugno 1970 (LMD; RS 741.03) comportano la revoca della licenza di condurre oppure l'ammonizione del conducente (art. 16 cpv. 2 LCStr). Per stabilire la durata della revoca devono essere considerate le circostanze del singolo caso, segnatamente il pericolo per la circolazione, la colpa, la reputazione dell'interessato in quanto conducente di veicoli a motore e la sua necessità professionale di fare uso del veicolo. La durata minima della revoca non può tuttavia essere ridotta (art. 16 cpv. 3 LCStr). La nuova LCStr prevede una durata minima della revoca a dipendenza dell'importanza dell'infrazione commessa (lieve, art. 16 a ; medio grave, art. 16 b ; grave, art. 16 c) e dei precedenti dell'interessato. In particolare, commette un'infrazione grave colui che, violando gravemente le norme della circolazione, cagiona un serio pericolo per la sicurezza altrui o assume il rischio di detto pericolo (art. 16 c cpv. 1 lett. a LCStr). In tal caso, se non vi sono precedenti e altri reati di cui tener conto, la licenza di condurre deve essere revocata per almeno tre mesi (cfr. art. 16 c cpv. 2 lett. a LCStr). 7.3. Dall'art. 35 cpv. 1 LCStr - che prescrive che i veicoli sorpassino a sinistra - discende il divieto di sorpasso a destra (DTF 142 IV 93 consid. 3.2; STF 1C_39/2018 del 4 luglio 2018 consid. 3.1). 7.3.1. Vi è sorpasso, secondo la giurisprudenza federale, quando un veicolo che circola più velocemente ne raggiunge un altro che procede più lentamente nella stessa direzione, vi passa accanto e prosegue la propria corsa dinanzi allo stesso, ritenuto che né la manovra di uscita né quella di rientro costituiscono un presupposto dello stesso (DTF 142 IV 93 consid. 3.2, 133 II 58 consid. 4, 126 IV 192 consid. 2a; STF 1C_72/2016 dell'11 maggio 2016 consid. 2.3). 7.3.2. Come già rilevato dalle autorità penali pronunciate sul caso del ricorrente (cfr. sentenza CARP 17.2016.204 del 13 aprile 2017 consid. 2.2, confermata dalla STF 6B_590/2017 citata consid. 4.2), il divieto di sorpasso a destra (Rechtsüberholen ; dépasement par la droite) rappresenta una regola fondamentale per la sicurezza stradale, la cui inosservanza accresce in modo importante il rischio d'incidenti (DTF 142 IV 93 consid. 3.2, 128 II 285 consid. 1.3; Philippe Weissenberger , Kommentar Strassenverkehrsgesetz und Ordnungsbussengesetz, Mit Änderungen nach Via Sicura, II ed., Zurigo/San Gallo 2015, n. 1 ad art. 35), in particolare in caso di traffico intenso e/o alta velocità (cfr. DTF 126 IV 192 consid. 3; cfr. pure, su questo aspetto, Weissenberger , op. cit., n. 23 ad art. 16 c e rimandi). Gli utenti della strada devono infatti poter confidare nel fatto di non venir improvvisamente sorpassati a destra. In particolare, il sorpasso a destra in autostrada, dove si circola normalmente a velocità elevata, costituisce una messa in pericolo astratta accresciuta degli utenti della strada - che potrebbero essere sorpresi dalla manovra e indotti a frenare in modo brusco o intempestivo qualora desiderino spostarsi a loro volta sulla

corsia di destra - e configura quindi un'infrazione (sempre) oggettivamente e (di regola) soggettivamente grave alle norme della circolazione stradale ai sensi degli art. 16 c cpv. 1 lett. a e 90 cpv. 2 LCStr (DTF 142 IV 93 consid. 3.2 e 5.1 e rif., 128 II 285 consid. 1.4, 126 IV 192 consid. 3; STF 6B_870/2018 del 29 aprile 2019 consid. 3.5, 1C_39/2018 citata consid. 3.2, 6B_590/2017 citata consid. 4.2, 1C_72/2016 citata consid. 2.3), anche se tra i veicoli circolanti sulle due diverse corsie vi è soltanto una leggera differenza di velocità (STF 6B_343/2008 del 15 luglio 2008 consid. 3.2.3 ; Weissenberger , op. cit., n. 11 ad art. 35). 7.3.3. L'art. 36 cpv. 5 lett. b ONC prevede, per le autostrade e le semiautostrade, un'eccezione al divieto di sorpasso a destra "sui tratti che servono alla preselezione purché, per ogni corsia, siano indicati differenti luoghi di destinazione". In una tale situazione, è lecito passare a fianco di altri veicoli sulla destra (ossia superare a destra ; Rechtsvorfahren ; devancer par la droite), a patto che ciò non ostacoli la circolazione. Le corsie che servono alla preselezione non possono tuttavia in alcun caso essere utilizzate (indebitamente) per sorpassare altri veicoli sulla destra (DTF 128 II 285 consid. 1.4; STF 6B_208/2019 del 13 settembre 2019 consid. 1.2.1, 6B_216/2018 del 14 novembre 2018 consid. 1.4, 6B_590/2017 citata consid. 5.4, 1C_280/2012 del 28 giugno 2013 consid. 3.2). 7.4. In concreto, dagli atti risulta che il 23 febbraio 2015, verso le ore 10.30, RI 1 stava circolando sull'autostrada A13 in direzione sud alla guida della sua vettura, quando, giunto allo svincolo autostradale di Bellinzona Nord, in territorio di Lumino, al km 1.5, si è spostato sulla corsia di destra (che porta all'uscita di Bellinzona Nord), ha sorpassato sulla destra un'autovettura e, al km 1.3 circa, è ritornato sulla corsia di sinistra (che porta verso l'autostrada A2). Una tale manovra - con la quale il ricorrente, che viaggiava a velocità elevata, si è spostato dalla corsia di sinistra a quella di destra nell'imminenza del sorpasso, ha raggiunto il veicolo che lo precedeva a velocità leggermente inferiore, lo ha affiancato sulla destra, per poi continuare la corsa e superarlo, riguadagnando per finire la corsia di sinistra davanti ad esso, senza peraltro segnalare il cambiamento di corsia - integra senz'altro il concetto di sorpasso così come inteso nella sua giurisprudenza dal Tribunale federale. Già solo per questo, come del resto già rilevato dal Tribunale federale, il caso di specie non ricade nella deroga autorizzata dall'art. 36 cpv. 5 lett. b ONC, secondo cui, sui tratti che servono alla preselezione purché, per ogni corsia, siano indicati differenti luoghi di destinazione, i conducenti possono avanzare sulla destra, accanto ad altri veicoli. Contrariamente a quanto preteso dal ricorrente, non si è infatti in presenza di un superamento sulla destra (eccezionalmente autorizzato dall'art 36 cpv. 5 lett. b ONC), bensì di un vero e proprio sorpasso , con manovre di uscita e rientro , vietato dall'art. 35 cpv. 1 LCStr (cfr. STF 1C_280/2012 del 28 giugno 2013 consid. 3.3) . Sorpassando a destra il veicolo che lo precedeva, l'insorgente ha violato il divieto previsto dall'art. 35 cpv. 1 LCStr, vale a dire una fondamentale norma a tutela della sicurezza stradale. Come ha già avuto modo di precisare il Tribunale federale (anche proprio nel respingere il ricorso in materia penale del ricorrente), tale infrazione, commessa in autostrada a velocità elevata, comporta una considerevole messa in pericolo astratta degli utenti. E ciò benché in concreto il traffico non fosse intenso, la visuale e le condizioni della strada fossero buone e, così come emerge dal rapporto di polizia, nessuno sia stato ostacolato o messo in pericolo (quest'ultima circostanza escludendo tutt'al più una messa in pericolo concreta, ma non una messa in pericolo astratta accresciuta). Anche volendo seguire la tesi sostenuta nel gravame, secondo cui il conducente della vettura sulla corsia di sinistra avrebbe potuto e dovuto attendersi, nelle specifiche circostanze del caso di specie (in cui le due corsie parallele erano di fatto delle preselezioni verso una biforcazione), che un veicolo sopraggiungesse sulla sua destra

e avrebbe quindi dovuto osservare un'attenzione particolare, ciò non toglie che tale automobilista potesse per contro venir sorpreso (e indotto a inopinate reazioni, quale ad esempio una brusca frenata) dal rientro dell'insorgente sulla corsia di sinistra, tanto più che la manovra non è stata segnalata mediante l'indicatore di direzione e che proprio a causa del vicino svincolo quest'ultimo poteva attendersi che il ricorrente continuasse la sua corsa sulla corsia di destra in direzione dell'uscita autostradale (cfr. STF 6B_590/2017 citata consid. 5.4). Con la sua manovra l'insorgente ha quindi - intenzionalmente (cfr. STF 6B_590/2017 citata consid. 5.5) - posto in serio pericolo la sicurezza del traffico, accrescendo sensibilmente il rischio di incidenti. E gli si è quindi macchiato di una grave infrazione alle norme della circolazione ai sensi dell'art. 16 c cpv. 1 lett. a LCStr. 7.5. Se ne deve concludere che, in assenza di precedenti in materia di circolazione stradale di cui occorra tener conto in base all'art. 16 c cpv. 2 LCStr, il provvedimento amministrativo della durata di tre mesi pronunciato dal Consiglio di Stato non può che essere confermato da questo Tribunale. Una misura di tale ampiezza appare infatti conforme al diritto e rispettosa del principio della proporzionalità, tant'è che corrisponde al minimo previsto dalla legge per il genere di violazione di cui si è macchiato il ricorrente (cfr. art. 16 c cpv. 2 lett. a LCStr). Minimo, sia detto per completezza, sotto il quale non si potrebbe scendere neppure in presenza di circostanze particolari (buona reputazione, necessità professionale di disporre di un veicolo a motore), tale essendo la scelta chiaramente operata sul tema dal Legislatore federale (cfr. art. 16 cpv. 3 in fine LCStr; DTF 135 II 334 consid. 2.2, 132 II 234 consid. 2.3; S TF 1 C_172/2017 del 24 aprile 2017 consid.

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