

TI_GERICHTE 52.2020.369 vom 10. Juni 2020

TI Tribunale d'appello, 2020-06-10, IT

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ti_gerichte_52.2020.369

FR: TI_GERICHTE 52.2020.369 du 10 juin 2020

IT: TI_GERICHTE 52.2020.369 del 10 giugno 2020

Erwägungen

E. 2

.2. Nel caso di specie, a seguito degli eventi occorsi il 10 maggio 2018, la CARP ha condannato RI 1 alla pena detentiva di 12 mesi (sospesa condizionalmente per un periodo di prova di tre anni) per avere superato di almeno 64 km/h la velocità massima di 80 km/h consentita sul tratto autostradale percorso, riconoscendolo colpevole di infrazione grave qualificata alle norme della circolazione (art. 90 cpv. 3 e 4 LCStr in relazione con gli art. 27 cpv. 1 e 32 cpv. 2 LCStr nonché 4 a cpv. 1 lett. b dell'ordinanza sulle norme della circolazione stradale del 13 novembre 1962 [ONC; RS 741.11] e 22 cpv. 1 dell'ordinanza sulla segnaletica stradale del 5 settembre 1979 [OSStr; RS 741.21]). Considerate adempiute le condizioni oggettive del reato (cfr. sentenza CARP 17.2019.200+280 citata consid. 9a e 9e), la CARP si è chinata sull'aspetto soggettivo, escludendo la presenza di circostanze particolari atte ad escluderlo. Alla luce della documentazione fotografica agli atti (che mostrava, in tutta evidenza, i segnali indicanti il limite massimo di 80 km/h) e a fronte delle dichiarazioni del conducente stesso, ha ritenuto che il limite vigente gli fosse ben noto (cfr. citata sentenza consid. 9b; cfr. pure consid. 9c). Ha inoltre considerato ben poco verosimile che RI 1 - conducente esperto, abituato a guidare la sua vettura quotidianamente e su lunghe distanze - non si fosse accorto di circolare a una velocità così elevata (cfr. citata sentenza consid. 9d). Ha quindi concluso che egli avesse agito intenzionalmente, accettando il forte rischio di causare un incidente della circolazione con feriti gravi o morti (cfr. citata sentenza consid. 10). Il Consiglio di Stato ha considerato definitivo il giudizio d'appello. A torto, come rettamente rilevato nel gravame, ritenuto che contro lo stesso il conducente aveva presentato ricorso davanti al Tribunale federale. Anziché procedere nei suoi incombenti, l'Esecutivo cantonale avrebbe quindi dovuto attendere l'esito del procedimento penale, come peraltro espressamente richiesto dall'insorgente (cfr. ricorso al Governo, petitum n. II.1). Per giurisprudenza, infatti, nella misura in cui l'accertamento dei fatti o la qualifica giuridica del comportamento litigioso sia rilevante nel quadro del procedimento amministrativo, l'autorità amministrativa è tenuta, in linea di principio, a soprassedere alla propria decisione sino a che sia intervenuta una pronuncia penale passata in giudicato (cfr. DTF 121 II 214 consid. 3a, 119 Ib 158 consid. 2c/bb; Philippe Weissenberger, *Kommentar Strassenverkehrsgesetz und Ordnungsbussengesetz, Mit Änderungen nach Via Sicura*, Zurigo/San Gallo 2015, Vorbemerkungen zu Art. 16 ff., n. 13; Cédric Mizel, *Droit et pratique illustrée du retrait du permis de conduire*, Berna 2015, pag. 425, 686 e 689). A questo stadio, la questione va tuttavia considerata superata, ritenuto che, con sentenza del 3 settembre 2020, il Tribunale federale ha confermato la condanna del ricorrente, che è dunque regolarmente passata in giudicato. I giudici federali hanno condiviso le valutazioni della CARP segnatamente in punto all'adempimento dell'elemento soggettivo. Hanno in particolare confermato l'inverosimiglianza della tesi secondo cui il ricorrente non si sarebbe avveduto del limite di velocità vigente sul tratto d'autostrada in questione. Da un lato,

poiché lo stesso era segnalato chiaramente (peraltro in maniera ancor più evidente del precedente limite di 100 km/h che l'interessato ha ammesso di avere visto). Dall'altro, perché la presenza di un cantiere, con conseguente importante restringimento delle carreggiate, è una costellazione che solo eccezionalmente non comporta una limitazione della velocità a 80 km/h. Dall'altro ancora, perché il ricorrente aveva ammesso - non tanto nei suoi interrogatori, quanto davanti allo psicologo del traffico - di avere ripetutamente percorso quel tratto di strada anche dopo l'apertura del cantiere, avvenuta un paio di mesi prima dei fatti (cfr. STF 6B_271/2020 citata consid. 3.4). L'Alta Corte federale non ha inoltre ritenuto plausibile che il conducente non si fosse accorto dell'entità della velocità a cui circolava, vista la sua perfetta conoscenza della prestanza della vettura, che è abituato a guidare quotidianamente su lunghe distanze (ibidem). Ora, alla luce della giurisprudenza citata al considerando precedente, in questa sede il ricorrente 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 è infatti vincolato agli accertamenti che hanno portato alla condanna di RI 1. Ne discende che non mette conto di soffermarsi sulle censure ricorsuali relative all'accertamento dei fatti riferiti all'aspetto soggettivo del reato. Non occorre in particolare chinarsi sull'asserita mancata conoscenza del ricorrente del limite di velocità di 80 km/h sul tratto di autostrada in cui è avvenuto il rilevamento radar, né sull'asserita mancanza di consapevolezza della velocità raggiunta dal suo veicolo. Questioni, queste, che, come visto, sono nel frattempo definitivamente state risolte in sede penale. Si osserva, a titolo abbondanziale, che, contrariamente a quanto preteso nel gravame, la disattenzione che il Consiglio di Stato ha imputato al ricorrente non si riferisce alla sua velocità di crociera (mancata verifica del contachilometri) bensì al limite di velocità fissato a 80 km/h, di modo che anche la relativa censura (cfr. ricorso, punto n. 34, pag. 14) cade nel vuoto.

3. 3.1. 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). Tuttavia, in concreto, gli accadimenti descritti da ultimo nella sentenza emanata il 3 settembre 2020 dal Tribunale federale adempiono senz'ombra di dubbio tutti gli elementi costitutivi, soggettivi e oggettivi, del reato di grave infrazione qualificata alle norme della circolazione di cui all'art. 90 cpv. 3 e 4 LCStr (Mizel, op. cit., pag. 408 segg.). Di riflesso, come si avrà modo di meglio spiegare in appresso, ad RI 1 è imputabile il compimento di un'infrazione grave ai sensi degli art. 16 c cpv. 1 lett. a e cpv. 2 lett. a bis LCStr (Mizel, op. cit., pag. 408).

3.2. Le infrazioni delle prescrizioni sulla circolazione stradale per le quali non è applicabile la procedura prevista dalla legge sulle multe disciplinari 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 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). Giusta l'art. 16 c cpv. 2 lett. a bis LCStr, dopo un'infrazione grave la licenza di condurre è revocata per almeno due anni se, violando

intenzionalmente norme elementari della circolazione, la persona interessata ha rischiato fortemente di causare un incidente della circolazione con feriti gravi o morti, segnatamente attraverso la grave inosservanza di un limite di velocità, l'effettuazione di sorpassi temerari o la partecipazione a gare non autorizzate con veicoli a motore; l'articolo 90 cpv. 4 è applicabile. Quest'ultimo disposto, in effetti, fissa le soglie di superamento di velocità oltre le quali si realizza il reato di "pirateria della strada" e si giustifica, dunque, una revoca ai sensi dell'art. 16 c cpv. 2 lett. a bis. Ciò si avvera quando la velocità massima consentita è superata: a. di almeno 40 km/h dove la velocità massima consentita è di 30 km/h b. di almeno 50 km/h dove la velocità massima consentita è di 50 km/h c. di almeno 60 km/h dove la velocità massima consentita è di 80 km/h d. di almeno 80 km/h dove la velocità massima consentita è più di 80 km/h. L'art. 16 c cpv. 2 lett. a bis LCStr è dunque il corrispettivo amministrativo dell'art. 90 cpv. 3 LCStr (cfr. sentenza CR.2020.40 del Tribunale cantonale vodese del 16 novembre 2021 consid. 3a). Sotto il profilo oggettivo, quest'ultimo reato presuppone la violazione di una norma elementare della circolazione (di cui dà una lista non esaustiva) e la creazione di un forte rischio di causare un incidente della circolazione con feriti gravi o morti. Il superamento delle soglie di velocità fissate dall'art. 90 cpv. 4 LCStr costituisce sistematicamente una violazione di una norma elementare della circolazione giusta l'art. 90 cpv. 3 LCStr (cfr. DTF 143 IV 508 consid. 1.1). Di principio, inoltre, un simile eccesso di velocità è sufficiente a creare un forte rischio di causare un incidente con feriti gravi o morti. Trattasi, tuttavia, di una presunzione che può essere rovesciata in presenza di circostanze eccezionali, in particolare nel caso in cui il limite di velocità superato non aveva quale scopo la sicurezza della circolazione (cfr. DTF 143 IV 508 consid. 1.6; cfr. pure STF 6B_271/2020 citata consid. 3.1). La grave infrazione qualificata alle norme della circolazione stradale è un reato intenzionale. L'intenzione deve riferirsi alla violazione di una norma elementare della circolazione nonché al forte rischio di causare un incidente con feriti gravi o morti. Il dolo eventuale è sufficiente (cfr. DTF 142 IV 137 consid. 3.3). Chi supera la velocità massima consentita nella misura prevista dall'art. 90 cpv. 4 LCStr adempie di regola anche le condizioni soggettive di detta infrazione. In tal caso, di regola il conducente ha infatti, da un lato, l'intenzione di violare una norma elementare della circolazione e, dall'altro, accetta di correre il forte rischio di causare un incidente con feriti gravi o morti. Il Tribunale federale ha tuttavia negato l'esistenza di una presunzione legale irrefragabile in favore della realizzazione delle condizioni soggettive di cui al cpv. 3 in caso di eccessi di velocità contemplati dal cpv. 4 lett. a-d. Ha pertanto ritenuto che il giudice debba conservare un margine di manovra, seppur limitato, che gli consenta di escludere la realizzazione delle condizioni soggettive dell'infrazione in presenza di circostanze particolari, quali un guasto tecnico al veicolo (disfunzionamento dei freni o del regolatore di velocità), una pressione esterna (minaccia, presa d'ostaggio), improvvisi malori (crisi epilettica) o una corsa d'emergenza all'ospedale (cfr. DTF 142 IV 137 consid.10.1, 11.1 e 11.2; cfr. pure STF 6B_271/2020 citata consid. 3.1 e rif., 6B_931/2019 del 17 gennaio 2020 consid. 1.3.3). Dalla citata giurisprudenza del Tribunale federale l'autorità amministrativa competente a ordinare la revoca della licenza di condurre non ha motivo di scostarsi. 3.3. Nel caso in esame, il ricorrente non contesta più in questa sede l'adempimento dei presupposti oggettivi dell'infrazione, ossia di una grave violazione qualificata delle norme della circolazione ai sensi dell'art. 16 c cpv. 2 lett. a bis LCStr. Pacifico è infatti che RI 1 circolasse, il 10 maggio 2018, sull'autostrada A2, in territorio di Mendrisio, a una velocità di 144 km/h (già dedotto il margine di tolleranza) su un tratto in cui vigeva il limite di 80 km/h, superando così di ben 64 km/h la velocità massima

consentita. Come appena visto, un eccesso di velocità che oltrepassa la soglia fissata dall'art. 90 cpv. 4 lett. c LCStr è sufficiente a creare un forte rischio di causare un incidente della circolazione con feriti gravi o morti, a meno che sussistano circostanze eccezionali atte a rovesciare tale presunzione. Circostanze che, in concreto, non si avverano, come peraltro già considerato dall'autorità penale (cfr. sentenza CARP citata consid. 9a, che ha segnatamente rilevato come il limite di velocità superato rispondesse a un'esigenza di sicurezza generale per tutti gli utenti della strada dettata dalla presenza di un grosso cantiere, con tanto di macchinari da lavoro posizionati al bordo della carreggiata, e dall'importante restringimento delle corsie), dalle cui valutazioni non v'è motivo di scostarsi. Indipendentemente dalle circostanze favorevoli in cui sarebbe stata commessa e dall'assenza di operai sul cantiere al momento dei fatti, sono pertanto dati i presupposti oggettivi dell'infrazione (cfr. pure, nello stesso senso, DTF 143 IV 508 consid. 1.7.2). 3.4. Tale eccesso è, di principio, già sufficiente anche per l'aspetto soggettivo, ritenuto che, secondo la giurisprudenza federale appena citata, di regola, colui che commette un eccesso di velocità ai sensi dell'art. 90 cpv. 4 LCStr ha l'intenzione di violare una norma elementare della circolazione e accetta di correre il forte rischio di causare un incidente con feriti gravi o morti. Se è ben vero che non si tratta di una presunzione irrefragabile, è altresì vero che in concreto non sono date le circostanze eccezionali evocate dalla giurisprudenza per rovesciarla. Le ottime condizioni di viabilità (tratto autostradale rettilineo, asciutto e privo di traffico) e di visibilità (bella giornata soleggiata) di cui si prevale l'insorgente non presentano alcuna particolarità e non sono dunque suscettibili di escludere la realizzazione dell'elemento soggettivo dell'infrazione (cfr. STA 52.2016.310 del 9 febbraio 2017 consid. 5.4). Nemmeno le autorità penali hanno del resto ravvisato simili circostanze eccezionali (cfr. sentenza CARP citata consid. 10, confermata da STF 6B_271/2020 citata consid. 3.5). Il Tribunale federale ha in particolare ritenuto dato il dolo eventuale, tenuto conto della presenza dell'imponente cantiere stradale, del conseguente importante restringimento delle carreggiate e della generale impossibilità di evitare un grave incidente in presenza di ostacoli o in caso di perdita di padronanza del veicolo. Richiamata la considerazione della CARP secondo cui l'insorgente, circolando a cavallo tra le due corsie di marcia, aveva dimostrato una certa sua disinvoltura e spregiudicatezza in quanto conducente, ha ritenuto che nulla mutasse al riguardo la perizia psicologica del traffico agli atti (attestante l'assenza nell'insorgente di una propensione al rischio o di una tendenza all'imposizione aggressiva nel traffico, rispettivamente di impulsività). Ritenuto come l'art. 90 cpv. 3 LCStr ponga sullo stesso piano i sorpassi temerari, la partecipazione a gare non autorizzate con veicoli a motore e la grave inosservanza di un limite di velocità, ha infine reputato che al ricorrente non giovasse affermare di non avere una forma mentis paragonabile agli autori di altre tipologie di grave infrazione qualificata alle norme della circolazione stradale. Le considerazioni del Tribunale federale sono perfettamente condivisibili. 3.5. Alla luce di tutto quanto sopra esposto, va mantenuto lo schematismo propugnato dalla giurisprudenza federale secondo il quale il solo eccesso di 64 km/h laddove il limite vigente è 80 km/h è sufficiente a considerare adempiuti i presupposti oggettivi e soggettivi di un'infrazione grave qualificata alle norme della circolazione ai sensi dell'art. 16 c cpv. 2 lett. a bis LCStr. Se ne deve concludere che il provvedimento amministrativo della durata di due anni tutelato dal Governo non può che essere ulteriormente confermato da questo Tribunale. Una misura di tale ampiezza appare infatti conforme al diritto e rispettosa del principio della proporzionalità (ancor più se si considera il precedente divieto di condurre della durata di quattro mesi pronunciato nel 2015 per un altro grave eccesso di velocità), 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 bis LCStr). Minimo, sia detto per completezza, sotto il quale non si potrebbe scendere neppure in presenza di circostanze particolari (buona reputazione, effettiva necessità 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; STF 1C_13/2014 del 21 gennaio 2014 consid. 2.4 con numerosi rinvii). 3.6. Il ricorrente avrebbe dovuto scontare la misura dal 16 giugno 2018 al 15 giugno 2020, 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 nuovo periodo (che tenga conto di quello già scontato) di espiazione della misura, che non potrà in ogni modo essere troppo differito nel tempo, dato che l'infrazione risale al maggio 2018 e che le revoche d'ammonimento vanno scontate sollecitamente per conservare il loro carattere istruttivo. 4. 4.1. Stante quanto precede, il ricorso deve essere respinto. 4.2. Con l'emanazione del presente giudizio, la richiesta di conferimento dell'effetto sospensivo al gravame, invero dato per legge (art. 71 LPAmM), diviene priva d'oggetto. 4.3. Dato l'esito, la tassa di giustizia è posta a carico del ricorrente, secondo soccombenza (art. 47 cpv. 1 LPAmM). Non si assegnano ripetibili (art. 49 cpv. 1 LPAmM). Per questi motivi, decide: 1. Il ricorso è respinto. 2. La tassa di giustizia di fr. 1'500.-, già anticipata dal ricorrente, rimane interamente a suo carico. Non si assegnano ripetibili. 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 II
presidente La vicecancelliera

E. 2.1

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).