

Non integra gli estremi del reato di cui al D.Lgs. n. 159 del 2011, art. 73 la condotta del soggetto sottoposto, con provvedimento definitivo, a una misura di prevenzione personale che conduca senza patente - o dopo che la patente sia stata negata, sospesa o revocata un ciclomotore

Autore: Di Tullio D'Elisiis Antonio

In: Giurisprudenza commentata

(Annullamento senza rinvio)

(Riferimento normativo: D.lgs. n. 59/2011, art. 73)

Il fatto

La Corte di appello di Catanzaro aveva parzialmente riformato la sentenza emessa dal Tribunale di Vibo Valentia che aveva giudicato con rito abbreviato Z.R. - imputato dei reati di cui all'art. 81 c.p., D.Lgs. n. 159 del 2011, art. 75 e D.Lgs. n. 285 del 1992, art. 116 perché, sottoposto alla misura di prevenzione della sorveglianza speciale di pubblica sicurezza con obbligo di soggiorno nel Comune di A., si poneva alla guida del ciclomotore marca (...), (...), tg. (...), senza essere provvisto della patente che gli era stata revocata, veicolo inoltre privo di copertura assicurativa, con la recidiva infraquinquennale, in (omissis) , il (omissis) - e lo aveva dichiarato responsabile dei reati ascrittigli, riuniti in continuazione, e, riconosciute le circostanze attenuanti generiche prevalenti sulla contestata recidiva, nonché computata la diminuzione per il rito, lo aveva condannato alla pena di mesi sei, giorni venti di reclusione.

La parziale riforma disposta dalla Corte di appello, inoltre, aveva determinato l'assoluzione dell'imputato dal reato di cui all'art. 75, comma 2 in ordine all'addebito di non aver rispettato le leggi, per insussistenza del fatto e, con riguardo alla residua condotta inerente alla guida senza patente del succitato ciclomotore, aveva rideterminato la pena in Euro 1.200,00 di ammenda.

In particolare, la Corte di appello, esaminate le ragioni poste dal primo giudice alla base della propria decisione e valutate le doglianze svolte dall'appellante, aveva considerato insussistente la violazione del D.Lgs. n. 159 del 2011, art. 75 richiamando l'elaborazione che nega al mero obbligo di rispettare le leggi natura di precetto a carico del sottoposto alla misura di prevenzione sanzionabile penalmente mentre, invece, aveva ritenuto integrata, con riguardo al secondo fatto, in luogo del D.Lgs. n. 285 del 1992, art.

116 la fattispecie di cui all'art. 73 D.Lgs. cit. per il fatto che, in relazione alla relativa norma incriminatrice, Z. era stato sorpreso alla guida del ciclomotore dopo che - operante la sorveglianza speciale a suo carico - il Prefetto gli aveva revocato la patente di guida e tale situazione, per i giudici di appello, aveva integrato il reato sanzionato dall'art. 73 cit..

Approfondisci con

I motivi adottati nel ricorso per Cassazione

Avverso questo provvedimento proponeva ricorso per cassazione il difensore dell'imputato chiedendone l'annullamento sulla base di un unico motivo con cui lamentava la **violazione degli artt. 521 e 597 c.p.p. per mancata correlazione tra imputazione e sentenza e per inosservanza del divieto di reformatio in peius** in quanto, secondo il ricorrente, la decisione impugnata non aveva tenuto conto del fatto che - nell'applicare l'art. 521 c.p.p., che consentiva di dare allo stesso fatto una diversa qualificazione giuridica - si sarebbe dovuto necessariamente mettere l'imputato in condizione di poter discutere su ogni profilo che investiva i fatti oggetto di contestazione ivi compresa la qualificazione giuridica mentre, invece, all'imputato, in questo caso, non era stata prospettata l'eventualità della nuova qualificazione giuridica per consentirgli di interloquire sull'argomento.

Inoltre, deduceva sempre il ricorrente, la nuova qualificazione aveva violato il divieto stabilito dall'art. 597 c.p.p. poiché la Corte territoriale, invece di prendere atto che il reato contestato, quello di cui al D.Lgs. n. 285 del 1992, art. 116 era stato depenalizzato, aveva - in pregiudizio dell'imputato - qualificato il fatto diversamente inquadrandolo nella fattispecie di cui all'art. 73 cit..

Le valutazioni giuridiche formulate dalla Cassazione

La Corte di Cassazione riteneva come il ricorso fosse da accogliere, essendo determinante - e assorbendo la stessa questione di contraddittorio sulla nuova qualificazione giuridica del fatto dedotta dal ricorrente - la rilevazione dell'insussistenza del reato contestato.

Si osservava prima di tutto come, in punto di fatto, fosse stato accertato dai giudici di merito che l'imputato, sottoposto alla misura di prevenzione della sorveglianza speciale di pubblica sicurezza con obbligo di soggiorno nel Comune di A., era stato sorpreso alla guida di un ciclomotore senza essere provvisto della patente necessaria per condurre tale mezzo in quanto tale patente gli era stata revocata fermo restando che, per il resto, era stato accertato come il veicolo alla cui guida si era posto l'imputato apparteneva alla categoria dei ciclomotori.

Tal che se ne faceva conseguire come questo elemento fosse stato dato per assodato dai giudici di merito i quali avevano fatto univoco riferimento alla suddetta categoria senza che fosse emerso alcun indice in

forza del quale essi avrebbero potuto nutrire dubbi che si trattasse di un veicolo diverso da quello caratterizzato dalla cilindrata di 50 c.c. e, quindi, tecnicamente, di un ciclomotore.

A fronte di ciò, gli ermellini osservavano come dovesse essere richiamato e ribadito il principio di diritto secondo cui **non integra gli estremi del reato di cui al D.Lgs. n. 159 del 2011, art. 73 la condotta del soggetto sottoposto, con provvedimento definitivo, a una misura di prevenzione personale che conduca senza patente - o dopo che la patente sia stata negata, sospesa o revocata un ciclomotore non potendo tale mezzo essere ricondotto alla categoria dei motoveicoli contemplata dalla suddetta norma** (Sez. 1 n. 6752 del 19/11/2018, dep. 2019; Sez. 1, n. 49473 del 16/07/2018).

Il Supremo Consesso rilevava a tal proposito come a sostegno di tale approdo militasse l'analisi letterale e l'inquadramento sistematico della norma.

Si evidenziava a tal riguardo che, per un verso, la disposizione incriminatrice contestata sanziona con la pena dell'arresto da sei mesi a tre anni la condotta della persona sottoposta, con provvedimento definitivo, a una misura di prevenzione personale che sia sorpresa alla guida di "un autoveicolo o motoveicolo", senza patente, o dopo che la patente sia stata negata, sospesa o revocata fermo restando che la nozione di "motoveicolo" riportata dall'art. 73 non è, tuttavia, tale che possa farsi rientrare in essa anche quella di "ciclomotore" non autorizzando a tanto le norme definitorie di tali categorie estraibili dal Codice della strada, per altro verso, il D.Lgs. n. 285 del 1992, art. 46, comma 1, C.d.S., come modificato dalla L. n. 120 del 2010, stabilisce che, ai fini delle norme del suddetto codice, si intendono per veicoli tutte le macchine di qualsiasi specie, che circolano sulle strade, guidate dall'uomo; l'art. 47 D.Lgs. cit. classifica i veicoli elencando: a) veicoli a braccia; b) veicoli a trazione animale; c) velocipedi; d) slitte; e) ciclomotori; f) motoveicoli; g) autoveicoli; h) filoveicoli; i) rimorchi; l) macchine agricole; m) macchine operatrici; n) veicoli con caratteristiche atipiche: tale elencazione individua "ciclomotori" e "motoveicoli" come sotto categorie fra loro distinte; l'art. 52 D.Lgs. cit. definisce i "ciclomotori" come "veicoli a motore a due o tre ruote", contraddistinti da: a) motore di cilindrata non superiore a 50 c.c. se termico; b) capacità di sviluppare su strada orizzontale una velocità fino a 45 km/h; l'art. 53 stesso D.Lgs., definisce i "motoveicoli" come "veicoli a motore, a due, tre o quattro ruote" distinguendoli in varie sottocategorie tra le quali è compresa quella dei "motocicli" (contigua a quella dei "ciclomotori" in quanto l'unico tipo di "motoveicolo" a due ruote, ma distinta da essa), considerati come "veicoli a due ruote destinati al trasporto di persone, in numero non superiore a due, compreso il conducente" (lett. a).

Una volta concluso questo excursus normativo, i giudici di piazza Cavour osservavano come nessuna modifica sostanziale alle disposizioni indicate fosse stata apportata dalle integrazioni determinate dal D.M. Infrastrutture e Trasporti 31 gennaio 2003, art. 1, commi 2 e 3, (pubblicato nel Supplemento Ordinario della Gazzetta Ufficiale n. 123 del 29 maggio 2003), emanato in recepimento della Direttiva del Parlamento Europeo e del Consiglio n. 2002/24/CE del 18 marzo 2002, relativa all'omologazione dei veicoli a motore a due o tre ruote.

Di conseguenza, pure sulla scorta di tale fonte del diritto, ciclomotori e motocicli, ad avviso della Corte, restano distinti, rispettivamente, sotto le lettere a) e b) nel senso che alla lett. a) i ciclomotori sono classificati come veicoli a due ruote (categoria L1e) o veicoli a tre ruote (categoria L2e) aventi una velocità massima per costruzione non superiore a 45 km/h e caratterizzati: 1) nel caso dei veicoli a due ruote, da un motore: 1.1) la cui cilindrata è inferiore o uguale a 50 cm³ se a combustione interna, oppure 1.2) la cui potenza nominale continua massima è inferiore o uguale a 4 kW per i motori elettrici; 2) nel caso dei veicoli a tre ruote, da un motore: 2.1) la cui cilindrata è inferiore o uguale a 50 cm³ se ad accensione comandata, oppure 2.2) la cui potenza massima netta è inferiore o uguale a 4 kW per gli altri motori a combustione interna, oppure 2.3) la cui potenza nominale continua massima è inferiore o uguale a 4 kW per i motori elettrici mentre, alla lettera b), sono definitivi i motocicli, ossia veicoli a due ruote, senza carrozetta (categoria L3e) o con carrozetta (categoria L4e), muniti di un motore con cilindrata superiore a 50 cm³ se a combustione interna e/o aventi una velocità massima per costruzione superiore a 45 km/h.

A fronte di ciò, si denotava come, In modo corrispondente, le differenze fra le suddette categorie di veicoli avessero avuto il loro riflesso sulla disciplina dell'abilitazione alla guida, quanto meno fino al 19 gennaio 2013, data di entrata in vigore del D.Lgs. n. 59 del 2011, il cui art. 3 aveva integralmente sostituito le disposizioni delineate dal D.Lgs. n. 285 del 1992, art. 116.

Difatti, secondo la disciplina previgente, costituita dal D.Lgs. n. 285 del 1992, artt. 116 e 121, non si potevano guidare autoveicoli e motoveicoli - dunque, non anche i ciclomotori - senza avere conseguito la patente di guida e l'idoneità tecnica necessaria per il rilascio della patente medesima si conseguiva superando una prova di verifica delle capacità e dei comportamenti ed una prova di controllo delle relative cognizioni; dunque, mentre, da un lato, per guidare un motoveicolo di massa complessiva sino a 1,3 t. era previsto il conseguimento della patente di categoria, invece, per condurre un ciclomotore, il minore di età, che aveva compiuto 14 anni, doveva conseguire un titolo diverso dalla patente costituito dal "certificato di idoneità alla guida... a seguito di specifico corso con prova finale, organizzato secondo le modalità di cui al comma 11-bis" e, in tale assetto normativo, del tutto coerentemente, non si riteneva che potesse integrare il reato (allora) previsto dal D.Lgs. n. 285 del 1992, art. 116, comma 13 ma soltanto la violazione amministrativa sanzionata dall'art. 116, comma 13-bis concernente la guida di un ciclomotore con cilindrata fino a 50 cc. senza aver conseguito il prescritto certificato di idoneità (Sez. 4, n. 23631 del 19/4/2012) mentre alla fattispecie penale era ricondotto il diverso caso di guida di un ciclomotore maggiorato nella cilindrata e, comunque, non corrispondente alle sue caratteristiche originarie previste dal D.Lgs. n. 285 del 1992, art. 52 trattandosi di mezzo rientrante, di fatto, nella categoria dei motoveicoli di cui all'art. 53, per la conduzione del quale era prescritta la patente di categoria "A" (Sez. 4, n. 255 del 18/09/1997, dep. 1998).

A sua volta l'attuale disciplina, in vigore dal 19 gennaio 2013 per effetto del D.Lgs. n. 59 del 2011, all'art. 116, comma 1, stabilisce, mutando parzialmente la prospettiva rispetto alla situazione precedente, che non si possono guidare ciclomotori, motocicli, tricicli, quadricicli e autoveicoli senza aver conseguito la patente di guida e, ove richieste, le abilitazioni professionali.

Tal che, per effetto di questa normativa, osservava la Corte, il complesso veicolare veniva così ricondotto a unità tendenziale in cui, diversamente dal regime previgente, per tutti i veicoli, compresi i ciclomotori, è previsto il conseguimento della patente di guida "conforme al modello UE" (art. 116, comma 3) fermo restando però che, in pari tempo, il legislatore aveva conservato le distinzioni derivanti dalle differenti caratteristiche tecniche dei veicoli stessi e dall'età dei conducenti individuando diverse categorie di patenti abilitanti alla guida: in particolare, mentre per i ciclomotori a due ruote (categoria L1e), con velocità massima di costruzione non superiore a 45 km/h, la cui cilindrata è inferiore o uguale a 50 cmc se a combustione interna, oppure la cui potenza nominale continua massima è inferiore o uguale a 4 kW per i motori elettrici, è prevista la patente "AM" (art. 116, comma 3, lett. a, n. 1), per i motocicli di cilindrata massima di 125 cmc, di potenza massima di 11 kW e con un rapporto potenza/peso non superiore a 0,1 kW/kg, è prevista la patente "A1" (art. 116, comma 3, lett. b, n. 1), per i motocicli di potenza non superiore a 35 kW con un rapporto potenza/peso non superiore a 0,2 kW/kg e che non siano derivati da una versione che sviluppa oltre il doppio della potenza massima, è prevista la patente "A2" (art. 116, comma 3, lett. c) e per i motocicli, ossia veicoli a due ruote, senza carrozzetta (categoria L3e) o con carrozzetta (categoria L4e), muniti di un motore con cilindrata superiore a 50 cmc, se a combustione interna e/o aventi una velocità massima per costruzione superiore a 45 km/h, è prevista la patente "A" (art. 116, comma 3, lett. d).

Rilevato ciò, gli ermellini evidenziavano come, alla stregua del quadro normativo di riferimento, il mero fatto dell'intervenuta previsione del conseguimento di una patente di guida anche per i conducenti di ciclomotori, con decorrenza dal 19 gennaio 2013 (quindi, vigente alla data di commissione del fatto ascritto a Z.), non legittimasse un'interpretazione in virtù della quale il soggetto che, sottoposto a misura di prevenzione in via definitiva, sia stato colto alla guida di un ciclomotore senza patente, possa essere chiamato a rispondere del reato previsto dal D.Lgs. n. 159 del 2011, art. 73 dal momento che, anche a seguito delle illustrate innovazioni normative, il conducente del ciclomotore, che si trovi nelle condizioni e tenga la condotta descritte nell'art. 73 cit., non deve rispondere del reato perché il suddetto veicolo non può essere, comunque, ricondotto alla nozione di motoveicolo.

Ad ulteriore conferma dell'orientamento ermeneutico confermato in questa decisione, il Supremo Consesso osservava oltre tutto che l'art. 73 cit. non aveva fatto altro che operare la ricognizione e l'attrazione nel testo unico della L. n. 575 del 1965, art. 6 norma, la quale, nel caso di guida di un autoveicolo o motoveicolo, senza patente, o dopo che la patente sia stata negata, sospesa o revocata, ai sensi del D.P.R. n. 393 del 1959, art. 82 e art. 91, comma 2 e comma 3, n. 2, comminava la pena dell'arresto da sei mesi a tre anni, qualora si trattasse di persona già sottoposta, con provvedimento definitivo, a misure di prevenzione.

Dal canto suo la struttura di quella fattispecie penale rimandando alle norme integratrici dell'allora vigente "Testo unico sulla circolazione stradale" - fonte che, come da art. 21 (che lo elencava, sotto la lett. d, tra le categorie dei veicoli) e art. 24 (che lo definiva come veicolo a due o tre ruote con cilindrata fino a 50 c.c. e capacità di sviluppare su strada piana una velocità fino a 40 km/h), già conosceva il concetto tecnico-giuridico di "ciclomotore", distinguendolo da quello di "motoveicolo" (descritto dall'art. 25) -

prevedeva, proprio in virtù di tale distinzione, solo per i motoveicoli il possesso della patente quale documento necessario per procedere alla corrispondente guida (D.P.R. n. 393 del 1959 cit., art. 90, comma 2) laddove per il conducente del ciclomotore era sufficiente, a mente dell'art. 90, comma 1, D.P.R. cit., avere con sé un documento dal quale si potesse rilevare l'età del conducente.

Tal che se ne faceva discendere che il chiaro riferimento, operato dalla norma al duplice presupposto oggettivo (che si aggiunge a quello della definitività del provvedimento di prevenzione) della guida di un motoveicolo - categoria normativamente distinta da quella di ciclomotore - e del difetto di patente in capo al conducente sottoposto a misura di prevenzione definitiva - documento necessario per la guida dei motoveicoli, ma non per quella dei ciclomotori - costituisse l'evidente esito di una scelta legislativa volta a **escludere, per il conducente del ciclomotore, le conseguenze sanzionatorie previste dalla L. n. 575 del 1965, art. 6.**

Dal canto suo il legislatore delegato del 2011, procedendo alla ricognizione delle norme vigenti in materia di misure di prevenzione, non aveva fatto altro che **riprodurre o l'art. 6 cit. nel D.Lgs. n. 159 del 2011, art. 73 senza alcuna sostanziale innovazione.**

Peraltro, non appariva superfluo alla Corte rilevare oltre a quanto sin qui esposto che, nella successione degli atti normativi emanati nel corso dell'anno 2011, il D.Lgs. n. 159 del 2011 risaliva al 6 settembre 2011 (e la sua entrata in vigore, per la parte che qui rileva, è del 13 ottobre 2011) e quindi, in quel frangente temporale, era stato emesso il 18 aprile 2011 il D.Lgs. n. 59 del 2011 ossia una fonte del diritto la quale aveva previsto, a far data dal 19 gennaio 2013, la necessità del conseguimento della patente di guida (sia pure, con i minimi requisiti autorizzativi della categoria "AM") per i conducenti dei ciclomotori.

Ebbene, a fronte di ciò, gli ermellini osservavano che, ove il D.Lgs. n. 159 del 2011 avesse avuto l'obiettivo di rimodellare la fattispecie di cui all'art. 73 cit. recependo e coordinando la novità normativa introdotta nel C.d.S. al fine di estendere la punibilità della condotta sanzionata dall'art. 73 ai conducenti di ciclomotori, lo avrebbe fatto modificando i dati strutturali della fattispecie incriminatrice essendo già nota la novità normativa riguardante la necessità di abilitazione (anche) per la guida dei ciclomotori ma ciò non è avvenuto.

L'esito di questo ragionamento, complessivamente considerato, induceva i giudici di legittimità ordinaria a stimare che tutti gli indici interpretativi, rilevanti per chiarire l'ambito di applicazione del D.Lgs. n. 159 del 2011, art. 73, inducessero a concludere che, in mancanza di un intervento normativo, rimangono **immutate le distinzioni riguardanti le categorie dei motoveicoli e dei ciclomotori** con l'effetto che la platea dei destinatari della norma incriminatrice in esame non può ritenersi suscettibile di ampliamento sulla scorta di un'esegesi sistematica spinta al punto tale da inserire nella sua sfera di disciplina anche i conducenti dei ciclomotori per il solo fatto che pure per loro è ora necessario il conseguimento del titolo per l'abilitazione alla guida ove poi il titolo manchi o sia revocato per l'effetto della misura di prevenzione. Da ciò si giungeva a postulare che estendere l'applicazione dell'art. 73 cit. anche ai prevenuti che siano stati sorpresi alla guida di ciclomotori senza patente di guida costituirebbe un approdo contrario all'insuperabile divieto di analogia in malam partem in materia penale risultante dall'art. 1 c.p., dall'art.

14 preleggi e dall'art. 25 Cost..

Nella prospettiva configurata in questi termini, pertanto, ad avviso della Cassazione, andava senz'altro condiviso il rilievo secondo cui la depenalizzazione del reato di guida senza patente di cui all'art. 116 C.d.S. a seguito del D.Lgs. n. 8 del 2016 non si estende all'ipotesi in cui la guida senza patente venga posta in essere da persona sottoposta a misura di prevenzione personale in relazione alla quale il D.Lgs. n. 159 del 2011, art. 73 prevede un autonomo reato (Sez. 6, n. 8223 del 12/12/2017, dep. 2018, omissis, Rv. 272233) dovendosi al contempo specificare che tale depenalizzazione non riguarda la guida del ciclomotore poiché tale condotta è, nella disciplina vigente, estranea all'ambito di applicazione dell'art. 73 cit..

Si procedeva dunque all'annullamento senza rinvio della sentenza impugnata perché il fatto non sussiste.

Conclusioni

Quanto statuito in tale pronuncia è condivisibile.

Gli ermellini, difatti, nell'affermare che non integra gli estremi del reato di cui al D.Lgs. n. 159 del 2011, art. 73 la condotta del soggetto sottoposto, con provvedimento definitivo, a una misura di prevenzione personale che conduca senza patente - o dopo che la patente sia stata negata, sospesa o revocata un ciclomotore, non potendo tale mezzo essere ricondotto alla categoria dei motoveicoli contemplata dalla suddetta norma, non solo si sono allineati lungo il solco di un pregresso orientamento nomofilattico con cui la Cassazione era addivenuta alle medesime conclusioni, ma hanno attentamente analizzato il quadro normativo di riferimento anche attraverso un raffronto comparativo tra la legislazione previgente e quella vigente.

Il giudizio in ordine a quanto statuito in siffatta pronuncia, di conseguenza, non può che essere positivo.

Volume consigliato

<https://www.diritto.it/non-integra-gli-estremi-del-reato-di-cui-al-d-lgs-n-159-del-2011-art-73-la-condotta-del-soggetto-sottoposto-con-provvedimento-definitivo-a-una-misura-di-prevenzione-personale-che-conduca-senza-p/>