



36648-19

REPUBBLICA ITALIANA
In nome del Popolo Italiano
LA CORTE SUPREMA DI CASSAZIONE
PRIMA SEZIONE PENALE

Composta da:

ANGELA TARDIO
VINCENZO SIANI
MARCO VANNUCCI
LUIGI FABRIZIO MANCUSO
ANTONIO CAIRO

- Presidente -
- Relatore -

Sent. n. sez. 198/2019
UP - 01/03/2019
R.G.N. 28559/2018

N. 5

ha pronunciato la seguente

SENTENZA

sul ricorso proposto da:

(omissis) nato a (omissis)

avverso la sentenza del 30/01/2018 della CORTE APPELLO di CATANZARO

visti gli atti, il provvedimento impugnato e il ricorso;

udita la relazione svolta dal Consigliere VINCENZO SIANI;

udito il Pubblico Ministero, in persona del Sostituto Procuratore ANTONIETTA PICARDI

che ha concluso chiedendo **QUANTO SEGUIE**;

il P.G. conclude chiedendo il rigetto del ricorso

udito il difensore :

l'avv. (omissis) conclude ripotandosi ai motivi di ricorso chiedendone

l'accoglimento.

RITENUTO IN FATTO

1. Con la sentenza in epigrafe, emessa in data 30 gennaio - 30 aprile 2018, la Corte di appello di Catanzaro ha parzialmente riformato la sentenza resa in data 10 marzo - 3 settembre 2014 dal Tribunale di Vibo Valentia che aveva giudicato con rito abbreviato (omissis) - imputato dei reati di cui agli artt. 81 cod. pen., 75 d.lgs. n. 159 del 2011 e 116 d.lgs. n. 285 del 1992, perché, sottoposto alla misura di prevenzione della sorveglianza speciale di pubblica sicurezza con obbligo di soggiorno nel Comune di Acquaro, come da provvedimento del Tribunale di Vibo Valentia in data 27 gennaio 2012, si poneva alla guida del ciclomotore marca Piaggio, Typhoon, tg. (omissis), senza essere provvisto della patente che gli era stata revocata, veicolo inoltre privo di copertura assicurativa, con la recidiva infraquinquennale, in (omissis) (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.

1.1. La parziale riforma disposta dalla Corte di appello ha 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 ciclomotore, ha rideterminato la pena in euro 1.200,00 di ammenda.

1.2. La Corte di appello, esaminate le ragioni poste dal primo giudice alla base della propria decisione e valutate le doglianze svolte dall'appellante, ha considerato insussistente la violazione dell'art. 75 d.lgs. n. 159 del 2011, 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.

Ha ritenuto, invece, integrata, con riguardo al secondo fatto, in luogo dell'art. 116 d.lgs. n. 285 del 1992, la fattispecie di cui all'art. 73 d.lgs. cit. per il fatto che, in relazione alla relativa norma incriminatrice, (omissis) era stato sorpreso alla guida del ciclomotore indicato in rubrica il (omissis), dopo che - operante la sorveglianza speciale a suo carico - il Prefetto di Vibo Valentia il 24 marzo 2011 gli aveva revocato la patente di guida: e tale situazione, per i giudici di appello, aveva integrato il reato sanzionato dall'art. 73 cit.

2. Avverso tale decisione ha proposto ricorso il difensore dell'imputato chiedendone l'annullamento sulla base di un unico motivo con cui lamenta la violazione degli artt. 521 e 597 cod. proc. pen. per mancata correlazione tra

imputazione e sentenza e per inosservanza del divieto di *reformatio in peius*.

Secondo il ricorrente, la decisione impugnata non ha tenuto conto del fatto che – nell'applicare l'art. 521 cod. proc. pen., 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: invece, all'imputato in questo caso non era stata prospettata l'eventualità della nuova qualificazione giuridica per consentirgli di interloquire sull'argomento.

Inoltre, ha dedotto il ricorrente, la nuova qualificazione ha violato il divieto stabilito dall'art. 597 cod. proc. pen., poiché la Corte territoriale, invece di prendere atto che il reato contestato, quello di cui all'art. 116 d.lgs. n. 285 del 1992, era stato depenalizzato, ha – in pregiudizio dell'imputato – qualificato il fatto diversamente inquadrandolo nella fattispecie di cui all'art. 73 cit.

3. Il Procuratore generale ha chiesto il rigetto del ricorso per non essere fondata la prospettazione formulata dal ricorrente in punto di contraddittorio sulla qualificazione del reato ritenuto.

CONSIDERATO IN DIRITTO

1. La Corte ritiene che il ricorso sia 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.

2. In punto di fatto è stato accertato dai giudici di merito che (omissis), sottoposto alla misura di prevenzione della sorveglianza speciale di pubblica sicurezza con obbligo di soggiorno nel Comune di Acquaro, in forza del decreto del Tribunale di Vibo Valentia in data 27 gennaio 2012, è stato sorpreso in (omissis) (omissis) alla guida del ciclomotore marca Piaggio, Typhoon, tg. (omissis), senza essere provvisto della patente necessaria per condurre tale mezzo, in quanto tale patente gli era stata revocata.

E', per il resto, rimasto accertato che il veicolo alla cui guida si era posto l'imputato apparteneva alla categoria dei ciclomotori. Questo elemento è stato dato per assodato dai giudici di merito, i quali hanno fatto univoco riferimento alla suddetta categoria, senza che sia 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 cc e, quindi, tecnicamente, di un ciclomotore.

3. Sul tema, va, allora, richiamato e ribadito il principio di diritto, di recente puntualizzato in sede di legittimità da alcune decisioni che il Collegio condivide, secondo cui non integra gli estremi del reato di cui all'art. 73 d.lgs. n. 159 del 2011 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, Miceli, Rv. 274803; Sez. 1, n. 49473 del 16/07/2018, Grillo, n. m.).

L'analisi letterale e l'inquadramento sistematico della norma danno ragione di tale approdo.

3.1 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.

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.

L'art. 46, comma 1, d.lgs. n. 285 del 1992, codice della strada, come modificato dalla legge 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. Poi, 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 cc, 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" (lettera a).

3.2. Come ha evidenziato la prima delle decisioni richiamate, nessuna modifica sostanziale alle disposizioni indicate è stata apportata dalle integrazioni

determinate dall'art. 1, commi 2 e 3, del Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 31 gennaio 2003 (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.

Anche sulla scorta di tale fonte ciclomotori e motocicli restano distinti, rispettivamente, sotto le lettere a) e b). Alla lettera 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 cm^3 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 cm^3 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. Alla lettera b) sono definitivi 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 cm^3 se a combustione interna e/o aventi una velocità massima per costruzione superiore a 45 km/h.

3.2. In modo corrispondente, le differenze fra le suddette categorie di veicoli hanno 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 ha integralmente sostituito le disposizioni delineate dall'art. 116 d.lgs. n. 285 del 1992.

3.2.1. Secondo la disciplina previgente, costituita dagli artt. 116 e 121 d.lgs. n. 285 del 1992, 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. Per guidare un motoveicolo di massa complessiva sino a 1,3 t. era previsto il conseguimento della patente di categoria "A".

Diversamente, 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".

In tale assetto normativo, del tutto coerentemente, non si riteneva che potesse integrare il reato (allora) previsto dall'art. 116, comma 13, d.lgs. n. 285 del 1992, ma soltanto la violazione amministrativa sanzionata dall'art. 116, comma 13-bis, 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, Geanta, Rv. 253129), 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 dall'art. 52 d.lgs. n. 285 del 1992, 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, Fichera, Rv. 210156).

3.2.2. 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.

Il complesso veicolare viene 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): in pari tempo, però, il legislatore ha 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).

4. Assodato quanto precede, la Corte ritiene che, 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 (omissis)), non legittimi 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 dall'art. 73 d.lgs. n. 159 del 2011.

In effetti, 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.

4.1. A corroborare, sempre sotto il profilo sistematico, tale conclusione vale rilevare che l'art. 73 cit. non ha fatto altro che operare la ricognizione e l'attrazione nel testo unico dell'art. 6 legge n. 575 del 1965, 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 dell'art. 82 e dell'art. 91, secondo e terzo comma, n. 2, d.P.R. n. 393 del 1959, 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.

La struttura di quella fattispecie penale rimandando alle norme integratrici dell'allora vigente "Testo unico sulla circolazione stradale" - fonte che, come da artt. 21 (che lo elencava, sotto la lettera d, tra le categorie dei veicoli) e 24 (che lo definiva come veicolo a due o tre ruote con cilindrata fino a 50 cc 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 (art. 90, secondo comma, d.P.R. n. 393 del 1959 cit.), laddove per il conducente del ciclomotore era sufficiente, a mente dell'art. 90, primo comma, d.P.R. cit., avere con sé un documento dal quale si potesse rilevare l'età del conducente.

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 - costituiva l'evidente esito di una scelta legislativa volta a escludere, per il conducente del ciclomotore le conseguenze

sanzionatorie previste dall'art. 6 legge n. 575 del 1965.

Il legislatore delegato del 2011, procedendo alla ricognizione delle norme vigenti in materia di misure di prevenzione, ha riprodotto l'art. 6 cit. nell'art. 73 d.lgs. n. 159 del 2011, senza alcuna sostanziale innovazione.

4.2. Peraltro, non è superfluo rilevare che, nella successione degli atti normativi emanati nel corso dell'anno 2011, il d.lgs. n. 159 del 2011 ~~è stato~~ risale al 6 settembre 2011 (e la sua entrata in vigore, per la parte che qui rileva, è del 13 ottobre 2011). Intanto, era stato emesso il 18 aprile 2011 il decreto legislativo n. 59 del 2011, fonte che ha 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, è ineludibile osservare 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 Codice della Strada 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.

4.3. L'esito di questo ragionamento è che tutti gli indici interpretativi rilevanti per chiarire l'ambito di applicazione dell'art. 73 d.lgs. n. 159 del 2011 inducono 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.

Va, dunque, ritenuto che estendere l'applicazione dell'art. 73 cit. anche ai prevenuti che siano stati sorpresi alla guida di ciclomotori senza patente di guida sarebbe approdo contrario all'insuperabile divieto di analogia *in malam partem* in materia penale risultante dall'art. 1 cod. pen., dall'art. 14 disp. prel. cod. civ. e dall'art. 25 Cost.

Nella prospettiva configurata, va senz'altro condiviso il rilievo secondo cui la depenalizzazione del reato di guida senza patente di cui all'art. 116 cod. strada 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 l'art. 73 del d.lgs. n. 159 del 2011 prevede un autonomo reato (Sez. 6, n. 8223 del 12/12/2017, dep. 2018, Cavallo, Rv.

272233); rilievo che va specificato nel senso che esso non riguarda la guida del ciclomotore, poiché tale condotta è, nella disciplina vigente, estranea all'ambito di applicazione dell'art. 73 cit.

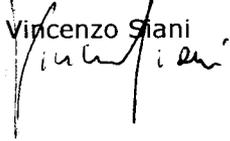
5. Corollario di queste considerazioni è che deve addivenirsi, per le ragioni sopra esposte, all'annullamento senza rinvio della sentenza impugnata perché il fatto ascritto a (omissis) non sussiste.

P.Q.M.

Annulla senza rinvio la sentenza impugnata perché il fatto non sussiste.
Così deciso il 1° marzo 2019

Il Consigliere estensore

Vincenzo Siani



Il Presidente

Angela Tardio

