



REPUBBLICA ITALIANA
IN NOME DEL POPOLO ITALIANO
TRIBUNALE DI VENEZIA
SEZIONE PRIMA CIVILE

N. 867/2018 R.G.

Il Tribunale, nella persona del giudice unico Dott. Fabio Doro
ha pronunciato ai sensi dell'art. 6 del D. Lgs. n. 150/2011 e dell'art. 437 c.p.c. la seguente

SENTENZA

nella causa di appello iscritta al **N. 867/2018 R.G.** promossa da:

COMUNE DI VENEZIA (c.f. 00339370272), in persona del Sindaco *pro tempore*, con l'avv. IANNOTTA ANTONIO, l'avv. BALLARIN MAURIZIO, l'avv. ONGARO NICOLETTA e l'avv. PRIVATO SILVIA,

appellante,

contro

██ in persona del legale rappresentante *pro tempore*, con
l'avv. MOLINA JACOPO,

appellato,

in punto: opposizione a sanzione amministrativa per eccesso di velocità in ambito lagunare.

CONCLUSIONI

Conclusioni dell'appellante:

Come da note conclusive:



“insiste affinché il Tribunale di Venezia, quale giudice d'appello, in completa riforma dell'impugnata sentenza del Giudice di Pace di Venezia n. 668/17, depositata il 7.7.2017, respinto l'appello incidentale, Voglia dichiarare la legittimità del verbale n. 63766N/2014 del 19.12.2014 e dell'ordinanza ingiunzione n. 9968/2014, con conseguente debenza della sanzione ivi prevista.

Con rifusione di spese e competenze del grado di giudizio, oltre le spese forfettarie generali come per legge”.

Conclusioni dell'appellato:

Come da comparsa di costituzione e risposta:

“in via pregiudiziale: accertare e dichiarare la tardività e, per l'effetto, l'inammissibilità, della produzione documentale avversaria depositata dal Comune di Venezia unitamente al ricorso in appello;

nel merito: respingere l'appello proposto dal Comune di Venezia perché infondato in fatto ed in diritto.

Spese e competenze di lite integralmente rifuse;

In via incidentale: a parziale riforma della Sentenza del Giudice di Pace di Venezia N. 668/2017, accogliere l'appello incidentale formulato.

Spese e competenze di lite integralmente rifuse”.

RAGIONI DI FATTO E DI DIRITTO DELLA DECISIONE

Con ricorso depositato in data 29.1.2018 il Comune di Venezia ha proposto appello avverso la sentenza del Giudice di Pace di Venezia n. 668/2017 del 7.7.2017, che aveva accolto l'opposizione proposta da [REDACTED] verso l'ordinanza-ingiunzione n. 9968/2014 dell'1.12.2015, con la quale l'Amministrazione comunale aveva applicato a [REDACTED] quale obbligato in solido, la sanzione amministrativa pecuniaria di € 150,00, oltre € 33,20 per spese di notificazione e di procedimento per la violazione dell'art. 2, comma 1, del regolamento circolazione acqua.

In particolare, il Comune, mediante l'utilizzo del c.d. sistema ARGOS, aveva accertato che in data 19.12.2014 un natante intestato a [REDACTED] aveva superato il limite di velocità di 5 km/h, circolando nel Canal di Cannaregio e in direzione Tre Archi alla velocità di 10,9 km/h.



Il Giudice di Pace di Venezia, con la sentenza n. 668/2017, richiamando i principi affermati da Corte cost. n. 113/2015, aveva evidenziato che – pur non essendo applicabili alla fattispecie in questione le norme del codice della strada – l'Amministrazione comunale non aveva dimostrato di aver sottoposto il sistema ARGOS a verifiche periodiche di funzionalità e che, dunque, l'accertamento su cui si basava l'ordinanza ingiunzione opposta non era sufficientemente attendibile.

L'ordinanza ingiunzione, dunque, veniva annullata e l'Amministrazione comunale veniva condannata alla refusione delle spese di lite.

Il Comune di Venezia impugna la sentenza di prime cure, deducendo i seguenti motivi:

- 1) inapplicabilità alla fattispecie in esame dei principi affermati dalla Corte costituzionale nella sentenza n. 113/2015 dal punto di vista oggettivo, in quanto tale pronuncia si riferirebbe ai soli strumenti per sanzionare l'eccesso di velocità in ambito di circolazione stradale;
- 2) inapplicabilità alla fattispecie in esame dei principi affermati dalla Corte costituzionale nella sentenza n. 113/2015 dal punto di vista temporale, giacché l'illecito di cui è causa è stato accertato antecedentemente al deposito di tale pronuncia, che si applicherebbe solo agli accertamenti effettuati successivamente;
- 3) erronea valutazione delle prove, in quanto il sistema ARGOS sarebbe comunque stato sottoposto a verifiche periodiche, anche successivamente alla sua installazione, e, in particolare, ad aprile e a novembre 2014; inapplicabilità al caso di specie delle norme del codice della strada relative all'omologazione e alla taratura della strumentazione, stante la peculiarità del sistema ARGOS rispetto ai sistemi di misurazione della velocità tradizionali.

██████████ si è costituita in giudizio, eccependo la tardività della produzione documentale dell'appellante, insistendo per la valenza generale e retroattiva dei principi affermati da Corte cost. n. 113/2015 ed evidenziando che il sistema ARGOS era privo dei requisiti di omologazione e di taratura.

Ha proposto, altresì, appello incidentale nei confronti della pronuncia di prime cure, denunciando:



- 1) la falsa applicazione dell'art. 13 della legge n. 689/1981, in quanto tale norma non sarebbe sufficiente a legittimare l'utilizzo del sistema ARGOS, dovendo gli strumenti di rilevamento della velocità rispondere ai requisiti di approvazione, omologazione, taratura e verifica della funzionalità;
- 2) la falsa applicazione dell'art. 39 del Regolamento per il Coordinamento della Navigazione Locale nella Laguna Veneta, in quanto anche questa norma non potrebbe legittimare l'utilizzo del sistema ARGOS e, comunque, sarebbe illegittima in quanto adottata in violazione della riserva di legge statale prevista dall'art. 117, lett. d) e h), Cost. e per disparità di trattamento esigendo l'omologazione per le apparecchiature e escludendola per il sistema ARGOS;
- 3) la mancata applicazione dell'art. 1 cod. nav., e, per l'effetto, l'omessa applicazione al caso di specie degli artt. 45, comma 6, e 142, comma 6, del D. Lgs. n. 285/1992, degli artt. 192 e 345 del D.P.R. n. 495/1992 e del D.M. 29 ottobre 1997, applicabili analogicamente stante l'assenza di norme che disciplinano l'omologazione nel settore della navigazione degli strumenti di rilevazione della velocità.

L'appellata, infine, ha riproposto i profili di opposizione non esaminati dal giudice di primo grado.

Preliminarmente, è opportuno soffermarsi sull'eccezione di inammissibilità dei nuovi documenti prodotti dall'appellante.

L'art. 437 c.p.c., infatti, dispone che, nel rito del lavoro, in appello sono ammissibili nuove prove (e quindi anche documenti) che il giudice ritenga "*indispensabili*" ai fini della decisione.

La *ratio* della norma è quella di contemperare il rigido sistema delle preclusioni con la finalità di ricercare la "*verità materiale*" dei fatti a cui è preordinato il rito del lavoro, teso a garantire una tutela differenziata in ragione della natura dei diritti che nel giudizio devono trovare riconoscimento.

Nell'esercizio della sua discrezionalità, il legislatore ha inteso estendere l'applicabilità del rito del lavoro anche alle controversie in materia di opposizione a sanzioni amministrative, sia pure con alcuni temperamenti, tra i quali però non figura l'inapplicabilità dell'art. 437 c.p.c. (cfr. l'art. 2 del D. Lgs. n. 150/2011).



La produzione di documenti nuovi “*indispensabili*”, peraltro, trova un limite invalicabile nel fatto che debba trattarsi di fatti già tempestivamente allegati, e quindi non deve trattarsi di fatti nuovi che la parte avrebbe avuto l’onere di introdurre sin dal primo grado.

Nel caso di specie, i docc. da nn. 6 a 8 prodotti dall’appellante rispettano innanzitutto questo primo requisito, in quanto la circostanza che il sistema ARGOS fosse stato sottoposto a verifiche periodiche, anche successivamente al suo collaudo, era stata puntualmente dedotta dal Comune di Venezia nella comparsa di costituzione (pagg. 10 e 11).

Ricorre anche il presupposto dell’indispensabilità, in quanto si tratta documentazione che consente di meglio verificare il funzionamento del sistema ARGOS, la necessità che lo stesso sia omologato/tarato ed è tesa a dimostrare una circostanza decisiva ai fini del decidere, ossia il fatto che l’apparecchiatura del sistema sia stata sottoposta a verifica periodica, e quindi proprio ad appurare l’effettiva rispondenza alla verità materiale di quanto affermato dalla sentenza di primo grado e a ricostruire la sequenza precisa degli interventi di controllo della funzionalità del sistema di rilevazione delle infrazioni.

Non vanno, invece, ritenuti indispensabili, in quanto non dotati di valenza potenzialmente decisiva ai fini del decidere, ma solo esplicativa e definitoria, i docc. nn. 4, 12 e 13 di parte appellante (questi ultimi due secondo la numerazione di cui alla memoria del 18.10.2018).

Non si pone, invece, alcun problema di novità con riferimento ai docc. nn. 5, 9, 10, 11, 13 e 15 di parte appellante (gli ultimi cinque secondo la numerazione di cui alla memoria del 18.10.2018), in quanto si tratta di precedenti giurisprudenziali.

Anche parte appellata ha prodotto nuovi documenti, la cui indispensabilità deve essere verificata d’ufficio, trattandosi di rispetto delle preclusioni previste dalla normativa processuale.

Per quanto concerne i docc. nn. 1, 2, 4, 5, 10 e 11 non si pone alcun problema, giacché si tratta di precedenti giurisprudenziali e di interpretazione dottrinale, sempre producibile; è ammissibile anche il deposito dei docc. nn. 9 e 12, in quanto si tratta di testi normativi.



Non sono ammissibili, invece, in quanto non indispensabili: il doc. n. 3, invece, non è indispensabile, perché è una direttiva ministeriale meramente esplicativa dei criteri di collocazione delle apparecchiature di controllo della velocità in ambito stradale; il doc. n. 6, perché sono delle ordinanze di annullamento di sanzioni amministrative applicate sulla base di rilevazioni effettuate con strumentazione diversa dal sistema ARGOS; il doc. n. 7, in quanto mero articolo di giornale che nulla aggiunge ai fini del decidere sul piano tecnico; il doc. n. 8, perché si tratta di verbali di accertamento elevati sulla base di accertamenti effettuati con strumentazione diversa dal sistema ARGOS.

Tanto premesso in merito alla documentazione nuova utilizzabile ai fini della decisione, è possibile passare ad esaminare il merito della controversia.

A tal fine, appare opportuno ricordare che la controversia in esame verte sulle modalità di accertamento degli illeciti amministrativi in materia di circolazione nei canali lagunari.

Occorre, dunque, prendere le mosse dall'art. 13 della legge n. 689/1981, che al primo comma detta una norma generale, prevedendo che *“Gli organi addetti al controllo sull'osservanza delle disposizioni per la cui violazione è prevista la sanzione amministrativa del pagamento di una somma di denaro possono, per l'accertamento delle violazioni di rispettiva competenza, assumere informazioni e procedere a ispezioni di cose e di luoghi diversi dalla privata dimora, a rilievi segnaletici, descrittivi e fotografici e ad ogni altra operazione tecnica”*.

In via generale, dunque, l'Amministrazione è libera di procedere all'accertamento della violazione amministrativa con le modalità che ritiene opportune, fermo restando, poi, che in un'eventuale giudizio di opposizione essa avrà l'onere di dimostrare che le modalità di accertamento utilizzate, oltre ad essere rispettose della normativa, provano la responsabilità del trasgressore e, di riflesso, del soggetto obbligato in via solidale.

Il quinto comma dell'art. 13 della legge n. 689/1981 fa salvo *“l'esercizio degli specifici poteri di accertamento previsti dalle leggi vigenti”*.



Nel caso di specie si discute del settore della navigazione nelle acque della Laguna di Venezia, e, nello specifico, in un rio interno alla città di Venezia, per cui occorre procedere all'analisi della normativa di settore, prendendo le mosse dall'art. 1 disp. prel. cod. nav., il quale prevede che *“in materia di navigazione, marittima, interna ed aerea, si applicano il presente codice, le leggi, i regolamenti, [le norme corporative] e gli usi ad essa relativi”* e che soltanto *“ove manchino disposizioni del diritto della navigazione e non ve ne siano di applicabili per analogia, si applica il diritto civile”*.

Viene in rilievo, in secondo luogo, il Regolamento per il coordinamento della navigazione locale nella laguna veneta, approvato con deliberazione del Consiglio provinciale di Venezia prot. n. 24772/I del 25.6.1998, e questo ai sensi dell'art. 11, comma 3, del D. Lgs. n. 422/1997, che demandava alla Provincia di Venezia l'adozione di un apposito regolamento *“al fine di coordinare il trasporto locale con le attività relative al traffico acqueo negli ambiti della laguna veneta”*.

L'art. 39, comma 6, di tale regolamento prevede che *“per la determinazione dell'osservanza dei limiti di velocità sono considerate fonti di prova le risultanze di apparecchiature debitamente omologate, nonché le registrazioni del sistema di rilevamento e controllo della navigazione lagunare effettuate presso i posti di controllo delle forze di polizia della navigazione”*.

Infine, viene in rilievo il Regolamento per la circolazione acquee nel Comune di Venezia, approvato dal Consiglio Comunale con la deliberazione n. 216 del 7.10.1996 e la deliberazione n. 205 del 28.7.1997, e ciò ai sensi dell'art. 517 del D.P.R. n. 328/1952, che demanda all'Amministrazione comunale l'esercizio dei poteri di polizia nei canali e rivi di traffico esclusivamente urbano che rimangono a lei affidati.

L'art. 11, secondo periodo, di tale regolamento, prevede che *“per accertamento delle trasgressioni, per la contestazione delle medesime, per la notificazione e definizione degli accertamenti, per l'introito e devoluzione dei proventi delle somme riscosse, si osservano, in quanto applicabili, le norme della legge 24 novembre 1981 n° 689”*.

La normativa comunale, dunque, rinvia a quella generale prevista dalla legge sulle sanzioni amministrative, che, a sua volta, è stata attuata dalla normativa provinciale.



È alla luce di quest'ultima che deve essere verificato se il Comune potesse utilizzare il sistema ARGOS, se questo dovesse essere omologato e sottoposto a successive operazioni di verifica periodica del suo funzionamento.

L'art. 39, comma 6, del regolamento provinciale, come si è visto, prevede due fonti di prova:

- a) le risultanze delle rilevazioni compiute da apparecchiature debitamente omologate;
- b) le registrazioni del sistema di rilevamento e controllo della navigazione lagunare effettuate presso i posti di controllo delle forze di polizia della navigazione.

Il Comune di Venezia, in buona sostanza, sostiene che la presenza di una specifica regolamentazione provinciale escluda *in toto* la possibilità di far riferimento alla normativa dettata in materia di circolazione stradale e quindi anche a quanto affermato da Corte cost. n. 113/2015, che il sistema ARGOS rientrerebbe nella fattispecie di cui alla lett. b), per la quale non sarebbe prevista alcuna procedura di omologazione e di taratura periodica.

La ricostruzione è condivisibile solo in minima parte, e, comunque, non in maniera tale da sovvertire l'esito del giudizio di prime cure.

In particolare, l'assunto secondo cui le norme in materia di circolazione stradale non potrebbero trovare applicazione è corretto soltanto nella parte in cui esclude che in materia di circolazione nelle acque lagunari possa trovare applicazione l'art. 142, comma 6, del D. Lgs. n. 285/1992, che regola le *"fonti di prova"* per *"la determinazione dell'osservanza dei limiti di velocità"* nella circolazione stradale e fa riferimento a *"le risultanze di apparecchiature debitamente omologate anche per il calcolo della velocità media di percorrenza su tratti determinati, nonché le registrazioni del cronotachigrafo e i documenti relativi ai percorsi autostradali, come precisato dal regolamento"*.

Questa norma non è applicabile *ex art. 1 disp. prel. cod. nav.*, perché l'art. 39, comma 6, del regolamento provinciale, detta una specifica norma sulle fonti di prova per l'accertamento delle violazioni della normativa sui limiti di velocità nelle acque lagunari, e dunque non vi è una lacuna che consenta l'applicazione delle norme del *"diritto civile"*.



Non è, invece, corretto affermare che *tutte* le norme in materia di circolazione stradale non potrebbero trovare applicazione alla circolazione marittima, in quanto, per gli aspetti non puntualmente regolati dalla normativa in materia di navigazione, si potrà e si dovrà far riferimento alle norme e ai principi ricavabili dal D. Lgs. n. 285/1992 e del D.P.R. n. 495/1992.

In secondo luogo, va osservato che il sistema ARGOS non è riconducibile al *“sistema di rilevamento e controllo della navigazione lagunare effettuate presso i posti di controllo delle forze di polizia della navigazione”*.

Il richiamo al *“sistema di rilevamento e controllo della navigazione lagunare”*, infatti, va letto sistematicamente con l'art. 11 del D. Lgs. n. 422/1997, che, nel delegare la Provincia di Venezia all'emanazione del provvedimento in esame, prevedeva che la normativa secondaria dovesse prevedere anche un *“sistema di rilevamento dei natanti circolanti nell'ambito lagunare al fine di garantire la sicurezza della navigazione”*.

Quest'ultimo è un sistema diverso da ARGOS, che è disciplinato e regolato puntualmente da altre disposizioni del regolamento provinciale che si sta esaminando, le quali, sempre in applicazione del criterio sistematico, devono essere prese a riferimento per comprendere a cosa faccia riferimento l'art. 39 quando parla di *“sistema di rilevamento e controllo della navigazione lagunare”*.

In particolare:

- a) l'art. 1, comma 2, punto 2.2., fra gli scopi del regolamento prevede quello di *“garantire la sicurezza della navigazione lagunare a mezzo di appositi dispositivi di rilevazione, monitoraggio e identificazione delle unità”*;
- b) l'art. 20, comma 1, lett. c), prevede che, per esigenze di sicurezza della navigazione, *“le unità lagunari dotate di motore entrobordo o entro/fuoribordo devono essere equipaggiate con ... gli apparati di bordo necessari alla connessione al Sistema Integrato di Rilevamento e Controllo della Navigazione Lagunare”*;
- c) l'art. 66 regola il *“Sistema integrato di rilevamento, controllo e gestione della navigazione lagunare ... basato sulla tecnologia di localizzazione e monitoraggio delle unità a mezzo Global Positioning System (GPS) con trasmissione continua dei dati in centrale operativa e ripetizione a bordo, riservato alle unità a motore strumentabili ... integrata dalla tecnologia di identificazione e monitoraggio delle unità a mezzo radio frequency identification (RFID) e da una rete fissa di*



telecamere ad inseguimento di immagini”; si tratta di un sistema “realizzato e gestito in regime di convenzione tra le autorità competenti alla polizia della navigazione sulle acque della laguna veneta e sulla vigilanza sui servizi di trasporto acqueo, anche tramite affidamento a terzi”, obbligatorio sulle “unità lagunari a motore adibite a servizi pubblici di navigazione lagunare (trasporto pubblico di linea e non di linea, trasporto di cose per conto di terzi, rimorchio e traino, trasporto rifiuti urbani, servizi di soccorso)”, sulle “unità lagunari a motore adibite a servizi pubblici marittimi di trasporto di persone e merci regionale e locale, con approdi compresi nella laguna veneta”, sulle “unità lagunari a motore adibite alla pesca professionale lagunare” e sulle “unità lagunari che per servizio svolto o particolari caratteristiche tecniche, debitamente rilevate dagli organismi che ne consentono l'utilizzo, devono essere poste sotto controllo per motivi di pubblico interesse”.

Proprio la descrizione delle modalità di funzionamento del Sistema Integrato di Rilevamento e Controllo della Navigazione Lagunare contenuta nell'art. 66 del regolamento provinciale e il raffronto con la sintesi tecnica del sistema ARGOS dimessa dal Comune di Venezia *sub* doc. n. 8 del fascicolo di primo grado, nonché la diversa modalità di gestione dei due sistemi, induce a ritenere che il secondo sia qualcosa di diverso dal primo.

Ciò non significa, tuttavia, che il Comune non possa dotarsi di un proprio sistema di sorveglianza e di rilevazione della velocità, in quanto egli è pur sempre titolare dei poteri di polizia amministrativa sui canali a lui affidati ai sensi dell'art. 517 del D.P.R. n. 328/1952.

Nondimeno, qualora questi sistemi siano preordinati (anche o solo) alla rilevazione della velocità, dovranno essere debitamente omologati, come prescritto dalla prima parte dell'art. 39 del regolamento provinciale, che, come si ricorderà, prevede che *“per la determinazione dell'osservanza dei limiti di velocità sono considerate fonti di prova le risultanze di apparecchiature debitamente omologate”*.

La normativa provinciale e quella comunale, tuttavia, non specificano le modalità con le quali deve essere compiuta tale omologazione, cosicché, essendo in presenza di una lacuna, non si potrà che far riferimento *ex* art. 1 disp. prel. cod. nav. alla normativa dettata per l'omologazione degli strumenti di controllo della



velocità in materia di circolazione stradale, e quindi all'art. 45 del D. Lgs. n. 285/1992 e all'art. 192 del D.P.R. n. 495/1992, oltre che ai principi affermati da Corte Cost. n. 113/2015 sull'obbligo di verifica periodica della funzionalità di tali strumenti.

Sotto questo profilo, coglie nel segno il profilo del primo motivo di appello incidentale con il quale viene dedotta la mancata applicazione analogica da parte del giudice di prime cure della normativa in materia di circolazione stradale, sia pure ai soli fini della determinazione delle modalità di omologazione degli strumenti utilizzati per la rilevazione della velocità dei natanti.

Il giudice di primo grado, infatti, ha ritenuto inapplicabile *in toto* la normativa della circolazione stradale, omettendo di verificare, invece, se vi fosse una lacuna che ne giustificasse l'estensione analogica, che, invece, come si è visto, vi è e riguarda le modalità di omologazione.

Ne consegue che, prima ancora di verificare la fondatezza della doglianza con la quale era stata lamentata la mancata verifica periodica del sistema ARGOS (sesto motivo di opposizione), era necessario verificare la correttezza del quarto motivo di opposizione, con il quale Mares Trasporti lamentava l'inattendibilità della rilevazione del sistema ARGOS perché non omologato.

Tale motivo di opposizione – essendo stato puntualmente riproposto con il secondo motivo di appello incidentale – deve essere esaminato in questa sede ed è fondato, posto che, pacificamente, il Comune di Venezia non ha sottoposto all'omologazione il sistema prescelto, come invece prescritto dall'art. 39 del regolamento provinciale.

Il fatto, poi, che il sistema ARGOS abbia caratteristiche tecniche diverse dalle tradizionali apparecchiature per la rilevazione della velocità come l'autovelox, il tutor o il telelaser, non vale di per sé ad esonerarlo dalla procedura di omologazione, o comunque da una procedura che ne controllasse l'attendibilità, come è stato fatto per il sistema SICVe, che, analogamente al sistema ARGOS, consente la rilevazione della velocità dei veicoli in transito (anche) in modalità istantanea ed è stato sottoposto a procedimento di omologazione (cfr. doc. n. 16 fascicolo di primo grado dell'appellato).



Le considerazioni compiute dall'ing. Tombolini nel procedimento n. 3144/2015 R.G. del Giudice di Pace di Venezia non consentono di giungere a conclusioni diverse, dovendosi osservare che tali dichiarazioni hanno valore di mero argomento di prova, essendo state assunte in un giudizio diverso dal presente nel quale [REDACTED] non era parte, sono valutazioni di carattere tecnico precluse al testimone e sono state rese da un tecnico di parte.

Non essendo stato il sistema ARGOS sottoposto alla procedura di omologazione, l'accertamento compiuto dal medesimo non può ritenersi sufficientemente attendibile, e l'ordinanza ingiunzione opposta va annullata.

La sentenza impugnata, come si è visto, ha annullato il provvedimento sanzionatorio emesso dall'Amministrazione comunale, ma sulla base di un *iter* argomentativo non del tutto condivisibile e pertanto andrà confermata con la diversa motivazione che si è vista.

Gli altri profili del primo motivo di appello incidentale sono, infatti, infondati, perché l'art. 39 del regolamento provinciale non viola alcuna riserva di legge, in quanto è stato emanato sulla base di una fonte di rango primario e le riserve di legge richiamate dall'appellato hanno carattere relativo, e perché la richiesta di disapplicazione di tale norma si basa su un presupposto errato, ossia che il sistema ARGOS non sia riconducibile alle apparecchiature da omologare.

È infondato, inoltre, anche il primo motivo di appello principale, perché i principi affermati dalla sentenza n. 113/2015 della Consulta si applicano alla fattispecie in esame in forza dell'applicazione analogica della disciplina della circolazione stradale, nei limiti già specificati, e comunque, come si desume dalla motivazione della pronuncia, hanno portata generale.

Non coglie nel segno nemmeno il secondo motivo di appello principale, perché le sentenze del giudice delle leggi, come noto, hanno effetto retroattivo e non si applicano soltanto ai c.d. "rapporti esauriti", ossia per i quali si è verificata la decadenza o l'accertamento giurisdizionale è divenuto irretrattabile per effetto della formazione del giudicato.



L'ipotesi in esame non rientra nel caso dei "rapporti esauriti", in quanto la declaratoria di incostituzionalità è sopravvenuta nel corso del procedimento preordinato all'applicazione della sanzione amministrativa, cosicché l'Amministrazione aveva l'obbligo di darle rilievo, in ossequio al principio di legalità.

Il terzo motivo d'appello principale è fondato nella parte in cui denuncia che il giudice di prime cure avrebbe erroneamente affermato che il sistema ARGOS non sarebbe stato sottoposto a controlli periodici successivamente al collaudo: infatti, dalla documentazione prodotta in primo grado dall'Amministrazione comunale emergeva che era stata fatta una "calibratura" ad aprile 2014 (cfr. doc. n. 7 del fascicolo di primo grado) e dai documenti dimessi in questi giudizi risulta che tali controlli sono stati fatti anche ad agosto 2013, ottobre 2014, settembre 2015 e gennaio 2016 (cfr. docc. nn. 6, 7 e 8).

L'accoglimento di questo motivo, tuttavia, risulta nei suoi effetti neutralizzato dall'accoglimento del profilo del primo motivo di appello incidentale che deduce l'omessa applicazione analogica della disciplina del codice della strada (cfr. *supra*).

Si deve osservare, invero, che il fatto che il sistema ARGOS sia stato sottoposto a calibratura periodica è irrilevante, dal momento che la circostanza che lo stesso non sia stato omologato è di per sé sufficiente per rendere non completamente attendibile l'accertamento compiuto, a prescindere dalle successive operazioni di controllo della sua funzionalità.

Pertanto, se è vero che su questo specifico punto la sentenza impugnata è erronca in punto di fatto, si è comunque al cospetto di un vizio che non è di per sé sufficiente per procedere alla sua riforma e alla conseguente conferma dell'ordinanza ingiunzione opposta.

Infine, gli altri motivi di opposizione proposti da [REDACTED] con il ricorso di primo grado e riproposti in questa sede con il secondo motivo di appello incidentale sono da considerarsi assorbiti.

Per quanto concerne la regolamentazione delle spese di lite del presente grado di giudizio, si ritiene che l'obiettivo difficoltà di ricostruire la normativa applicabile al caso di specie costituisca una grave ed



eccezionale ragioni che ne giustifica la compensazione ai sensi dell'art. 92 c.p.c., nel testo risultante dalla dichiarazione di incostituzionalità di cui alla sentenza n. 77/2018 della Corte costituzionale.

Non sussistono i presupposti per l'applicazione dell'art. 13, comma 1-*quater*, del D.P.R. n. 115/2002 nei confronti del Comune di Venezia, in quanto l'appello promosso dallo stesso era parzialmente fondato, sia pure limitatamente ad un profilo che si è visto essere irrilevante, dovendosi discutere non solo e non tanto della calibratura e della manutenzione periodica, ma prima ancora della mancata omologazione del sistema ARGOS.

P.Q.M.

definitivamente pronunciando nel giudizio di appello n. 867/2018 R.G. promossa da COMUNE DI VENEZIA contro [REDACTED], conferma, con diversa motivazione, la pronuncia di primo grado appellata.

Compensa le spese del presente grado di giudizio.

Venezia, 25 ottobre 2018

Il Giudice

dott. Fabio Doro

