

Giorgio Marcon

Consulente Tecnico Investigativo

Via degli Alpini, 75 – 31040 Giavera del Montello (TV)

Tel.cell. 340-8126754 – tel. 0422-771335 - fax 0422-771749

email gio@riflessometro.it

RELAZIONE AUTOVELOX/SANZIONATRICI

a) L'autovelox/sanzionatrici (aspetto normativo per essere costruito/i e commercializzato/i)

L'autovelox è uno strumento di misura rilevante il superamento della velocità di un veicolo a fronte di un limite di velocità imposto dai gestori o proprietari della strada e utilizzato da parte delle Forze dell'Ordine.

L'inquadramento tecnico- normativo dell'apparecchio appartiene sicuramente:

1. apparecchiatura elettronica di misura (CEI 66-1 – 66-2/CEI EN 60359) in subordine, potrebbe anche considerarsi:

Comunque, lo strumento deve strettamente attenersi alle norme CEI (Comitato Elettrotecnico Italiano), sia **per la sua realizzazione** (legge 186/1968), che per la sua **immissione in commercio** (D.P.R. n. 459/96 art. 2 punto 2 lettera a) sostituito dal Decreto Legislativo 27 gennaio 2010, n. 17, cd. "Direttiva macchine".

Senza avere assolto questi requisiti [realizzazione secondo norme CEI, ed apposizione del marchio "CE" dopo avere redatto la dichiarazione di conformità –

D.P.R. n. 459/1996 all. II punto a) sostituito dal Decreto Legislativo 27 gennaio 2010,

© All rights reserved. Vietata ogni divulgazione, copia, modifica e ogni altra manipolazione senza l'autorizzazione dell'autore. Questa relazione è ad esclusivo utilizzo per il procedimento del sig. .

n. 17, cd. "Direttiva macchine", assieme all'esame preventivo da parte di un "organismo notificato"] si può legittimamente ritenere che lo strumento non sia stato realizzato a regola d'arte, e pertanto non sia in grado di fornire misure esatte.

La sudditanza dello strumento alla realizzazione alle norme CEI (punto 3.6.2. sicurezza d'impiego).

Il dato targa deve riportare le generalità – obbligatoria - dell'importatore = fabbricante (Decisione n. 768/2008/CE 09/07/2008 Articolo R4 punto 3).

Sempre in ossequio alla normativa vigente in EU (Decisione n. 768/2008/CE 09/07/2008 – Allegato I Capo R1 punti: 1, 2,3, 5,6 – Capo R2 punto 1, 2,3,4 ,6 – art. R4 punti 1, 2, 3,)), **l'importatore/distributore/fabbricante** è soggetto al rispetto di tutte le norme all'immissione in commercio dei prodotti (legge 186/1968, norme CEI, D.P.R. n. 459/1996) sostituito dal Decreto Legislativo 27 gennaio 2010, n. 17, cd. "Direttiva macchine".

I principi di funzionamento dello strumento devono essere compiutamente illustrati nella documentazione di corredo (norma CEI 66-2/CEI EN 60359), ma, il funzionamento è carente della predetta documentazione.

Al contrario, la normativa italiana (legge 186/1968, Norme CEI 66-2/CEI EN 60359, prevede un'esauriva documentazione a corredo, e la relativa **obbligatoria**

messa a disposizione su richiesta (marcatura CE D.lgs. 17/2010 ex DPR 459/1996) sostituito dal Decreto Legislativo 27 gennaio 2010, n. 17, cd. "Direttiva macchine".

Umidità e temperatura possono alterare le rilevazioni, ma sul punto il costruttore non ha posto istruzioni nel manuale d'uso, nonostante temperatura e umidità possano influenzare le fasi di taratura e calibrazione che, se non eseguite correttamente, possono a loro volta influenzare le successive letture dello strumento.

Le rilevazioni, vengono eseguite su strada con variazioni continue di temperature, umidità, ed altri inquinanti come gas scarico delle auto, campi elettromagnetici, polvere, luce solare e altri fattori ambientali.

Anche questi **casi**, rendono lo **strumento inaffidabile** sotto il profilo della precisione.

b) Normativa di riferimento CEI

Comunque considerato (strumento elettronico di misura), lo strumento è soggetto in toto alle norme CEI (Comitato Elettrotecnico Italiano legge n. 186/1968) sia per quanto concerne le modalità di costruzione, sia per la documentazione che lo deve accompagnare.

Nello specifico le norme CEI da osservare sono le seguenti:

•66-1/CEI EN 60359 documentazione da accludere agli apparecchi elettronici di misura.

•66-2/CEI EN 60359 criteri per esprimere e valutare le qualità di funzionamento delle apparecchiature elettroniche di misura

La qualità della realizzazione dello strumento (e quindi della sua affidabilità) viene accertata secondo norma in quanto, per essere posto in commercio nella Comunità Europea con il simbolo “CE” (ricordiamo che l’autovelox in questione è prodotto in Italia), **documentazione e qualità di realizzazione dello strumento devono essere sottoposti a preventiva verifica** presso un **laboratorio competente** (D.P.R. n. 459/1996 art.2 comma 2 lettera a); art. 4 punto 1) lettera a); Allegato V punto 3/a) sostituito dal Decreto Legislativo 27 gennaio 2010, n. 17, cd. "Direttiva macchine", e **certificati** da un **organismo notificato** (norma ut supra).

Oggigiorno il D.P.R. n.459/1996 è stato abrogato e sostituito dal **D.Lgs. 17/2010** (in sostanza la differenza imposta impone che la norma si applichi anche ai prodotti usati).

Le Norme d’impiego prevedono l’obbligo del rispetto integrale delle norme CEI da parte degli strumenti.

c) **Manutenzione**

Tra i dati targa – deve essere indicato **l’intervallo di tempo entro il quale lo strumento deve essere sottoposto a regolare manutenzione.**

Le verifiche fuori termine o non effettuate, determinano l'inattendibilità dei risultati emessi dallo strumento.

La circostanza è sorprendente in quanto, non solo qualsiasi manufatto o strumento soggetto ad effettuare analisi e misure ha una sua durata di "vita", ma è notorio che tutti i prodotti e/o manufatti devono essere oggetto di manutenzione durante il periodo di loro funzionamento.

A maggior ragione deve essere soggetto a manutenzione uno strumento come l'autovelox, soggetto ad effettuare misure delicate, ed avente un **"cuore" così delicato costituito** è [intuitivamente, poiché i disegni costruttivi non sono mai stati trasmessi dal costruttore/importatore, nonostante siano obbligatori in ossequio alla normativa di certificazione CEI e CE] **da un emettitore di raggi IR e da un ricevitore degli stessi raggi.**

È invece ovvio che l'apparato di rilevamento (cella IR, emettitore, ricevitore, e convertitore misura) debbano essere sottoposti a costante manutenzione periodica.

d) Documenti CEI mancanti

Gli strumenti elettronici di misura devono essere obbligatoriamente accompagnati da opportuna documentazione (norme CEI 66-1/CEI EN 60359), e la qualità del loro funzionamento si valuta secondo precisi criteri (C.E.I. 66-2/CEI EN 60359).

Nella documentazione che accompagna l'autovelox in esame non vi è traccia **dell'illustrazione obbligatoria della "teoria degli errori"** (norma CEI 66-2/CEI EN 60359 punti 2.5.2.2. > 2.5.2.6; **tutti gli strumenti sono soggetti ad errore di rilevamento**).

Per esempio non è indicato **l'errore assoluto**: indica lo scostamento di lettura dello strumento rispetto alle condizioni di riferimento o del **valore vero convenzionale**.

- indicare **l'errore assoluto** dello strumento (norma CEI 62-2/CEI EN 60359 punto 2.5.2.1).

oppure,

- indicare il **"valore convenzionale di riferimento"** (norma CEI 66-2/CEI EN 60359 punto 2.5.2.4), al quale si fa riferimento per specificare **l'errore percentuale**, per esempio il limite superiore del campo effettivo, od un altro valore chiaramente definito, che però andrebbe meglio espresso per il limite superiore del campo effettivo di misurazione.

- **L'errore assoluto**, poi, non deve essere indicato (norma CEI 66-2/CEI EN 60359 punto 3.1.1.) solamente nei confronti della grandezza misurata, ma anche a confronto delle **variazioni della grandezza generata (il valore della tensione della corrente di**

alimentazione e conseguente variazione della modulazione dei raggi infrarossi emessi per la misurazione (norma CEI 62-2/CEI EN 60359 punto 2.5.2.1.)

• **L'errore relativo percentuale** (norma CEI 62-2/CEI EN 60359, punti 2.5.2.2. e 2.5.2.3), è invece il rapporto tra l'errore assoluto ed il valore letto sulla scala dello strumento (in ogni misurazione).

E non viene indicato il **limite di errore nell'emissione della corrente continua** per il quale la precisione dello strumento rimanga inalterata (norma CEI 62-2/CEI EN 60359 punto 2.5.7) e gli errori conseguenti dette variazioni.

Tutto ciò doveva essere chiaramente indicato dall'importatore/costruttore – (norma CEI 62-2/CEI EN 60359 punti 3.1.1. e 3.1.4.), mentre manca del tutto come le indicazioni relative ai limiti d'errore dello strumento (66-2/CEI EN 60359 3.1.5), nell'insieme delle grandezze d'influenza (66-2/CEI EN 60359 punto 6), e nei campi effettivi di misura (66-2/CEI EN 60359, punti 2.4.3 e 3.1.7).

In pratica l'importatore/costruttore doveva dichiarare l'errore dello strumento per la scala dei rilevamenti, con riferimento alle diverse condizioni ambientali e di alimentazione, come appunto previsto dalla normativa.

Ed ancora: manca l'indicazione dell'errore intrinseco nelle condizioni di riferimento (66-2/CEI EN 60359 punti 3.2 e 6).

Vale a dire che non è stato fornito l'errore tra il reale dato analizzato ed il valore letto sullo strumento – cioè misurato – (questo è un errore dato dalla sensibilità dello strumento), nelle **diverse condizioni di funzionamento** (norma CEI 66-2/CEI EN 60359 punto 6: **ambientali, di alimentazione, meccaniche**).

(CEI 62-2/CEI EN 60359 punto 4.2.1) non sono stati specificati i limiti di errore sull'uso generale dello strumento nell'insieme delle grandezze caratteristiche d'influenza: vale a dire se, in diverse condizioni ambientali, l'errore dato dallo strumento sia sempre lo stesso.

(CEI 62-2/CEI EN 60359 punto 4.2.4 e 2.5.9 non è stata indicata la stabilità dello strumento:

se lo strumento funziona con l'errore percentuale ammesso indifferentemente per 15 min, 30 min, 1 h, 2 h, etc.

E nemmeno è stata data l'indicazione se sia necessario o meno regolare lo strumento durante il funzionamento.

Ed il costruttore non ha nemmeno specificato il valore percentuale del limite d'errore riferito al valore convenzionale.

Non viene nemmeno definita la "Classe di precisione dell'apparecchio" (CEI 66-2/CEI EN 60359 pag.24); mentre è importante che gli apparecchi elettronici di misura

siano classificati come sopra in quanto posseggono un margine d'errore che le norme ben definiscono (CEI 66-2/CEI EN 60359 punto 2.5.2.2 errore relativo).

L'insieme di queste omissioni documentali impedisce di valutare la qualità della costruzione e del funzionamento dello strumento, con il conseguente grado di affidabilità del medesimo nelle misure effettuate.

Non viene nemmeno prodotta la documentazione relativa all'ottenimento della certificazione "CE" rilasciata da un organismo notificato (D.P.R. n. 459/1996 art, 4 comma 1 lettera A) e sostituito dal Decreto Legislativo 27 gennaio 201 O, n. 17, cd. "Direttiva macchine", per cui, anche in questo caso, lo scrivente non può confermare che il marchio "CE" sia stato apposto sullo strumento correttamente.

h) Certificazione IMQ - il marchio di qualità

L'Istituto Italiano del Marchio di Qualità (IMQ) certifica l'avvenuta realizzazione di un qualsiasi prodotto elettronico secondo la norma (la legge n.186/1968 e le norme CEI relative di supporto).

La certificazione del Marchio di Qualità IMQ di un prodotto è l'attestazione che un apparecchio è stato sottoposto da un ente autorizzato, indipendente rispetto a chi vende e produce, a tutte le verifiche necessarie per verificare la conformità ai requisiti di sicurezza e affidabilità.

Pertanto, per garantire all'utenza l'uso di uno strumento sicuro sotto il profilo della norma e dei risultati, basterebbe semplicemente che l'Ente adottante i dispositivi ed i sistemi di controllo di legalità sui cittadini, richiedesse al proponente l'acquisto, di sottoporre il prodotto all'esame dell'IMQ.

Oppure all'equivalente esame e certificazione da parte di un Dipartimento di elettrotecnica/elettronica di una qualsiasi Università Italiana.

È una procedura semplice, sicura, a costo zero, che garantirebbe sia l'Ente Pubblico che omologa lo strumento, che i cittadini sui quali lo stesso venisse utilizzato.

L'autovelox si configura come apparecchio elettronico di misura (spazio/tempo), e pertanto risulta soggetto alla **legge 186/1968 ed alle norme CEI (Comitato Elettrotecnico Italiano) n. 66-1 e 66-2/CEI EN 60359, nonché alla normativa "CE" (D.Lgs. 17/2010 ex D.P.R. 459/1996).**

Omologazione:

il **procedimento di omologazione** da parte del Ministero dei Trasporti e della Navigazione, **è del tutto indipendente** dalla normativa italiana di riferimento cui lo strumento deve **preventivamente sottostare** (legge n. 186/1968, norme CEI – Comitato Elettrotecnico Italiano - D.lgs. 17.2010 ex D.P.R. n.459/1996 procedimento di marcatura "CE").

Non è possibile considerare che lo strumento fornisca misure esatte non essendo stato realizzato nell'osservanza delle norme CEI (Comitato Elettrotecnico Italiano), e lo stesso non può essere distribuito in Italia se non ha assolto correttamente gli obblighi per la marcatura "CE" (prodotto il certificato di conformità).

Anche l'assenza di **prescrizioni (del costruttore) per la sostituzione a causa dell'inevitabile esaurimento tecnologico delle funzioni dei componenti**, lascia perplessi:

in campo industriale tutto ciò che si usa si usura e decade.

Non è neppure dotato di un dispositivo di sicurezza che impedisca l'esecuzione di misure in caso di errori o anomalie tecniche o di invecchiamento.

Lo strumento risulta poi di difficile taratura e calibratura in ordine alle **condizioni ambientali** richieste, **difficilmente presenti nei comuni distaccamenti di P.G. e su strada:**

- **umidità**
- **temperatura ambiente**
- **ed altri fattori ambientali**

Per prassi di utilizzo lo strumento, pure nella sua delicatezza di **funzionamento**, **non è stato avviato alla manutenzione** entro il termine previsto di un anno, pure le

verifiche degli errori, **sempre in ritardo** sulla scadenza, ed a volte anche con grave ritardo di anni, circostanza che desta **perplexità nel caso fossero state eseguite misurazioni ed elevate sanzioni nei periodi scoperti.**

Importanti **documenti tecnici, attraverso i quali controllare e verificare la regolarità di realizzazione, con l'efficacia e la precisione dello strumento,** non sono stati allegati allo strumento e negati nonostante **le richieste, e nonostante fossero obbligatori.**

Non è stata illustrata la teoria degli errori – obbligatoria - cui ogni strumento di misura è comunque soggetto (norme CEI 66-1 e 66-2/CEI EN 60359).

Lo scrivente non può confermare che l'autovelox sia stato costruito a regola d'arte e conseguentemente, che lo strumento sia, o sia stato, in grado di fornire misure e rilevamenti esatti nel periodo in cui è stato utilizzato.

VERIFICHE E MANUTENZIONI

Il Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 282 del 13 giugno 2017, pubblicato sulla G.U. il 31 luglio 2017, recante "Verifiche iniziali e periodiche di funzionalità e di taratura delle apparecchiature impiegate nell'accertamento delle violazioni dei limiti massimi di velocità, determina gli stessi principi di legalità adottabili sull'etilometro.

Il contenuto del Decreto e della Circolare attuativa, attraverso i riferimenti Normativi e di Legge sopra citati, non vengono menzionati nel Decreto, per non incorrere nelle continue omissioni finora perpetrate da parte degli organi di controllo!?

*"I dispositivi ed i sistemi impiegati nell'accertamento delle violazioni dei limiti massimi di velocità sono soggetti ad approvazione del prototipo ai sensi dell'articolo 45, comma 6, del codice della strada e dell'articolo 192, comma 3, del regolamento di esecuzione e di attuazione. **La procedura di approvazione del prototipo si completa con l'esecuzione congiunta da parte di soggetti terzi accreditati, delle verifiche di taratura e funzionalità sul medesimo prototipo, finalizzate a determinare l'idoneità del dispositivo o sistema a svolgere il servizio richiesto. Al termine della procedura, qualora le verifiche abbiano dato esito positivo, il competente ufficio del Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti emette un decreto di approvazione del prototipo.***

*© All rights reserved. Vietata ogni divulgazione, copia, modifica e ogni altra manipolazione senza l'autorizzazione dell'autore. **Questa relazione è ad esclusivo utilizzo per il procedimento del sig. .***

Ogni esemplare dei dispositivi e dei sistemi approvati secondo tale procedura, prima di essere posto in funzione, deve essere sottoposto anche a verifiche iniziali di taratura e di funzionalità, al fine di accertare che le prestazioni corrispondano al prototipo approvato.

La verifica di taratura, volta a valutare la precisione delle misure eseguite o l'errore dell'indicazione della velocità rilevata, deve essere eseguita da un soggetto terzo.

L'esito positivo della verifica di taratura comporta il rilascio di un certificato di taratura, una copia del quale deve essere conservata agli atti dell'ufficio dell'organo di polizia stradale utilizzatore, al fine di garantire la massima trasparenza nel rispetto dei principi della legge n. 241/90.

2. Verifiche iniziali e periodiche di funzionalità.

Diversamente dalle verifiche di taratura, le verifiche di funzionalità, sia iniziali che periodiche, sono finalizzate a valutare la capacità del singolo dispositivo o sistema di fornire indicazioni attendibili ed utilizzabili nelle condizioni di normale impiego e devono essere effettuate dall'organo di polizia stradale utilizzatore, successivamente alla verifica di taratura, nel corso del primo impiego.

Si tratta di attività ulteriori rispetto a quelle di manutenzione e/o revisione previste dal manuale d'uso, che consistono in una verifica dell'integrità del dispositivo o del sistema e dei relativi sigilli apposti, nonché della loro capacità di attribuire correttamente le misure effettuate ai veicoli rilevati. Ovviamente, a tali verifiche dovranno seguirne delle ulteriori in relazione alle funzionalità ed alle caratteristiche proprie del singolo dispositivo o sistema.

L'operatore dovrà eseguire le verifiche di funzionalità, sia iniziali che periodiche, su strada aperta al pubblico passaggio, nelle condizioni di normale impiego, anche in tempi successivi o in strade diverse, e dovrà avere cura di catturare il transito casuale di veicoli sufficientemente differenziati sia per la categoria che per la velocità. Per una più esatta valutazione dei rilevamenti, si può anche ricorrere al simultaneo impiego di un sistema ausiliario di rilevazione della velocità, il cui utilizzo, tuttavia, non è imposto come obbligatorio. I rilevamenti oggetto di verifica devono essere almeno 20 per i dispositivi operanti in modalità istantanea e almeno 100 per i dispositivi o sistemi operanti in modalità media.

Il dispositivo operante in modalità istantanea deve essere posto immediatamente fuori servizio, per essere successivamente ripristinato a cura del produttore, ovvero da soggetto a ciò abilitato, e sottoposto a nuova verifica se, per un numero di rilevamenti superiore al 5% del totale effettuato, alternativamente:

- fornisce indicazioni palesemente errate;
- non fornisce alcuna indicazione;
- non è in grado di attribuire le misure di velocità ai veicoli rilevati;
- fornisce indicazioni di velocità sensibilmente differenti dal valore misurato dallo strumento campione (ove eventualmente utilizzato).

Il dispositivo operante in modalità media, lungo un tratto di strada compreso tra due stazioni di rilevamento, in ingresso ed in uscita, andrà incontro alle medesime conseguenze se, alternativamente:

- non è in grado di acquisire correttamente le immagini, per ognuna delle stazioni di rilevamento;
- non è in grado di riconoscere le targhe dei veicoli rilevati (ove il sistema sia dotato di questa funzione), per ognuna delle stazioni di rilevamento;
- non è in grado di classificare i veicoli rilevati almeno in macro classi (ove il sistema sia dotato di questa funzione), in ognuna delle stazioni di rilevamento, per un numero di rilevamenti superiore al 10% del totale dei rilevamenti effettuati;
- per l'intero tratto, il sistema non è in grado di operare correttamente gli accoppiamenti [3] delle immagini dei veicoli in transito sotto le due stazioni, per un numero di rilevamenti superiore al 5% del totale dei rilevamenti effettuati.

Per la peculiarità delle operazioni da eseguire, incompatibili con l'attività di accertamento, il decreto vieta l'utilizzazione delle loro risultanze ai fini dell'applicazione delle sanzioni per violazione di norme di comportamento durante le operazioni di verifica.

L'operatore che esegue le verifiche di funzionalità, sia iniziali che periodiche, deve redigere un verbale, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 2700 del Codice Civile, nel quale dia atto delle operazioni effettuate e dell'esito delle stesse, secondo quanto disposto dal capo 5 del decreto. Il verbale sottoscritto deve essere conservato, unitamente agli altri documenti inerenti al dispositivo o sistema, presso l'ufficio dell'organo di polizia stradale utilizzatore.

Allo scopo di semplificare ed uniformare l'attività di verifica da parte degli organi di polizia, il decreto ha previsto due distinti modelli di verbale (uno per la verifica iniziale o periodica dei dispositivi operanti in modalità istantanea e l'altro per la verifica iniziale o periodica dei dispositivi/sistemi operanti in modalità media) che possono essere anche integrati ed adattati alle specificità del dispositivo o sistema oggetto di verifica. Naturalmente, è fatta salva la possibilità di proporre ed utilizzare diversi verbali di verifica che tengano conto di funzionalità particolari di dispositivi o sistemi che dovranno, però, essere autorizzati in fase di approvazione del prototipo.

In considerazione del fatto che le verifiche di funzionalità sono eseguite sempre successivamente a quelle di taratura, è opportuno che l'operatore che effettua le operazioni di verifica inserisca nel relativo verbale anche il riferimento all'ultimo certificato di taratura conseguito, indicandone il numero, la data di esecuzione ed il laboratorio che l'ha svolta.

© All rights reserved. Vietata ogni divulgazione, copia, modifica e ogni altra manipolazione senza l'autorizzazione dell'autore. Questa relazione è ad esclusivo utilizzo per il procedimento del sig. .

Inoltre, al fine di fornire all'interessato una puntuale informazione sulla regolarità del dispositivo o del sistema con il quale è stato compiuto l'accertamento, **i verbali di contestazione della violazione del superamento dei limiti di velocità dovranno recare, nella parte della motivazione, l'indicazione dell'esistenza dell'approvazione e della regolare esecuzione delle verifiche di taratura e di funzionalità.**

3. Termine entro il quale effettuare le verifiche iniziali e periodiche di taratura e funzionalità.

Fatto salvo il regime transitorio di cui al successivo paragrafo 3.1, il decreto stabilisce che le verifiche iniziali di taratura e funzionalità di ogni esemplare dei dispositivi approvati e di ogni sistema installato debbano essere eseguite, prima che vengano posti in funzione, sin dalla data di pubblicazione (31 luglio 2017).

Inoltre, le verifiche periodiche di taratura e di funzionalità devono essere eseguite con cadenza annuale a far data dalla esecuzione della rispettiva verifica iniziale di taratura e di funzionalità.

Sarà cura dell'organo di polizia stradale utilizzatore provvedere a far pervenire tempestivamente al laboratorio accreditato il dispositivo da sottoporre a verifica di taratura ovvero, in caso di utilizzo di sistemi fissi operanti in modalità media, segnalare all'ente proprietario l'imminente scadenza del termine.

A tal fine, può essere utile concordare con congruo anticipo la tempistica delle operazioni, in modo tale da scongiurare il rischio che, a causa dell'eccessivo numero di strumenti da sottoporre a verifica, il laboratorio non riesca a soddisfare per tempo tutte le richieste.

Una volta ottenuto il certificato di taratura, prima di riprendere l'attività di accertamento, l'organo di polizia stradale utilizzatore dovrà procedere alle verifiche di funzionalità nelle modalità indicate.

I dispositivi o sistemi che non vengano sottoposti entro i termini previsti alle verifiche di taratura e di funzionalità o che non superino con esito positivo entrambe le prove, **non possono essere utilizzati e devono essere posti immediatamente fuori servizio**; per poter essere nuovamente impiegati, **i dispositivi o sistemi che non hanno superato le verifiche dovranno essere ripristinati dal produttore, o da altro soggetto abilitato e, successivamente, essere sottoposti a nuova verifica; quelli che non sono stati verificati entro i termini previsti dovranno, invece, semplicemente superare le verifiche di taratura e di funzionalità.**

3.1. Regime transitorio per i dispositivi ed i sistemi già in uso alla data del 31 luglio 2017.

L'art. 5 del decreto fa salve le verifiche di taratura regolarmente eseguite alla data di pubblicazione del 31 luglio 2017, unitamente alle verifiche di funzionalità, secondo le previgenti procedure e disposizioni, sui dispositivi o sistemi per i quali la taratura sia stata imposta nel decreto di approvazione o sia stata effettuata per libera scelta dell'utilizzatore. **Tali strumenti saranno, pertanto, sottoposti alle verifiche di taratura e di funzionalità, secondo le nuove procedure, alla prima taratura utile successiva alla pubblicazione del decreto, secondo le scadenze indicate** dal paragrafo 1.5 del medesimo decreto.

Le Norme che la UNI 11063 considera, sono la UNI EN 13306 – UNI 9910 (abrogata) – UNI 10147 – UNI 10388 (sostituita da 15341:2007 – UNI EN ISO 9000.

È stata espressa l'esigenza, nella classificazione delle attività di manutenzione, **di definire in modo univoco i termini manutenzione "ordinaria" e "straordinaria".**

Affidabilità (UNI EN 13306 e UNI 9910). (L'attitudine di una entità a essere in grado di svolgere una funzione richiesta in condizioni date a un dato intervallo di tempo).

Disponibilità (UNI EN 13306 e UNI 9910). (L'attitudine di una entità a essere in grado di svolgere una funzione richiesta in determinate a un dato istante, o durante un dato intervallo di tempo, supponendo che siano assicurati i mezzi esterni eventualmente necessari).

Efficienza (UNI EN ISO 9000). (Rapporto tra i risultati ottenuti e le risorse utilizzate per ottenerli).

© All rights reserved. Vietata ogni divulgazione, copia, modifica e ogni altra manipolazione senza l'autorizzazione dell'autore. **Questa relazione è ad esclusivo utilizzo per il procedimento del sig. .**

Elemento, Entità, Bene (UNI EN 13306 e UNI 9910). *(Ogni parte, componente, dispositivo, sottosistema, unità funzionale, apparecchiatura o sistema che può essere considerata individualmente).*

Manutenibilità (UNI EN 13306 e UNI 9910). *(L'attitudine di un'entità in assegnate condizioni di utilizzazione a essere mantenuta o riportata in uno stato nel quale essa può svolgere la funzione richiesta, quando la manutenzione è eseguita nelle condizioni date, con procedure e mezzi prescritti).*

Manutenzione (UNI EN 13306 e UNI 9910 e UNI 10147). *(Combinazione di tutte le azioni tecniche ed amministrative, incluse le azioni di supervisione, volte a mantenere o a riportare un'entità in uno stato in cui possa eseguire la funzione richiesta).*

Manutenzione a guasto o correttiva (UNI EN 13306 e UNI 9910). *(La manutenzione eseguita a seguito della rilevazione di un'avaria e volta a riportare un'entità nello stato in cui essa possa eseguire una funzione richiesta).*

Manutenzione ciclica (UNI 10147). *(Manutenzione preventiva periodica in base a cicli di utilizzo predeterminati).*

Manutenzione migliorativa (UNI 10147). *(Insieme delle azioni di miglioramento o piccola modifica che non incrementano il valore patrimoniale del bene).*

Manutenzione predittiva (UNI EN 13306). *(Manutenzione preventiva effettuata a seguito dell'individuazione e della misurazione di uno o più parametri e dell'estrapolazione secondo i modelli appropriati del tempo residuo prima del guasto).*

Manutenzione preventiva (UNI EN 13306 e UNI 9910). *(La manutenzione eseguita a intervalli predeterminati o in accordo a criteri prescritti e volta a ridurre la probabilità di guasto o la degradazione del funzionamento di un'entità).*

Manutenzione secondo condizione (UNI EN 13306). *(Manutenzione preventiva subordinata al raggiungimento di un valore limite predeterminato).*

Valore di rimpiazzo (UNI 10388). *(Costo necessario per sostituire gli impianti attuali con impianti a nuovo aventi caratteristiche tecnologiche e potenzialità analoghe agli impianti attuali. Vita tecnico-economica del bene. **Tempo previsto di utilizzazione del bene**, che corrisponde ad un'ottimizzazione dei costi di investimento, di gestione (compresa la manutenzione) e di alienazione, in relazione alla funzione che deve svolgere il bene stesso.*

Nota

La vita tecnico-economica corrisponde generalmente al periodo di ammortamento e può coincidere con la vita utile. In questo caso il costo del ciclo di vita è minimo).

Vita utile (UNI EN 13306). *(In certe condizioni, intervallo di tempo che inizia in un dato istante e che termina quando il tasso di guasto è inaccettabile, oppure quando si ritiene che l'entità non sia riparabile a seguito di un'avaria o di altri fattori pertinenti).*

Classificazione della manutenzione:

Manutenzione Ordinaria (UNI EN 13306 e UNI 9910 e 10388).

Manutenzione Straordinaria (UNI EN 13306 e UNI 9910 e 10388).

© All rights reserved. Vietata ogni divulgazione, copia, modifica e ogni altra manipolazione senza l'autorizzazione dell'autore. **Questa relazione è ad esclusivo utilizzo per il procedimento del sig. .**

OMOLOGAZIONE:

I dispositivi ed i sistemi impiegati nell'accertamento delle violazioni dei limiti massimi di velocità sono soggetti ad approvazione del prototipo ai sensi dell'articolo 45, comma 6, del codice della strada e dell'articolo 192, comma 3, del regolamento di esecuzione e di attuazione

Art. 45.

Uniformità della segnaletica dei mezzi di regolazione e controllo ed omologazioni

2. *Il Ministero dei lavori pubblici può intimare agli enti proprietari, concessionari o gestori delle strade, ai comuni e alle province, alle imprese o persone autorizzate o incaricate della collocazione della segnaletica, di sostituire, integrare, spostare, rimuovere o correggere, entro un termine massimo di quindici giorni, ogni segnale non conforme, per caratteristiche, modalità di scelta del simbolo, di impiego, di collocazione, alle disposizioni delle presenti norme e del regolamento, dei decreti e direttive ministeriali, **ovvero quelli che possono ingenerare confusione con altra segnaletica, nonché a provvedere alla collocazione della segnaletica mancante.** Per la segnaletica dei passaggi a livello di cui all'art. 44 i provvedimenti vengono presi d'intesa con il Ministero dei trasporti.*

6. *Nel regolamento sono precisati i segnali, i dispositivi, le apparecchiature e gli altri mezzi tecnici di controllo e regolazione del traffico, nonché quelli atti all'accertamento e al rilevamento automatico delle violazioni alle norme di circolazione, ed i materiali che per la loro fabbricazione e diffusione, sono soggetti all'approvazione od omologazione da parte del Ministero dei lavori pubblici, previo accertamento delle caratteristiche geometriche, fotometriche, funzionali, di idoneità e di quanto altro necessario. Nello stesso regolamento sono precisate altresì le modalità di omologazione e di approvazione.*

Art. 142.

Limiti di velocità

6. *Per la determinazione dell'osservanza dei limiti di velocità sono considerate fonti di prova 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.*

6-bis. *Le postazioni di controllo sulla rete stradale per il rilevamento della velocità devono essere preventivamente segnalate e ben visibili, ricorrendo all'impiego di cartelli o di dispositivi di segnalazione luminosi, conformemente alle norme stabilite nel regolamento di esecuzione del presente codice. Le modalità di impiego sono stabilite con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno.*

12-bis. *I proventi delle sanzioni derivanti dall'accertamento delle violazioni dei limiti massimi di velocità stabiliti dal presente articolo, attraverso l'impiego di apparecchi o di sistemi di rilevamento della velocità ovvero attraverso l'utilizzazione di dispositivi o di mezzi tecnici di controllo a distanza delle violazioni ai sensi dell'articolo 4 del decreto-legge 20 giugno 2002, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° agosto 2002, n. 168, e successive modificazioni, sono attribuiti, in misura pari al 50 per cento ciascuno, all'ente proprietario della strada su cui è stato effettuato l'accertamento o agli enti che esercitano le relative funzioni ai sensi dell'articolo 39 del decreto del Presidente della Repubblica 22 marzo 1974, n. 381, e all'ente da cui dipende l'organo accertatore, alle condizioni e nei limiti di cui ai commi 12-ter e 12-quater. Le disposizioni di cui al periodo precedente non si applicano alle strade in concessione. Gli enti di cui al presente comma diversi dallo Stato utilizzano la quota dei proventi ad essi destinati nella regione nella quale sono stati effettuati gli accertamenti.*

12-ter. *Gli enti di cui al comma 12-bis destinano le somme derivanti dall'attribuzione delle quote dei proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie di cui al medesimo comma **alla realizzazione di interventi di manutenzione e messa in sicurezza delle infrastrutture stradali, ivi comprese la segnaletica e le barriere, e dei relativi impianti,** nonché al potenziamento delle attività di controllo e di accertamento delle violazioni in materia di circolazione stradale, ivi comprese le spese relative al personale, nel rispetto della normativa vigente relativa al contenimento delle spese in materia di pubblico impiego e al patto di stabilità interno.*

12-quater. *Ciascun ente locale trasmette in via informatica al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed al Ministero dell'interno, entro il 31 maggio di ogni anno, una relazione in cui sono indicati, con riferimento all'anno precedente, l'ammontare complessivo dei proventi di propria spettanza di cui al comma 1 dell'articolo 208 e al comma 12-bis del presente articolo, come risultante da rendiconto approvato nel medesimo anno, e gli interventi realizzati a valere su tali risorse, con la specificazione degli oneri sostenuti per ciascun intervento. La percentuale dei proventi spettanti ai sensi del comma 12-bis è ridotta del 30 per cento annuo nei confronti dell'ente che non trasmetta la relazione di cui al periodo precedente, ovvero che utilizzi i predetti proventi in*

© All rights reserved. Vietata ogni divulgazione, copia, modifica e ogni altra manipolazione senza l'autorizzazione dell'autore. **Questa relazione è ad esclusivo utilizzo per il procedimento del sig. .**

modo difforme da quanto previsto dal comma 4 dell'articolo 208 e dal comma 12-ter del presente articolo, per ciascun anno per il quale sia riscontrata una delle predette inadempienze.

Art. 192. Regolamento di Attuazione Omologazione ed approvazione

6. Per la fabbricazione di elementi non conformi ai prototipi riconosciuti ammissibili dal ministero dei Lavori pubblici, ai sensi del presente articolo, si applica la sanzione di cui all'articolo 45, comma 9, del Codice. Può essere disposta, inoltre, la revoca del decreto di omologazione o di approvazione del prototipo.

Art. 345. Regolamento di Attuazione Apparecchiature e mezzi di accertamento della osservanza dei limiti di velocità

1. Le apparecchiature destinate a controllare l'osservanza dei limiti di velocità devono essere costruite in modo da raggiungere detto scopo fissando la velocità del veicolo in un dato momento **in modo chiaro ed accertabile**, tutelando la riservatezza dell'utente.

2. **Le singole apparecchiature devono essere approvate dal ministero dei Lavori pubblici.** In sede di approvazione è disposto che per gli accertamenti della velocità, qualunque sia l'apparecchiatura utilizzata, al valore rilevato sia applicata una riduzione pari al 5%, con un minimo di 5 km/h. Nella riduzione è compresa anche la tolleranza strumentale. Non possono essere impiegate, per l'accertamento dell'osservanza dei limiti di velocità, apparecchiature con tolleranza strumentale superiore al 5%.

3. Il controllo dell'osservanza del limite di velocità, può essere anche effettuato, ai sensi dell'articolo 142, comma 6, del Codice, attraverso le annotazioni cronologiche stampigliate sui biglietti autostradali all'atto dell'emissione e dell'esazione del pedaggio, raffrontandosi tali annotazioni con la distanza tra i caselli di ingresso e di uscita, quale risulta dalle tabelle distanziometriche ufficiali predisposte dagli enti proprietari. In tale caso alla determinazione della velocità è associato l'errore relativo - a favore del trasgressore - pari al 5, 10, 15 per cento a seconda che la velocità dedotta risulti, rispettivamente, inferiore a 70 km/ora, ovvero pari a 70 km/ora ed inferiore a 130 km/ora, ovvero pari o superiore a 130 km/ora.

4. Per l'accertamento delle violazioni ai limiti di velocità, le apparecchiature di cui al comma 1 **devono essere gestite direttamente dagli organi di polizia stradale cui all'articolo 12 del Codice, e devono essere nella disponibilità degli stessi.**

ESEMPIO DI OMOLOGAZIONE CRONOTACHIGRAFO (art. 142 comma 6)



(N.142 / 9978 del Reg.)

Ministero delle Attività Produttive

Direzione Generale per l'Armonizzazione del Mercato e la Tutela dei Consumatori

UFFICIO D3 - STRUMENTI DI MISURA
VIA ANTONIO BOSIO, 15 - 00161 ROMA

Decreto Ministeriale 04 GIU. 2003, N. 1397310 con il quale viene concessa la omologazione CEE dell'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada, (cronotachigrafo CEE), denominato << ELECTRONIC 028>>

OMOLOGAZIONE CEE  01



(N.44 / 10312 - 10317 del Reg.)

Ministero delle Attività Produttive

Direzione Generale per l'Armonizzazione del Mercato e la Tutela dei Consumatori

UFFICIO D3 - STRUMENTI DI MISURA

D.M 15 FEB. 2006, N. 4530 con cui è ammesso alla verifica metrica un sistema di misura denominato "1601-26-2", costituito da un'apparecchiatura elettronica e da un banco a rulli, destinato alla determinazione delle costanti caratteristiche W, K, L, alla verifica degli errori ed alla calibrazione dell'apparecchio di controllo montato sui mezzi di trasporto su strada.

- 1. Art. 45 - 192 C.d.S Reg. - Richiesta Approvazione prototipo (MIT) - Rilascio Determina Dirigenziale per Omologazione.**
- 2. Art. 142 Comma 6 C.d.S - Richiesta Omologazione (MISE) – Rilascio Certificato Omologazione.**

© All rights reserved. Vietata ogni divulgazione, copia, modifica e ogni altra manipolazione senza l'autorizzazione dell'autore. **Questa relazione è ad esclusivo utilizzo per il procedimento del sig. .**

CONCLUSIONI

Abbiamo in commercio Autovelox privi di certificazioni a garanzia del consumatore come previsto dalla legge.

Abbiamo verifiche primitive e periodiche effettate in difformità di legge.

Le manutenzioni annuali non vengono effettuate.

Gli operatori, non hanno mai eseguito un corso di addestramento all'utilizzo e nemmeno rispettano le prescrizioni.

Alcune delle più importanti caratteristiche tecniche dello strumento descritte nel manuale vengono in buona parte omesse.

Lo strumento viene utilizzato fuori dal range di utilizzo prestabilito dalla Norma.

Lo strumento viene tarato ad una "X" temperatura, la stessa varia in continuazione così come varia l'umidità, alterando pertanto in modo sistematico il risultato.

Esaminata la documentazione, occorre rilevare che l'autovelox utilizzato **non è stato oggetto di un corretto controllo periodico, di una corretta visita primitiva, di una corretta omologazione e certificazione, di una corretta manutenzione ordinaria e straordinaria, e conseguentemente di un regolare utilizzo.**

Da soli, questi dati, fanno emergere le anomalie dello strumento, utilizzato.

L'autovelox è privo di omologazione CE (Normativa UE 2016/C 272/01 - Certificazione per commercializzare il prodotto in ambito Europeo/Internazionale), omologazione del software di gestione e funzionale tecnico (DM 26 giugno 2015 – AgDi – OILM D31 General Requirements for software controller measuring instruments), privo di certificazione C.E.I. (UNI CEI EN 45011 – organismi di certificazione dei prodotti), nonché certificazione Direttiva Macchine (Direttiva 2006/42 CE 17 maggio 2006), violazione alle disposizioni degli articoli 28 e 29 del trattato che istituisce la Comunità Europea (Trattati CE) (<https://eur-lex.europa.eu/collection/eu-law/treaties.html?locale=it>), legge 2001/95/CE

Sicurezza generale dei prodotti, legge 1999/34/CE D.Lgs 02.02.2001 n.25 – Danni da prodotti difettosi, legge 1999/44/CE D.Lgs 02.02.2002 n.24 – Garanzia sui prodotti e D.Lgs 206/2005 Codice del consumo – in violazione Norme C.E.I. 66-2/CEI EN 60359 - del D.P.R. n. 459 /1996 (ora abrogato e sostituito dal Decreto Legislativo 27 gennaio 2010, n. 17, cd. "Direttiva macchine") - Certificazione IMQ, nonché in violazione di tutte le Norme e leggi prestabilite dall'art. 117 della Carta Costituzionale per poter essere commercializzato.

Ne deriva che le risultanze strumentali emesse non possono dal punto di vista giuridico ritenersi attendibili **“al di là di ogni ragionevole dubbio”**.

Allo stato – siffatto strumento non può fornire ai fini di giustizia, un risultato **certo**, visto che quanto **empiricamente** riportato nei rilievi, è un dato fuorviante **[non reale e quindi non veritiero]** per l'effettivo accertamento della colpevolezza della persona.

Per contro, la reiterazione del suo utilizzo in siffatte condizioni rappresenta una situazione di **palese illegittimità**, poiché viene trasmesso - ai fini della sua utilizzabilità - un dato/risultato processuale errato così da imporre **in via preventiva il sequestro** fintantoché non verrà ripristinata la situazione di legalità, sia formale che sostanziale.

Violazione dell'art. 5 comma 3 lettera D CEDU e art. 3 lettera E Patto Internazionale dei Diritti Civili, art 24 e 111 e 97 della Carta Costituzionale.

A fronte di quanto esposto, il Giudice investito nel procedimento, dovrebbe, qualora lo ritenesse opportuno, disporre una CTU, atta a verificare nel caso di specie tutte le irregolarità evidenziate. Ponendo particolare attenzione alle modalità in ordine al corretto svolgimento delle operazioni di verifica primitiva e periodica; E ancora, se siano state correttamente eseguite le verifiche primitive e periodiche ed in caso negativo, le conseguenze sul risultato fornito dall'apparecchiatura, sulla rispondenza alla Direttiva Macchine nonché sull'omologazione del software e l'esistenza del marchio CE, certificazione C.E.I. e della sua conformità di legge.

Si chiede altresì l'acquisizione della documentazione di riferimento necessaria all'espletamento dell'incarico, quale – allo stato – tutte le tarature/verifiche/calibrazioni e manutenzioni effettuate dal suo iniziale utilizzo, il manuale d'uso, il certificato di omologazione e conformità con le relative domande e documentazione di riferimento, nonché domanda attestante il deposito del prototipo per la sua omologazione e certificazione di conformità; verificare se l'autovelox da periziare abbia le stesse caratteristiche di quello depositato al Ministero, se i firmatari dell'omologazione e delle dichiarazioni di conformità siano gli stessi depositati nell'elenco presso il Ministero, se il titolare dell'omologazione, abbia la stessa titolarità alla data del rilascio e se tale omologazione sia decaduta in base alle leggi Europee/Internazionali, come avviene negli Stati membri.

Venga accertato, se l'autovelox corrisponde alle Normative Europee e Internazionali di cui l'Italia ha aderito e deve rispettare in base agli artt. 10, 97 e 117 della Costituzione.

Da ultimo, ad integrazione di quanto sopra, si chiede vengano messi a confronto i risultati derivanti dall'analisi di tre apparecchi autovelox.

Altresì perizia ad accertare, se alla luce delle caratteristiche costruttive desunte dal manuale d'uso nonché delle carenze tecniche emerse dalle indagini del sottoscritto Consulente Tecnico Investigativo, l'apparecchiatura in questione sia effettivamente in grado di misurare **l'esatta velocità.**

Con osservanza.

In fede
Giorgio Marcon

MARCON GIORGIO
Via degli Alpini, 75 - Tel. 0422/771335
31040 GIAVERA DEL MONTELLO (TV)
C.F. MRC GRG 56A17 A471K

Normative in materia:

RD 7088/1890 - BIPM 1875 - RD 162/1861.

Fonti Internazionali:

BIPM – WTO – MRA - NORME UE

Le norme Metrologiche UE:

Direttive MID-Direttiva 2004/22/CE Parlamento Europeo 31 marzo 2004 strumenti di misura.

Direttiva 2014/32/UE Parlamento Europeo 26 febbraio 2014 **Termine Recepimento** 19 aprile 2016.

Retroattività delle Norme della Direttiva 2004/22/CE.

La validità dei certificati degli strumenti messi in circolazione retroattivi alla Direttiva, con o senza omologazione **30/10/2016** e l'obbligo dei fabbricanti e distributori di garantirne la conformità attraverso la documentazione tecnica, dichiarazione di **conformità UE**, la **Marcatura CE**, la **Marcatura Metrologica supplementare**.

La Conformità degli strumenti di misura deve essere conforme alle **Direttive** e rispettivo i requisiti delle **Norme Armonizzanti OIML**.

Attuazione nazionale della direttiva 2004/22/CE - Legge delega 62/2005.

DM 60/2015

Raccomandazione OIML D031/2008. Requisiti generali per strumento di misura software controllato.

Circolare 0079499 del 21 marzo 2016 (MISE) organo preposto per tarature.

Direttiva 2014 32 UE Strumenti misura.

Decreto Ministeriale 28 marzo 2000 n. 182, Regolamento recante modifica ed integrazione della disciplina della verifica periodica degli strumenti metrici.

Direttiva 30 luglio 2004, Definizioni delle caratteristiche dei sigilli di garanzia, apposti sugli strumenti di misura da parte dei laboratori riconosciuti idonei a eseguire la verifica periodica.

Legge 7 agosto 1990, n. 241 “Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi” e successive modifiche e integrazioni.

Decreto Legislativo 26 marzo 2010, n. 59 Attuazione della direttiva 2006/123/CE concernente i servizi nel mercato interno.

Direttive ministeriali recanti le procedure per l'esecuzione dei controlli successivi sugli strumenti di misura ai sensi dell'art. 19 del Decreto Legislativo n. 22 del 02 febbraio 2007.

UNI 11063. Manutenzioni

© All rights reserved. Vietata ogni divulgazione, copia, modifica e ogni altra manipolazione senza l'autorizzazione dell'autore. **Questa relazione è ad esclusivo utilizzo per il procedimento del sig. .**

UNI EN ISO 9000:2005. Sistemi di gestione per la qualità. Fondamenti e terminologie.

Norma UNI EN ISO 9001:2008. Sistemi di gestione per la qualità – Requisiti.

Norma UNI EN ISO 17025:2005. Requisiti generali per la competenza dei laboratori di prova e taratura.

Norma UNI EN ISO 19011:2003 Linee guida per gli audit dei sistemi di gestione per la qualità.

Il laboratorio sia accreditato in conformità alla norma UNI CEI ISO/IEC 17025.

Certificato in conformità alla norma UNI EN ISO 9001.

DIRETTIVA 2004/22/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 31 marzo 2004 relativa agli strumenti di misura.

DIRETTIVA 2006/42/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 17 maggio 2006 relativa alle macchine e che modifica la direttiva 95/16/CE.

DIRETTIVA 2014/30/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 26 febbraio 2014 concernente l'armonizzazione delle legislazioni degli Stati membri relative alla compatibilità elettromagnetica.

Comunicazione della Commissione nell'ambito dell'applicazione della direttiva 2006/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 maggio 2006, relativa alle macchine e che modifica la direttiva 95/16/CE.


MARCON GIORGIO
Via degli Alpini, 75 - Tel. 0422/771335
31040 GIAVERA DEL MONTELLO (TV)
C.F. MRC GRG 56A17 A471K