



UFFICIO GIUDICE DI PACE DI BELLUNO

SEZIONE 01 VIA Jacopo Tasso, 19 - <http://gdp.giustizia.it>

Si comunica a:

DALLA PALMA GIORDANO
VIA META' SCALA 6
VALBRENDA
VI

Comunicazione di cancelleria

Comunicazione di Deposito Sentenza

Procedimento Numero: **1712/2022** - **OPPOSIZIONE A SANZIONE AMMINISTRATIVA**
Opposizione ord. ingiunzione ex artt. 22 L689/1981 (violazione codice strada)

Giudice: **SCHIOPPA FABRIZIO**

Depositata Sentenza Numero: **6/2023** in data : **17/01/2023**

Parti nel procedimento

Ricorrente Principale



Difeso da:

Resistente Principale

COMUNE DI ARSIE'

Difeso da:

scifano
vedi P.Q.M. allegato

Belluno 17/01/2023



IL CANCELLIERE

IL FUNZIONARIO GIUDIZIARIO
Dott. Luisa De Vallier

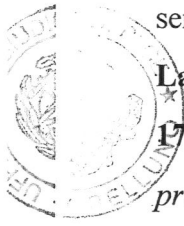


1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37
38
39
40
41
42
43
44
45
46
47
48
49
50

Deve ritenersi, pertanto, anche preso atto da quanto riportato dal Comune di Arsiè nella propria memoria costitutiva, che l'apparecchio in questione non sia stato omologato, come richiesto dalla legge, ma, esclusivamente, approvato.

La questione dell'omologazione degli apparecchi di misurazione automatica della velocità, piuttosto controversa, ha visto, recentemente, l'assunzione di posizioni differenti da parte dei giudici di merito.

I più recenti interventi della giurisprudenza di legittimità, tuttavia, non sembrano lasciare spazio a dubbi.



La Corte di Cassazione sez. VI, con la recentissima ordinanza n. 8694 del 17.3.2022, è tornata infatti sull'argomento, precisando testualmente che *“in presenza di contestazione da parte del soggetto sanzionato, peraltro, spetta all'Amministrazione la prova positiva dell'iniziale omologazione e della periodica taratura dello strumento (Cass. n. 14597 del 2021). Le apparecchiature di misurazione della velocità, invero, devono essere periodicamente tarate e verificate nel loro funzionamento e l'effettuazione di tali controlli (che vanno eseguiti a prescindere dal fatto che l'apparecchiatura operi in presenza di operatori o in automatico, senza la presenza degli operatori ovvero, ancora, tramite sistemi di autodiagnosi) dev'essere dimostrata o attestata con apposite certificazioni di omologazione e conformità, non potendo essere provata con altri mezzi di attestazione o dimostrazione del loro corretto funzionamento (Cass. n. 10463 del 2020).*

La Cassazione, in sostanza, non dice che va fornita prova dell'iniziale omologazione o approvazione, ma menziona, esclusivamente, l'omologazione, peraltro a fronte di un ricorso che, come unico motivo, chiedeva proprio di considerare il provvedimento di approvazione equiparabile a quello di omologazione.

La stessa Cassazione, con ordinanza n. 14597/2021, ha chiarito che *“in tema di sanzioni amministrative irrogate a seguito di accertamento della violazione dei limiti di velocità mediante "autovelox", le apparecchiature di misurazione della velocità devono essere periodicamente tarate e verificate,*



indipendentemente dal fatto che funzionino automaticamente o alla presenza di operatori ovvero, ancora, tramite sistemi di autodiagnosi; in presenza di contestazione da parte del soggetto sanzionato, peraltro, spetta all'Amministrazione la prova positiva dell'iniziale omologazione e della periodica taratura dello strumento".

E sempre la **Suprema Corte, con pronuncia n. 18354 del 12.7.2018**, aveva già precisato che *"in materia di violazione delle norme del codice della strada relative ai limiti di velocità, l'efficacia probatoria dello strumento rivelatore del superamento di tali limiti ("autovelox"), che sia omologato e sottoposto a verifiche periodiche, opera fino a quando sia accertato, nel caso concreto, sulla base di circostanze allegare dall'opponente e debitamente provate, il difetto di costruzione, installazione o funzionamento del dispositivo elettronico. Peraltro, in presenza del certificato di taratura rilasciato da soggetto abilitato, non è consentito al giudice di merito sindacare le modalità con le quali tale taratura è stata effettuata".*

La giurisprudenza di merito, in ordine al problema che interessa, non appare, invece, uniforme.

Alcune Amministrazioni che, avendo acquistato ed installato apparecchi privi di omologazione e dotati, invece, di un mero decreto di approvazione, ne sostengono la sufficienza ai fini sanzionatori, hanno fatto recentemente riferimento ad una pronuncia del Tribunale di Milano, il quale, con sentenza n. 8465 del 21.10.2021, ha affermato che *"affrontando l'argomento relativo ai limiti di velocità, l'art. 345 co. 2 Reg. es. cds prevede che le singole apparecchiature destinate a controllare l'osservanza dei limiti di velocità "devono essere approvate dal ministero dei lavori pubblici".*

Il Tribunale di Milano richiama, poi, l'art. 192 Reg. Es. c. 1 e 3 e, circa il comma 4, afferma:

"l'art. 192 co. 4 Reg. Es. prevede che "Nei casi di omologazione o di approvazione di prototipi, il Ministero dei lavori pubblici autorizza il richiedente alla produzione e commercializzazione del prodotto"; ciò

IL GIURISCONSULE DI PACE
Avv. Paolo Chioppa

dell'art. 142 c. 6 c.d.s., laddove recita che *“per la determinazione dell'osservanza dei limiti di velocità sono considerate fonti di prova le risultanze di apparecchiature debitamente omologate”*.

La stessa Corte di Cassazione, peraltro, con sentenza n. 15042/11, ha, a suo tempo, stabilito il principio di diritto secondo cui il modello dello strumento deve essere omologato, mentre quello concretamente utilizzato deve essere approvato. *“La necessità di omologazione dell'apparecchiatura di rilevazione automatica, ai fini della validità del relativo accertamento, va riferita al singolo modello e non al singolo esemplare, come si desume, sul piano logico e letterale, dal D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495, art. 345, comma 2, cosa come modificato dal D.P.R. 16 settembre 1996, n. 610, art. 197, secondo cui non ciascun esemplare, ma le singole apparecchiature devono essere approvate dal Ministero dei lavori pubblici (Cass., n. 29333 del 2008, ed ivi precedenti richiamati); il termine di validità dell'omologazione da parte dei competenti organi ministeriali attiene non ad un arco di tempo durante il quale l'apparecchiatura può essere validamente utilizzata ed oltre il quale tale utilizzazione non è più legittima - dacchè tale operatività, una volta omologato il modello, dipende soltanto dalla permanente funzionalità della singola apparecchiatura - ma ad un arco di tempo durante il quale le apparecchiature di quel modello possono continuare ad essere commercializzate dal costruttore”*.

Di certo non dirimente appare la pronuncia del Tribunale di Milano, in ordine al punto che interessa, laddove sostiene non essere *“inoltre irrilevante, a fini interpretativi, l'esame dell'art. 201 co 1 ter cds seconda parte, che prevede che “Nei casi previsti alle lettere b), f) e g) del comma 1 bis non è necessaria la presenza degli organi di polizia stradale qualora l'accertamento avvenga mediante rilievo con dispositivi o apparecchiature che sono stati omologati ovvero approvati per il funzionamento in modo completamente automatico”*.

Secondo il Tribunale di Milano *“in tale disposizione dunque si trattano in modo analogo l'omologazione e l'approvazione degli strumenti finalizzati, tra l'altro,*

GIUDICE PACE
Avv. Fabrizio Scoppa

all'accertamento della violazione nel caso di cui alla lett. f), che a sua volta si riferisce all'accertamento "effettuato con i dispositivi di cui all'articolo 4 del D.L. 20 giugno 2002, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla L. 1 agosto 2002, n. 168 e successive modificazioni", cioè anche all'accertamento delle infrazioni ai limiti di velocità;

Ma l'art. 4, comma 1, D.L. 20 giugno 2002, n. 121, recante disposizioni urgenti per garantire la sicurezza nella circolazione stradale, convertito e modificato dalla L. 1.8.2002, n. 168, consente, con una disposizione a carattere generale e non limitata agli autovelox, l'impiego dei dispositivi e dei mezzi tecnici di controllo così detto "da remoto" del traffico al fine di rilevare, a distanza, delle violazioni delle norme di comportamento normativamente fissate.

Quindi, non solo di cui all'art. 142 c.d.s. (concernente il superamento dei limiti di velocità), ma anche di cui all'art. 148 c.d.s. (relativo all'inosservanza del divieto di sorpasso) e di cui all'art.176 c.d.s. (riferito a tutta una serie di comportamenti illeciti durante la circolazione sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali), sulle autostrade, sulle strade extraurbane e sulle altre strade individuate con decreto dal Prefetto.

Il Ministero dell'Interno, con Circolare in data 2 ottobre 2002, n. 300/A/1/54585/101/3/3/9, ha precisato che la norma in questione "*intende riferirsi sia all'impiego di dispositivi o mezzi tecnici di controllo che rilevano l'infrazione quando il veicolo è già transitato e che sono presidiati durante il funzionamento da un organo di polizia stradale, sia l'impiego di strumenti che automaticamente, senza neppure la presenza dell'operatore di polizia, registrano l'infrazione e trasmettono i dati a distanza (controlli da remoto), ovvero che consentono l'accertamento in tempi successivi sulla base delle immagini raccolte*".

E', dunque, una norma di carattere generale che si riferisce ad una pluralità di apparecchi e non solo agli autovelox.

Ecco perché il richiamo, altrettanto generale, dell'art. 201 c. 1 ter c.d.s. all'accertamento che avvenga "*mediante rilievo con dispositivi o*

apparecchiature che sono stati omologati ovvero approvati per il funzionamento in modo completamente automatico". In questa dizione va ravvisato il riferimento ad una pluralità di tipologie di apparecchi, sui quali la norma non va a fare distinzioni, limitandosi genericamente ad affermare che può trattarsi di apparecchi omologati o approvati. Ma, perlomeno da ciò, non si può certamente desumere che gli autovelox possano essere semplicemente approvati.

Tant'è che lo stesso Tribunale di Milano, poi, afferma:

"l'art. 142 co. 6 cds dispone che per l'accertamento dell'osservanza dei limiti di velocità "sono considerate fonti di prova le risultanze di apparecchiature debitamente omologate"; tuttavia, ciò vale "anche per il calcolo della velocità media di percorrenza su tratti determinati, nonché le registrazioni del cronotachigrafo e i documenti relativi ai percorsi autostradali".

Né, oggettivamente, si riesce a comprendere la *ratio* della differenziazione, ovviamente con riferimento al tema in oggetto, effettuata tra strade urbane e non.

Si legge nella sentenza milanese, infatti, *"che si tratta pertanto di un ambito di accertamenti specifico e diverso da quello relativo all'osservanza dei limiti di velocità nelle strade urbane, come nel caso in esame in questa sede; l'utilizzo del termine "anche", che precede l'indicazione di tale ambito di applicazione, è del tutto generico e non è tale da consentire la disapplicazione delle norme precedentemente richiamate e contenute nel Regolamento di Esecuzione, che hanno natura speciale e alle quali l'art. 45 co. 6 cds fa espresso ed esclusivo rinvio; si osserva inoltre che l'art. 142 co. 6 cds, nella sua parte finale, a sua volta rinvia al Regolamento ("...come precisato dal regolamento"), dunque nuovamente all'art. 345 Reg. Es. cds; tale norma, da un lato, al co. 3 prevede che il controllo dell'osservanza dei limiti di velocità possa essere "anche effettuato, ai sensi dell'art. 142, comma 6, del codice, attraverso le annotazioni cronologiche ...", contribuendo in tal modo a chiarire a cosa si riferisca l'art. 142 co. 6 cds; dall'altro, al co. 2 richiama il concetto di approvazione.*

IL GIUDICE DI PACE
Avv. Fabio Antoppa

In ogni caso, il problema di fondo, nella materia in oggetto, risiede essenzialmente in uno scarso coordinamento tra le norme e, in particolare, dell'art. 142 c. 6 c.d.s. con gli artt. 192 c. 3 e 345 reg. es c.d.s. Quest'ultimo recita:

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.

In relazione al tema che inerisce in questa sede, pertanto, il richiamo della sentenza milanese all'art. 345 reg. es. c.d.s. al fine di sostenere che, dallo stesso, in totale contrasto con la lettera della norma (art. 142 c. 6 c.d.s.), si dovrebbe ricavare che sarebbe sufficiente la semplice approvazione dell'autovelox, pone, quantomeno, dei dubbi.

Infatti, comparando il comma 1 ed il comma 2 del medesimo articolo, si può osservare che, nel primo comma, si fa riferimento, in linea generale, alle "apparecchiature", che pertanto, ex art. 142 c. 6 c.d.s., devono essere debitamente omologate, mentre il secondo comma fa riferimento alle "singole apparecchiature", precisando che le stesse devono essere "approvate".

Dalla lettura dell'art. 345 reg. es. c.d.s. pertanto, si deriverebbe che i modelli devono essere omologati, mentre le singole apparecchiature devono essere approvate.

In sostanza, si può certamente convenire sul fatto che "omologazione e approvazione costituiscono l'esito di procedimenti diversi", ma non in ordine all'idea che sia possibile, indifferentemente, "avvalersi