

Sergio Bedessi

**LA RIFORMA 2024 DEL CODICE DELLA STRADA
E LA DIATRIBA APPROVAZIONE / OMOLOGAZIONE DEGLI
STRUMENTI DI CONTROLLO DELLA VELOCITÀ**

ooo ooo ooo

materiale didattico



**La NUOVA
RIFORMA del
CODICE della
STRADA**



Focus su:
**guida sotto effetto
di alcool/droghe**



Speciale:
**omologazione
e approvazione**

Sala Congressi della Fondazione Minoprio,

Como, 19 marzo 2025

LA RIFORMA 2024 DEL CODICE DELLA STRADA - GENERALITÀ

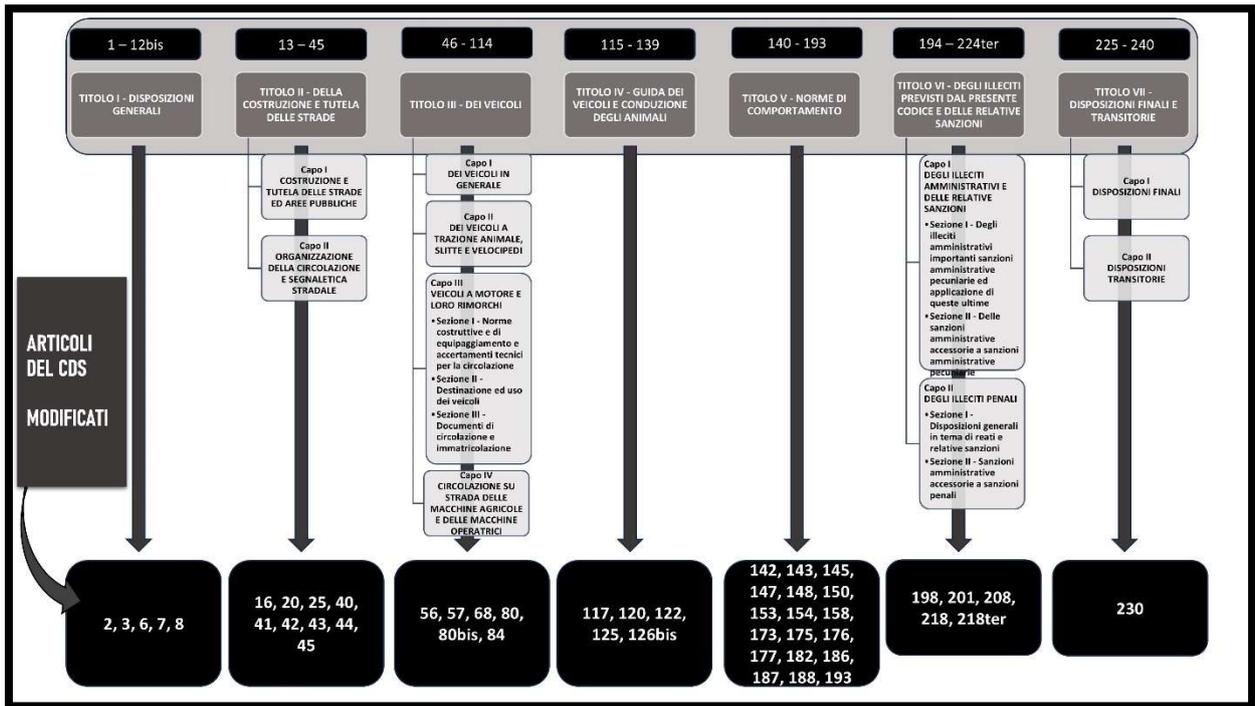
Il 14 dicembre 2024 sono entrate in vigore le norme della **legge 25 novembre 2024, n. 177** “*Interventi in materia di sicurezza stradale e delega al Governo per la revisione del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285*”, adottata dopo un percorso legislativo durato oltre un anno (l’originario disegno di legge era stato presentato alla Camera dei Deputati in data 28 settembre 2023).

Con la legge di riforma si sono andati a modificare **quarantotto articoli del codice della strada, se ne è aggiunto uno**, si sono modificati **tre articoli del codice penale**, è stata riorganizzata tutta l’area normativa dei **monopattini a propulsione prevalentemente elettrica**, si sono poi effettuate **modifiche su una serie di altre norme collegate al tema della circolazione stradale**, fra le quali la legge 24 novembre 1981, n. 689.

La legge di riforma risulta strutturata in cinque titoli, i primi dei quali corrispondenti ad altrettante tematiche, suddivisi in capi; complessivamente è composta da trentasei articoli.



Analizzando la riforma dal punto di vista dell’intervento sul codice della strada è evidente come su alcuni titoli dello stesso si sia intervenuto in modo più pesante rispetto ad altri.



LA RIFORMA DEL TITOLO I DEL CODICE DELLA STRADA

Con riferimento al Titolo I del codice della strada la L. 177/2024 effettua una serie di **modifiche** alcune delle quali tese a riconformare alcune definizioni connesse alla mobilità ciclabile; in questo senso:

- va a sostituire integralmente il punto E-bis (**STRADE URBANE CICLABILI**) del comma 3 dell'art. 2 C.d.S. di fatto **eliminando alcune caratteristiche di questo tipo di strada**;
- va ad abolire la "**casa avanzata**" art. 3 C.d.S., c. 1, numero 7-bis, sostituendola con una "**zona di attestamento ciclabile**", di fatto non dissimile;
- ridefinisce la **corsia ciclabile** (art. 3 C.d.S., c. 12-bis);
- definisce la "**zona ciclabile**", prima inesistente;
- ridefinisce la "**corsia ciclabile per doppio senso ciclabile**".

Andando a modificare l'art. 6 C.d.S. con l'inserimento di un comma 1-sexies, si istituisce una nuova "**zona a traffico limitato territoriale**" che per essere adottata necessita delle seguenti condizioni:

- le strade sulle quali istituire la ZTLT devono essere di tipo diverso da quelle di tipologia A o B;
- le strade non devono essere già soggette a disciplina più restrittiva ai sensi dell'art. 7 C.d.S.;
- in caso di istituzione della ZTLT si devono assicurare adeguate condizioni di circolazione e di sicurezza stradale anche sulla rete viaria esterna alla stessa;

- la proposta di istituzione deve essere adottata sentito il Prefetto o i Prefetti competenti per territorio.

L'adozione della zona a traffico limitato territoriale è possibile solo da parte di Regioni, Province autonome di Trento e Bolzano, così come da parte degli enti proprietari e gestori delle infrastrutture stradali interessate e comunque per periodi non superiori a cinque mesi nell'anno; la precisazione della perimetrazione e dei criteri sono comunque di competenza delle sole Regioni o Province autonome.

È possibile effettuare il controllo degli accessi alla ZTLT con sistemi automatici (varchi telematici), così come già possibile per le ZTL; si apre inoltre a un controllo dinamico, ma non automatico, interno alla ZTLT tramite strumentazione a bordo di veicoli.

In modo abbastanza anomalo il correlato comma sanzionatorio di nuovo inserimento, il 12-bis, parla di *“provvedimenti di sospensione”* a proposito della ZTLT di cui al comma 1-sexies.

La riforma interessa poi l'art. 7 C.d.S., con particolare riferimento alla **disciplina della sosta nei centri abitati e al correlato sistema sanzionatorio**.

In particolare:

- si prevede la possibilità di istituzione di posti di **sosta per carico e scarico delle “cose”**, in prossimità di stazioni ferroviarie, aeroporti, e luoghi comunque connessi alle reti di trasporto pubblico, quindi aprendo alla possibilità di istituire appositi spazi a uso non solo da parte di veicoli adibiti a trasporto merci;
- contemporaneamente si modifica la lettera g) del comma 1 dell'art. 7 **prevedendo che il carico e scarico per i veicoli di categoria N sia possibile adesso solo per le “merci” e non più per le “cose”**;
- viene regolarizzata la possibilità di utilizzare le **fasce di sosta laterali alla sede stradale** come parcheggi a pagamento;
- con rinvio ad apposito decreto, si prevede la necessità di **precisazioni sulle modalità di riscossione del pagamento del parcheggio**, sulle caratteristiche, sulle modalità costruttive e sui criteri di installazione e manutenzione dei dispositivi di controllo nonché sui limiti massimi per le tariffe;
- si prevede infine un **bilanciamento complessivo fra aree adibite a sosta libera e aree a pagamento**.

Il legislatore della riforma con le modifiche al c. 14 dell'art. 7 C.d.S. adotta un **insieme di regole con riferimento alla sosta tariffata grazie alle quali si prevede un particolare calcolo della sanzione in caso di superamento dei limiti temporali di sosta, con il recupero della tariffa**.

Inserisce poi in generale un concetto abbastanza nuovo per il sistema degli illeciti amministrativi: la possibilità di un nuovo verbale di contestazione solo dopo ventiquattro ore dall'eventuale precedente verbale. Da tenere conto che la regola generale è invece data dal cambio di giorno (quindi alla mezzanotte).

Il sistema che ne risulta è abbastanza astruso e si può sintetizzare come segue:

SOSTA GRATUITA	<ul style="list-style-type: none"> • SOSTA VIETATA <ul style="list-style-type: none"> • una sanzione ogni 24 ore (non alla mezzanotte!) – il principio vale anche per i casi seguenti
	<ul style="list-style-type: none"> • SOSTA OLTRE I LIMITI DI TEMPO (c. 14 art. 7) <ul style="list-style-type: none"> • € 26 - € 102 moltiplicato il numero di periodi INTERI di tempo • Esempio - se il tempo massimo di sosta era 1 ora <ul style="list-style-type: none"> • 1 ora e 50 minuti = € 26 (si paga solo € 26 perché è trascorso solo un intero periodo di tempo) • 2 ore e 10 minuti = € 52 (si paga il doppio perché sono trascorsi due periodi interi di tempo) • Il tutto fino a massimo 4 volte la sanzione quindi al massimo € 104 • SOSTA PER TEMPO LIMITATO SENZA SEGNALARE ORARIO DI INIZIO (c. 6 art. 157) <ul style="list-style-type: none"> • € 42 - € 173 [<u>non oggetto di modifica da parte della L. 177/2024</u>] successivamente c.s.
	<ul style="list-style-type: none"> • SOSTA NON PAGATA (c. 15 art. 7) IN AREA SENZA LIMITAZIONE TEMPORALE <ul style="list-style-type: none"> • € 42 - € 173 + recupero tariffa intero giorno (sanzione «maggiorata di un importo pari alla tariffa corrispondente all'intero periodo tariffato nel giorno di calendario in cui avviene l'accertamento») • SOSTA PAGATA/SUPERAMENTO LIMITE IN AREA CON LIMITAZIONE TEMPORALE (c. 15.1 art. 7) <ul style="list-style-type: none"> • € 26 - € 102 moltiplicato il numero di periodi INTERI di tempo trascorsi • SOSTA PAGATA INSUFFICIENTE (c. 15 art. 7) <ul style="list-style-type: none"> • Supero entro il 10% del tempo <ul style="list-style-type: none"> • nessuna sanzione – nessun recupero • Supero fra il 10% e il 50% del tempo <ul style="list-style-type: none"> • sanzione ridotta al 50% quindi € 21 - € 86,50 + recupero tariffa dell'intero giorno • Supero oltre il 50% del tempo <ul style="list-style-type: none"> • sanzione piena quindi € 42 - € 173 – recupero tariffa dell'intero giorno
SOSTA A PAGAMENTO	

Le modifiche normative prevedono il **recupero della tariffa non corrisposta in caso di parcheggio a pagamento, senza però specificare se tale recupero della tariffa debba poi essere riversato all'eventuale gestore oppure no o, comunque, essere diversamente imputato in bilancio.**

La circolare esplicativa del Ministero dell'Interno, datata 20 dicembre 2024, specifica che tutti gli importi delle sanzioni, compreso il recupero della tariffa, sono soggetti alla riduzione del 30% se corrisposti entro cinque giorni ma questa interpretazione non è del tutto condivisibile se si va a vedere lo spirito della norma che era non di aumentare la sanzione, ma di avere una modalità di recupero diversa da quella prevista dal codice civile.

L'interpretazione della circolare ministeriale si porta dietro il fatto che dal momento che il recupero della tariffa va a sommarsi alla sanzione, trascorsi sessanta giorni anche questo importo raddoppierà.

Un procedimento di calcolo simile riguarda anche le sanzioni **in caso di superamento del limite temporale relativamente alla circolazione in zona a traffico limitato tariffata**, così come per il recupero della relativa tariffa, visto i nuovi commi 14-bis, 14-ter, 14-quater dell'art. 7, il tutto come segue.

- **ZTL TARIFFATA (art. 7 c. 2 secondo periodo)**
 - una sanzione ogni 24 ore (non alla mezzanotte!) – vale anche per i casi seguenti
- **TARIFFA NON PAGATA (C. 14bis ART. 7)**
 - **€ 83 - € 332 + recupero tariffa intero giorno** (sanzione «maggiorata di un importo pari alla tariffa corrispondente all'intero periodo tariffato nel giorno di calendario in cui avviene l'accertamento»)
- **TARIFFA PAGATA INSUFFICIENTE (c. 14ter art. 7)**
 - **Supero entro il 10% del tempo**
 - **nessuna sanzione – nessun recupero**
 - **Supero fra il 10% e il 50% del tempo**
 - **sanzione ridotta al 50% quindi € 41,50 - € 166,00 – recupero tariffa parte non pagata**
 - **Supero oltre il 50% del tempo**
 - **sanzione piena quindi € 83 - € 332 – recupero tariffa parte non pagata**

Sempre le modifiche apportate dalla legge di riforma all'art. 7 C.d.S. prevedono:

- **la possibilità di circolazione in senso opposto, per i velocipedi**, rispetto al senso di marcia della strada a senso unico;
- la deroga dalla installazione di segnaletica in caso di divieti e limitazioni alla circolazione con carattere di urgenza, con **carattere prescrittivo di altri mezzi di informazione utilizzati per mettere a conoscenza i cittadini dei provvedimenti**;
- **la previsione di “zone ciclabili”**, ove può essere esclusa o limitata la circolazione di altri veicoli, nei fatti un implicito riconoscimento delle “zone 30” di recente istituzione pressoché in tutta Italia.

LA RIFORMA DEL TITOLO II DEL CODICE DELLA STRADA

Tenuto conto dell'inserimento di un nuovo comma 19-bis all'art. 41 del C.d.S., **si rende prescrittiva, a tutti gli effetti, la segnaletica su pannelli a messaggio variabile.**

Le modifiche all'art. 42 C.d.S. fanno divenire veri e propri segnali complementari “i dispositivi e gli interventi sull'infrastruttura stradale che comunque contengono un elemento di

segnalamento, destinati ad impedire la sosta, a moderare il traffico o a rallentare la velocità dei veicoli”, dunque elementi come i parapetonali.

Le modifiche all’art. 43 C.d.S. (“Segnalazioni degli agenti del traffico”) vedono adesso la **protezione degli operatori stradali come fattispecie ulteriore rispetto a quelle che consentono agli organi di polizia stradale di fermare o rallentare la circolazione stradale.**

Fra l’altro con il nuovo comma 5-bis dell’art. 43 si va ad autorizzare l’uso, su strade con corsie indipendenti o separate da spartitraffico, dei veicoli appartenenti agli organi di polizia stradale così come quelli dei soggetti che hanno ottenuto l’abilitazione ai sensi dell’art. 12 C.d.S. per prevenire situazioni pericolose causate dalla presenza di persone sulla strada, dall’installazione o rimozione di segnaletica per cantieri, da incidenti o da altri eventi imprevisi.

Si prevede poi, con il nuovo comma 5-ter dell’art. 43 C.d.S. un dispositivo supplementare di forma rettangolare a luce lampeggiante, denominato “safety car” da installarsi sui veicoli impegnati nelle attività anzidette, con modalità di uso da stabilire con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, d’intesa con il Ministero dell’interno, entro 60 giorni dalla data di entrata in vigore della disposizione.

Le modifiche all’art. 44 (Passaggi a livello) fanno parte di una più ampia operazione su questo tema, con previsioni contenute nell’art. 147 (Comportamento ai passaggi a livello).

Una modifica all’art. 45 C.d.S. “Uniformità della segnaletica, dei mezzi di regolazione e controllo ed omologazioni”, inserisce al comma 6 dello stesso un periodo aggiuntivo che recita **“fermo restando l’obbligo delle verifiche periodiche di funzionalità e di taratura per i dispositivi con funzione metrologica.”.**

In questo modo si rende norma di legge l’obbligo di verifiche periodiche di funzionalità e di taratura per i dispositivi con funzione metrologica, cosa prima prevista, per gli strumenti di controllo della velocità, solamente a livello di circolare ministeriale.

La modifica serve a sanare un aspetto che è stato spesso materia di contenzioso, la **verifica di funzionalità e di taratura degli strumenti utilizzati dagli organi di polizia stradale per il controllo della velocità.**

Va notato che **il legislatore avrebbe potuto, proprio in questa sede (art. 45 C.d.S.) risolvere la diatriba omologazione / approvazione relativa agli strumenti di controllo della velocità**, cosa in effetti prevista nell’originario disegno di legge e poi persasi per strada.

LA RIFORMA DEL TITOLO III DEL CODICE DELLA STRADA

Vari gli interventi della legge di riforma su questa parte del Codice della strada, in particolare:

- all’art. 56, si **estende** ai motoveicoli la **possibilità di traino dei carrelli appendice**;
- con le modifiche all’art. 57 C.d.S., si estendono i casi di circolazione delle macchine agricole;

- le modifiche all'art. 84 prevedono adesso la **possibilità di noleggio senza conducente anche di autobus per le imprese che esercitano attività di trasporto persone.**

Il legislatore provvede anche a modificare l'art. 80 C.d.S. sostituendo integralmente il comma 10 al fine di migliorare l'attività di controllo sulle imprese che effettuano revisioni.

Viene modificato l'art. 68 C.d.S. sostituendo l'elencazione dei casi nei quali i dispositivi di segnalazione dei velocipedi devono essere funzionanti, con un rinvio all'art. 152, c. 1 da leggersi in congiunzione con l'art. 153 c. 1.

Francamente non è ben chiaro se in questo modo, mancando un riferimento preciso, i **velocipedi** si debbano equiparare a ciclomotori e motocicli, e quindi **hanno l'obbligo di tenere le luci accese anche di giorno nei centri abitati**, oppure agli altri veicoli (che hanno quest'obbligo solo fuori dei centri abitati), al di là dell'obbligo, per tutti, di tenerle accese da mezz'ora dopo il tramonto del sole e mezz'ora prima del suo sorgere, oltre che nei casi di scarsa visibilità e negli altri casi particolari specificati (gallerie, nebbia, caduta neve, ecc.).

La logica farebbe propendere per la **prima ipotesi** anche perché altrimenti le modifiche effettuate non avrebbero senso logico dal momento che le semplici dotazioni erano già previste dal codice e il regolare funzionamento ne derivava logicamente; di contro la circolare esplicativa si esprime al contrario.

L'unico nuovo articolo inserito nel codice della strada dalla legge di riforma è previsto in questo Titolo ed è l'art. 80.bis con il quale si prevedono le **campagne di richiamo (dei veicoli) per la sicurezza**, con l'attivazione di una banca dati dove registrare i veicoli che non si sono presentati a seguito della campagna di richiamo e quindi risultano pericolosi per la circolazione.

NEOPATENTATI ED ESERCITAZIONI DI GUIDA

La legge di riforma, modificando l'art. 117 C.d.S. va a **ridefinire la disciplina della limitazione alla guida per i neopatentati** come segue:

- **innalzamento del 50% del rapporto tra potenza e peso** (tara) relativo ai veicoli per i quali è interdetta la guida. Per gli autoveicoli, fino a 75 kW/t e, per i veicoli di categoria M1 (destinati al trasporto di persone, aventi al massimo 8 posti a sedere oltre al sedile del conducente), anche elettrici o ibridi plug-in, fino a 105 kW;
- **estensione del divieto di guida di veicoli con rapporto potenza/peso maggiore fino a 3 anni** dal rilascio della patente.

Chiaramente, come prima, i limiti di potenza non si applicano quando il neopatentato consegua una patente di categoria superiore.

Permangono inoltre le **precedenti esenzioni** e quindi in caso di guida di:

- veicoli adibiti al servizio di persone invalide, autorizzate ai sensi dell'art. 188, in presenza dell'invalide;
- neo-patentato accompagnato da persona, in funzione di istruttore, di età non superiore a 65 anni, munita di patente, conseguita da almeno 10 anni, valida anche per categoria superiore.

L'apparato sanzionatorio rimane inalterato (sanzione pecuniaria da euro 165 a euro 660, sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente da 2 a 8 mesi).

Con le modifiche all'art. 122 C.d.S.:

- si prevede che le **esercitazioni senza istruttore di scuola guida siano possibili solamente dopo aver effettuato esercitazioni in autostrada o su strade extraurbane e in condizione di visione notturna e portando con sé la certificazione** rilasciata dall'autoscuola che comprova l'assolvimento di tale obbligo;
- si specifica il **divieto di trasportare passeggeri** in caso di autorizzazioni per conseguire patenti di categoria AM, A1, A2 e A (prima il divieto non era esplicitato formalmente), a meno che il passeggero non abbia funzione di istruttore;
- si prevedono **sanzioni specifiche** (da euro 100 a euro 300) in relazione alle nuove disposizioni.

LE MODIFICHE AL TITOLO V – LA VELOCITÀ

Con gli art. 4 e 10 della L. 17/2024 si va a modificare l'art. 142 ("Limiti di velocità") del codice della strada, articolo che **disciplina i limiti di velocità individuati in relazione alla tipologia di strada e alla categoria di veicoli**.

Va ricordato come l'attuale previsione sanzionatoria sia suddivisa in quattro fasce, in relazione alla velocità misurata rispetto a quella consentita:

- non oltre 10 km/h (comma 7);
- oltre 10 km/h e di non oltre 40 km/h (comma 8);
- oltre 40 km/h ma di non oltre 60 km/h (comma 9);
- oltre 60 km/h (comma 9-bis).

La contemporanea modifica apportata all'art. 45 c. 6 del C.d.S. ha adesso previsto **l'obbligo delle verifiche periodiche di funzionalità e di taratura per i dispositivi con funzione metrologica, senza peraltro entrare in merito alla problematica omologazione / approvazione**, della quale si dirà successivamente.

L'inserimento del nuovo comma 6-ter, **in caso di più violazioni ai limiti di velocità, accertate con dispositivi di controllo automatico su tratto di strada di competenza dello stesso ente**

e nell'arco temporale di un'ora, potrà dar luogo al "cumulo", con l'applicazione, qualora più favorevole, della sanzione prevista per la violazione più grave, aumentata di un terzo.

Va tenuto presente quanto segue:

- **l'unificazione deve essere richiesta dal trasgressore entro 120 giorni** dalla notificazione del primo verbale informando il comando che ha accertato la violazione più grave (potrebbe essere anche lo stesso) che si intende estinguere inviando una richiesta formale;
- **il pagamento della sanzione più grave aumentata di un terzo deve essere effettuato entro 100 giorni** dalla notificazione della sanzione più grave o quella notificata per prima (se sono uguali), anche in più di una volta, comunque entro i 100 giorni;
- in caso di pagamento già effettuato di più verbali oggetto di unificazione **il trasgressore potrà chiedere il rimborso;**
- **il trasgressore deve inviare una richiesta di archiviazione ai comandi che hanno accertato le violazioni diverse da quella più grave da estinguere**, allegando la prova del pagamento della sanzione più grave aumentata di un terzo così come la prova del pagamento delle spese di accertamento e notificazione per i verbali dei quali si chiede l'archiviazione;

L'introduzione di un ulteriore periodo al comma 8 dell'art. 142 C.d.S. fa sì che in caso di ripetizione, nell'anno, della violazione relativa a eccesso di velocità contenuto fra i 10 km/h e i 40 km/h, commessa all'interno del centro abitato, si applichi una **sanzione pecuniaria da euro 220 a euro 880, aumentata rispetto a quella normale** (da 173 a euro 694), accompagnata sempre dalla sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente da 15 a 30 giorni.

LA DIATRIBA OMOLOGAZIONE / APPROVAZIONE DEGLI STRUMENTI DI CONTROLLO DELLA VELOCITÀ

La recente **ordinanza della Corte di Cassazione, Sezione II, n. 10505 del 19 aprile 2024**, con la quale veniva confermato l'annullamento di un verbale di accertamento per violazione dell'art. 142 C.d.S., rilevata tramite apparecchiatura di controllo non presidiata, **ha posto nuovamente il problema della mancata omologazione di tali apparecchiature**, un problema più volte venuto fuori nel corso del tempo.

Tale interpretazione, in estrema sintesi che l'uso di strumentazione non omologata per il controllo della velocità sarebbe illegittimo, **non essendo l'omologazione equipollente all'approvazione**, veniva confermata da altre due ordinanze, successive, sempre della Corte di Cassazione, Sez. II, Civile: la n. 20492 e la n. 20913.

In data 23 gennaio 2025 il Ministero dell'interno emanava quindi una **circolare** con l'intento di controbattere all'interpretazione della Corte di Cassazione contenuta nell'ordinanza n. 10505/2024.

La circolare, sulla base di un parere dell'Avvocatura dello Stato, invitava le Prefetture a rappresentare, in sede di giudizio, ***“la piena omogeneità tra le due procedure, di omologazione e di approvazione, sostanziando la prospettazione con elementi, in particolare documentali”***.

Questo giocando sul reale significato della parola “omogeneità”, che non è certo sinonimo di “equipollenza”; da notare che l'ordinanza 10505/2024 della Corte di Cassazione parla di **mancata equipollenza e non di mancata omogeneità**, che sono cose ben diverse.

Le due procedure sono infatti sicuramente omogenee, nel senso che sono simili nei singoli passaggi della verifica di rispondenza dell'oggetto, quelli che il parere dell'Avvocatura identifica nel parere come “punti salienti”, **però non sono equipollenti** in quanto non hanno lo stesso valore.

Infatti nell'omologazione le caratteristiche dell'oggetto da omologare devono essere definite a priori, dopo di che si omologa il prototipo, il che significa attestare che il prototipo risponde a tali regole, per poi replicarlo in serie, mentre nell'approvazione non vi sono regole date a priori, ma semplicemente si attesta che l'oggetto presentato risponde a quella specifica funzione, dopo di che verrà replicato in serie.

Dunque per potersi avere l'omologazione lo Stato **avrebbe dovuto prima definire in sede regolamentare le caratteristiche tecniche alle quali deve rispondere uno strumento di questo tipo**, e poi provvedere a omologare i prototipi presentati, mentre il Ministero delle infrastrutture e trasporti nel corso degli anni ha semplicemente preso visione delle strumentazioni che via via i vari produttori presentavano, approvandole qualora avessero corrisposto effettivamente alla funzione di controllare la velocità.

Dunque l'interpretazione dell'Avvocatura dello Stato è fallace, **dal momento che, come ha ribadito la Cassazione, le due procedure omologazione e approvazione, sia pure simili, hanno “natura e finalità diverse”**.

La circolare è stata ripresa dall'ANCI che trasmettendo la circolare ministeriale (indirizzata alle Prefetture) ai Comuni ha segnalato che per “garantire l'uniformità di interpretazione sull'argomento, è stato istituito un Tavolo Tecnico presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con i rappresentanti del Ministero dell'Interno, ANCI e Ministero delle Imprese e del Made in Italy, al fine di definire le procedure per l'omologazione del prototipo, la tarature e le verifiche di funzionalità dei dispositivi, delle apparecchiature e dei mezzi tecnici di cui all'art. 201 comma 1 bis lett. e) ed f) del Codice della strada per l'accertamento delle violazioni dei limiti massimi di velocità ai sensi dell'art. 142 CDS.”

A questo punto è venuto fuori un quadro di difficile gestione per gli organi di polizia stradale che devono fare i controlli, primi fra tutti i Comandi di Polizia Locale:

- **lo Stato**, tramite il Ministero dell'interno, fornisce indicazioni alle Prefetture per resistere in giudizio sulla diatriba omologazione/approvazione degli strumenti di controllo della velocità, ma **non fornisce indicazioni simili riguardo i ricorsi presentati alle Prefetture stesse ai sensi dell'art. 203 C.d.S.**;
- **sempre lo Stato**, tramite il Ministero dell'interno (il coordinamento dei servizi di polizia stradale rimane prerogativa statale ai sensi dell'art. 11 C.d.S.), **non fornisce indicazioni agli organi di polizia, con particolare riferimento alle Polizie Locali**;
- **L'ANCI non fornisce alcuna indicazione reale ai Comuni ma si limita** a transitare l'interpretazione dell'Avvocatura dello Stato con la quale si cerca di sminuire l'interpretazione della Corte di Cassazione.

Ne è derivata dunque una **situazione particolare** nella quale molti Comandi di **Polizia Locale si chiedono se sia opportuno o meno continuare i controlli sulla velocità.**

C'è stato infine **un ultimo capitolo: la recentissima sentenza n. 10365 della Corte di Cassazione**, V Sezione Penale, depositata in data 14 marzo 2025, con la quale la Corte **conferma, per l'ennesima volta, la mancata equipollenza fra approvazione e omologazione.**

Si tratta di una sentenza relativa al ricorso presentato da una azienda installatrice di sistemi di controllo della velocità avverso i decreti di sequestro preventivo adottato dal G.I.P. presso il Tribunale di Cosenza e aventi a oggetto apparecchiature di rilevamento automatico della velocità.

L'azienda risulterebbe infatti indagata per frode in pubbliche forniture a seguito dell'attestazione fatta di "omologazione" delle apparecchiature fornite.

I contratti di noleggio avevano a oggetto "**postazioni fisse omologate per il rilevamento della velocità ai sensi dell'art. 142 C.d.S.**" e contenevano nelle clausole il riferimento ad **apparecchi "omologati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti"**.

Tralasciando tutto ciò che qui non interessa, collegato essenzialmente a questioni procedurali di diritto penale, è emblematico come **la stessa Corte di Cassazione, per illustrare i motivi che poi portano alla sentenza, faccia confusione fra approvazione e omologazione**, tant'è che dice che "*il P.M. disponeva ulteriori accertamenti, i cui esiti davano conto delle irregolarità nelle procedure di approvazione ed omologazione delle apparecchiature...*".

Scrivere procedure di approvazione "ed" omologazione contribuisce alla confusione già imperante su questi due concetti, tanto più che nel procedimento penale in oggetto sono stati escussi a sommarie informazioni testimoniale anche **funzionari del competente Ministero, che certo dovrebbero aver chiarito non solo la differenza, ma aver anche specificato il fatto che nessun strumento di controllo della velocità è mai stato omologato fino a oggi, essendosi proceduto solamente ad approvazioni.**

Anche parlare di "omologazione irregolare" ha poco senso dal momento che omologazioni non ne sono mai state fatte.

In sintesi **la sentenza si mantiene sul filo logico dell'ordinanza della Corte di Cassazione già menzionata, n. 10505/2024**, fra l'altro non entrando assolutamente in merito ai fatti, specificando però come la strumentazione alla quale ci si riferisce in realtà non aveva ottenuto neanche l'approvazione, quanto meno nel complessivo, essendo approvata solo per la parte di ripresa e non per quella di misurazione.

A questo punto va rilevato come **la mancanza di chiarezza** su questo argomento, insieme alla pubblicità esagerata sull'interpretazione data dalla Cassazione con l'ordinanza 10505/2024, ma anche sulla sentenza da ultimo richiamata, si porta dietro non solo un **rischio altissimo di annullamento dei verbali, ma anche altri problemi:**

- **la credibilità nell'operato dell'organo di polizia**, nel caso che lo stesso continui a operare sui controlli della velocità, tanto più se con un elevato numero di verbali dovuti a strumentazioni non presidiate in postazioni fisse;
- **le difficoltà di bilancio**, vista l'aleatorietà della previsione di entrata nonché il fatto che un ricorso ben fatto e accettato dal Prefetto o dal Giudice di Pace, potrebbe generare un "effetto valanga".

La prima ambiguità nasceva proprio dalla norma contenuta nell'art. 45 C.d.S. dove al comma 6, che riguarda i segnali, i dispositivi, le apparecchiature e altri mezzi tecnici di controllo e regolazione del traffico, ma anche i mezzi utilizzati per l'accertamento e il rilevamento automatico delle violazioni nonché i materiali, si parla di "*approvazione od omologazione*", probabilmente per una formulazione mal fatta **non si comprende se il legislatore voleva riferire la dizione "approvazione od omologazione" ai soli "materiali" oppure a tutto quanto prima elencato nello stesso comma e dunque anche gli strumenti di controllo**

Del resto **l'art. 345 del Regolamento** ("*Apparecchiature e mezzi di accertamento della osservanza dei limiti di velocità*") **non parla assolutamente di "omologazione"** ben specificando al comma 2 "*2. Le singole apparecchiature devono essere **approvate** dal Ministero dei lavori pubblici.*" e non parla di omologazione per le apparecchiature.

Pertanto un'interpretazione letterale porterebbe a **escludere la necessità di omologazione** per gli strumenti di controllo della velocità, se non che l'art. 142 c. 6 del codice della strada recita: "*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.*"

Purtroppo il D.L. 20 giugno 2002, n. 121 "*Disposizioni urgenti per garantire la sicurezza nella circolazione stradale.*" convertito con modificazioni dalla L. 1° agosto 2002, n. 168, che all'art. 4 c. 3, richiamato dall'art. 201 C.d.s comma 1bis lettera f), in pratica gli altri casi nei quali la contestazione immediata non è necessaria, recita: "*3. Nei casi indicati dal comma 1, la violazione deve essere documentata con sistemi fotografici, di ripresa video o con analoghi dispositivi che, nel rispetto delle esigenze correlate alla tutela della riservatezza personale, consentano di accertare, anche in tempi successivi, le modalità di svolgimento dei fatti costituenti illecito amministrativo, nonché i dati di immatricolazione del veicolo ovvero il responsabile della circolazione. Se vengono*

*utilizzati dispositivi che consentono di accertare in modo automatico la violazione, senza la presenza o il diretto intervento degli agenti preposti, **gli stessi devono essere approvati od omologati ai sensi dell'articolo 45, comma 6, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.***

Concludendo sull'argomento **le Polizie Locali si trovano ad affrontare il tema del controllo della velocità non solo senza che lo Stato abbia risolto l'ambiguità – da esso stesso provocata** – fra la necessità di omologazione o approvazione delle strumentazioni, ma anche **con una serie di direttive che sembra vogliano solo mettere in luce un eccesso di questo tipo di controlli da parte dei Comuni**, al fine di “far cassa” per il bilancio comunale, spingendosi spesso oltre le regole, da cui la necessità non solo di ribadirle, ma anche di pubblicizzare sui mass media questo tipo di operazione.

Vale la pena di ricordare quanto segue.

Nel 2009, con la “Direttiva per garantire un’azione coordinata di prevenzione e contrasto dell’eccesso di velocità sulle strade” (14 agosto 2009) l’allora Ministro dell’interno sentì la necessità di richiamare i Comuni all’ordine con un documento di ben trentuno pagine sul tema controlli in materia di velocità.

In quella direttiva, nella quale si trovavano anche istruzioni operative predisposte dal Dipartimento della Pubblica Sicurezza d’intesa con il Dipartimento per gli Affari interni e territoriali, sentito il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, **si dava per scontato che per le apparecchiature di controllo per la velocità bastasse l’approvazione.**

Nell’allegato alla direttiva si trova infatti uno specifico punto intitolato “2. **Approvazione dei dispositivi**” che testualmente riportava: “**Tutti gli strumenti utilizzati per misurare la velocità dei veicoli devono essere approvati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, secondo le disposizioni degli artt. 45 comma 6; 142, comma 6; 345 Reg. Esec. C.d.S. e del decreto ministeriale 29 ottobre 1997, relativo alla “Approvazione di prototipi di apparecchiature per l’accertamento dell’osservanza dei limiti di velocità e loro modalità di impiego”**”. Nello stesso punto dell’allegato si ricordava poi che le approvazioni decadono dopo venti anni a partire dal 1° gennaio 1981.

A conferma il fatto che nella direttiva non si parla mai di omologazione per gli strumenti di controllo della velocità, ma anzi si ribadisce che tali strumentazioni, al di là di “rispettare le modalità di installazione e di impiego previste nei manuali d’uso” non necessitano di altro.

Successivamente, nel 2017, con “Direttiva per garantire un’azione coordinata delle Forze di Polizia per la prevenzione e il contrasto ai comportamenti che sono le principali cause di incidenti stradali” del 21 luglio 2017.” un altro Ministro sente nuovamente l’esigenza di dettar regole sull’argomento controlli di velocità.

Anche con la direttiva del 2017, riguardo il problema approvazione / omologazione degli strumenti di controllo della velocità non ci si discostava dalla precedente, visto che il punto 2 titolava “**Approvazione dei dispositivi**”, andando poi a specificare che “**Tutti gli strumenti utilizzati per misurare la velocità dei veicoli devono essere approvati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti**” e **non omologati** richiamandosi fra l’altro non solo alle medesime norme della precedente direttiva, ma anche al decreto ministeriale 29 ottobre 1997, relativo

alla *“Approvazione di prototipi di apparecchiature per l'accertamento dell'osservanza dei limiti di velocità e loro modalità di impiego”*.

Va rilevato come anche questa direttiva, anziché risolvere il già sollevato dalla giurisprudenza problema omologazione / approvazione, si spende su una serie di elementi che sembrano finalizzati al voler comprimere il più possibile i controlli della velocità effettuati dalle Polizie Locali, facendo, come la precedente, trasparire una sorta di diffidenza dello Stato nei confronti della legittimità delle esternalizzazioni di alcune parti del procedimento sanzionatorio amministrativo.

Nel 2024 il Ministro di turno, questa volta delle Infrastrutture e dei trasporti e non dell'Interno, anche se il provvedimento è concertato, provvede addirittura con decreto ministeriale 11 aprile 2024, *“Modalità di collocazione e uso dei dispositivi o mezzi tecnici di controllo, finalizzati al rilevamento a distanza delle violazioni delle norme di comportamento di cui all'art. 142 del decreto-legge 285 del 1992.”* fra l'altro **sbagliando clamorosamente visto che parla di “decreto-legge” a proposito del codice della strada che in realtà un decreto legislativo.**

Anche con quest'ultimo capitolo (si noti che il decreto ministeriale è stato pubblicato dopo la pubblicazione dell'ordinanza della Cassazione relativa al fatto di Treviso) non si risolve la questione omologazione / approvazione e si preferisce rimanere nel limbo.

Infatti nell'**allegato B** (Modalità di uso dei dispositivi e attività complementari al controllo), invece che mantenersi sul filo logico delle **precedenti direttive, che alla fine avevano dato per scontato che omologazione e approvazione fossero equivalenti**, tant'è che parlavano sempre e solo di approvazione, si dice che *“Durante tutte le fasi di installazione e funzionamento devono essere rispettate integralmente le condizioni contenute nel manuale d'uso dei dispositivi utilizzati e le prescrizioni contenute nei decreti di approvazione o di omologazione”* dei medesimi.

Da considerare che anche la legge di riforma del codice, L. 177/2024, con la quale si sarebbe veramente potuto risolvere in modo definitivo il problema approvazione / omologazione degli strumenti di controllo della velocità, non provvede e si limita a stabilire l'obbligo, prima inesistente a livello normativo (dettato solo da direttive e circolari), di verifiche periodiche di funzionalità e di taratura per tutti i dispositivi con funzione metrologica.

Il comandante della Polizia Locale, ma anche un amministratore locale, è costretto quindi a porsi alcune domande sulla continuazione dei controlli sulla velocità dal momento che la problematica anzidetta genera problematiche difficoltà su più fronti: la legittimità, con risvolti sull'operatività del servizio, la gestione del contenzioso, la gestione del bilancio perché le previsioni rischiano di divenire fortemente aleatorie, con risvolti anche sulle capacità di spesa tenuto conto dell'art. 208 C.d.S..

Ne derivano alcune domande:

- **continuare il controllo** tramite strumentazioni non presidiate visto che sono quelle che generando la maggior parte dei verbali sono potenzialmente capaci, tenuto conto anche dell'effetto aggregazione stimolato dai mass media, di attirare ricorsi, oppure cessarlo?

- come **si può possibile effettuare una previsione di bilancio attendibile** visto che l'entrata diviene fortemente aleatoria?
- **quale organizzazione per affrontare il problema ricorsi** e quali i punti chiave per resistere in modo efficiente sia in sede prefettizia che in giudizio?

Certamente va adottata **una strategia precisa** che preveda il **mantenimento del controllo**, non solo per evitare disomogeneità rispetto al passato, che non farebbero altro che avvalorare il contenzioso che si basa su una presupposta illegittimità in mancanza di omologazione, ma anche per evitare perdite di credibilità dell'organo di polizia locale.

Si dovranno poi **attivare tutti quei meccanismi di tutela relativi al bilancio**, il primo dei quali è il controllo dell'entrata effettiva riferita a quella specifica tipologia di controlli (velocità), in modo tale da poter rapidamente rimodulare le previsioni di bilancio.

Andrà poi affrontato il **problema dei ricorsi**, che inevitabilmente arriveranno, e che potrebbero incrementare esponenzialmente; in questo caso un modo per farvi fronte in modo efficiente è ricorrere all'outsourcing della difesa, così sostenendo l'operato della Polizia Locale fino in Cassazione.

L'AGGRAVAMENTO DELLE SANZIONI PER HANDICAP E CORSIE RISERVATE

Con alcune modifiche all'art. 158 C.d.S. si vanno ad appesantire **le sanzioni pecuniarie e accessorie previste per i divieti di sosta e di fermata negli spazi riservati per la sosta dei veicoli a servizi di persone con disabilità e negli spazi e corsie riservati allo stazionamento e alla fermata degli autobus e dei mezzi del trasporto pubblico locale.**

Nel caso di sosta vietata (c. 1 lettera f)) nei centri abitati, sulla corrispondenza delle **aree di intersezione e in prossimità delle stesse**, negli **spazi riservati allo stazionamento e alla fermata degli autobus**, dei filobus e dei veicoli circolanti su rotaia e, ove questi non siano delimitati, a una distanza dal segnale di fermata inferiore a 15 m, nonché negli spazi riservati allo stazionamento dei veicoli in servizio di piazza (c. 2 lettera d)), **nelle corsie o carreggiate riservate ai mezzi pubblici** (c. 2 lettera h), la sanzione amministrativa è da **euro 87** a euro 328 per i ciclomotori e i motoveicoli a due ruote e da **euro 165** a euro 660 per i restanti veicoli.

Per la sosta vietata negli **spazi riservati alla fermata o alla sosta dei veicoli per persone invalide** e in corrispondenza degli scivoli o dei raccordi tra i marciapiedi, rampe o corridoi di transito e la carreggiata utilizzati dagli stessi veicoli, la sanzione amministrativa diviene **da euro 165** a euro 660 per i ciclomotori e i motoveicoli a due ruote e **da euro 330** a euro 990 per i restanti veicoli.

Riguardo la sosta vietata in tutti i casi di cui al comma 1 lettere a), b), c), d), e), g), h), h-bis) e h-ter), e del comma 2 lettera i) (si tratta delle aree pedonali urbane) sanzione da **euro 41** a euro 168 per i ciclomotori e i motoveicoli a due ruote e da **euro 87** a euro 344 per i restanti veicoli.

L'ISTITUTO DELLA SOSPENSIONE "BREVE" DELLA PATENTE DI GUIDA

È il nuovo art. 218-ter che introduce il nuovo istituto della sospensione della patente in relazione al punteggio posseduto, definibile per semplicità espositiva "**sospensione breve**".

In pratica l'organo di polizia deve ritirare il documento di guida e trattenerlo fino allo scadere del periodo di sospensione per poi restituirlo alla persona, senza inviarlo alla Prefettura come per la sospensione "normale".

Questa nuova tipologia di sanzione accessoria **consegue alla violazione di alcune norme di comportamento elencate in modo tassativo nello stesso articolo 218-ter**, quando commesse con veicoli a motore per i quali è richiesta la patente di guida, da conducenti che hanno il **punteggio della patente di guida inferiore a 20**.

L'elencazione delle violazioni alle quali è collegato il nuovo istituto della sospensione "breve" della patente è la seguente:

- a) violazioni concernenti il mancato rispetto dei segnali di senso vietato e di divieto collocati fuori dei centri abitati (art. 6, c. 4, lett. b);
- b) circolazione contromano (articolo 143, c. 11);
- c) mancato rispetto della precedenza (art. 145, c. 10);
- d) prosecuzione della marcia malgrado il semaforo rosso (art. 146, c. 3);
- e) comportamento non conforme ai segnali del passaggio a livello (art. 147, c. 5);
- f) sorpasso a destra, mancata corretta esecuzione della manovra di sorpasso, impossibilità di eseguire il sorpasso, sorpasso dei tram, sorpasso di velocipedi senza rispettare la distanza laterale di ml 1,50 (art. 148, c. 9-bis e c. 15, per la violazione dei commi 2, 3 e 8);
- g) mancato rispetto della distanza di sicurezza tra veicoli nei casi da cui derivi un incidente e gravi danni ai veicoli (art. 149, c. 5);
- h) esecuzione di manovre come, ad esempio, inversione di marcia, cambio direzione o corsia, retromarcia (art. 154, c. 7, e c. 8, per la violazione dei commi 1 e 3);
- i) mancato uso del casco protettivo per veicoli a due ruote (art. 171, c. 2);
- l) mancato uso delle cinture di sicurezza e dei sistemi di ritenuta e sicurezza per bambini, o alterazione o ostacolo del normale funzionamento degli stessi, art. 172, c. 10 e 11.

m) uso durante la marcia di apparecchi radiotelefonici, smartphone, computer portatili, notebook, tablet e dispositivi analoghi che comportino anche solo temporaneamente l'allontanamento delle mani dal volante, ovvero uso di cuffie sonore (art. 173, c. 3-bis);

n) superamento della durata di guida o incompleto riposo giornaliero per un tempo superiore al 20%, superamento dei limiti dei tempi di guida settimanale o incompleto riposo settimanale per un periodo superiore al 20%, circolazione durante il periodo in cui è stato intimato di non proseguire il viaggio per eseguire i riposi prescritti (art. 174, c. 6, 7, terzo periodo e c. 11, ultimo periodo);

o) effettuazione della retromarcia sulle corsie per la sosta di emergenza, fatta eccezione per le manovre necessarie nelle aree di servizio o di parcheggio; uso scorretto della corsia di accelerazione e mancata precedenza da parte di chi si immette nel flusso della circolazione; sosta o fermata vietata su carreggiate, rampe e svincoli; mancata accensione delle luci di posizione durante la sosta; mancato utilizzo del triangolo in caso di sosta forzata d'emergenza (art. 176, c. 1 lett. b) c. 2 lett.), c. 5, 7 e 8);

p) circolazione con un tasso alcolemico superiore a 0 e non superiore a 0,50 g/l (art. 186-bis, comma 2) per conducenti per i quali vige la prescrizione di alcool zero;

q) comportamento dei conducenti verso i pedoni nei casi di mancata precedenza ai pedoni e mancata precedenza alle persone invalide che attraversano la strada (art. 191, c. 4).

I presupposti per l'applicazione della "sospensione breve" sono:

- al momento dell'accertamento all'Anagrafe nazionale degli abilitati alla guida il trasgressore deve avere un punteggio inferiore a 20;
- il trasgressore deve essere stato effettivamente identificato.

La durata della "sospensione breve" è 7 giorni se il punteggio è inferiore a 20 ma pari almeno a 10, 15 giorni se il punteggio è inferiore a 10; ambedue le durate di sospensione vengono raddoppiate in caso di incidente stradale.

La "sospensione breve" decorre dal giorno del ritiro della patente e il verbale di contestazione è il documento nel quale viene formalizzata l'applicazione di questa sanzione accessoria.

Purtroppo la circolare applicativa non è chiara: infatti da una parte la circolare ministeriale precisa che la **"sospensione breve" è applicabile indipendentemente dalla redazione del verbale di accertamento** per una delle infrazioni previste, citando il caso di incidente stradale nel quale il verbale viene redatto successivamente ai rilievi, dall'altra precisa che è il verbale di contestazione l'unico documento nel quale può essere formalizzata la "sospensione breve".

Con il comma 5 dell'art. 218 ter si prevede l'applicazione delle disposizioni dell'art. 218, commi 1 e 2, secondo, terzo, quarto, quinto, sesto, settimo e ottavo periodo, in quanto compatibili, e quindi la **possibilità del rilascio del permesso di guida**, per determinate fasce orarie per ragioni di lavoro, qualora risulti impossibile o estremamente gravoso raggiungere il posto di lavoro con mezzi pubblici.

Da notare che il rilascio del permesso è **a cura dell'ufficio o comando dal quale dipende l'agente accertatore**; la domanda va formulata entro il termine di 15 giorni dalla data del ritiro della patente, la richiesta. Il rilascio, subordinato al fatto che dalla violazione contestata non sia derivato un incidente, avviene a cura del responsabile del comando o ufficio stesso; nel provvedimento di autorizzazione devono essere indicate le fasce orarie in cui l'interessato è autorizzato alla guida, che non possono comunque superare le tre ore al giorno. Qualora venga rilasciato il permesso il periodo di sospensione della patente è aumentato di un numero di giorni pari al doppio delle complessive ore per le quali è stata autorizzata la guida, arrotondando per eccesso.

È opportuno che l'organo di polizia procedente avverta il cittadino della possibilità di ottenere il permesso di guida a determinate condizioni, facendo eventualmente compilare immediatamente la richiesta dello stesso.

Importante notare che **l'istituto della sospensione breve si applica anche ai titolari di patente rilasciata all'estero con il ritiro materiale della patente.**

In caso di concorrenza fra "sospensione breve" e "sospensione standard" (decimo e undicesimo periodo dell'art. 218) la trasmissione della patente alla Prefettura per l'adozione del provvedimento di sospensione previsto dal comma 3-bis dell'art. 173 deve avvenire alla scadenza del periodo di sospensione breve prevista dall'art. 218-ter.

LA GUIDA IN STATO DI EBBREZZA

Con l'art. 1 della L. 177/2024 si introducono nel reato contravvenzionale di guida sotto l'influenza dell'alcool, **due disposizioni supplementari, conseguenti al comma 9 dell'art. 186 C.d.S.**

Importante rimarcare che **niente è cambiato in relazione alle fasce dei tassi alcolemici** da considerare in relazione alla guida in stato d'ebbrezza.

Con le modifiche, il **nuovo comma 9-ter prevede che sulla patente di chi sia stato condannato per i reati di guida in stato di ebbrezza** di cui al comma 2, lett. b) art. 186 (tasso alcolemico da 0,81 a 1,5 g/l) e guida in stato d'ebbrezza di cui al comma 2, lett. c) art. 186 (con tasso alcolemico da 1,51 g/l in su) **siano apposti sulla patente i codici armonizzati unionali n. 68 e n. 69** che riferiscono alle seguenti limitazioni di guida:

- codice **68**, "Niente alcool", **il conducente non può guidare dopo aver assunto qualunque quantitativo di alcool;**
- codice **69**, "Limitata alla guida di veicoli dotati di un dispositivo di tipo alcolock conformemente alla norma EN 50436", **il conducente può guidare solo veicoli dotati del dispositivo che impedisce l'avviamento del motore nel caso in cui il proprio tasso alcolemico sia superiore a zero.**

Tale prescrizione permane a seconda della gravità del reato per un periodo di almeno:

- **2 anni**, nel caso della contravvenzione di ebbrezza intermedia;
- **3 anni**, nel caso della contravvenzione di ebbrezza grave;

che sono decorrenti dalla restituzione della patente dopo la sentenza di condanna.

Al fine di consentire l'adeguamento della patente alle prescrizioni conseguenti alla condanna, il Prefetto dispone anche la misura cautelare della revisione della patente, ai sensi dell'art. 128 C.d.S..

Con il nuovo **comma 9-quater** si prevede:

- **l'aumento delle sanzioni amministrative e penali** per tutti i gradi di intensità di ebbrezza **nei confronti del conducente titolare di patente già gravata dalle indicazioni restrittive di cui ai codici 68 e 69** che sia sorpreso alla guida con tasso alcolemico maggiore di zero;
- **il raddoppio delle sanzioni penali nel caso di alterazione o manomissione del dispositivo alcolock.**

IL NUOVO REATO DI GUIDA “DOPO AVER ASSUNTO SOSTANZE STUPEFACENTI E PSICOTROPE”

La L. 177/2024 va a modificare profondamente quello che era il precedente reato di “guida in stato di alterazione psico-fisica dopo aver assunto sostanze stupefacenti o psicotrope” (art. 187 C.d.S.).

Le modifiche sono undici modifiche, la più importante delle quali è che **il nuovo reato si concretizza semplicemente per l'aver assunto** (in qualche momento nel recente o più remoto passato – e le sostanze stupefacenti e psicotrope sono rilevabili per un tempo anche molto lungo) sostanze stupefacenti o psicotrope anche senza effetto sulla condotta di guida.

Si va dunque ad **abolire il nesso fra l'assunzione di una sostanza e l'effetto di alterazione sull'organismo**, bastando la mera assunzione di una sostanza stupefacente o psicotropa.

La conseguenza è che **anche chi assume ansiolitici, antidepressivi e antidolorifici si troverà condannato per guida dopo aver assunto sostanze stupefacenti o psicotrope**, a niente significando il fatto che tali assunzioni, anche se prescritte con ricetta medica, non abbiano avuto alcun effetto sui requisiti psico-fisici per la guida.

Cambiano poi le modalità di accertamento, fra l'altro abolendo il precedente comma 2-bis che rimandava a un decreto ministeriale mai emesso, con il risultato di bloccare i controlli a meno di non avere a disposizione, su strada, personale sanitario.

Con il **nuovo comma 2-bis** si prevede che gli organi di polizia stradale, nel rispetto della riservatezza personale e senza pregiudizio per l'integrità fisica, possano, **direttamente sul luogo del controllo stradale, sottoporre i conducenti al prelievo** – da effettuarsi secondo le

direttive da impartirsi dal Ministero dell'Interno di concerto con il Ministero della Salute (che per ora non sono state adottate) – **di un campione di fluido del cavo orale** sul quale effettuare accertamenti da parte di laboratori certificati, secondo le regole tecniche previste per gli accertamenti di tossicologia forense.

Quanto sopra è possibile in caso di:

- **esito positivo dello screening** propedeutico (previsto dal comma 2 art. 187 C.d.S.);
- quando si abbia **“ragionevole” motivo** di ritenere che il conducente si trovi sotto l'effetto conseguente all'uso di sostanze;
- **incidente stradale.**

Viene confermata dal nuovo comma 5-bis la **possibilità** per gli organi di polizia stradale, al fine di **impedire al conducente la prosecuzione della condotta di guida**, di disporre, ai sensi dell'art. 216 C.d.S., il **ritiro precautelare della patente** – da depositarsi presso il Comando – **per un periodo massimo di 10 giorni, qualora l'esito degli accertamenti** (di cui ai commi 2-bis, 3, 4 e 5) **non sia immediatamente disponibile**, ma la prova preliminare (di cui al comma 2) abbia dato esito positivo.

Da tenere conto che qualora il veicolo non possa essere affidato ad altra persona idonea (munita del prescritto titolo abilitativo e in condizioni psico-fisiche regolari) prontamente reperibile, deve essere fatto trasportare – a spese del conducente – fino al luogo indicato dall'interessato o fino alla più vicina autorimessa e lasciato in consegna al gestore che ne assume la custodia.

In caso di esito positivo della prova preliminare il prefetto dovrà disporre che il conducente si sottoponga, nel termine di 60 giorni, alla misura cautelare della visita medica di verifica dei requisiti psichici e fisici, con **sospensione della patente fino al superamento degli accertamenti.**

Inoltre in caso di inidoneità alla guida **la patente verrà revocata con il divieto di conseguire una nuova prima di tre anni.**

Eguale a quanto sopra in caso di accertamento positivo ai sensi del c. 2-bis.

In considerazione delle modifiche effettuate il quadro sanzionatorio definitivo viene ad essere il seguente.

Caso generale	Arresto da 6 a 12 mesi	Ammenda da 1.500 a 6.000	Decurtazione punti 10	Sospensione patente da 12 a 24 mesi	Revoca patente in caso di recidiva nel triennio	Sequestro veicolo a meno che non appartenga a persona estranea al reato	Confisca del veicolo salvo appartenga a persona estranea al reato -> raddoppio sospensione patente
Conducente in orario notturno	Arresto da 6 a 12 mesi	Ammenda da 2.000 a 8.000	Decurtazione punti 10	Sospensione patente da 12 a 24 mesi	Revoca patente in caso di recidiva nel triennio	Sequestro veicolo a meno che non appartenga a persona estranea al reato	Confisca del veicolo salvo appartenga a persona estranea al reato -> raddoppio sospensione patente
Conducente che provoca incidente stradale	Arresto da 12 a 24 mesi	Ammenda da 3.000 a 12.000	Decurtazione punti 10	Sospensione patente da 12 a 24 mesi	Revoca patente	Sequestro veicolo a meno che non appartenga a persona estranea al reato	Confisca del veicolo salvo appartenga a persona estranea al reato -> raddoppio sospensione patente
Conducente che provoca incidente stradale in orario notturno	Arresto da 12 a 24 mesi	Ammenda da 4.000 a 16.000	Decurtazione punti 10	Sospensione patente da 12 a 24 mesi	Revoca patente	Sequestro veicolo a meno che non appartenga a persona estranea al reato	Confisca del veicolo salvo appartenga a persona estranea al reato -> raddoppio sospensione patente
Conducente art. 186-bis	Arresto da 8 a 18 mesi	Ammenda da 2.000 a 8.000	Decurtazione punti 10	Sospensione patente da 16 a 36 mesi	Revoca patente ma solo per conducenti autoveicoli massa > 3,5 t. autobus, autoveicoli trasporto persone > 8 posti, autoarticolati e autosnodati.	Sequestro veicolo a meno che non appartenga a persona estranea al reato	Confisca del veicolo salvo appartenga a persona estranea al reato -> raddoppio sospensione patente
Conducente art. 186-bis in orario notturno	Arresto da 8 a 18 mesi	Ammenda da 3.000 a 10.666,67	Decurtazione punti 10	Sospensione patente da 16 a 36 mesi	Revoca patente	Sequestro veicolo a meno che non appartenga a persona estranea al reato	Confisca del veicolo salvo appartenga a persona estranea al reato -> raddoppio sospensione patente
Conducente art. 186-bis che provoca incidente stradale	Arresto da 16 a 36 mesi	Ammenda da 4.000 a 16.000	Decurtazione punti 10	Sospensione patente da 16 a 36 mesi	Revoca patente	Sequestro veicolo a meno che non appartenga a persona estranea al reato	Confisca del veicolo salvo appartenga a persona estranea al reato -> raddoppio sospensione patente
Conducente art. 186-bis che provoca incidente stradale in orario notturno	Arresto da 16 a 36 mesi	Ammenda da 4.000 a 16.000	Decurtazione punti 10	Sospensione patente da 16 a 36 mesi	Revoca patente	Sequestro veicolo a meno che non appartenga a persona estranea al reato	Confisca del veicolo salvo appartenga a persona estranea al reato -> raddoppio sospensione patente

I conducenti previsti dall'art. 186-bis sono quelli: a) di età inferiore a ventuno anni e quelli nei primi tre anni dal conseguimento della patente di guida di categoria B; b) che esercitano l'attività di trasporto di persone, di cui agli articoli 85, 86 e 87 C.d.S.; c) che esercitano l'attività di trasporto di cose, di cui agli articoli 88, 89 e 90 C.d.S.; d) di autoveicoli di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 t. di autoveicoli trainanti un rimorchio che comporti una massa complessiva totale a pieno carico dei due veicoli superiore a 3,5 t. di autobus e di altri autoveicoli destinati al trasporto di persone il cui numero di posti a sedere, escluso quello del conducente, è superiore a otto, nonché di autoarticolati e di autosnodati.

Da: S. Bedessi, F. Piccioni, *Il correttivo al Codice della strada. Analisi ragionata della L. 25 novembre 2024 n. 177*, Giuffrè editore, 2025

LE MODIFICHE AL CODICE PENALE

La legge di riforma L. 177/2024 è andata a modificare i seguenti articoli del codice penale:

- art. 589-bis (“Omicidio stradale o nautico”);
- art. 590-bis (“Lesioni personali stradali o nautiche gravi o gravissime”);
- art. 727 (“Abbandono di animali”).

Con l’art. 2, comma 2, della L. n. 177/2024 si prevede **l’estensione della pena della reclusione da 2 a 7 anni** (prevista per l’omicidio stradale) **quando l’incidente dal quale è derivata la morte sia dovuto all’abbandono di animali domestici** su strada o nelle relative pertinenze.

L’art. 2, comma 3, L. n. 177/2024 prevede la **pena della reclusione da 3 mesi a 1 anno, per le lesioni gravi, e da 1 a 3 anni, per le lesioni gravissime, quando l’incidente sia derivato dall’abbandono di animali domestici** su strada o nelle relative pertinenze. Si noti che si tratta di reato procedibile a querela ai sensi del comma 9 a condizione che non ricorrano aggravanti.

Con l’art. 1, comma 2, lett. b), L. n. 177/2024 si **sostituisce il comma 2 dell’art. 590-bis**, che punisce adesso con la reclusione da 3 a 5 anni le lesioni stradali e nautiche gravi e con la reclusione da 4 a 7 anni quelle gravissime, cagionate da chi si sia posto alla guida di veicolo a motore o di unità da diporto in stato di ebbrezza grave, con un tasso alcolemico superiore a 1,5 g/l, o di **alterazione psico-fisica** “conseguente all’assunzione” di sostanze stupefacenti o psicotrope; viene espunto il richiamo all’art. 187 C.d.S..

Con l'art. 2, comma 1, della L. n. 177/2024 si introducono **due modifiche al reato contravvenzionale di abbandono di animali**, art. 727 c.p. come segue:

- al primo comma viene aggiunto un periodo che prevede un'aggravante speciale con **aumento di un terzo fisso della pena, quando l'abbandono avvenga su strada o nelle relative pertinenze;**
- viene aggiunto un terzo comma ai sensi del quale all'accertamento del reato di abbandono di animali consegue, qualora il fatto sia commesso mediante l'uso di veicoli, **la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da 6 mesi a 1 anno.**

Il quadro sanzionatorio correlato all'omicidio stradale viene quindi a essere il seguente.

Tipologia di omicidio stradale	Pene
Conducente che viola le norme sulla disciplina della circolazione stradale	reclusione da 2 a 7 anni
Persona che abbandona animali su strada e genera incidente	reclusione da 2 a 7 anni
Conducente veicolo a motore in ebbrezza T.A. > 0,8 ≤ 1,5 g/l	reclusione da 5 a 10 anni
Conducente veicolo a motore con velocità ≥ doppio del consentito, non < 70 km/h, in centro urbano	reclusione da 5 a 10 anni
Conducente veicolo a motore con velocità > 50 km/h rispetto al massimo, su strade extraurbane	reclusione da 5 a 10 anni
Conducente veicolo a motore che attraversa intersezione con semaforo rosso	reclusione da 5 a 10 anni
Conducente veicolo a motore in contromano	reclusione da 5 a 10 anni
Conducente veicolo a motore in inversione del senso di marcia in prossimità o in corrispondenza di intersezioni, curve o dossi	reclusione da 5 a 10 anni
– in sorpasso in corrispondenza di attraversamento pedonale o linea continua	reclusione da 5 a 10 anni
Conducente veicolo a motore in ebbrezza con T.A. > 1,5 g/l	reclusione da 8 a 12 anni
Conducente veicolo a motore in alterazione psicofisica da sostanze stupefacenti o psicotrope	reclusione da 8 a 12 anni
Trasportatore professionale in ebbrezza con T.A. > 0,8 ≤ 1,5 g/l	reclusione da 8 a 12 anni
Circostanze aggravanti con aumento di pena fino a 1/3: • persona non munita di patente di guida o con patente sospesa o revocata, • veicolo, di proprietà dell'autore, sprovvisto di assicurazione obbligatoria aumento di pena fino da 1/3 a 2/3 non inferiore a 5 anni: • fuga del conducente Omicidio con lesioni plurime - Pena per la violazione più grave aumentata fino al triplo comunque non maggiore 18 anni	

Con il seguente quadro sanzionatorio in relazione alle lesioni stradali.

Tipologia di lesioni stradali	Pene
Lesioni gravi dovute a: • conducente che viola le norme sulla disciplina della circolazione stradale • persona che abbandona animali su strada	reclusione da 3 mesi a 1 anno procedibilità a querela
Lesioni gravissime dovute a: • conducente che viola le norme sulla disciplina della circolazione stradale • persona che abbandona animali su strada	reclusione da 1 a 3 anni procedibilità a querela
Lesioni gravi dovute a conducente di veicolo a motore • in ebbrezza T.A. > 0,8 ≤ 1,5 g/l • velocità ≥ doppio del consentito, non < 70 km/h, in centro urbano • velocità > 50 km/h rispetto al massimo, su strade extraurbane • con attraversamento intersezione con semaforo rosso • in contromano • in inversione del senso di marcia in prossimità o in corrispondenza di intersezioni, curve o dossi • in sorpasso in corrispondenza di attraversamento pedonale o linea continua	reclusione da 1 anno e 6 mesi a 3 anni procedibilità d'ufficio
Lesioni gravissime dovute a conducente di veicolo a motore (stessi casi di cui sopra)	reclusione da 2 anni a 4 anni procedibilità d'ufficio
Lesioni gravi dovute a conducente di veicolo a motore • in ebbrezza con T.A. > 1,5 g/l • in alterazione psicofisica da sostanze stupefacenti o psicotrope (attenzione si deve provare l'alterazione) • trasportatori professionali • in ebbrezza con T.A. > 0,8 ≤ 1,5 g/l	reclusione da 3 anni a 5 anni procedibilità d'ufficio
Lesioni gravissime dovute a conducente di veicolo a motore (stessi casi di cui sopra)	reclusione da 4 anni a 7 anni procedibilità d'ufficio
Circostanze aggravanti con aumento pena fino a 1/3: • persona non munita di patente di guida o con patente sospesa o revocata • veicolo, di proprietà dell'autore, sprovvisto di assicurazione obbligatoria con aumento pena da 1/3 a 2/3, non < 3 anni: • fuga del conducente IN CASO DI LESIONI PLURIME pena per la violazione più grave aumentata fino al triplo, non > 7 anni	

L'AMPLIAMENTO DELLE POSSIBILITÀ DI ACCERTAMENTO SENZA CONTESTAZIONE IMMEDIATA

Con le modifiche all'art. 201 C.d.S. ("Notificazione delle violazioni") si vanno ad **ampliare le possibilità di impiego di dispositivi automatici**.

Da tenere conto che fino a ora era possibile utilizzare i dispositivi automatici non presidiati da operatori di polizia per il rilevamento degli illeciti previsti dai seguenti articoli del codice della strada:

- art. 80 (Revisioni);
- art. 141 (Velocità);
- art. 142 (Limiti di velocità);
- art. 143 (Posizione dei veicoli sulla carreggiata) commi 11 (circolazione contromano) e 12 (circolazione contromano art. curve, dossi, ecc.);
- art. 146 (Violazione della segnaletica stradale);
- art. 148 (Sorpasso);
- art. 167 (Trasporti di cose su veicoli a motore e sui rimorchi);
- art. 170 (Trasporto di persone, animali e oggetti sui veicoli a motore a due ruote);
- art. 171 (Uso del casco protettivo per gli utenti di veicoli a due ruote);

- art. 176 (Comportamenti su autostrade o strade extraurbane principali);
- art. 193 (Obbligo dell'assicurazione di responsabilità civile);
- art. 213 (Misura cautelare del sequestro e sanzione accessoria della confisca amministrativa);
- art. 214 (Fermo amministrativo del veicolo).

A questo punto le possibilità di accertamento senza la contestazione immediata sono ampliate alle seguenti fattispecie:

- art. 10 - Veicoli eccezionali e trasporti in condizioni di eccezionalità
- art. 40 c. 11 - Segnali orizzontali – precedenza ai pedoni
- art. 61 - Sagoma limite
- art. 62 - Massa limite
- art. 72 - Dispositivi di equipaggiamento dei veicoli a motore e loro rimorchi
- art. 78 - Modifiche delle caratteristiche costruttive dei veicoli in circolazione e aggiornamento della carta di circolazione
- art. 79 - Efficienza dei veicoli a motore e loro rimorchi in circolazione
- art. 146 - Violazione della segnaletica stradale ristretta al c. 3 (passaggi a livello)
- art. 147 - Comportamento passaggi a livello (c. 2bis e 3)
- art. 158 - Divieto di fermata e di sosta dei veicoli) con riferimento alla sola fermata e sosta ex art. 7 c. 1 lett. d (sosta riservata)
- art. 216 - Sanzione accessoria del ritiro dei documenti di circolazione, della targa, della patente di guida o della carta di qualificazione del conducente
- art. 217 - Sanzione accessoria della sospensione della carta di circolazione

Da notare che sarà d'ora in poi possibile utilizzare **dispositivi di controllo automatico che possano accertare contemporaneamente la violazione di più norme** del codice della strada (esempio: passaggio con il rosso e mancanza di assicurazione), così come **utilizzare le immagini** provenienti da uno strumento utilizzato per l'accertamento automatico di una violazione **per poter contestare, in modo differito, anche altre violazioni per le quali lo strumento non è omologato o approvato, anche se non saranno possibili accertamenti massivi** quando l'accertamento, per essere definito, comporti l'accesso a banche dati al fine di rilevare l'illecito (es. assicurazione).

Con il rischio che si riproponga la diatriba anzidetta relativa agli strumenti di controllo della velocità va tenuto presente che i dispositivi automatici devono essere **approvati od omologati**, con le modalità che dovranno essere stabilite da appositi **regolamenti adottati dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'interno**. I regolamenti dovranno disciplinare anche le **modalità di collocazione** e utilizzo dei dispositivi, così come le **modalità di accesso alle banche dati necessarie** per il loro funzionamento.

Interessante la norma del nuovo comma 5-ter che prevede la **possibilità di utilizzare gli impianti di videosorveglianza per l'accertamento di determinate violazioni** (artt. art. 175, c. 2, c. 7, lettera a), c. 9, art. 176, c. 1, c. 2, lettera a), c. 2, lettera b), c. 7, c. 9, c. 10, c. 11, c. 17)

quando commesse in **ambito autostradale o sulle strade extraurbane principali e in particolari condizioni** (es. imbocco di galleria).

I MONOPATTINI A PROPULSIONE PREVALENTEMENTE ELETTRICA

Con la L. 177/2024 si è provveduto a rivisitare l'intera disciplina della micromobilità elettrica, che è ormai riferita quasi esclusivamente ai monopattini a propulsione prevalentemente elettrica, con alcune modificazioni.

Sono rimasti **invariati** rispetto alla precedente normativa:

- la parte fondamentale del Decreto ministeriale con:
 - potenza del monopattino non superiore a 500 W;
 - necessità di segnalatore acustico;
 - assenza di posti a sedere;
 - necessità di marcatura CE ai sensi della direttiva n. 2006/42/CE;
 - velocità massima possibile 20 km/h e 6 km/h in aree pedonali;
 - obbligo da mezz'ora dopo il tramonto e in condizioni atmosferiche che lo richiedano di accensione di dispositivi di illuminazione con luce anteriore bianca o gialla fissa e posteriormente catadiottri rossi e luce rossa fissa;prevedendo comunque un aggiornamento dinamico per il futuro;
- altre disposizioni che prevedevano:
 - la necessità di indicatori di svolta a luce gialla;
 - l'obbligo per il conducente, in ore notturne o in caso di scarsa visibilità, di indossare bretelle o giubbotto retroriflettente
 - avere almeno 14 anni di età per la guida;
 - il divieto di portare a bordo altre persone, animali, oggetti, ecc.;
 - il divieto di trainare e farsi trainare e divieto di transito su marciapiedi e contromano;
 - la possibilità di sosta nei posti riservati a ciclomotori e motocicli.

Vi sono state poi **modifiche, le più importanti** delle quali sono:

- **il casco obbligatorio** UNI EN 1078 o UNI EN 1080 **per tutti i conducenti**;
- **il contrassegno** ("targa") **obbligatorio**;
- l'obbligo di comunicazione in caso di cambiamento di residenza o di sede;
- **l'assicurazione RC obbligatoria**;

- la possibilità di circolare solamente su strade urbane e con limite di 50 km/h;
- il divieto di circolare su piste ciclabili e altri spazi riservati ai velocipedi.

SERGIO BEDESSI

Presidente CEDUS – Centro documentazione sicurezza urbana e polizia locale – Firenze

Esperto in urban safety & security - già Comandante di Polizia locale in varie città italiane

Autore di articoli e libri, formatore e docente

<https://www.bedessi.org>

bedessi@bedessi.org

ALLEGATI

a cura dello

Studio Legale Tributario Barletta & Casati Associati



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

Il Tribunale, nella persona del Giudice, dott.ssa Cristina Bandiera, all'udienza dell'8.2.2024, esaurita la discussione orale e udite le conclusioni delle parti, ha pronunciato la seguente

SENTENZA

nella controversia iscritta al n. **R.G. 1606/2021**, promossa con ricorso in appello depositato in Cancelleria in data 9.3.2021 da:

Parte_1, in persona del Presidente e legale rappresentante
pro tempore Simone Baggio.

Con l'avv. BEGHIN MATTEO

APPELLANTE

contro

Controparte_1

In proprio *ex art.* 86 c.p.c.

APPELLATO

In punto: opposizione a verbale irrogato dalla Polizia locale (appello)

Per la riforma della sentenza del Giudice di Pace di Treviso n. 798/2020 del 15.12.2020

CONCLUSIONI

All'udienza di discussione fissata per l'8.2.2024 le parti concludevano come da verbale.

RAGIONI DI FATTO E DI DIRITTO DELLA DECISIONE

Con ricorso in appello depositato il 9.3.2021 l' **Parte_1** adiva l'intestato Tribunale al fine di ottenere la riforma della sentenza n. 798/2020 del Giudice di Pace di Treviso.

Nel proprio ricorso parte appellante deduceva che:

- il 4.10.2020 alle ore 11:18 circa, il motoveicolo Honda SC63 3 1, tg. DV21262, percorreva la S.P. 667 nel Comune di Riese Pio X con direzione da Altivole (TV) verso Castelfranco Veneto (TV) alla velocità di

111,06 km/h in presenza di limite di 70 km/h: l'infrazione veniva rilevata dall'apparecchiatura “*Velocar Red & Speed – EVO*” Matr. 172, approvata con decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 814 del 24.2.2015.

- In data 20.10.2020 la Polizia Locale dell' *Parte_I* notificava a *[...]* *CP_I*, proprietario del mezzo, il verbale n. V/47922A/2020 (Prot. 25365/2020) del 4.10.2020 per la violazione dell'art. 142 comma 9 del C.d.S., avverso il quale lo stesso proponeva opposizione avanti al Giudice di Pace di Treviso.
- Con sentenza n. 798/2020 del 15.12.2020, pubblicata il 26.1.2021 e mai notificata, il Giudice di Pace di Treviso accoglieva l'opposizione e annullava il provvedimento opposto, sul presupposto della mancanza di omologazione *ex art.* 142, comma 6, C.d.S., non ritenendo sufficiente la mera approvazione dell'apparecchio e compensava le spese di lite tra le parti.

Parte appellante proponeva un unico motivo avverso la sentenza oggetto dell'impugnazione sostenendo l'equivalenza tra “*approvazione*” e “*omologazione*” delle apparecchiature di rilevazione della velocità e la conseguente regolarità del verbale opposto, rilevando, in particolare, che pur facendo riferimento l'art. 142, comma 6, C.d.S. alla sola omologazione, lo stesso rinvia sul punto al Regolamento di attuazione. Rilevava, inoltre, quanto al secondo motivo oggetto dell'opposizione alla sanzione - non esaminato dal Giudice di Pace perché ritenuto assorbito - che lo stesso era al pari infondato in quanto l'art. 345 del Regolamento approvato con D.P.R. 495 del 1992, diversamente da quanto sostenuto dall'ingiunto, non richiede l'approvazione di ogni singolo apparecchio di rilevazione in possesso dell'Ente Pubblico ma solo del prototipo.

Si costituiva in giudizio *Controparte_I*, insistendo per la conferma della sentenza impugnata e sostenendo l'infondatezza dell'unico motivo di appello, rilevando che l'art. 142 C.d.S., letto in combinato disposto con gli artt. 4 e 12 delle Disposizioni sulla legge in generale, impedirebbe di attribuire un significato più ampio al termine “*omologare*”, ricomprensivo delle ipotesi di approvazione.

Contestava, inoltre, l'equivalenza sostanziale dei concetti, rilevando che in base all'art. 201 comma 1 quater C.d.S. solo per alcune tipologie di infrazioni, tra cui non figura quella di cui all'art. 142 C.d.S., sarebbe possibile indifferentemente l'utilizzo di apparecchi omologati o approvati. Quanto ai decreti ministeriali prodotti dall'appellante, rilevava che gli stessi, in quanto fonte di rango regolamentare, non possono derogare a una norma di legge e che: 1) il D.M. 282 del 13.6.2017, in base al proprio art. 4, sarebbe applicabile solo alle nuove richieste di approvazione successive al giugno 2017; 2) la circolare del *[...]*

Org_I n. 9 del 22.3.2007, sarebbe contraddittoria nel contenuto e comunque non dirimente in quanto

riferita ad apparecchi atti a rilevare le infrazioni semaforiche e non di velocità; 3) La nota dell'11.11.2020 del **Organizzazione_2** sarebbe priva di qualsiasi valore giuridico.

L'appellato riproponeva, infine, il secondo motivo di ricorso, rimasto assorbito in primo grado, rilevando che il sistema di rilevazione utilizzato dall'Unione **Parte_1** — il **CP_2** **[...]** matricola n. 172 — non era stato approvato ai sensi dell'art. 345, Reg. C.d.S.

All'udienza di prima comparizione delle parti del 2.12.2021, il Giudice fissava per la precisazione delle conclusioni e la discussione l'udienza del 19 gennaio 2023 con termine fino al 23.12.2022 per il deposito di note conclusive, con successivo rinvio dell'udienza all'8.2.2024.

L'appello è fondato e deve, dunque, essere accolto.

Con il primo e unico motivo proposto, parte appellante ha rilevato che erroneamente il primo giudice non avrebbe ritenuto equivalenti i termini “*omologazione*” e “*approvazione*”, considerando di conseguenza insufficiente il provvedimento di approvazione dell'apparecchio utilizzato e quindi non provata la violazione sanzionata.

Non è contestato, nel caso di specie (pag. 21-23 doc. 4 appellante), che l'apparecchio “ **Organizzazione_3** **[...]** sia stato approvato come misuratore di velocità, anche in modalità automatica, con Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Prot. n. 814 del 24.2.2015, con validità ventennale.

L'art. 142 comma 6 del Codice della Strada prevede che “*per la determinazione dell'osservanza dei limiti di velocità sono considerate fonti di prova le risultanze di apparecchiature debitamente omologate... come precisato dal regolamento*”.

Non viene specificato però dalla norma in che cosa consista l'omologa, aspetto rispetto alla quale viene fatto rinvio alle norme regolamentari.

Anche l'art. 45, comma 6, C.d.S. rinvia al Regolamento di attuazione del codice per l'individuazione de “*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* **Organizzazione_2**

[...] .

Il Codice della strada, quindi, richiama espressamente il regolamento quale fonte per stabilire quali apparecchiature siano soggette ad approvazione e quali ad omologazione, nonché le relative modalità e procedure.

È necessario quindi esaminare il contenuto delle norme regolamentari.

Il D.P.R. 495 del 1992, all'art. 192, disciplina l'omologazione e l'approvazione specificando al comma 2 che l'omologazione consegue all'accertamento della rispondenza e dell'efficacia dell'oggetto alle prescrizioni stabilite dal regolamento e - al comma tre - che se la richiesta riguarda elementi per cui il regolamento non stabilisce le caratteristiche fondamentali o particolari prescrizioni, il prototipo è "approvato", seguendo per quanto possibile la procedura di cui al comma 2, e quindi la procedura di omologazione.

Il comma 4 specifica che sia all'approvazione che all'omologazione consegue l'autorizzazione alla produzione e alla commercializzazione del prodotto.

L'art. 345 del Regolamento, contenuto nel Titolo V denominato "Norme di comportamento", par. 1 "limitazioni della velocità" e riferito agli artt. 141 e 142 del Codice della Strada, prevede poi al comma 2 che le apparecchiature destinate a controllare l'osservanza dei limiti di velocità "devono essere approvate dal **Org_2**". Dalla lettura coordinata delle norme di cui sopra emerge con evidenza che il generico riferimento di cui all'art. 142 C.d.S. alla necessità di "omologata" deve essere letto in uno alle norme del relativo Regolamento di attuazione.

Sebbene, quindi, in base all'art. 192 del Regolamento di attuazione i termini "omologazione" e "approvazione" disciplinino due ipotesi parzialmente diverse, è lo stesso Regolamento a prevedere all'art. 345 che per le apparecchiature destinate a controllare l'osservanza dei limiti di velocità si proceda ad "approvazione".

Appare evidente dunque che il termine "omologati" contenuto nell'art. 142 C.d.S. deve ritenersi riferito indifferentemente anche all'approvazione. E ciò anche alla luce del fatto che l'art. 192, comma 3, del regolamento rinvia per l'approvazione alla procedura prevista dal comma 2 e quindi all'omologazione così che il riferimento agli apparecchi "omologati" - e quindi sottoposti alla procedura di cui al secondo comma - debba essere inteso come riferito anche a quelli "approvati" in quanto sottoposti alla stessa procedura.

L'appellato cita l'art. 4 delle preleggi rilevando che in quanto norme regolamentari le stesse non potrebbero porsi in contrasto con la legge.

Sul punto, però, va rilevato che il Regolamento non si pone in contrasto con quanto previsto dall'art. 142 C.d.S., contribuendo all'interpretazione della norma in forza del rinvio dalla stessa effettuato, limitandosi a chiarire cosa debba intendersi per apparecchi "omologati", e quindi sottoposti alla procedura di cui all'art. 192, comma 2 del regolamento.

Allo stesso modo risulta inconferente il riferimento all'art. 12 delle preleggi laddove lo stesso impone di interpretare la legge sì, secondo il significato proprio delle parole, ma nel contesto in cui si trovano e dunque secondo la connessione di esse e, più in generale, dovendo essere la norma interpretata in relazione alle altre norme del sistema.

Per quanto riguarda il riferimento dell'appellato all'art. 201 del C.d.S., il fatto che al comma 1 *quater* tale norma specifichi che per le violazioni di cui alla lett. *g-bis* (tra cui non rientrano quelle di cui all'art. 142 C.d.S.) non è necessaria la presenza degli organi di Polizia stradale qualora l'accertamento avvenga mediante dispositivi o apparecchiature omologati o approvati non è rilevante, non potendosi desumere a contrario che al di fuori di questa ipotesi non sia possibile l'approvazione ma solo l'omologazione.

Pertanto, a voler seguire la tesi dell'appellato, il Codice della Strada prevederebbe all'art. 142 il rilievo delle violazioni solo per il tramite di strumenti omologati, rinviando poi al relativo Regolamento di attuazione che - per le stesse violazioni - prevederebbe solo l'approvazione: si tratta di un'interpretazione che palesemente renderebbe inapplicabile la prima norma sulla base di una lettura restrittiva della stessa operata senza tenere conto del rinvio effettuato.

Conferma di tale interpretazione viene anche dalla lettura delle circolari del Ministero che, pur non essendo fonti del diritto, possono orientare l'interprete nella lettura dei riferimenti normativi.

La circolare n. 9 del 22.3.2007 del *Organizzazione_I* e la nota ministeriale n. 8176 dell'11.11.2020 confermano che non sussiste differenza tra omologazione e approvazione e che i due termini possono essere utilizzati indifferentemente.

Anche la giurisprudenza, sia di legittimità che di merito, conferma l'utilizzo equivalente dei due sostantivi (Cass. civ. n. 21267 dell'8.10.2014; Trib. Milano n. 2566/2021).

Pertanto, questa interpretazione è l'unica conforme ad una finalità general-preventiva e alla salvaguardia del valore della sicurezza stradale.

Alla luce di quanto sopra, l'apparecchio usato per la rilevazione deve ritenersi idoneo al suo scopo e di conseguenza valide devono considerarsi la contestazione della violazione e la relativa sanzione amministrativa.

Pertanto, l'appello va accolto con conseguente riforma della sentenza del Giudice di Pace di Treviso e conferma del verbale di violazione n. V/47922A/2020 del 4.10.2020.

*

Con riferimento all'ulteriore motivo richiamato dall'appellato e non esaminato in primo grado a seguito di ritenuto assorbimento dello stesso, deve rilevarsi che pacificamente l'art. 192, comma 4 del D.P.R. 495/1992 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*".

Tanto basta a confermare che l'approvazione si riferisce ai prototipi e che non è pertanto dirimente il riferimento di cui all'art. 345, comma 2 Reg. Es. alle "*singole apparecchiature*" oggetto di approvazione (Cass.

civ. n. 21267 dell'8.10.2014; Tribunale Milano sez. I, 4.4.2022). Non è quindi necessario, come invece sostiene il ricorrente, che ogni singolo strumento rilevatore sia sottoposto a distinta e specifica omologazione ministeriale.

Le spese di lite del giudizio di appello seguono la soccombenza e vengono liquidate come in dispositivo, in conformità ai parametri aggiornati di cui al d.m. 55/14, tenuto conto dell'attività difensiva effettivamente svolta dalle parti.

Le spese del primo grado del giudizio, che erano state compensate dal Giudice di Pace, in conseguenza della riforma della sentenza vanno poste a carico dell'appellato e liquidate in base ai parametri vigenti al momento del deposito della sentenza.

P.Q.M.

Il Tribunale, definitivamente pronunciando, ogni altra diversa domanda ed eccezione respinta:

- accoglie l'appello e, per l'effetto, in riforma della sentenza impugnata, conferma integralmente il verbale di violazione n. V/47922A/2020 (prot. 25365/2020) del 4.10.2020;
- condanna *Controparte_1* al pagamento delle spese di lite del primo grado in favore di parte appellante, che liquida in complessivi € 330,00, oltre al rimborso forfettario, I.v.a. e C.p.a. come per legge;
- condanna *Controparte_1* al pagamento delle spese di lite del secondo grado di giudizio in favore di parte appellante, che liquida in complessivi € 662,00, oltre al rimborso forfettario, I.v.a. e C.p.a. come per legge.

Treviso, 8 febbraio 2024

Il Giudice
dott.ssa Cristina Bandiera

Conclusioni per il ricorrente:

In via preliminare di rito. Accertarsi e dichiararsi la nullità del provvedimento impugnato (doc. 1) per carenza di motivazione nonché per violazione di legge/carenza di potere alla luce delle allegazioni tutte della narrativa. Ai sensi dell'art. 5 della L. 150/2011, sospendersi l'efficacia esecutiva del provvedimento impugnato ricorrendone gravi e circostanziate ragioni della narrativa per vizio dell'atto "presupposto" stante la mancanza del decreto ministeriale di omologazione ministeriale, della taratura della certificazione metrologica, e della sua permanente funzionalità. Sospendersi – comunque – la sua efficacia esecutiva per i motivi formali e sostanziali riportati nella narrativa oltreché per carenza di motivazione e violazione di Legge.

In ogni caso, constatata la mancanza dell'omologazione ministeriale e della certificazione di Approvazione Metrologica Legale, provvedersi la trasmissione degli atti al PM onde provvedere alla confisca del suddetto strumento di verifica stante l'evidente reiterazione dei reati di cui all'art. 356 c.p. e della truffa contrattuale. Oltre all'evidente danno erariale, giusto Corte dei Conti, Sezione Toscana con sentenza n. 502/2008..

Nel merito

Accertata e dichiarata, giuste le ragioni/deduzione ed allegazioni esposte nella parte narrativa, l'illegittimità del provvedimento di ingiunzione emesso dalla Prefettura di Padova nonché di ogni altro presupposto comminato dal Distretto di Polizia Locale PD1A e successivo, per l'effetto annullare, rigettare la relativa sanzione amministrativa dichiarando l'estinzione della corrispondente obbligazione.

Chiede - altresì - venga ordinato ex art. 210 c.p.c. alla Polizia Locale interessata ed alla Velocar Srl e quindi acquisiti, la certificazione di Approvazione Metrologica Legale quale atto presupposto e relativi documenti di cui alla diffida del 24.07.2023 (doc. 8 ricorso al Prefetto) - nonché alla sola Polizia Locale il Decreto Ministeriale di omologazione pubblicato in GU e relativo all'apparecchiatura di cui al verbale d'infrazione impugnato, quale atto presupposto/ricognitivo del successivo decreto Prefettizio, che ne



autorizzava la sua installazione. Mentre alla sola Velocar Srl, proprietaria dello strumento, con sede legale a Castiglione delle Stiviere (MN) in Via Mazzini n. 55/c, ordinarsi l'esibizione per la successiva acquisizione ex art. 210 c.p.c., della domanda presentata in data 26 settembre 2019, integrata con la nota del 13 novembre 2020 e con il deposito del prototipo in data 21 gennaio 2021, con la quale detta società richiedeva l'approvazione di un dispositivo automatico per l'accertamento del superamento dei limiti di velocità istantanea, denominato Velocar modello Speed & Red Evo R. Altresì, ai sensi della previsione di Cass. 21847/2005 (ed anche Trib. di Santa Maria di Capua Vetere n. 1732/2014 e Giudice di Pace di Ivrea del 29.9.2020) che venga ordinato ex art. 210 c.p.c. al Comune di Cittadella e quindi disposta l'acquisizione della delibera autorizzativa della Giunta Municipale e di quella del Consiglio Comunale relativamente all'installazione dell'impianto Velocar modello Speed & Rec Evo R matricola 340 utilizzato nell'accertamento del 25.05.2023 nonché del relativo Piano Urbano di Sicurezza ex art. 36 del CdS, relativo alla previsione della suddetta installazione oltretutto la relativa documentazione (istruttoria) svolta relativa all'accertamento del tasso di incidentalità del tratto di strada interessato dalla collocazione del dispositivo contestato. Nei casi de quo, al fine di accertare la correttezza e legittimità del procedimento sanzionatorio, precisando che la mancanza di tali atti incide, con le ovvie conseguenze sul piano sostanziale della tutela spettante all'odierno ricorrente, sulla condotta in capo alla PA che deve attenersi ai criteri di trasparenza, legalità ed imparzialità. Infine, ordinarsi ai sensi dell'art. 210 c.p.c. e poi disporsi la successiva acquisizione del certificato di classificazione e declassificazione del tratto di strada richiamato nel verbale di contestazione impugnato.

Con vittoria di spese, anche generali, e compensi professionali oltre IVA e CPA come per legge.

Conclusioni per la resistente:

si conclude affinché l'Illustre Giudice di Pace adito voglia previa verifica della tempestiva proposizione dell'opposizione e previo rigetto di ogni istanza di sospensione per carenza dei requisiti,



respingere il ricorso proposto in quanto infondato in fatto ed in diritto per le causali di cui in narrativa e, per l'effetto, convalidare il provvedimento opposto, con ogni conseguenza di legge. Con vittoria di spese. Nella denegata ipotesi di accoglimento del ricorso introduttivo, si chiede di voler compensare le spese di lite, alla luce delle memorie svolte da Codesta Amministrazione.

MOTIVI DELLA DECISIONE.

Rigettata l'istanza di inammissibilità del ricorso formulata dalla resistente, il ricorso non si è rivelato fondato e pertanto non può essere accolto.

Con ricorso tempestivamente depositato il ricorrente impugnava l'ordinanza ingiunzione prefettizia M_IT PR_PDUTG 00023625 16/10/2023 Area III Riferimento protocollo procedimento M_IT PR_PDUTG 00018069 del 08/08/2023, notificata via pec il 16/01/2024, con la quale veniva ingiunto all'odierno ricorrente il pagamento di euro 359,70 lordi in seguito al rigetto del ricorso avanti il Prefetto formulato dallo stesso ricorrente avverso il verbale n 34814V notificato il 01.07.2023 con il quale veniva contestata la violazione dell'art. 142 comma 8 rilevata in data 21/05/2023 alle ore 11:40 nel Comune di Cittadella e commessa dal conducente della vettura targata ER365LG di proprietà del ricorrente stesso (sanzione euro 186,70 lordi nei 60 giorni dalla notifica e decurtazione di 3 punti dalla patente di guida).



Il ricorrente invoca l'illegittimità del provvedimento opposto riportando le innumerevoli contestazioni già avanzate avanti il Prefetto in sede di ricorso amministrativo e aggiungendo in questa sede ulteriori contestazioni relative più strettamente all'ordinanza prefettizia direttamente impugnata, della quale peraltro nel ricorso non si riportano mai i dati identificativi.

Si costituiva la resistente amministrazione, che, oltre a chiedere il rigetto del ricorso nel merito, in via preliminare invoca l'inammissibilità del ricorso in quanto vi sarebbero state riprodotte doglianze formulate nel ricorso avanti il Prefetto. Con riferimento a tale eccezione di inammissibilità se ne rileva subito l'infondatezza a mente della costante giurisprudenza di cassazione che ha sempre sostenuto che nel giudizio avanti il giudice di pace possono sempre essere riprodotte le contestazioni già avanzate in sede di ricorso amministrativo (Cass., SS.UU., n. 1786 del 2010; cass. Civ., VI, 30/07/20 n. 16316). Il ricorso, pertanto, non è inammissibile sotto il profilo censurato dalla resistente amministrazione.

Con riferimento in particolare ad ogni singola doglianza del ricorrente si evidenzia quanto segue:

1) Mancata notificazione dell'ingiunzione di pagamento al sig.

██████████.



La doglianza non è fondata in quanto il ricorso in sede amministrativa era stato depositato dallo stesso avvocato al quale l'atto opposto è stato notificato, quindi la notifica del rigetto del ricorso amministrativo all'avvocato che lo ha depositato configura operazione legittima, anzi dovuta e comunque confermata da costante giurisprudenza di cassazione (cfr cass. n. 28829/20, "L'Amministrazione ha la facoltà di notificare l'ordinanza ingiunzione nel domicilio eletto presso lo studio dell'avvocato nel corso del procedimento amministrativo che precede l'emissione dell'ordinanza stessa").

- 2) Mancata notifica dell'atto d'ingiunzione privo di sottoscrizione e comunque della dichiarazione di conformità all'originale in tutte le sue componenti - suo disconoscimento.

Anche questa contestazione non è fondata in quanto nel caso di specie l'atto è stato redatto con sistemi meccanizzati e quindi trova applicazione l'art 3 del d.lgs 39/93 che statuisce che la firma "è sostituita dall'indicazione a stampa, sul documento prodotto dal sistema automatizzato, del nominativo del soggetto responsabile". Peraltro, la cassazione ha pure puntualizzato che "è irrilevante l'eventuale mancata attestazione di conformità all'originale del provvedimento redatto con sistema meccanizzato o di elaborazione dati su modulo recante intestazione dell'ufficio



o del comando dell'organo accertatore, in quanto è parificato per legge all'originale o alla copia autentica” (cass. n. 5754/2023). Quanto all’invocato disconoscimento del documento, si rileva che lo stesso è peraltro formulato in modo inammissibile in quanto la contestazione della conformità delle copie all’originale deve essere compiuta, a pena di inefficacia, mediante una dichiarazione che evidenzi in modo chiaro ed univoco gli aspetti differenziali di quello prodotto rispetto all’originale, non essendo invece sufficienti né il ricorso a clausole di stile né generiche asserzioni, il che significa che, in altri termini, la parte che disconosce deve anche offrire elementi, almeno indiziari, sul diverso contenuto che il documento presenta nella versione originale (cass. 16836/2021, cass. 37290 del 20 dicembre 2022 e cass. . 16557/2019).

3) La mancata legittimazione processuale del Viceprefetto.

La contestazione, così testualmente formulata nell’atto introduttivo del giudizio a p. 2 sub n.3, è del tutto inconferente e va respinta: al viceprefetto non compete alcuna legittimazione processuale nel presente procedimento, in quanto essa compete al Prefetto, come infatti conferma la circostanza che è il Prefetto l’autorità a cui il giudicante ha provveduto a notificare il ricorso e l’invito a costituirsi in giudizio. Il giudicante non è tenuto a sviscerare altre possibili interpretazioni della doglianza



formulata, né vi sono gli estremi per rilevare nella stessa un errore materiale, in quanto sono state usate pochissime parole per formulare la censura in oggetto. *Ad abundantiam* solamente, si riporta l'attenzione sul fatto che nel caso di specie l'ordinanza è stata sottoscritta dal viceprefetto *vicario* e non da un semplice viceprefetto *aggiunto* e la circostanza fa la differenza, in quanto alle due diverse funzioni competono poteri rispettivamente diversi: solo il vice prefetto vicario può sostituire il prefetto in ogni sua funzione senza delega, mentre i vice prefetti aggiunti ne hanno necessità (cfr cass. civ. 24/01/2020 n.1595¹), come del resto statuito dall'art 34 c. 4 DPR 748/72.

- 4) Sulla nullità del provvedimento impugnato (verbale n. 34814 Tipo V, Registro n. 23040577/2023) per mancata descrizione del fatto: Cass. Civ. n. 20872/2020 – conseguente violazione di Legge.

Anche questa doglianza è inconferente, in quanto vi si confondono profili che attengono alla forma (elementi essenziali

¹ Cass 1595/2020.....”questa Corte, conscia delle distinzioni che qualificano ciascuno dei tre profili professionali in cui si articola la carriera prefettizia (prefetto, vice prefetto vicario, vice prefetto aggiunto), ha, a più riprese, affermato il principio, segnatamente in relazione alle sanzioni irrogate per violazione del codice della strada, secondo cui, mentre le prime due funzioni sono scambievoli nel senso che il prefetto può di diritto essere sostituito dal vicario in tutte le sue funzioni e attribuzioni, senza necessità di espressa delega per il procedimento e il provvedimento, onde quest'ultimo è investito ex lege del potere di sottoscrivere gli atti di competenza prefettizia, per la firma da parte di altri funzionari ed in particolare da parte del vice prefetto, ancorché nulla osti a che anche il potere di firma sia fatto oggetto di delega, si rende, tuttavia, necessario l'adozione di un formale provvedimento che investa il funzionario delegato del relativo potere (Cass. Sez. VI-II 19/02/2014, n. 3904).”



del verbale) con profili più propriamente di merito

dell'accertamento: nel verbale è puntualmente descritta la condotta per cui il ricorrente è stato sanzionato quale obbligato in solido e tale descrizione è del tutto sufficiente a soddisfare le statuizioni dell'art 383 Reg CdS che richiede per la validità del verbale testualmente "la sommaria esposizione del fatto". Se poi il ricorrente, come sembrerebbe dal tenore dell'intera argomentazione adoperata per formulare la contestazione, voleva invece censurare la circostanza che la strada su cui è posto l'autovelox non avrebbe le caratteristiche richieste dalla legge, tale circostanza non ha nulla a che vedere con i requisiti di forma del verbale, in quanto la questione afferisce al merito dell'accertamento. Peraltro, è esattamente di profili di merito che si occupa la sentenza di cassazione n. 20872/2020 citata con la doglianza. Quindi la contestazione sotto il profilo strettamente formale, in ordine alla mancanza della descrizione del fatto nel verbale, va subito respinta per la ragione riportata, quanto al profilo di merito pure sotteso alla stessa, si argomenterà in seguito, precisamente al punto n. 9 della presente sentenza.

- 5) Sulla nullità del provvedimento impugnato per mancanza di prova della permanente funzionalità, giusta previsione di Cass. Civ. 2-18 giugno 2020 n. 11869 – Sua mancata taratura ed



Sentenza n. cronol. 5655/2024 del 06/05/2024
accreditamento ai sensi del regolamento (CE n. 765/2008 del

Parlamento Europeo e del Consiglio del 9 luglio 2008.

Il rilievo è privo di pregio a fronte A) della documentazione prodotta dalla resistente che dimette un certificato di taratura rilasciato da un centro accreditato Accredia il giorno 21.04.2023, e cioè relativo ad una verifica effettuata meno di un mese prima dell'accertamento di cui al verbale a monte, che risale infatti al 21.05.2023, B) oltre che del verbale della relativa verifica di funzionalità effettuata (correttamente) in pari data da un agente della polizia municipale. Per costante giurisprudenza di cassazione l'amministrazione rende prova della funzionalità dello strumento a mezzo produzione documentale del certificato di taratura e del verbale di verifica di funzionalità unitamente all'approvazione dello strumento (per tutte cass 21327/2022), ma ciò esaurisce l'onere a carico della stessa, ragione per la quale in questa stessa argomentazione della giurisprudenza di legittimità resta assorbita e superata anche la doglianza rubricata sub n. 12 in questa stessa sentenza. A fronte di tali produzioni documentali si cristallizza una sorta di presunzione semplice di funzionamento dello strumento, che fa insorgere nello stesso ricorrente l'onere di provare il contrario (per tutte cass 3701/2011).



6) Assenza di omologazione del prototipo.

La contestazione non è fondata.

Non si ignora quanto statuito da cass. n. 10505 del 19.04.2024, ma si condivide quanto ivi statuito con le seguenti specificazioni. Risponde al vero che il procedimento di “omologazione” non corrisponde esattamente al procedimento di “approvazione” e tale differenza è lapidariamente descritta e statuita all’art. 192 del Regolamento di attuazione CdS rispettivamente ai commi 2 e 3.

Molto chiaramente al comma 3 si prescrive:

“Quando trattasi di richiesta relativa ad elementi per i quali il presente regolamento non stabilisce le caratteristiche fondamentali o particolari prescrizioni, il ministero dei Lavori pubblici approva il prototipo seguendo, per quanto possibile, la procedura prevista dal comma 2”.

E di certo il Regolamento non prevede che gli strumenti di rilevamento elettronico della velocità debbano avere caratteristiche estetiche o di forma particolari, se non l’attitudine a misurare correttamente la velocità, cioè in definitiva ad assolvere la funzione cui sono preposti. Cosa che non si verifica invece per la segnaletica e per tutte le lanterne semaforiche, anche se sono solo lampeggianti, in quanto il Regolamento per questi strumenti/apparecchi descrive con apposite tavole quali devono essere le precise e irrinunciabili caratteristiche di colore,



dimensioni e proporzioni per poter essere ritenuti conformi ai modelli di cui al Regolamento stesso e perciò per essere “omologati”.

In mancanza di qualsiasi prescrizione in ordine alla modalità di costruzione degli strumenti di rilevamento elettronico della velocità, quindi, è del tutto evidente che per questo tipo di strumentazione sarà necessaria quella che propriamente si definisce l'*approvazione* del prototipo. Tale approvazione, quindi, non è e non può essere una valutazione meno stringente rispetto a quella effettuata ai fini dell'omologazione, anche se il termine che la descrive è linguisticamente meno sofisticato: anche la verifica espletata sul prototipo per l'approvazione è di natura tecnico-giuridica, in quanto deve permettere di accertare l'attitudine dello strumento in esame a soddisfare la funzionalità cui è preposto, ossia la corretta misurazione della velocità di un veicolo in movimento secondo precisi standard metrologici e, per di più – statuisce l'art 192 c 3 Reg CdS - si deve procedere con l'approvazione “seguendo, per quanto possibile, la procedura prevista dal comma 2 (del medesimo art 192 Reg CdS ove viene dettagliata solo la procedura per l'omologazione), quindi anche con eventuali “prove” se ritenute necessarie. Si riporta l'attenzione sul fatto che il comma 2 dell'art 192 Reg CdS, che descrive in che cosa



consiste l'omologazione, parla di “omologazione alle prescrizioni stabilite dal presente regolamento”, non di omologazione *sic et simpliciter*. Leggiamo la norma:

Art 192 c.2 Reg Cds “L'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale del ministero dei Lavori pubblici accerta, anche mediante prove, e avvalendosi, quando ritenuto necessario, del parere del Consiglio superiore dei Lavori pubblici, la rispondenza e la efficacia dell'oggetto di cui si richiede l'omologazione alle prescrizioni stabilite dal presente regolamento, e ne omologa il prototipo quando gli accertamenti abbiano dato esito favorevole. L'interessato è tenuto a fornire le ulteriori notizie e certificazioni che possono essere richieste nel corso dell'istruttoria amministrativa di omologazione e acconsente a che uno dei prototipi resti depositato presso l'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale.

Quindi ciò significa in definitiva che l' “approvazione” ex art 192 c 3 Reg CdS va effettuata seguendo la stessa procedura prevista dall'art 192 Reg CdS c 2, e quindi anche con “prove” del prototipo se necessario, ma, in mancanza di specifiche prescrizioni normative da rispettare, quest'ultima procedura non può comportare gioco forza la verifica della conformità alle prescrizioni del Regolamento, che invece sortisce appunto nella cosiddetta “omologazione alle prescrizioni del Regolamento”, e che pertanto è riconosciuta in esito ad una valutazione, oltre che dell'attitudine dello strumento a soddisfare le finalità cui è



preposto, della sua rispondenza ai requisiti prescritti dal Regolamento.

Queste prescrizioni del Regolamento, come si è già anticipato, consistono per lo più nell'obbligo del rispetto di parametri di forma, misura, colore o altro, secondo quanto indicato anche in apposite tavole allegate al Regolamento stesso. È il caso tipico delle lanterne semaforiche e dei segnali stradali: di essi non solo si deve valutare che siano atti a soddisfare la funzione cui sono preposti (cioè che siano fatti un metallo e vernici resistenti alle intemperie e ancorabili in modo da non volare via con il vento), ma anche che rispondano a tutta una serie di caratteristiche tecniche che vanno dalla forma, alla misura, al colore, alle immagini adoperate, in mancanza delle quali caratteristiche i segnali, anche se perfetti da tutti gli altri i punti di vista, non sono omologabili.

Gli strumenti per la misurazione elettronica della velocità, invece, almeno in Italia, non sono vincolati a prescrizioni particolari: ce ne sono infatti di tutte le forme e misure, in modelli vari e di diverse tipologie. Cionondimeno, per poter essere commercializzati, questi strumenti, e cioè il loro prototipo, deve essere approvato con decreto ministeriale, in cui si attesta l'iter amministrativo di verifica cui è stato sottoposto e la riscontrata idoneità allo scopo cui è preposto e cioè la sua attitudine a misurare in modo corretto



ed affidabile la velocità dei veicoli in marcia, ovviamente nel rispetto delle norme dell'ordinamento che disciplinano in generale tutti gli strumenti di misurazione nel territorio.

Quindi si può parlare di equivalenza fra omologazione e approvazione solo sotto un certo punto di vista, ossia nel senso che entrambe fungono da “salvacondotto” per l'ingresso nel mercato di determinata strumentazione. Sarà necessaria l'una piuttosto che l'altra a seconda che lo strumento in questione sia soggetto per regolamento a caratteristiche particolari (come tutta la segnaletica stradale ad esempio o le lanterne semaforiche di ogni tipo) e quindi sia necessario verificare la sua rispondenza a precisi parametri, oppure se si tratti invece di uno strumento che debba semplicemente assolvere in modo corretto e affidabile la sua funzione come appunto tutti gli apparecchi per la misurazione elettronica della velocità.

Risponde al vero il fatto che l'art 142 c 6 CdS afferma testualmente:

Art. 142 c 6 CdS

1. 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.



Poiché la norma rimanda espressamente al Regolamento per la questione relativa alla disciplina di quella che definisce (semplicisticamente) “omologazione”, è necessario verificare che cosa dispone il predetto Regolamento in merito.

Una di queste norme richiamate è il già citato art 192 c. 2 e 3 del Regolamento CdS, e per il quale valgono qui tutte le precisazioni già rilevate sopra, ossia il fatto che lo stesso formula una precisa descrizione delle due procedure, che risultano perciò sovrapponibili se non per la verifica di conformità alle prescrizioni del Regolamento che riguardano solo parte della strumentazione.

Vi è poi un'altra norma regolamentare, più specifica per gli strumenti di misurazione elettronica della velocità, che deve pure ritenersi richiamata come norma “di precisazione” dal predetto art 142 c 6 CdS: si tratta dell'art 345 Reg CdS al comma 1 che testualmente statuisce:

Art. 345 (Art. 142 Cod. Str.)

(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 può essere stabilita una percentuale di tolleranza che sarà calcolata di volta in volta a favore del trasgressore.

Da ciò se ne deve concludere che la locuzione “apparecchiature debitamente omologate” di cui all’art 142 c 6 CdS è usata in modo improprio/generico stante che la stessa norma si preoccupa di rinviare al Regolamento per ogni dettaglio/precisazione (“come precisato dal regolamento) in ordine ai controlli preventivi cui devono essere sottoposte le apparecchiature perché le loro risultanze possano avere efficacia probatoria: infatti solo nel regolamento si trova dettagliata la disciplina delle procedure di verifica, con la relativa precisazione di che cosa distingue l’omologazione dalla approvazione. L’art 142 c 6 CdS del resto è una norma, quanto alla disciplina dell’omologazione/approvazione ministeriale, dichiaratamente di mero richiamo, mentre essa assume carattere precettivo solo in relazione all’efficacia probatoria da attribuire alle risultanze della strumentazione debitamente approvata/omologata con la corretta procedura ministeriale prevista dal Regolamento.



La disamina del dettato normativo contenuto negli artt. 45 c.6 CdS², 345 Reg, CdS, 201 c. 1 ter CdS³, fatto salvo quanto precisato per l'art 142 c 6 CdS, è pertanto tutta in linea con la distinzione fra i due diversi procedimenti ministeriali di approvazione, così come precisamente profilata all'art 192 Reg CdS c2 e 3. In questo senso giova anche una breve riflessione sull'etimologia del termine "omologazione" che deriva dal greco "omòs", aggettivo che significa "simile, uguale, identico". Coerentemente con il significato strettamente etimologico del termine, richiede l'omologazione tutto ciò che, in sede di esame ministeriale, deve risultare perfettamente "uguale" al modello riportato nelle tavole del Regolamento cui va comparato. Nel caso di apparecchi elettronici della velocità, invece, la verifica si limita all'accertamento dell'attitudine a svolgere la funzione cui sono preposti, perché gli stessi, per il momento, non sono soggetti dal Regolamento a vincoli di forma, peso, misura o quant'altro.

² Art 45 c 6 CdS:

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 delle infrastrutture e dei trasporti, 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.

³ Art 201 c 1 ter :

1-ter. Nei casi diversi da quelli di cui al comma 1-bis nei quali non e' avvenuta la contestazione immediata, il verbale notificato agli interessati deve contenere anche l'indicazione dei motivi che hanno reso impossibile la contestazione immediata. 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. Tali strumenti devono essere gestiti direttamente dagli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12, comma 1.



Quindi l'apparecchio di rilevamento elettronico della velocità adoperato per l'accertamento di cui al verbale in oggetto, non è illegittimo perché è stato sottoposto "solo" ad *approvazione* ministeriale: in realtà lo strumento è stato sottoposto esattamente alla verifica prevista dal Regolamento del Codice della Strada, in ottemperanza alle prescrizioni di cui all'art.192 c 2 e 3 Reg Cds e art 345 Reg. CdS, oltre che a quella di cui all'art 201 c. 1 ter CdS, e persino a quella di cui all'art 142 c 6 CdS, sebbene quest'ultima norma menzioni espressamente solo l'omologazione lasciando sottintesa l'approvazione, laddove la stessa rinvia per i dettagli della procedura di verifica ministeriale degli strumenti alle norme del Regolamento. Di conseguenza i rilevamenti della velocità effettuati attraverso il predetto strumento, ivi incluso l'accertamento in esame, presentano, sotto questo profilo, il carattere della illegittimità.

7) Mancata contestazione immediata del verbale a monte dell'ordinanza opposta.

Anche questa contestazione è inconferente prima ancora che non fondata: si tratta di accertamento effettuato da remoto, cioè in mancanza di personale, quindi materialmente non ci sarebbe stata



la possibilità di fermare il trasgressore. Come testualmente riportato nel verbale a monte dell'ordinanza opposta, il rilevamento incide su "Strada autorizzata ai fini del controllo del traffico mediante sistemi finalizzati al rilevamento a distanza delle violazioni ai limiti di velocità "con Decreto Pref. di Padova nr. 15452/09 Area III del 05.05.09 integrato dal Decreto Pref. nr. 2268/11 Area III del 06.02.12". In sostanza l'apparecchiatura di rilevamento adoperata funziona solo ed esclusivamente da remoto, e tali strumentazioni sono state concepite proprio per essere applicate nei tratti di strada individuati dal Prefetto come pericolosi, nei quali cioè l'applicazione di agenti accertatori metterebbe a rischio la loro incolumità. Quindi o la contestazione mette in discussione questa particolare tipologia di strumenti di rilevamento – ma ciò non risulta nel ricorso – oppure non ha senso lamentare una modalità di contestazione che è prevista *in re ipsa* per tale tipologia di rilevamento. Del resto è intervenuto in argomento lo stesso legislatore che ha disposto all'art 201 CdS c. 1 bis lett f) "f) che nel caso di "accertamento effettuato con i dispositivi di cui all'articolo 4 del decreto-legge 20 giugno 2002, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 1 agosto 2002, n. 168, e successive modificazioni" non è necessaria la contestazione immediata. Anzi, per l'esattezza, non è nemmeno



Sentenza n. cronol. 5655/2024 del 06/05/2024
necessaria la trascrizione nel verbale della motivazione che non

ha reso possibile la contestazione immediata. La doglianza va perciò respinta.

- 8) Mancata presegnalazione dell'avviso specifico (mobile) di preavviso del controllo - Mancata ottemperanza alla Direttiva 777/2006 Ministero dei Trasporti e art. 4 comma 1 Legge n. 168/2002.

Con riferimento a questa contestazione, si rileva innanzi tutto che anche in questo caso il ricorrente trascura la circostanza che l'accertamento in oggetto è stato rilevato da una postazione fissa e quindi che non ha significato rilevare la mancanza di avvisi di presegnalazione mobile. In ogni caso nel verbale si dà atto che la postazione di rilevamento fissa "è stata preventivamente indicata da apposita segnaletica verticale di preavviso a norma del D.L. n° 117/07 convertito con Legge 160/07". Per costante giurisprudenza (per tutte cass. n. 11792/2020, n. 20613/2021⁴) tale asserzione costituisce attestazione fidefacente fino a querela di falso - non presentata dalla parte ricorrente - in quanto emessa da pubblico ufficiale. Anche questa contestazione va perciò respinta.

⁴ Cass. n. 20613/2021: "La relativa menzione, contenuta nel verbale, non integra quindi una mera clausola di stile, ma costituisce attestazione di un dato direttamente rilevato dagli accertatori senza margini di apprezzamento, né diversamente valutabile nella sua oggettività, potendo l'opponente contestarne la veridicità solo mediante la querela di falso (Cass. n. 5997 del 2014 e Cass. n. 680 del 2011)."



- 9) Nullità della sanzione accertata su strada extraurbana secondaria/locale ed extraurbana di scorrimento, priva di spartitraffico, banchina pavimentata e marciapiedi, sui rispettivi margini: Cass. Civ. 16622/2019 e GdP. Torino sentenza n. 1218/2020;

La doglianza in oggetto non è fondata alla luce dell'intervenuta nuova formulazione dell'articolo 4, comma 1, del decreto-legge 20 giugno 2002, n. 121 – poi convertito con Legge n. 168/2002 (come modificata delle Legge n. 120/2020, dall'articolo 49, comma 5) che ha disposto la modifica (o, meglio, l'estensione) del testo precedentemente in vigore (e al quale solo si riferiscono le sentenze di cassazione invocate dal ricorrente) che, indicando i luoghi in cui potevano essere applicati gli apparecchi di rilevamento fissi, già recitava: “sulle strade di cui all'articolo 2, comma 2, lettere C e D, del citato decreto legislativo, ovvero su singoli tratti di esse, individuati con apposito decreto del prefetto ai sensi del comma 2”. A tale periodo sono state aggiunte le seguenti parole: “sulle restanti tipologie di strade, ovvero su singoli tratti di esse, individuati con apposito decreto del prefetto ai sensi del comma 2”. In sostanza è stata normativamente ampliata la tipologia di strade su cui possono essere inseriti ora i dispositivi fissi di rilevamento della velocità, con la conseguenza



che, se prima della novella essi potevano essere applicati solo alle strade almeno di alto scorrimento e con banchina, dopo la modifica, invece, i Comuni possono procedere alla loro installazione anche sulle strade urbane di quartiere e sulle strade locali (cosa fino al 2020 vietata), purché preventivamente autorizzati dal Prefetto all'esito di un'analisi volta a verificare, *in primis*, la presenza o meno di un elevato grado di incidentalità su quel dato tratto stradale.

- 10) mancata indicazione dell'autorizzazione della delibera di Giunta Municipale e Consiglio Comunale relativamente all'installazione dell'apparecchiatura utilizzata nell'accertamento del verbale impugnato - sulla mancata adozione e esibizione del Piano di sicurezza del traffico urbano/extraurbano ex art. 1 - 36 comma 2-5-10 del CdS, quale inderogabile presupposto per l'installazione dello strumento di rilevazione

Anche questa contestazione non trova riscontro a mente di quanto statuito dal già citato art 383 Reg CdS che riporta gli elementi essenziali della verbalizzazione e fra i quali non figurano né la delibera relativa all'installazione dell'apparecchiatura per l'accertamento elettronico, né l'adozione del piano di sicurezza del traffico urbano ed extraurbano. In ogni caso, anche nell'ipotesi in cui tali provvedimenti fossero assenti, essi non



inciderebbero direttamente sulla legittimità dell'accertamento in oggetto.

11) Sulla mancata omologazione della relativa segnaletica di riferimento dello strumento onde operare in modo permanente.

La doglianza non è di pregio. L'omologazione della segnaletica, come pure la stampigliatura a tergo della ordinanza di apposizione del segnale, per quanto previste entrambe dalla legge, non interferiscono con l'efficacia precettiva dei segnali stradali (per tutte cass.17303/2022 ⁵). Gli stessi, infatti, esplicano comunque la loro efficacia precettiva nei confronti degli utenti della strada a tutti gli effetti di legge, anche nell'ipotesi in cui non fossero del tutto legittimi sotto il profilo procedurale. Del resto, è logico che non possa essere altrimenti, in quanto la percorrenza lungo sulla strada non lascia il tempo ai conducenti di ragionare sulla legittimità di ogni segnale che incontrano, con la conseguenza che durante la circolazione vige per tutti i segnali una presunzione di legittimità che ne impone il rispetto indipendentemente da ogni profilo amministrativo non corretto che li caratterizzasse. Illustra bene questa *ratio* l'art 38 c 2 CdS, che dispone:

⁵ Cass. n. 17303/2022:

“...la mancata indicazione, sul retro del segnale verticale di prescrizione, degli estremi della ordinanza di apposizione – come invece imposto dall'art. 77, comma 7, del Regolamento di esecuzione del codice della strada (d.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495 e successive modificazioni) – non determina la illegittimità del segnale e, quindi, non esime l'utente della strada dall'obbligo di rispettarne la prescrizione, con l'ulteriore conseguenza che detta omissione non comporta l'illegittimità del verbale di contestazione dell'infrazione alla condotta da osservare...”



2. Gli utenti della strada devono rispettare le prescrizioni rese note a mezzo della segnaletica stradale ancorché in difformità con le altre regole di circolazione. Le prescrizioni dei segnali semaforici, esclusa quella lampeggiante gialla di pericolo di cui all'art. 41, prevalgono su quelle date a mezzo dei segnali verticali e orizzontali che regolano la precedenza. Le prescrizioni dei segnali verticali prevalgono su quelle dei segnali orizzontali.

In sostanza non è data all'utente della strada in circolazione la possibilità di formulare valutazioni sulla segnaletica e quindi di astenersi dal rispettare una prescrizione di un segnale stradale persino nel caso in cui quest'ultima non sembri congrua o contraddittoria con altri segnali.

12) Sulla mancata certificazione metrologica come strumento di misura legale dello strumento Velocar modello Speed & Red Evo R matricola 340.

La doglianza non è fondata in quanto la procedura di approvazione ministeriale (che abbiamo verificato esserci) comporta anche la verifica del prototipo sotto tale profilo, fermo restando che per costante giurisprudenza di legittimità l'onere probatorio che ingenera una presunzione di funzionalità dello strumento adoperato per il rilevamento della velocità è assolto dall'amministrazione attraverso le produzioni documentali già



indicate sopra e cioè oltre che del DM di approvazione (per il quale peraltro sarebbero sufficienti anche i semplici riferimenti), del certificato di taratura e del verbale di funzionalità, come sviscerato sub punto n. 5 della presente sentenza.

- 13) Sulla mancanza di prova legale delle foto nei confronti del conducente stante la mancata omologazione dello strumento.

La doglianza non è fondata per le stesse ragioni già declinate motivando il rigetto della contestazione in ordine alla carenza di omologazione del prototipo sub n.6: lo strumento, in quanto regolarmente approvato, è legittimo, pertanto, in presenza delle prove in ordine alla sua taratura e verifica di funzionalità, vige per esso una presunzione di corretto funzionamento (anche in relazione ai fotogrammi che scatta) che può essere superata solo dalla prova contraria da parte del ricorrente.

- 14) Sulla mancata indicazione nel verbale impugnato del decreto prefettizio di installazione dello strumento fisso Velocar modello Speed & Red Evo R matricola 340 con allegato rilievo del tasso di incidentalità in loco.

La doglianza configura una pura illazione del ricorrente, stante che il decreto è puntualmente indicato nel verbale in oggetto.



- 15) Sul mancato rispetto della distanza di un Km fra il segnale di limite di velocità e la postazione dell'autovelox

Con riferimento alla contestazione in oggetto si richiama quanto argomentato in ordine alla presenza della segnaletica sub punto n. 8 della presente sentenza, e cioè della valenza probatoria dell'attestazione di conformità della segnaletica resa dall'ente accertatore nel verbale a monte dell'ordinanza. È evidente quindi che nel caso di specie l'onere di rendere la prova dell'assunto in questione grava solo sul ricorrente che però non l'ha resa: tale specifica contestazione ha palese natura di eccezione stante che con la medesima si oppone un fatto impeditivo rispetto ad un fatto comprovato (la regolarità della segnaletica) come argomentato ampiamente sopra sub punto n. 8.

- 16) Sulle spese di notifica e procedimento: loro illegalità, in quanto alcuna normativa ne prevede la rifusione e certamente non sono previste le modalità di quantificazione a livello tariffario.

Anche quest'ultima doglianza non può essere accolta. Le somme per la notifica degli atti giudiziari vengono fissati dall'AgCom (Autorità Garante nelle comunicazioni). In particolare, con riferimento al verbale in oggetto trova applicazione la delibera AgCom 160/23/CONS che ha fissato la tariffa per le spese di notifica degli atti giudiziari in euro 11,05, somma a cui vanno



aggiunte le spese procedurali che attualmente variano da euro 3,00 ad euro 20,00. La somma applicata dall'ente accertatore di euro 13,70 rientra assolutamente nei parametri prefissati e quindi è legittimamente pretesa dall'amministrazione.

Per tutte le ragioni sopra esposte il ricorso non può essere accolto e l'ordinanza ingiunzione prefettizia opposta deve essere annullata, sebbene l'importo ingiunto può essere ridotto ad euro 176,70 in forza del dettato di cui all'art 7 c 11 d.lgs 150/2011.

A fronte della fuorviante formulazione dell'art 142 c 6 CdS si compensano le spese di lite.

	PQM
Il gdp	
	respinge
il ricorso;	
	conferma
l'ordinanza prefettizia opposta riducendo l'importo ad euro 176,70.	
	compensa
le spese di lite.	



Padova, 02.05.2024

il giudice di pace Nazzarena Zanini





CITTA' DI FERRANDINA
COMANDO POLIZIA LOCALE
28/02/2024 17:52
ATTO IN ARRIVO
Prot. Nr. 000094688

**REPUBBLICA ITALIANA
IN NOME DEL POPOLO ITALIANO**

Il Giudice Unico del Tribunale di Matera, Gaetano CATALANI, ha emesso la seguente
SENTENZA

nella causa civile iscritta al numero di Ruolo Generale **737/2022**, avente ad oggetto
“appello avverso sentenza del Giudice di Pace di Matera n.844/2021”

TRA

COMUNE DI FERRANDINA (C.F.80000550774), in persona del Sindaco pro tempore, elettivamente domiciliato in Matera Via Lanzillotti 86 presso studio dell'avv. Cristofaro Russiello (C.F. RSSCST64D15F052X) che lo rappresenta e difende in virtù di delibera G.M. 128/2022 e di mandato in atti;

– **APPELLANTE** –

CONTRO

EL HALLAB EL YACOUBI LALLA BOUCHRA (C.F. LHLLLB75A41Z330Q), elettivamente domiciliato in Piazza Vitt. Emanuele 18 Massafra presso lo studio dell'avv. Vito Antonio Miccolis (C.F. MCCVNT57M11F027T) che lo rappresentava e difendeva in primo grado;

– **APPELLATO** –

rinvia per la discussione all'udienza dell'8/2/2024, la causa è stata trattata ex art. 127 ter c.p.c. nella parte in cui dispone la trattazione scritta delle udienze che non richiedono la presenza di soggetti diversi dai difensori e decisa, avendo le parti depositato le note scritte, contenenti le rispettive conclusioni da intendersi qui richiamate e trascritte.

MOTIVI DELLA DECISIONE

La presente sentenza viene redatta, ai sensi degli articoli 132 n. 4 e 118 disp. att. c.p.c. (come modificati con legge n. 69/09), senza l'esposizione dello svolgimento del processo e con una concisa esposizione dei fatti e delle ragioni giuridiche rilevanti ai fi-



Sentenza n. 144/2024 pubbl. il 08/02/2024
RG n. 737/2022
Sentenza n. cronol. 852/2024 del 08/02/2024

ni della decisione, anche con riferimento a precedenti conformi.

Il Comune di Ferrandina ha impugnato la sentenza n. 844 resa dal Giudice di Pace di Matera il 5/11/2021 che ha accolto l'opposizione proposta da El Hallab El Yacoubi Lalla Bouchra, avverso il verbale di contestazione redatto dalla Polizia Locale n. VX98879 per violazione dell'art.142 C.d.S., avendo circolato in data 11/6/2021 l'auto tg.EX682EW di proprietà dell'opponente sulla SS 407 a velocità superiore rispetto a quella consentita. L'appellante ha lamentato che il giudice avesse erroneamente ritenuto violato l'art.61 legge 120/2010, essendo stata accertata la violazione con strumenti non di proprietà dell'amministrazione o acquisiti dalla stessa con contratto di locazione, laddove invece dalla documentazione prodotta tempestivamente si evinceva che l'ente avesse concluso il 6/3/2018 con la Safety 21 S.p.A. accordo per il noleggio oneroso con corrispettivo fisso e predeterminato, ciò che avrebbe dovuto far considerare il dispositivo nella disponibilità dell'ente. L'appellante ha contestato anche gli altri motivi a fondamento del ricorso introduttivo, di talché ha chiesto il rigetto dell'opposizione con vittoria di spese legali.

El Hallab El Yacoubi Lalla Bouchra, nonostante la ritualità della notifica dell'atto di appello e del decreto di comparizione eseguita nel domicilio eletto in primo grado, presso il difensore, non si è costituito in giudizio, sicché deve esserne dichiarata la contumacia.

L'appello è fondato.

Infatti, l'articolo 61 primo comma legge n. 120/2010 (Disposizioni in materia di sicurezza stradale), dispone che *“Agli enti locali è consentita l'attività di accertamento strumentale delle violazioni al decreto legislativo n. 285 del 1992 soltanto mediante strumenti di loro proprietà o da essi acquisiti con contratto di locazione finanziaria o di noleggio a canone fisso, da utilizzare ai fini dell'accertamento delle violazioni esclusivamente con l'impiego del personale dei corpi e dei servizi di polizia locale, fatto salvo quanto previsto dall'articolo 5 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 giugno 1999, n. 250”*: la detenzione dell'apparecchiatura in virtù di uno dei titoli indicati costituisce, dunque, presupposto per il legittimo esercizio del potere di verifica delle infrazioni al C.d.S.. Nel caso in esame, l'appellante ha dedotto di aver indicato nel verbale di contestazione di avere la piena disponibilità dell'apparecchiatura EnVES EVO MVD 1605, matr.AI0342H-0x0002956B, oggetto del contratto di noleg-



gio concluso con la Safety 21 S.p.A. in data 6/3/2018 con previsione di canone mensile di € 1.800,00 ed ha tempestivamente prodotto detto contratto con l'appendice sottoscritta il 26/2/2021, relativa ai dispositivi noleggiati, tra i quali quello utilizzato nel caso specifico. Giova inoltre sottolineare come la validità del rapporto contrattuale per il noleggio delle apparecchiature tra l'ente e il concessionario non infici in alcun modo la legittimità della contestazione mossa all'opponente (cfr. Cass. Civ. Sez. II sent. 4/10/2022 n.28719).

La mancata riproposizione degli altri motivi di opposizione, a norma dell'art. 346 c.p.c., in ragione della mancata costituzione dell'appellato, rende superfluo l'esame degli stessi.

Pertanto, in riforma dell'impugnata sentenza, deve essere rigettata l'opposizione proposta da El Hallab El Yacoubi Lalla Bouchra avverso il verbale di contestazione n.VX98879, redatto dalla Polizia Locale di Ferrandina in data 11/6/2021.

In applicazione del principio della soccombenza, a norma dell'art. 91 c.p.c. e non ricorrendo giusti motivi per disporre la compensazione, l'appellato va altresì condannato al pagamento delle spese del doppio grado di giudizio che, tenuto conto del valore della causa e dell'impegno in concreto profuso dal difensore dell'appellante, sono liquidate, in base ai parametri di cui al D.M. n. 55/2014, per il primo grado in € 250,00 (€ 50 per lo studio, € 50 per fase introduttiva, € 50 per istruttoria, € 100 per decisione) e per il giudizio di appello in € 64,50 per esborsi ed € 350,00 per onorari (€ 75 per lo studio, € 75 per fase introduttiva, € 100 trattazione ed € 100 per decisione), oltre per entrambi i gradi rimborso spese generali, IVA e CNA come per legge.

Si precisa, infine che, ai sensi della normativa sulla privacy, in caso di diffusione del presente documento al di fuori della naturale destinazione, è obbligatorio l'oscuramento dei dati che rendono possibile l'identificazione dei soggetti coinvolti.

P.Q.M.

Il Giudice, pronunciando sull'appello proposto dal Comune di Ferrandina nei confronti di El Hallab El Yacoubi Lalla Bouchra con ricorso depositato il 28/4/2022 avverso la sentenza n.844 resa dal Giudice di Pace di Matera il 5/11/2021, così provvede:

- dichiara la contumacia di El Hallab El Yacoubi Lalla Bouchra;



- accoglie l'appello e, per l'effetto, rigetta l'opposizione proposta da El Hallab El Yacoubi Lalla Bouchra avverso il verbale di contestazione n.VX98879, redatto dalla Polizia Locale di Ferrandina in data 11/6/2021;

- condanna l'appellato al pagamento in favore del Comune di Ferrandina delle spese legali che liquida per il primo grado in € 250,00 per onorari e per il giudizio di secondo grado in € 64,50 per esborsi ed € 350,00 per onorari, oltre, per entrambi i gradi, rimborso spese generali, IVA e CNA come per legge.

Così deciso in Matera, l'8/2/2024.

Il Giudice
Gaetano Catalani



Gent.mo Responsabile Polizia locale Comune di Ferrandina

OGGETTO: Trasmissione sentenza n. 144/2024 pubblicata il 08.02.2024 relativa a giudizio con rgn
737/2022 Tribunale di Matera
parti Comune di Ferrandina contro El Hallab

sentenza notificata alla controparte il 13.02.2024.
Termine per eventuale ricorso in cassazione 13.04.2024

In allegato si trasmette il provvedimento di cui in oggetto notificato alla controparte in data
13.02.2024 con scadenza 13 aprile 2024 per eventuale ricorso in Cassazione da parte dell sig. El
Hallab

cordiali saluti
Ferrandina 20.02.2024

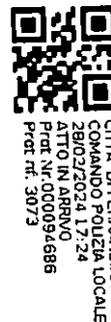
avv. Cristofaro Russiello
via Lanzillotti n. 86
75013 Ferrandina MT

--

--



**REPUBBLICA ITALIANA
IN NOME DEL POPOLO ITALIANO**



Il Giudice Unico del Tribunale di Matera, Gaetano CATALANI, ha emesso la seguente

SENTENZA

nella causa civile iscritta al numero di Ruolo Generale 750/2022, avente ad oggetto
“*appello avverso sentenza del Giudice di Pace di Matera n.911/2021*”

TRA

COMUNE DI FERRANDINA (C.F.80000550774), in persona del Sindaco pro tempore, elettivamente domiciliato in Matera Via Lanzillotti 86 presso studio dell'avv. Cristofaro Russiello (C.F. RSSCST64D15F052X) che lo rappresenta e difende in virtù di delibera G.M. 128/2022 e di mandato in atti;

– **APPELLANTE** –

CONTRO

ALBANO SALVATORE (C.F. LBNSVT63T24I954C), elettivamente domiciliato in via Cavour 1 Policoro presso studio dell'avv. Angelo Di Santo (C.F. DSNNG79L24G786P) che lo rappresenta e difende, giusto mandato in atti;

– **APPELLATO** –

rinvia per la discussione all'udienza dell'8/2/2024, la causa è stata trattata ex art. 127 ter c.p.c. nella parte in cui dispone la trattazione scritta delle udienze che non richiedono la presenza di soggetti diversi dai difensori e decisa, avendo le parti depositato le note scritte, contenenti le rispettive conclusioni da intendersi qui richiamate e trascritte.

MOTIVI DELLA DECISIONE

La presente sentenza viene redatta, ai sensi degli articoli 132 n. 4 e 118 disp. att. c.p.c. (come modificati con legge n. 69/09), senza l'esposizione dello svolgimento del processo e con una concisa esposizione dei fatti e delle ragioni giuridiche rilevanti ai fini della decisione, anche con riferimento a precedenti conformi.

Il Comune di Ferrandina ha impugnato la sentenza n. 911 resa dal Giudice di Pace di



Sentenza n. 145/2024 pubbl. il 08/02/2024
RG n. 750/2022
Sentenza n. cronol. 853/2024 del 08/02/2024

Matera il 7/12/2021 che ha accolto l'opposizione proposta da Albano Salvatore, avverso il verbale di contestazione redatto dalla Polizia Municipale n.VX103008 per violazione dell'art.142 C.d.S., avendo circolato in data 12/7/2021 l'auto tg.EV493KT di proprietà dell'opponente sulla SS 407 a velocità superiore rispetto a quella consentita. L'appellante ha lamentato che il giudice avesse erroneamente ritenuto violato l'art.61 legge 120/2010, essendo stata accertata la violazione con strumenti non di proprietà dell'amministrazione o acquisiti dalla stessa con contratto di locazione, laddove invece dalla documentazione prodotta tempestivamente si evinceva che l'ente avesse concluso il 6/3/2018 con la Safety 21 S.p.A. accordo per il noleggio oneroso con corrispettivo fisso e predeterminato, ciò che avrebbe dovuto indurre a ritenere l'apparecchiatura nella disponibilità dell'ente. L'appellante ha contestato anche gli altri motivi a fondamento del ricorso introduttivo, ritenendo in particolare che è sufficiente l'approvazione ministeriale per l'utilizzo del dispositivo di rilevazione della velocità, attese le verifiche di taratura e funzionalità dello stesso, sicché ha chiesto il rigetto dell'opposizione con vittoria di spese processuali.

Albano Salvatore, nel costituirsi ha eccepito l'inutilizzabilità dei documenti prodotti in formato digitale dall'amministrazione nel presente giudizio, senza apposizione di alcuna firma e attestazione di conformità rispetto a quelli depositati in primo grado dal difensore. Inoltre ha dedotto che la rilevazione della velocità non era stata compiuta dai verbalizzanti e che l'apparecchio utilizzato non era stato omologato, di talché ha chiesto il rigetto del gravame col favore delle spese processuali.

L'appello è fondato.

Infatti, l'articolo 61 primo comma legge n. 120/2010 (Disposizioni in materia di sicurezza stradale), dispone che *“Agli enti locali è consentita l'attività di accertamento strumentale delle violazioni al decreto legislativo n. 285 del 1992 soltanto mediante strumenti di loro proprietà o da essi acquisiti con contratto di locazione finanziaria o di noleggio a canone fisso, da utilizzare ai fini dell'accertamento delle violazioni esclusivamente con l'impiego del personale dei corpi e dei servizi di polizia locale, fatto salvo quanto previsto dall'articolo 5 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 giugno 1999, n. 250”*: la detenzione dell'apparecchiatura in virtù di uno dei titoli indicati costituisce, dunque, presupposto per il legittimo esercizio del potere di verifica delle infrazioni al C.d.S.. Nel caso in esame, l'appellante ha dedotto di aver in-



dicato nel verbale di contestazione di avere la piena disponibilità dell'apparecchiatura EnVES EVO MVD 1605, matr.AI0341H, oggetto del contratto di noleggio concluso con la Safety 21 S.p.A. in data 6/3/2018 con previsione di canone mensile di € 1.800,00 ed ha tempestivamente prodotto detto contratto con l'appendice sottoscritta il 26/2/2021, relativa ai dispositivi noleggiati. Giova inoltre sottolineare come, alla stregua dell'orientamento dei giudici di legittimità, la validità del rapporto contrattuale per il noleggio delle apparecchiature tra l'ente e il concessionario non infici la legittimità della contestazione mossa all'opponente (cfr. Cass. Civ. Sez. II sent. 4/10/2022 n.28719).

Inoltre dal verbale di contestazione -avente fede privilegiata, a norma dell'art. 2700 c.c., relativamente ai fatti caduti sotto la diretta percezione del pubblico ufficiale- si evince che la rilevazione da remoto della velocità del veicolo contravvenzionato è stata compiuta da agente della Polizia Locale di Ferrandina, essendo del tutto irrilevante che attività di natura complementare possano essere state eseguite da terzi.

Relativamente, poi, all'eccezione di omessa omologazione e periodica taratura riproposta dall'appellato, si evidenzia che l'approvazione è provvedimento amministrativo adottato nell'esercizio di una funzione di controllo con cui l'organo pubblico richiesto esprime giudizio favorevole in ordine a quanto sottoposto al suo esame, mentre per omologazione s'intende l'atto con il quale l'autorità o organo competente riconosce legittimo e valido qualche atto o fatto, dopo averne verificato la conformità a determinate leggi, disposizioni e simili: con entrambi i termini citati, quindi, si fa riferimento alla manifestazione di giudizio espressa da soggetto deputato all'esito di procedimento di verifica e controllo. Ciò premesso, si reputa che con i termini "approvazione" ed "omologazione", richiamati da varie norme in materia di circolazione stradale, il legislatore nello specifico ha fatto riferimento alle procedure di verifica della corretta funzionalità degli apparecchi utilizzati per il controllo della velocità e la regolazione del traffico, nonché per l'accertamento e il rilevamento automatico delle infrazioni alle norme di circolazione. In particolare, l'art. 45 comma sesto C.d.S. dispone che: *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 delle infrastrutture e dei trasporti, 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, per cui tale norma prevede che la funzionalità dell'apparecchio utilizzato ai fini ivi indicati, sia verificata tramite una procedura di approvazione o omologazione, le quali sono tra loro alternative e, comunque, entrambe finalizzate ad abilitare le apparecchiature agli utilizzi previsti nella citata norma. Il richiamato art.142 comma sesto C.d.S., nel disciplinare i limiti di velocità stabilisce che “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 documenti relativi ai percorsi autostradali, come precisato dal regolamento”: la norma non prevede tra gli apparecchi di rilevamento della velocità quelli approvati, ma tale mancata specificazione deve ritenersi frutto di mera dimenticanza del legislatore, atteso che all'approvazione fanno riferimento altre norme in materia. Infatti, l'art.192 Reg.es. C.d.S. disciplina sia l'omologazione che l'approvazione “di mezzi tecnici per l'accertamento e il rilevamento automatico delle violazioni alle norme di circolazione”, mentre il successivo art. 345 medesimo Regolamento, inserito nel Titolo V Par. 1, relativo alle “limitazioni di velocità”, al comma secondo prevede che “le singole apparecchiature devono essere approvate dal Ministero dei lavori pubblici”, senza fare riferimento all'omologazione. Va, infine, considerato il D.L. n. 121/2002 (“Disposizioni urgenti per garantire la sicurezza nella circolazione stradale”, convertito in legge n.168/2002) il quale, all'art. 4 comma primo dispone che “sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali di cui all'articolo 2, comma II lettere A e B decreto legislativo 30 aprile 1992 n. 285, gli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12 comma I del medesimo decreto legislativo, secondo le direttive fornite dal Ministero dell'interno, sentito il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, possono utilizzare o installare dispositivi o mezzi tecnici di controllo del traffico, di cui è data informazione agli automobilisti, finalizzati al rilevamento a distanza delle violazioni alle norme di comportamento di cui agli articoli 142, 148 e 176 dello stesso decreto legislativo, e successive modificazioni. I predetti dispositivi o mezzi tecnici di controllo possono essere altresì utilizzati o installati sulle restanti tipologie di strade, ovvero su singoli tratti di esse, individuati con apposito decreto del prefetto ai sensi del comma due”, mentre al comma terzo dispone che “nei casi indicati dal comma



primo, la violazione deve essere documentata con sistemi fotografici, di ripresa video o con analoghi dispositivi che, nel rispetto delle esigenze correlate alla tutela della riservatezza personale, consentano di accertare, anche in tempi successivi, le modalità di svolgimento dei fatti costituenti illecito amministrativo, nonché i dati di immatricolazione del veicolo ovvero il responsabile della circolazione. Se vengono utilizzati dispositivi che consentono di accertare in modo automatico la violazione, senza la presenza o il diretto intervento degli agenti preposti, gli stessi devono essere approvati od omologati ai sensi dell'art. 45 comma VI decreto legislativo 30 aprile 1992 n. 285”: anche quest’ultima norma, emanata a distanza di circa dieci anni dal codice della strada e dal suo regolamento di attuazione ed esecuzione, conferma che gli apparecchi sono validamente utilizzati se, in modo alternativo, approvati od omologati.

Nella specie il rilevatore automatico della velocità utilizzato EnVES EVO MVD 1605 matr.AI0341H- 0X00032BD1 è stato installato dall’ente comunale su strada extraurbana e nel verbale è fatto esplicito riferimento al decreto ministeriale del 17/3/2017 prot. 4020 con il quale è stato approvato l’apparecchio con procedura che deve essere valutata come alternativa rispetto all’omologazione e non inficia l’attestazione di validità del sistema di rilevazione della velocità fatta dagli agenti che hanno proceduto alla contestazione. Inoltre sono stati prodotti il certificato di taratura LAT249_20210506_02 e il certificato di verifica della funzionalità e di collaudo del dispositivo utilizzato, redatto dalla Polizia Municipale il 15/5/2018, a conferma dell’equiparazione tra omologazione e approvazione e dell’infondatezza dell’eccezione sulla carenza di prova del funzionamento dello stesso. Infondata è infine l’ulteriore questione della non utilizzabilità della documentazione in formato digitale versata in atti dall’appellante, attesa l’omessa certificazione del difensore di controparte della conformità rispetto alla cartacea depositata da questi in primo grado: infatti, il documento informatico ottenuto dalla scansione in PDF di quello cartaceo non necessita di firma digitale e incombe sulla parte che ne contesta la difformità, rispetto a quello già depositato, fornire la prova della pretesa diversità, esibendo copia del fascicolo di primo grado del Comune di Ferrandina, considerato che nella comparsa di costituzione risultano elencati gli atti prodotti in giudizio dall’amministrazione. Nella specie l’Albano non ha fornito tale dimostrazione di asserita difformità, ciò che priva di significato la eccezione sollevata con la comparsa di costituzione in appello.



Pertanto, in riforma dell'impugnata sentenza, deve essere rigettata l'opposizione proposta dall'Albano avverso il verbale di contestazione n. VX103008, redatto dalla Polizia Locale di Ferrandina in data 12/7/2021.

In applicazione del principio della soccombenza, a norma dell'art. 91 c.p.c. e non ricorrendo giusti motivi per disporre la compensazione, l'appellato va altresì condannato al pagamento delle spese del doppio grado di giudizio che, tenuto conto del valore della causa e dell'impegno in concreto profuso dal difensore dell'appellante, sono liquidate, in base ai parametri di cui al D.M. n. 55/2014, per il primo grado in € 250,00 (€ 50 per lo studio, € 50 per fase introduttiva, € 50 per istruttoria, € 100 per decisione) e per il giudizio di appello in € 64,50 per esborsi ed € 350,00 per onorari (€ 75 per lo studio, € 75 per fase introduttiva, € 100 trattazione ed € 100 per decisione), oltre per entrambi i gradi rimborso spese generali, IVA e CNA come per legge.

Si precisa, infine che, ai sensi della normativa sulla privacy, in caso di diffusione del presente documento al di fuori della naturale destinazione, è obbligatorio l'oscuramento dei dati che rendono possibile l'identificazione dei soggetti coinvolti.

P.Q.M.

Il Giudice, pronunciando sull'appello proposto dal Comune di Ferrandina nei confronti di Albano Salvatore con ricorso depositato il 29/4/2022 avverso la sentenza n.911 resa dal Giudice di Pace di Matera il 7/12/2021, così provvede nel contraddittorio delle parti;

- accoglie l'appello e, per l'effetto, rigetta l'opposizione proposta da Albano Salvatore avverso il verbale di contestazione n. VX103008, redatto dalla Polizia Municipale di Ferrandina in data 12/7/2021;

- condanna l'appellato al pagamento in favore del Comune di Ferrandina delle spese legali che liquida per il primo grado in € 250,00 per onorari e per il giudizio di secondo grado in € 64,50 per esborsi ed € 350,00 per onorari, oltre, per entrambi i gradi, rimborso spese generali, IVA e CNA come per legge.

Così deciso in Matera, l'8/2/2024.

Il Giudice
Gaetano Catalani



This XML file does not appear to have any style information associated with it. The document tree is shown below.

```
<postacert tipo="posta-certificata" errore="nessuno">
  <intestazione>
    <mittente>russiello0223@cert.avvmatera.it</mittente>
    <destinatari tipo="certificato">polizialocaleferrandina@pec.it</destinatari>
    <destinatari tipo="certificato">comune.ferrandina.mt@cert.ruparbasilicata.it</destinatari>
    <risposte>russiello0223@cert.avvmatera.it</risposte>
    <oggetto>Trasmissione sentenza n. 145/2024 pubblicata il 08.02.2024 relativa a giudizio con
    rgn 750/2022 Tribunale di Matera</oggetto>
  </intestazione>
  <dati>
    <gestore-emittente>InfoCert S.p.A.</gestore-emittente>
    <data zona="+0100">
      <giorno>20/02/2024</giorno>
      <ora>13:22:57</ora>
    </data>
    <identificativo>31EC8294.00D504C1.C6781D2A.D8733378.posta-
    certificata@legalmail.it</identificativo>
    <msgid><812242248.120818.1708431775396.JavaMail.jboss@ip1pvliaslmw013></msgid>
    <ricevuta tipo="completa"/>
  </dati>
</postacert>
```

Gent.mo Responsabile Polizia locale Comune di Ferrandina

OGGETTO: Trasmissione sentenza n. 145/2024 pubblicata il 08.02.2024 relativa a giudizio con rgn 750/2022 Tribunale di Matera
parti Comune di Ferrandina contro Albano salvatore

sentenza notificata alla controparte il 13.02.2024.
Termine per eventuale ricorso in cassazione 13.04.2024

In allegato si trasmette il provvedimento di cui in oggetto notificato alla controparte in data 13.02.2024 con scadenza 13 aprile 2024 per eventuale ricorso in Cassazione da parte dell sig. Albano Salvatore

cordiali saluti
Ferrandina 20.02.2024

avv. Cristofaro Russiello
via Lanzillotti n. 86
75013 Ferrandina MT

COMUNE DI FERRANDINA (MT)		
20 FEB 2024		
Prot. 3073	Cat.	Clas.

Sentenza n. 145/2024

lobur

COMUNE DI FERRANDINA (MT)

5 0 FEB 2024

Prot.....Cat.....Class.....

Tribunale di Bari
Sentenza n. 2774/2024 del 12-06-2024

REPUBBLICA ITALIANA IN NOME DEL POPOLO ITALIANO

Il Tribunale di Bari -sezione terza civile in persona del Giudice unico dott.

ha emesso la seguente

SENTENZA

nella causa civile di secondo grado, iscritta al n. 2701 del Ruolo Generale anno 2024 avente ad oggetto: "appello avverso sentenza del GdP" TRA Comune di ### di ### in persona del ### pt, rappr.to e difeso dall'avv. D. Rossetti come da mandato in atti; APPELLANTE E ### rappresentata e difesa dall'avv. ###

Conclusioni come da verbale di udienza del 12.06.2024 Ragioni della decisione ### di ### con sentenza n. 2152/23, dep. 20.12.2023, ha accolto il ricorso proposto da ### avverso il verbale n. 7544/2023 emesso il ### dalla PM del Comune di ### di ### con cui la ricorrente, quale proprietaria obbligata in solido del mezzo trasgressore, veniva sanzionato ex art. 142 c. 9 CdS.

Il giudice di prime cure riteneva che "...per il rilevamento a distanza della velocità è stata impiegata un'apparecchiatura elettronica priva di omologazione...ne consegue che le risultanze emesse nel caso di specie dal sistema elettronico, del quale non è stata provata neppure l'approvazione ministeriale, non possono essere considerate fonti di prova idonee della violazione contestata, giusta il disposto del comma 6 dell'art. 142 CdS, secondo cui "Per la determinazione dell'osservanza dei limiti di velocità sono considerate fonti di prova le risultanze di apparecchiature debitamente omologate" (e non, quindi, meramente approvate)".

Proposto appello dal Comune di ### di ### con ricorso depositato il ###, l'appellata si è costituito in giudizio resistendo al gravame.

La causa è stata decisa alla odierna udienza con lettura e deposito della sentenza all'esito della discussione orale. ### va accolto siccome manifestamente fondato.

Se è vero che l'art 192 reg. cod. strada (D.P.R. n. 495/1992) distingue tra procedura di omologazione e procedura di approvazione di mezzi tecnici per

l'accertamento e il rilevamento automatico delle violazioni alle norme di circolazione (oltre che di segnali, di dispositivi, di apparecchiature, di mezzi tecnici per la disciplina di controllo e la regolazione del traffico etc.), da una lettura sistematica della normativa emerge chiaramente che entrambe le procedure siano del tutto equipollenti in quanto portano il competente ministero ad esprimere un parere tecnico di idoneità (o ammissibilità, come il comma 6 dell'art. 192 definisce unitariamente l'esito delle due procedure) all'uso, secondo quanto previsto dal codice, della strumentazione sottoposta dal produttore al suo esame.

Tanto emerge in modo inequivocabile innanzitutto dal medesimo articolo 192, il quale diffusamente nel suo testo richiama le due procedure in modo del tutto equivalente (comma 1: "### volta che nel codice e nel presente regolamento è prevista la omologazione o la approvazione di segnali..."; comma 4: "Nei casi di omologazione o di approvazione di prototipi, il Ministero dei lavori pubblici autorizza il richiedente alla produzione e commercializzazione del prodotto"; comma 5: "La omologazione o la approvazione di prototipi è valida solo a nome del richiedente e non è trasmissibile a soggetti diversi"; comma 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"). Anche dall'art. 345 del medesimo regolamento, sempre in tema di apparecchiature e mezzi di accertamento della osservanza dei limiti di velocità, al comma 2 prevede che "Le singole apparecchiature devono essere approvate dal Ministero dei lavori pubblici." con evidente riferimento, del tutto indifferente in ordine alla loro validità, ad entrambe le procedure previste dall'art. 192. Allo stesso modo ai commi 1 ter, 1 quater e 1 quinquies dell'art. 201 del codice si legge "non è necessaria la presenza degli organi di polizia stradale qualora l'accertamento avvenga mediante dispositivi o apparecchiature che sono stati omologati ovvero approvati per il funzionamento in modo completamente automatico". Anche la circolare del Ministero dell'interno del 7.8.2017 prevede che "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" facendosi così ovviamente riferimento a qualsiasi procedimento di riconoscimento di idoneità alla rilevazione dell'apparecchiatura.

La differenza tra un procedimento di omologazione e uno di approvazione stando al tenore della norma in esame è da ricercarsi nel fatto che per il primo esistono le relative norme tecniche di riferimento, europee e/o italiane, specifiche per la funzione fondamentale svolta dal dispositivo, mentre per il secondo manca tale riferimento. Ciò non significa che nel caso dell'approvazione non si seguano procedure standardizzate e non vengano verificate le funzionalità e i requisiti dei medesimi dispositivi in modo omogeneo. Pertanto, una volta approvati, i dispositivi possono essere utilizzati per l'accertamento delle violazioni parimenti a quelli omologati. Nel caso specifico dei sistemi di misurazione della velocità, in mancanza di una specifica norma tecnica di riferimento che definisca i loro requisiti e le loro caratteristiche, il MIT provvede alla loro approvazione.

In definitiva deve ritenersi che i decreti di approvazione dei diversi sistemi di regolazione e controllo della circolazione e, in particolare, dei sistemi di misurazione della velocità, sono tecnicamente validi ed efficaci ai fini dell'accertamento del superamento del limite di velocità e della contestazione della relativa infrazione.

Quanto ai motivi di opposizione non esaminati dal primo giudice e qui riproposti dall'appellato valga quanto segue. ### taratura ### l'appellata che la mancata indicazione nel verbale della data dell'ultima taratura costituisca motivo di nullità della sanzione richiamando in tal senso Cass. n. 5227 del 2018. ### non ha pregio.

Dato atto che nel verbale viene indicato il certificato di taratura dell'autovelox utilizzato per la rilevazione, osserva questo giudice che nè il codice della strada nè il relativo regolamento di esecuzione prevedono che il

verbale di accertamento dell'infrazione debba contenere, a pena di nullità, la data del certificato che attesta la taratura periodica del singolo apparecchio impiegato. Anche l'ordinanza n. 5227/2018 quanto alla prova della taratura prescrive "che solo a condizione che vi sia espressa indicazione nel verbale dell'avvenuto adempimento il rilevamento può presumersi affidabile" senza pretendere che vi sia indicazione della data.

Più in generale, quanto al contenuto del verbale di accertamento di violazione al codice della strada in caso di contestazione non immediata, merita ricordare che l'art. 201 del codice prevede che "### la violazione non possa essere immediatamente contestata, il verbale, con gli estremi precisi e dettagliati della violazione e con la indicazione dei motivi che hanno reso impossibile la contestazione immediata, deve, entro novanta giorni dall'accertamento, essere notificato all'effettivo trasgressore" mentre l'art. 385 reg. cds al comma 1 dispone che "### la contestazione, nelle ipotesi di cui all' articolo 384, non abbia potuto aver luogo all'atto dell'accertamento della violazione, l'organo accertatore compila il verbale con gli elementi di tempo, di luogo e di fatto che ha potuto acquisire specificando i motivi per i quali non è stato possibile procedere alla contestazione immediata," e al comma 4, nel rinviare all'art. 383 co. 4, richiama la previsione per cui "4. Il verbale deve in genere essere conforme al modello VI.1 allegato, che fa parte integrante del presente regolamento; se redatto con sistemi meccanizzati o di elaborazione dati, deve riportare le stesse indicazioni contenute nel modello." Ebbene, il verbale oggetto di causa risulta essere completo e conforme alle previsioni di legge quanto al suo contenuto essenziale sopra individuato, oltre che al modello regolamentare, in quanto indica in modo preciso e dettagliato orario, località e tipo di condotta oggetto della contestazione.

Ad ogni modo va dato atto che il Comune opposto ha provveduto a depositare in primo grado copia del certificato di taratura indicato nel verbale dal quale risulta che esso è stato rilasciato il ### e quindi meno di un anno prima della rilevazione avvenuta il giorno 26.05.2023.

Assenza verifica funzionalità autovelox. ### l'appellata che l'affermazione, contenuta nel verbale, che il dispositivo di rilevazione è stato sottoposto a

verifiche di funzionalità non è sufficiente a dare la relativa prova e che, ove tale prova non sia fornita in giudizio con la produzione del certificato attestante la sottoposizione del dispositivo alla verifica di funzionalità, ciò determinerebbe la dichiarazione di nullità del verbale di accertamento.

Il motivo è infondato.

Innanzitutto va rilevato che il Comune ha depositato in primo grado copia del verbale di verifica di funzionalità del dispositivo.

Deve ad ogni modo osservarsi che è comunque infondato l'assunto secondo cui il mero richiamo di tale documento nel verbale di accertamento non sarebbe sufficiente.

Il Decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti n. 282 del 13.6.2017, nel dare -tra l'altro attuazione al disposto della sentenza Corte Cost. n. 113/2015 con cui è stata dichiarata l'illegittimità costituzionale dell'art. 45, comma 6, codice della strada, nella parte in cui non prevedeva che tutte le apparecchiature impiegate nell'accertamento delle violazioni dei limiti di velocità fossero sottoposte a verifiche periodiche di funzionalità e di taratura, ha dettato disposizioni in merito alle procedure per eseguire l'approvazione del prototipo e le verifiche iniziali e periodiche di taratura e di funzionalità dei dispositivi e dei sistemi per l'accertamento delle violazioni dei limiti massimi di velocità. Per quanto qui interessa esso: a) ha disposto che i decreti ministeriali di approvazione dei prototipi, dei dispositivi, delle apparecchiature e dei mezzi tecnici per l'accertamento delle violazioni dei limiti massimi di velocità già emessi fossero integrati con la prescrizione che "Il dispositivo/sistema (il sistema è un insieme operativo di più dispositivi) deve essere sottoposto a verifiche periodiche di funzionalità e di taratura con cadenza almeno annuale" (art. 2); b) ha indicato, in apposito allegato, le procedure per eseguire le verifiche periodiche di funzionalità e di taratura (art. 3). Nell'allegato, sempre per quanto qui rileva, è stato poi disposto che "5.8 Le verifiche di funzionalità sia iniziali che periodiche sono documentate attraverso un verbale, redatto ai sensi e per gli effetti dell'art. 2700 del Codice Civile, dall'organo di polizia stradale utilizzatore. Sono allegati al presente atto due modelli tipo di verbale di verifica di

funzionalità (modello 1 e modello 2), che possono essere anche integrati ed adattati alle specificità del dispositivo o sistema in verifica purché coerenti con le finalità del documento. Verbali di verifica particolari possono essere proposti ed autorizzati in sede di approvazione del prototipo".

Da quanto detto emerge, pertanto, che il verbale di verifica della funzionalità del dispositivo è stato redatto da parte degli operatori della P.M. entro l'anno precedente il giorno della rilevazione, così come previsto dalla normativa (verbale di verifica del giorno 19.4.2023 rispetto alla rilevazione eseguita il ###). Va quindi disatteso l'assunto del primo giudice per cui il verbale di funzionalità debba essere redatto lo stesso giorno della rilevazione.

Omessa indicazione decreto prefettizio nel verbale ### qui l'appellata che nel verbale opposto non vi è indicazione del decreto prefettizio di cui al d.l. n. 121 del 2002 art. 4.

Il motivo è infondato.

La Corte di Cassazione oramai da lungo tempo ha chiarito che, in tema di sanzioni amministrative conseguenti al superamento dei limiti di velocità accertato mediante autovelox, la mancata indicazione degli estremi del decreto prefettizio di cui all'art. 4 d.l. n. 121 del 2002 nella contestazione differita integra un vizio di motivazione del provvedimento sanzionatorio che pregiudica il diritto di difesa e non è rimediabile nella fase eventuale di opposizione, potendo essere desumibili le ragioni che hanno reso impossibile la contestazione immediata solo dal detto decreto, cui è rimesso, relativamente alle strade diverse dalle autostrade o dalle strade extraurbane principali, individuare i tratti ove questa è ammissibile (Cass. n. 24214 del 2018). Tale principio, tuttavia, vale solo se si tratta delle postazioni fisse e automatiche, le quali, in effetti, possono considerarsi legittimamente installabili, sulle strade urbane a scorrimento e sulle strade extraurbane secondarie, solo previa autorizzazione del prefetto. Il d.l. n. 121 del 2002, art. 4, conv. dalla L. n. 168 del 2002, stabilisce, invero, che, mentre nelle autostrade e nelle strade extraurbane principali gli organi di polizia stradale possono utilizzare o installare dispositivi o mezzi tecnici di controllo del traffico secondo le direttive fornite dal ministero dell'interno e sentito il ministro delle

infrastrutture e dei trasporti, nel caso, invece, delle strade extraurbane secondarie e delle strade urbane a scorrimento è necessario un apposito provvedimento del prefetto che, previa selezione delle strade sulle quali procedere con il controllo a distanza, autorizzi la relativa installazione o utilizzazione.

Il decreto del prefetto ha, quindi, lo scopo di consentire, relativamente alle strade urbane a scorrimento e alle strade extraurbane secondarie, la possibilità di usare "senza presidio" apparecchiature automatiche per il rilevamento delle infrazioni relative al superamento dei limiti di velocità (Cass. 16622 del 2019, in motiv.; Cass. n. 776 del 2021, in motiv.) In definitiva l'utilizzazione degli apparecchi di rilevazione elettronica della velocità (e cioè gli autovelox) nelle strade diverse dalle autostrade o dalle strade extraurbane principali è consentita con postazioni mobili e alla presenza degli agenti accertatori di polizia (Cass. n. 16622 del 2019), senza che sia a tal fine necessario alcun decreto prefettizio (necessario solo "ad usare apparecchiature elettroniche automatiche senza presidio per il rilevamento dei limiti di velocità": Cass. n. 776 del 2021) del quale riprodurre i dati identificativi nel verbale di contestazione. Tanto si desume dal fatto che l'art. 201 C.d.S., comma 1 bis, distingue due ipotesi alle lett. e) ed f) per cui nella prima (lettera e, espressamente richiamata anche nel verbale oggetto di causa) l'apparecchiatura utilizzata per l'accertamento è, a differenza che nella seconda ipotesi, "direttamente gestita" dall'organo di polizia operante (cfr Cass. 21091 del 12.10.2010; più di recente v. Cass. n. 18560 del 2022).

Orbene, nel caso di specie non vi era quindi alcuna necessità di emissione del decreto prefettizio di individuazione delle strade lungo le quali è possibile installare apparecchiature automatiche per il rilevamento della velocità senza obbligo di fermo immediato del conducente perché la postazione di rilevamento de quo, così come indicato nel verbale, non era una postazione di controllo da remoto senza presenza diretta dell'operatore di polizia, ma una postazione presidiata id est direttamente gestita dagli agenti della ### Al rigetto del ricorso deve seguire ex art. 7 comma 11 d.l.vo 150 del 2011 la determinazione dell'importo della sanzione che appare congruo fissare, attesa la gravità della

violazione (velocità tenuta 144,40 km/h su una strada con limite di 90 km/h), nel valore di euro 1.500,00, oltre spese postali ed amministrative.

Le spese dei due gradi giudizio seguono la soccombenza e vengono liquidate in dispositivo ex dm n. 55 del 2014 e succ. mod. in relazione al valore della causa e alla attività svolta.

P.Q.M.

Il Tribunale di ### definitivamente pronunciando sull'appello proposto dal Comune di ### di ### avverso la sentenza del G.d.P. di ### n. 2152/2023 dep. 20.12.2023, disattesa ogni altra istanza, richiesta o difesa, così provvede: 1) accoglie l'appello e, in riforma della sentenza di primo grado, rigetta il ricorso proposto da ### avverso il verbale n. 7544/2023 emesso il ### dalla PM del Comune di ### di ### 2) determina la relativa sanzione in euro 1.500,00 oltre spese postali ed amministrative; 3) condanna l'appellato alla rifusione delle spese di giudizio in favore del Comune di ### di ### liquidate in euro 91,50 per spese vive ed euro 740,00 (278+462) per onorario, oltre 15% per rimborso spese generali, IVA e CAP come per legge.

Così deciso, letto e depositato all'udienza del 12 giugno 2024 ### n. 2701/2024

*copia NON UFFICIALE della Sentenza n. 2774/2024 del 12-06-2024 Tribunale di Bari reperibile al permalink:
<https://apps.dirittopratico.it/sentenza/tribunale/bari/2024/2774.htm#b99a6>*

RG

Sentenza n. cronol. 2288/2024 de

CITTA' DI FERRANDINA
COMANDO POLIZIA LOCALE
15/07/2024 09:50
ATTO IN ARNO
P.D. N. 000115699

**REPUBBLICA ITALIANA
IN NOME DEL POPOLO ITALIANO**

Il Giudice Unico del Tribunale di Matera, Gaetano CATALANI, ha emesso la seguente

SENTENZA

nella causa civile iscritta al numero di Ruolo Generale **839/2022**, avente ad oggetto
“*appello avverso sentenza del Giudice di Pace di Matera n.965/2021*”

TRA

COMUNE DI FERRANDINA (C.F.80000550774), in persona del Sindaco pro tempore, elettivamente domiciliato in Ferrandina alla Via Lanzillotti 86 presso lo studio dell'avv. Cristofaro Russiello (C.F. RSSCST64D15F052X) che lo rappresenta e difende in virtù di delibera G.M. 128/2022 e di mandato in atti;

– *APPELLANTE* –

CONTRO

FORTUNATO AGOSTINO STEFANO (C.F. FRTGTN84LL08E131A), elettivamente domiciliato in Castellammare di Stabia alla via Silio Italico 9 presso lo studio dell'avv. Massimo Fortunato (C.F. FRTMSM76B08C129R) che lo rappresenta e difende, giusta procura in atti;

– *APPELLATO* –

rinvia per la discussione all'udienza del 18/4/2024, la causa è stata trattata ex art. 127 ter c.p.c. nella parte in cui dispone la trattazione scritta delle udienze che non richiedono la presenza di soggetti diversi dai difensori e decisa, avendo le parti depositato le note scritte, contenenti le rispettive conclusioni da intendersi qui richiamate e trascritte.

MOTIVI DELLA DECISIONE

La presente sentenza viene redatta, ai sensi degli articoli 132 n. 4 e 118 disp. att. c.p.c. (come modificati con legge n. 69/09), senza l'esposizione dello svolgimento del processo e con una concisa esposizione dei fatti e delle ragioni giuridiche rilevanti ai fini della decisione, anche con riferimento a precedenti conformi.

Il Comune di Ferrandina ha appellato la sentenza n. 965 resa il 17/12/2021 dal Giudice di Pace di Matera che ha accolto l'opposizione proposta da Fortunato Agostino Stefano, annullando il verbale di contestazione n. VX88723 redatto dalla Polizia Locale, per avere il veicolo tg.FS357ZD di proprietà dell'opponente, circolato in data 22/9/2020 sulla SS 407 a velocità superiore, rispetto a quella consentita, in violazione dell'art.142 C.d.S.. A sostegno dell'appello ha dedotto che erroneamente nella sentenza impugnata, alla stregua dell'orientamento di taluni giudici di merito, era stata sancita l'illegittimità della sanzione irrogata con rilevazione compiuta tramite apparecchio non omologato, mentre avrebbe dovuto ritenersi che l'approvazione ad opera dell'autorità amministrativa con taratura e verifica di funzionalità del dispositivo utilizzato fosse idonea per l'accertamento della velocità, sicché ha concluso per il rigetto dell'opposizione con vittoria di spese legali.

Fortunato Agostino Stefano, nel costituirsi ha eccepito l'inammissibilità del gravame, ai sensi dell'art. 348 bis c.p.c., non avendo lo stesso ragionevole possibilità di accoglimento. Nel merito ha dedotto che le verifiche di funzionalità del dispositivo utilizzato per rilevare la velocità non avessero fede privilegiata e che dagli atti non si evinceva l'omologazione o approvazione dell'apparecchio denominato EnVES EVO MVD 1605 matr.AI0341H, come richiesto dall'art. 192 comma secondo Reg. Es. C.d.S.. Inoltre ha spiegato appello incidentale condizionato, eccependo la tardività della contestazione, eseguita oltre il 90^o giorno dalla commissione dell'infrazione, la carenza di prova della funzionalità da remoto del dispositivo, l'omessa taratura periodica dello stesso, la mancata decurtazione della velocità, in contrasto con quanto stabilito dall'art.345 disp. att. C.d.S., la violazione della legge sulla privacy nell'acquisizione dei dati del contravventore, l'illegittimità della notifica per mancata indicazione nel verbale delle norme che comportano costi accessori della sanzione, la carente indicazione del responsabile dell'immissione dei dati, il mancato rispetto del DPR 250/2005, la nullità del verbale per mancata adozione del documento programmatico della sicurezza, l'omessa segnalazione della postazione autovelox, sicché ha chiesto il rigetto del gravame con vittoria di spese in favore del procuratore antistatario.

Deve preliminarmente essere disattesa l'eccezione di inammissibilità dell'appello, avendo l'appellante contestato specificamente l'equiparazione dell'approvazione del di-

spositivo all'omologazione ed essendo rilevante tale questione, ciò che impedisce una pronuncia, a norma dell'art. 348 bis c.p.c..

Nel merito l'impugnazione è fondata.

Il primo giudice ha ritenuto l'inidoneità dell'approvazione del dispositivo di rilevamento elettronico della velocità, essendo invece necessaria l'omologazione dello stesso, ai sensi dell'art.192 C.d.S. All'uopo si premette che per approvazione s'intende un provvedimento amministrativo adottato nell'esercizio di funzione di controllo con cui l'organo pubblico richiesto esprime giudizio favorevole in ordine a quanto sottoposto al suo esame, mentre per omologazione s'intende l'atto con il quale l'autorità o organo competente riconosce legittimo e valido qualche atto o fatto, dopo averne verificato la conformità a determinate leggi, disposizioni e simili: con entrambi i termini citati, quindi, si fa riferimento alla manifestazione di giudizio che un soggetto deputato esprime all'esito di procedimento di verifica e controllo. Ciò premesso, si reputa nella specie che con i termini "approvazione" ed "omologazione", richiamati da varie norme in materia di circolazione stradale, il legislatore ha fatto riferimento alle procedure di verifica della corretta funzionalità degli apparecchi utilizzati per il controllo della velocità e la regolazione del traffico, nonché per l'accertamento e rilevamento automatico delle infrazioni alle norme di circolazione. In particolare, l'art. 45 comma sesto C.d.S. dispone che: *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 delle infrastrutture e dei trasporti, 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*, per cui tale norma prevede che la funzionalità dell'apparecchio utilizzato ai fini ivi indicati, sia verificata tramite una procedura di approvazione o omologazione, le quali sono tra loro alternative e, comunque, entrambe finalizzate ad abilitare le apparecchiature agli utilizzi previsti nella citata norma. Il richiamato art.142 comma VI C.d.S., nel disciplinare i limiti di velocità stabilisce che *"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 percor-*

renza su tratti determinati, nonché le registrazioni del cronotachigrafo e documenti relativi ai percorsi autostradali, come precisato dal regolamento”: la norma non prevede tra gli apparecchi di rilevamento della velocità quelli approvati, ma tale mancata specificazione deve ritenersi frutto di mera dimenticanza del legislatore, atteso che all’approvazione fanno riferimento altre norme in materia. Infatti, l’art.192 Reg.es. C.d.S., disciplina sia l’omologazione che l’approvazione “di mezzi tecnici per l’accertamento e il rilevamento automatico delle violazioni alle norme di circolazione”, mentre il successivo art. 345 medesimo Regolamento, inserito nel Titolo V Par. 1, relativo alle “limitazioni di velocità”, al comma secondo prevede che “le singole apparecchiature devono essere approvate dal Ministero dei lavori pubblici”, senza fare riferimento all’omologazione. Va, infine, considerato il D.L. n. 121/2002 (“Disposizioni urgenti per garantire la sicurezza nella circolazione stradale”, convertito in legge n.168/2002) il quale, all’art. 4 comma primo dispone che “sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali di cui all'articolo 2, comma II lettere A e B decreto legislativo 30 aprile 1992 n. 285, gli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12 comma I del medesimo decreto legislativo, secondo le direttive fornite dal Ministero dell'interno, sentito il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, possono utilizzare o installare dispositivi o mezzi tecnici di controllo del traffico, di cui è data informazione agli automobilisti, finalizzati al rilevamento a distanza delle violazioni alle norme di comportamento di cui agli articoli 142, 148 e 176 dello stesso decreto legislativo, e successive modificazioni. I predetti dispositivi o mezzi tecnici di controllo possono essere altresì utilizzati o installati sulle restanti tipologie di strade, ovvero su singoli tratti di esse, individuati con apposito decreto del prefetto ai sensi del comma due”, mentre al comma terzo dispone che “nei casi indicati dal comma primo, la violazione deve essere documentata con sistemi fotografici, di ripresa video o con analoghi dispositivi che, nel rispetto delle esigenze correlate alla tutela della riservatezza personale, consentano di accertare, anche in tempi successivi, le modalità di svolgimento dei fatti costituenti illecito amministrativo, nonché i dati di immatricolazione del veicolo ovvero il responsabile della circolazione. Se vengono utilizzati dispositivi che consentono di accertare in modo automatico la violazione, senza la presenza o il diretto intervento degli agenti preposti, gli stessi devono essere approvati od omologati ai sensi dell'art. 45 comma VI decreto legislativo 30 aprile 1992 n. 285”: anche quest’ultima norma, emanata a distan-

za di circa dieci anni dal codice della strada e dal suo regolamento di attuazione ed esecuzione, conferma che gli apparecchi in questione sono validamente utilizzati se, in modo alternativo, approvati od omologati.

Nella specie il rilevatore automatico della velocità utilizzato EnVES EVO MVD 1605 matr.AI0341H-0X00028BF3 è stato installato dall'ente comunale su strada extraurbana e nel verbale di contestazione è richiamato il decreto ministeriale del 17/3/2017 prot. 4020 con il quale è stato approvato l'apparecchio con procedura che deve essere valutata come alternativa rispetto all'omologazione e non inficia l'attestazione di validità del sistema di rilevazione della velocità fatta dagli agenti che hanno proceduto a redigere il verbale di contestazione. Inoltre, nel verbale è fatto esplicito riferimento al certificato di taratura LAT249_20200302_03 prodotto in atti con l'attestato di verifica della funzionalità e di collaudo del dispositivo, redatto dalla Polizia Municipale in data 15/5/2018, a conferma dell'equiparazione tra omologazione e approvazione e dell'infondatezza delle eccezioni sollevate dal Fortunato sulla mancata taratura e sulla carenza di prova del funzionamento dell'apparecchio.

Quanto all'appello incidentale condizionato, va negata la fondatezza dell'eccezione di tardività della notifica del verbale di contestazione, atteso che lo stesso risulta consegnato alle Poste Italiane per la notifica in data 10/12/2020, ovvero nel termine di novanta giorni prescritto dall'art. 201 C.d.S. dalla violazione amministrativa, commessa il 22/9/2020, applicandosi anche alle notifiche a mezzo posta il principio della la scissione degli effetti tra notificante e destinatario per effetto della pronuncia Corte Costituzionale n.477/2002 (cfr. per tutte Cass. Civ. Sez. I sent. 13/5/2019 n.12551).

È altresì legittima la contestazione differita dell'infrazione, poiché la stessa era stata autorizzata su quel tratto di strada con decreto emesso il 21/3/2016 dal Prefetto di Matera prot.1290/01 9974/16, indicato nel verbale, sicché nessuna violazione dell'art. 200 C.d.S. è ravvisabile nel caso specifico.

Priva di fondamento è inoltre la questione relativa alla mancata decurtazione del limite di tolleranza della velocità, dal momento che dal verbale di contestazione si evince in modo chiaro come la Polizia Municipale abbia debitamente considerato la riduzione del 5% della velocità rilevata, pari a km. 109 orari, in linea con quanto stabilito dall'art. 345 comma terzo Reg. Att. C.d.S..

Del tutto irrilevante è poi la dedotta ed indimostrata violazione della legge sulla privacy, incombendo sull'amministrazione l'onere di documentare fotograficamente l'infrazione commessa dal conducente del veicolo di proprietà dell'opponente.

Relativamente alla maggiorazione dei costi per l'accertamento e la notifica del verbale, la stessa appare in linea con gli oneri da sostenersi dall'amministrazione e legittima sulla base della determina dirigenziale n.70 del 7/5/2020, menzionata in atti, così come è fatto esplicito riferimento al Mar. Saverino Costantino, quale pubblico ufficiale appartenente alla Polizia Municipale che ha proceduto all'accertamento della velocità con relativa immissione dei dati del contravventore e inserimento dei rilievi fotografici eseguiti in occasione della commessa infrazione. Ancora privo di rilievo è l'argomento della ritenuta assenza del documento programmatico della sicurezza da parte del Comune di Ferrandina non potendo tale presunta omissione inficiare la legittimità della contestazione mossa al Fortunato per l'eccessiva velocità tenuta dal veicolo di proprietà dello stesso.

Infine, nel verbale è fatto esplicito riferimento all'avvenuta rilevazione della velocità a mezzo dispositivo in postazione fissa, autorizzata dall'ANAS con provvedimento n. CDG 0262639-P del 23/3/2017. Dal verbale di contestazione redatto dalla Polizia Locale si rileva come gli agenti abbiano anche accertato l'avvenuta installazione di segnaletica di preavviso posta a mt. 1.000, a mt. 500 ed a mt. 250, posti prima del punto di rilevazione della velocità. Tali dichiarazioni rese dai verbalizzanti fanno piena prova sino a querela di falso, a norma dell'art. 2700 c.c., trattandosi di atto pubblico, sulla provenienza dal pubblico ufficiale che lo ha formato, sulle dichiarazioni rese allo stesso e sugli altri fatti da questi compiuti o che questi attestati essere avvenuti in sua presenza, restando escluse dalla fede privilegiata le sole valutazioni in esso espresse (cfr. Cass.Civ. Sez. VI ord. 16/9/2022 n.27288), tra le quali non può certo ricomprendersi l'accertamento compiuto sull'esistenza della postazione fissa e della segnaletica preventiva. Trattandosi di fatti caduti sotto la percezione dei verbalizzanti, il Fortunato avrebbe dovuto proporre querela di falso per contestare in modo specifico la veridicità del contenuto del verbale e la mancata proposizione della stessa rende inammissibile il relativo motivo di opposizione. Peraltro, l'onere della prova sull'inadeguatezza o sul mal funzionamento della segnaletica preventiva per consolidato orientamento giurisprudenziale incombe sull'opponente e non sull'amministrazione, dovendo quest'ultima soltanto di-

mostrare di avere assolto alla funzione di avviso della presenza della postazione di controllo, in modo tale da garantire il rispetto del dovere informativo, senza che possa imporsi alla P.A. l'obbligo di documentare in positivo la percepibilità e la leggibilità del cartello apposto, in assenza di criteri oggettivi diversi da quelli di forma previsti dall'art. 1 comma secondo D.M. 15/8/2007 (cfr. Cass. Civ. Sez.II ord. 6/10/2022 n. 29001, Sez. VI ord. 23/11/2022 n.7715, Trib. Salerno Sez. I sent. 14/2/2020 in Banca Dati Sistema Giuridica).

In ragione di ciò va riformata l'impugnata sentenza e rigettata l'opposizione proposta da Fortunato Agostino Stefano avverso il verbale di contestazione n. VX88723 redatto dalla Polizia Municipale di Ferrandina in data 2/12/2020.

In applicazione del principio della soccombenza, a norma dell'art. 91 c.p.c. e non ricorrendo giusti motivi per disporre la compensazione, l'appellata va altresì condannata al pagamento delle spese del doppio grado di giudizio che, tenuto conto del valore della causa e dell'impegno in concreto profuso dal difensore dell'appellante, sono liquidate, in base ai parametri di cui al D.M. n. 55/2014, per il primo grado in € 250,00 (€ 50 per lo studio, € 50 per fase introduttiva, € 50 per istruttoria, € 100 per decisione) e per il giudizio di appello in € 64,50 per esborsi ed € 350,00 per onorari (€ 75 per lo studio, € 75 per fase introduttiva, € 100 trattazione ed € 100 per decisione), oltre per entrambi i gradi rimborso spese generali, IVA e CNA come per legge.

Si precisa, infine che, ai sensi della normativa sulla privacy, in caso di diffusione del presente documento al di fuori della naturale destinazione, è obbligatorio l'oscuramento dei dati che rendono possibile l'identificazione dei soggetti coinvolti.

P.Q.M.

Il Giudice, pronunciando sull'appello proposto dal Comune di Ferrandina nei confronti di Fortunato Agostino Stefano con ricorso depositato il 12/5/2022 avverso la sentenza 965 resa dal Giudice di Pace di Matera il 17/12/2021, così provvede nel contraddittorio delle parti:

- accoglie l'appello e, per l'effetto, rigetta l'opposizione proposta da Fortunato Agostino Stefano avverso il verbale di contestazione n. VX88723 redatto dalla Polizia Municipale di Ferrandina in data 2/12/2020;
- condanna l'appellato al pagamento in favore del Comune di Ferrandina delle spese legali che liquida per il primo grado in € 250,00 per onorari e per il giudizio di secondo

grado in € 64,50 per esborsi ed € 350,00 per onorari, oltre, per entrambi i gradi, rimborso spese generali, IVA e CNA come per legge.

Così deciso in Matera, il 18/4/2024.

Il Giudice
Gaetano Catalani

Trasmissione sentenza n. 392/2024 pubblicata il 19.04.2024 relativa a giudizio con rgn 839/2022 Tribunale di Matera

Da Per conto di: russiello0223@cert.avvmatera.it <posta-certificata@legalmail.it>
A polizialeferrandina <polizialeferrandina@pec.it>, comune.ferrandina.mt <comune.ferrandina.mt@cert.ruparbasilicata.it>
Data sabato 11 maggio 2024 - 13:26

Messaggio di posta certificata

Il giorno 11/05/2024 alle ore 13:26:53 (+0200) il messaggio "Trasmissione sentenza n. 392/2024 pubblicata il 19.04.2024 relativa a giudizio con rgn 839/2022 Tribunale di Matera" è stato inviato da "russiello0223@cert.avvmatera.it" indirizzato a:
polizialeferrandina@pec.it
comune.ferrandina.mt@cert.ruparbasilicata.it
Il messaggio originale è incluso in allegato.

Identificativo messaggio: 31DE57D7.031B2699.6767E721.160D0090.posta-certificata@legalmail.it

L'allegato daticert.xml contiene informazioni di servizio sulla trasmissione.

Certified email message

On 11/05/2024 at 13:26:53 (+0200) the message "Trasmissione sentenza n. 392/2024 pubblicata il 19.04.2024 relativa a giudizio con rgn 839/2022 Tribunale di Matera" was sent by "russiello0223@cert.avvmatera.it" and addressed to:
polizialeferrandina@pec.it
comune.ferrandina.mt@cert.ruparbasilicata.it
The original message is attached.

Message ID: 31DE57D7.031B2699.6767E721.160D0090.posta-certificata@legalmail.it

The daticert.xml attachment contains service information on the transmission

postacert.eml
daticert.xml
smime.p7s

Trasmissione sentenza n. 392/2024 pubblicata il 19.04.2024 relativa a giudizio con rgn 839/2022 Tribunale di Matera

Da CRISTOFARO RUSSIELLO <russiello0223@cert.avvmatera.it>

A polizialeferrandina <polizialeferrandina@pec.it>, **comune.ferrandina.mt**
<comune.ferrandina.mt@cert.ruparbasilicata.it>

Data sabato 11 maggio 2024 - 13:26

Gent.mo Responsabile Polizia locale Comune di Ferrandina

OGGETTO: Trasmissione sentenza n. 392/2024 pubblicata il 19.04.2024 relativa a giudizio con rgn 839/2022 Tribunale di Matera

parti Comune di Ferrandina contro Fortunato Agostino Stefano .

Sentenza notificata alla controparte il 11.05.2024

Termine per eventuale ricorso in cassazione 60 gg dalla notifica

In allegato si trasmette il provvedimento di cui in oggetto.

cordiali saluti

Ferrandina 11.05.2024

avv. Cristofaro Russiello

via Lanzillotti n. 86

75013 Ferrandina MT

--

--

sentenza trib. MT.pdf



**REPUBBLICA ITALIANA
IN NOME DEL POPOLO ITALIANO**



CITTA' DI FERRANDINA
COMANDO POLIZIA LOCALE
16/05/2024 16:56
ATTO IN ARRIVO
Prot. Nr. 000100953

Il Giudice Unico del Tribunale di Matera, Gaetano CATALANI, ha emesso la seguente

SENTENZA

nella causa civile iscritta al numero di Ruolo Generale 758/2023, avente ad oggetto
"appello avverso sentenza del Giudice di Pace di Matera n.537/2022"

TRA

COMUNE DI FERRANDINA (C.F.80000550774), in persona del Sindaco pro tempore, elettivamente domiciliato in Matera Largo Passarelli 9 presso lo studio dell'avv. Michela Pantone (C.F. PNTMHL84E42L418V) che lo rappresenta e difende in virtù di delibera G.M. 29/2023 e di mandato in atti;

– APPELLANTE –

CONTRO

ROMANAZZI GIOVANNI (C.F. RMNGNN67R31L049T), elettivamente domiciliato in Massafra piazza Vitt. Emanuele 18 presso lo studio dell'avv. Vito Antonio Miccolis (C.F. MCCVNT57M11F027T) che lo rappresentava e difendeva nel giudizio di primo grado;

– APPELLATO –

rinvia per la discussione all'udienza del 2/5/2024, la causa è stata trattata ex art. 127 ter c.p.c. nella parte in cui dispone la trattazione scritta delle udienze che non richiedono la presenza di soggetti diversi dai difensori e decisa, avendo le parti depositato le note scritte, contenenti le rispettive conclusioni da intendersi qui richiamate e trascritte.

MOTIVI DELLA DECISIONE

La presente sentenza viene redatta, ai sensi degli articoli 132 n. 4 e 118 disp. att. c.p.c. (come modificati con legge n. 69/09), senza l'esposizione dello svolgimento del processo e con una concisa esposizione dei fatti e delle ragioni giuridiche rilevanti ai fini della decisione, anche con riferimento a precedenti conformi.



Il Comune di Ferrandina ha appellato la sentenza n. 537 resa il 2/12/2022 dal Giudice di Pace di Matera che ha accolto l'opposizione proposta da Romanazzi Giovanni, annullando il verbale di contestazione n. VX116560 redatto dalla Polizia Locale il 17/11/2021, per avere il veicolo tg.DA055JS di proprietà dell'opponente, circolato in data 8/10/2021 sulla SS 407 a velocità superiore, rispetto a quella consentita, in violazione dell'art.142 C.d.S.. A sostegno dell'appello ha dedotto che erroneamente nella sentenza impugnata, alla stregua dell'orientamento di taluni giudici di merito, era stata sancita l'illegittimità delle sanzioni irrogate con rilevazione compiuta tramite apparecchio non omologato, mentre avrebbe dovuto ritenersi che l'approvazione ad opera dell'autorità amministrativa con taratura e verifica di funzionalità fosse idonea per la rilevazione della velocità, sicché ha concluso per il rigetto dell'opposizione con vittoria di spese legali.

Romanazzi Giovanni, benché ritualmente citata presso il domicilio eletto in primo grado, non si è costituita in appello, di talché ne è stata dichiarata la contumacia.

L'appello è fondato.

Il primo giudice ha ritenuto l'inidoneità dell'approvazione del dispositivo di rilevamento elettronico della velocità, essendo invece necessaria l'omologazione dello stesso, ai sensi dell'art.192 C.d.S. All'uopo si premette che per approvazione s'intende un provvedimento amministrativo adottato nell'esercizio di funzione di controllo con cui l'organo pubblico richiesto esprime giudizio favorevole in ordine a quanto sottoposto al suo esame, mentre per omologazione s'intende l'atto con il quale l'autorità o organo competente riconosce legittimo e valido qualche atto o fatto, dopo averne verificato la conformità a determinate leggi, disposizioni e simili: con entrambi i termini citati, quindi, si fa riferimento alla manifestazione di giudizio che un soggetto deputato esprime all'esito di procedimento di verifica e controllo. Ciò premesso, si reputa nella specie che con i termini "approvazione" ed "omologazione", richiamati da varie norme in materia di circolazione stradale, il legislatore ha fatto riferimento alle procedure di verifica della corretta funzionalità degli apparecchi utilizzati per il controllo della velocità e la regolazione del traffico, nonché per l'accertamento e rilevamento automatico delle infrazioni alle norme di circolazione. In particolare, l'art. 45 comma sesto C.d.S. dispone che: *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 rile-*



vamento 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 delle infrastrutture e dei trasporti, previo accertamento delle caratteristiche geometriche, fotometriche, funzionali, di idoneità e di quanto altro necessario. In tale regolamento sono precisate altresì le modalità di omologazione e di approvazione, per cui tale norma prevede che la funzionalità dell'apparecchio utilizzato ai fini ivi indicati, sia verificata tramite una procedura di approvazione o omologazione, le quali sono tra loro alternative e, comunque, entrambe finalizzate ad abilitare le apparecchiature agli utilizzi previsti nella citata norma. L'art.142 comma VI C.d.S., nel disciplinare i limiti di velocità stabilisce che "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 documenti relativi ai percorsi autostradali, come precisato dal regolamento": la norma non prevede tra gli apparecchi di rilevamento della velocità quelli approvati, ma tale mancata specificazione deve ritenersi frutto di mera dimenticanza del legislatore, atteso che all'approvazione fanno riferimento altre norme in materia. Infatti, l'art.192 Reg. es. C.d.S., disciplina sia l'omologazione che l'approvazione "di mezzi tecnici per l'accertamento e il rilevamento automatico delle violazioni alle norme di circolazione", mentre il successivo art. 345 medesimo Regolamento, inserito nel Titolo V Par. 1, relativo alle "limitazioni di velocità", al comma secondo prevede che "le singole apparecchiature devono essere approvate dal Ministero dei lavori pubblici", senza fare riferimento all'omologazione. Va, infine, considerato il D.L. n. 121/2002 ("Disposizioni urgenti per garantire la sicurezza nella circolazione stradale", convertito in legge n.168/2002) il quale, all'art. 4 comma primo dispone che "sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali di cui all'articolo 2, comma II lettere A e B decreto legislativo 30 aprile 1992 n. 285, gli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12 comma I del medesimo decreto legislativo, secondo le direttive fornite dal Ministero dell'interno, sentito il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, possono utilizzare o installare dispositivi o mezzi tecnici di controllo del traffico, di cui è data informazione agli automobilisti, finalizzati al rilevamento a distanza delle violazioni alle norme di comportamento di cui agli articoli 142, 148 e 176 dello stesso decreto legislativo, e successive modificazioni. I predetti dispositivi o mezzi



tecnic di controllo possono essere altresì utilizzati o installati sulle restanti tipologie di strade, ovvero su singoli tratti di esse, individuati con apposito decreto del prefetto ai sensi del comma due”, mentre al comma terzo dispone che “nei casi indicati dal comma primo, la violazione deve essere documentata con sistemi fotografici, di ripresa video o con analoghi dispositivi che, nel rispetto delle esigenze correlate alla tutela della riservatezza personale, consentano di accertare, anche in tempi successivi, le modalità di svolgimento dei fatti costituenti illecito amministrativo, nonché i dati di immatricolazione del veicolo ovvero il responsabile della circolazione. Se vengono utilizzati dispositivi che consentono di accertare in modo automatico la violazione, senza la presenza o il diretto intervento degli agenti preposti, gli stessi devono essere approvati od omologati ai sensi dell’art. 45 comma VI decreto legislativo 30 aprile 1992 n. 285”: anche quest’ultima norma, emanata a distanza di circa dieci anni dal codice della strada e dal regolamento di attuazione ed esecuzione, conferma che gli apparecchi in questione sono validamente utilizzati se, in modo alternativo, approvati od omologati.

Nella specie il rilevatore automatico della velocità utilizzato EnVES EVO MVD 1605 matr.AI0342H-0X0002956B è stato installato dall’ente comunale su strada extraurbana e nel verbale di contestazione è fatto esplicito riferimento al decreto ministeriale del 17/3/2017 prot. 4020 con il quale è stato approvato l’apparecchio con procedura che deve essere valutata come alternativa rispetto all’omologazione e non inficia l’attestazione di validità del sistema di rilevazione della velocità del veicolo fatta dagli agenti che hanno proceduto a redigere il verbale di contestazione. Inoltre, in tale verbale è fatto esplicito riferimento al certificato di taratura LAT249_20210219_04 prodotto in atti, unitamente al certificato di verifica della funzionalità e di collaudo del dispositivo, redatto dalla Polizia Municipale in data 15/5/2018, a conferma dell’equiparazione tra omologazione e approvazione e dell’infondatezza della eccezione sollevata dal Romanazzi sulla carenza di prova del funzionamento dello stesso.

Peraltro, l’opponente, non costituendosi nel presente giudizio, non ha confutato in alcun modo le argomentazioni svolte dall’appellante sull’equiparazione dell’approvazione alla omologazione del dispositivo di rilevazione della velocità, né ha riproposto le ulteriori questioni sollevate con l’atto di opposizione.

In ragione di ciò va riformata l’impugnata sentenza e rigettata l’opposizione proposta da Romanazzi Giovanni avverso il verbale di contestazione n. VX116560 redatto dalla Po-



lizia Municipale di Ferrandina in data 17/11/2021.

In applicazione del principio della soccombenza, a norma dell'art. 91 c.p.c. e non ricorrendo giusti motivi per disporre la compensazione, l'appellato va altresì condannato al pagamento delle spese del doppio grado di giudizio che, tenuto conto del valore della causa e dell'impegno in concreto profuso dal difensore dell'appellante, sono liquidate, in base ai parametri di cui al D.M. n. 55/2014, per il primo grado in € 250,00 (€ 50 per lo studio, € 50 per fase introduttiva, € 50 per istruttoria, € 100 per decisione) e per il giudizio di appello in € 64,50 per esborsi ed € 350,00 per onorari (€ 75 per lo studio, € 75 per fase introduttiva, € 100 trattazione ed € 100 per decisione), oltre per entrambi i gradi rimborso spese generali, IVA e CNA come per legge.

Si precisa, infine che, ai sensi della normativa sulla privacy, in caso di diffusione del presente documento al di fuori della naturale destinazione, è obbligatorio l'oscuramento dei dati che rendono possibile l'identificazione dei soggetti coinvolti.

P.Q.M.

Il Giudice, pronunciando sull'appello proposto dal Comune di Ferrandina nei confronti di Romanazzi Giovanni con ricorso depositato il 2/5/2023 avverso la sentenza n.537 resa dal Giudice di Pace di Matera il 2/12/2022, così provvede:

- dichiara la contumacia dell'appellato;
- accoglie l'appello e, per l'effetto, rigetta l'opposizione proposta da Romanazzi Giovanni avverso il verbale di contestazione n. VX116560 redatto dalla Polizia Municipale di Ferrandina in data 17/11/2021;
- condanna l'appellato al pagamento in favore del Comune di Ferrandina delle spese legali che liquida per il primo grado in € 250,00 per onorari e per il giudizio di secondo grado in € 64,50 per esborsi ed € 350,00 per onorari, oltre, per entrambi i gradi, rimborso spese generali, IVA e CNA come per legge.

Così deciso in Matera, il 2/5/2024.

Il Giudice
Gaetano Catalani



Ho il piacere di comunicarVi che, il Tribunale di Matera, con sentenza che allego in copia, ha dichiarato la contumacia dell'appellato ed ha accolto l'appello da me proposto nell'interesse del Comune di Ferrandina, per l'effetto, ha rigettato l'opposizione proposta da Romanazzi Giovanni avverso il verbale di contestazione n. VX116560 redatto dalla Polizia Municipale di Ferrandina in data 17/11/2021. Infine ha condannato l'appellato al pagamento in favore del Comune di Ferrandina delle spese legali liquidate per il primo grado in € 250,00 per onorari e per il giudizio di secondo grado in € 64,50 per esborsi ed € 350,00 per onorari, oltre, per entrambi i gradi, rimborso spese generali, IVA e CNA come per legge.

Cordiali saluti

avv. Michela Pantone

pat.m. 7637
06/05/2024

La presente per comunicarVi che il Giudice di Pace di Matera, con sentenza che allego in copia, ha accolto il ricorso avverso il Comune di Ferrandina ed ha annullato il verbale impugnato, compensando le spese processuali.

Alla luce delle pronunce del Tribunale di Matera, stanti le motivazioni addotte dal Giudice di Pace, consiglio vivamente di impugnare la sentenza emarginata in oggetto.

Cordiali saluti
avv. Michela Pantone

COMUNE DI FERRANDINA (MT)
- 5 DIC 2022
Prot. N. <u>2048</u> Cat. _____ Cl. _____

COMUNE DI FERRANDINA (MT)
- 2 DIC 2022
Prof. N. _____ Cst. _____

pantone1241@cert.avvmatera.it comune.ferrandina.mt@cert.ruparbasilicata.it
pantone1241@cert.avvmatera.it COMUNE DI FERRANDINA / ROMANAZZI GIOVANNI
(Giudice di Pace Matera, dott.ssa Alda Moramarco, n. 1274/2021 RG, sentenza n. 537/2022) InfoCert
S.p.A. 02/12/2022 18:05:10 954CFA7E.03306DCF.D3CC917A.E8A06928.posta-
certificata@legalmail.it <1344973986.1173498.1670000708708.JavaMail.jboss@ip1pvliaslmw014>

SENTENZA N. 531/2021
RUOLO GEN. N. 374/2021
CRONOL. N. 3933/2021
REPERTORIO N. _____

Ufficio del Giudice di Pace di Matera

Repubblica Italiana

In Nome del Popolo Italiano

Il Giudice di Pace di Matera dott.ssa Alda Moramarco ha pronunciato la seguente

Sentenza

Nella causa civile iscritta nel registro generale affari sotto il numero d'ordine 1274 dell'anno 2021

Tra

Romanazzi Giovanni, opponente rappresentato e difeso dall'avv. Vito Antonio Miccolis;

Contro

Comune di Ferrandina, in persona del Sindaco in carica, resistente rappresentato e difeso dall'avv. Michela Pantone;

Oggetto: opposizione a sanzione amministrativa

Svolgimento del Processo.

Con ricorso depositato in cancelleria il 16.12.2021 Romanazzi Giovanni proponeva opposizione avverso verbale di contestazione n. VX116560-2021026197 elevato in data 7.11.2021 dalla Polizia Municipale di Ferrandina con cui si contestava la violazione dell'art. 142/8 C.d.S. assumendo la illegittimità dello stesso e, chiedendone, pertanto, l'annullamento previa sospensione dell'esecuzione.

Si costituiva in giudizio il Comune di Ferrandina che nel merito contestava la fondatezza dello stesso chiedendone il rigetto.

Acquisiti in giudizio gli atti relativi alla contestazione dell'illecito, istruita la causa mediante documentazione, il Giudice, ha deciso come da separato dispositivo letto all'odierna udienza.

COMUNE DI PERRANDINA - PROT. N. 0022048 del 05-12-2022 in arrivo

Motivi della Decisione

Partendo dal presupposto che, nel giudizio regolato dagli articoli 22 e 23 della legge 689/81, si realizza un'inversione dell'onere della prova in favore del ricorrente e conseguentemente la Pubblica Amministrazione assumendo la veste sostanziale di attore è tenuta, ai sensi dell'articolo 2697 del Codice Civile, a provare la fondatezza dei fatti e delle motivazioni poste a fondamento del provvedimento impugnato dunque la sussistenza della pretesa sanzionatoria che nel giudizio de quo risulta completamente inesistente.

L'opposta, su cui quindi grava l'onere della prova, si è costituita in giudizio ma non ha contro dedotto a tutti i motivi di opposizione eccepiti dalla ricorrente, ne ha documentalmente provato il contrario.

Si ritiene meritevole di accoglimento l'eccezione di mancata omologazione dell'apparecchio rilevatore della velocità.

Occorre a tal proposito chiarire che la approvazione è cosa ben diversa dalla omologazione, trattandosi di due procedure completamente diverse che giungono a differenti provvedimenti conclusivi. Tanto è chiaramente precisato dall'art. 192 C.d.S. (intitolata "omologazione e approvazione") che al comma 2 prevede la omologazione mentre al comma 3 la approvazione.

L'omologazione consiste in un procedimento amministrativo che accerta la rispondenza e la conformità dell'apparecchiatura alle prescrizioni del Regolamento del Codice della Strada, esigendo quindi un giudizio tecnico giuridico in ordine alla sussistenza delle condizioni di legittimità delle modalità di accertamento con riferimento alla normativa vigente. Detta valutazione non è invece postulata nell'ambito della procedura di mera approvazione.

Nel caso della mera approvazione le apparecchiature per la misurazione della velocità non andrebbero bene per poter essere legittimamente

COMUNE DI FERRANDINA - PROT. N. 0022048 del 05-12-2022 in arrivo

utilizzate, richiedendo il Legislatore, per la mera approvazione, una minor precisione, mentre nel caso dell'omologazione ha richiesto vincoli più forti di rispondenza a determinate caratteristiche e prescrizioni, poste, evidentemente, nell'interesse della collettività, a presidio della garanzia del diritto di difesa.

L'omologazione, dunque, va fatta per verificare la rispondenza e l'efficacia di un determinato apparecchio alle prescrizioni stabilite dal regolamento. La approvazione, invece, riguarda la richiesta relativa a elementi per i quali il regolamento non stabilisce le caratteristiche fondamentali o particolari prescrizioni. Il che significa che il legislatore ha previsto due diverse procedure a diverse condizioni e con una ratio ben precisa e suscettibile di distinguere diverse situazioni. Ha riferito l'omologazione, come obbligatoria, alle apparecchiature utilizzate per accertare la velocità su strada, come l'apparecchio in questione, per i quali non è sufficiente l'approvazione.

Nel caso di specie manca assolutamente un decreto di omologazione dell'apparecchio En VES EVO MVD 160⁵ utilizzato per rilevare la velocità contestata al ricorrente.

Sul punto, occorre ricordare come la Consulta (sent. n. 113/2015) abbia dichiarato incostituzionale l'art. 45, comma 6, del Codice della Strada, nella parte in cui non prevede che tutte le apparecchiature impiegate per l'accertamento delle violazioni ai limiti di velocità siano sottoposte a verifiche periodiche di funzionalità e taratura. "... a seguito di tale pronuncia di incostituzionalità questa Suprema Corte ha statuito che l'onere di provare che l'apparecchiatura atta all'accertamento ed al rilevamento automatico delle violazioni alle norme di circolazione è stata preventivamente sottoposta alla prescritta ed aggiornata omologazione ed alla indispensabile verifica periodica di funzionamento, grava nel giudizio di opposizione sulla P.A.

COMUNE DI FERRANDINA - PROT. N. 0022048 del 05-12-2022 in arrivo

poiché concerne il fatto costitutivo della pretesa sanzionatoria." (cfr. Cass. 11869/2020).

In conclusione, dal combinato disposto degli artt. 45 e 142, comma 6, C.d.S., nonché degli art. 192 e 345 Reg. C.d.S., discende che le apparecchiature di rilevamento della velocità debbano essere sottoposte a procedura di omologazione disciplinata dall'art. 192 C.d.S. e che ogni diversa procedura adottata difformemente allo schema legislativamente previsto per tale tipo di apparecchiatura debba ritenersi illegittimo in quanto inidoneo a conferire certezza ai rilevamenti.

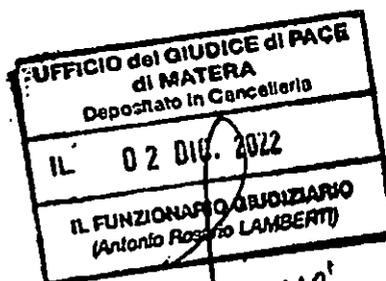
Ritiene questo giudice, stante la controvertibilità della materia trattata, di dover interamente compensare tra le parti le spese e i compensi di lite.

P.Q.M.

Il Giudice di Pace di Matera, definitivamente pronunciando sulla domanda proposta con ricorso del 16.12.2021 da P...zzi Giovanni nei confronti del Comune di Ferrandina così provvede:

- 1) Accoglie il ricorso e per l'effetto annulla il provvedimento impugnato;
- 2) Compensa interamente tra le parti le spese e i compensi di lite.
- 3) Dichiara la sentenza esecutiva come per...

Matera 2 dicembre 2022



quasi



Il Giudice di Pace
IL GIUDICE DI PACE
A. MORAMARCO

COMUNE DI FERRANDINA - PROT. N. 0022048 del 05-12-2022 in arrivo



**REPUBBLICA ITALIANA
IN NOME DEL POPOLO ITALIANO**

Il Giudice Unico del Tribunale di Matera, Gaetano CATALANI, ha emesso la seguente
SENTENZA

nella causa civile iscritta al numero di Ruolo Generale **592/2023**, avente ad oggetto
“*appello avverso sentenza del Giudice di Pace di Matera n.417/2022*”

TRA

COMUNE DI FERRANDINA (C.F.80000550774), in persona del Sindaco pro tempore, elettivamente domiciliato in Ferrandina alla Via Giovanni Di Cio 8/2 presso lo studio dell'avv. Gianluca Dinnella (C.F. DNNGLC75A11F052O) che lo rappresenta e difende in virtù di determina n.175/2023 e di mandato in atti;

– **APPELLANTE** –

CONTRO

MINETOLA SILVANO (C.F. MNTSVN48D25L049E), elettivamente domiciliato alla via Lupo 67 Taranto c/o studio dell'avv. Emanuele Franco (C.F. FRNMNL79D07L049Y) che lo rappresenta e difende in virtù di mandato in atti;

– **APPELLATO** –

rinvia per la discussione all'udienza del 10/10/2024, la causa è stata trattata ex art. 127 ter c.p.c. nella parte in cui dispone la trattazione scritta delle udienze che non richiedono la presenza di soggetti diversi dai difensori e decisa, avendo le parti depositato le note scritte, contenenti le rispettive conclusioni da intendersi qui richiamate e trascritte.

MOTIVI DELLA DECISIONE

La presente sentenza viene redatta, ai sensi degli articoli 132 n. 4 e 118 disp. att. c.p.c. (come modificati con legge n. 69/09), senza l'esposizione dello svolgimento del processo e con una concisa esposizione dei fatti e delle ragioni giuridiche rilevanti ai fini della decisione, anche con riferimento a precedenti conformi.

Il Comune di Ferrandina ha impugnato la sentenza n. 417 resa dal Giudice di Pace di



Matera il 23/9/2022 che ha accolto l'opposizione proposta da Minetola Silvano, avverso il verbale di contestazione redatto dalla Polizia Municipale n.VX120933 per violazione dell'art.142 C.d.S., avendo l'auto tg.DW540XF di proprietà dell'opponente circolato il 22/12/2021 sulla SS 407 a velocità superiore rispetto a quella consentita. L'appellante ha lamentato che il primo giudice fosse incorso in vizio di ultra petizione, avendo accolto l'opposizione in base alla mancata omologazione dell'apparecchio di rilevazione della velocità, laddove tale questione non era stata oggetto del ricorso introduttivo; inoltre ha sostenuto l'assoluta equiparazione dell'avvenuta approvazione del dispositivo utilizzato rispetto alla sua omologazione, in virtù di quanto stabilito dall'art.192 Reg.Es. C.d.S., essendo l'apparecchio regolarmente tarato e collaudato, alla stregua dei certificati in atti. Relativamente ai motivi di opposizione realmente dedotti dal Minetola, ha evidenziato che il dispositivo utilizzato era nella disponibilità dell'ente per effetto del contratto di noleggio prodotto in atti e che vi era stata presegnalazione del controllo della velocità a mezzo cartelli stradali, mentre su quel tratto di strada non vi era obbligo di contestazione immediata, giusto decreto prefettizio, di talché ha concluso per il rigetto dell'opposizione con vittoria di spese del doppio grado di giudizio.

Minetola Silvano, nel costituirsi -pur ammettendo che nella sentenza gravata si accoglieva l'opposizione in ragione di un motivo non dedotto nell'atto introduttivo- ha riproposto le eccezioni già svolte in primo grado sulla carenza di prova della violazione amministrativa, considerata la produzione di semplice diapositiva riprodotte la targa del veicolo del tutto decontestualizzata, sulla mancanza di prova della preventiva segnalazione del controllo della velocità e della titolarità in capo all'amministrazione dell'apparecchio utilizzato, nonché sull'assenza di taratura periodica dello stesso e sull'illegittimità della contestazione differita della violazione, ragion per cui ha chiesto il rigetto del gravame con il favore delle spese in favore del procuratore antistatario.

L'appello è fondato.

Giova premettere che l'opposizione al verbale di contestazione si configura come un giudizio rivolto all'accertamento del fondamento della pretesa sanzionatoria della P.A. ed investe la legittimità formale e sostanziale dell'atto amministrativo con esclusione del potere del giudice di rilevare di ufficio eccezioni relative a vizi del provvedimento o del procedimento che ha preceduto l'emanazione dell'atto, fuori dai limiti dei motivi adottati dall'opponente che delimitano perciò l'oggetto della controversia,. Il giudizio



verte, cioè, soltanto sulla *causa petendi* fatta valere con l'opposizione con divieto, per converso, per la P.A. di addurre elementi diversi da quelli riportati nel verbale di contestazione, essendo onerata della prova della legittimità della stessa, quale attrice sostanziale (cfr. Cass. Civ. Sez.VI ord. 24/1/2019 n.1921). Sussiste quindi un onere di allegazione dell'opponente, rispetto al quale non è consentito al giudice decidere sulla base di motivi diversi da quelli indicati nel ricorso introduttivo (salvi quelli che incidano sull'esistenza dell'atto), senza incorrere nel vizio di ultra petizione, attesa la natura sostanzialmente impugnatoria del giudizio, avente ad oggetto la legittimità del provvedimento adottato dalla P.A..

Ciò premesso nello specifico il Minetola ha riconosciuto che con l'opposizione aveva eccepito non già la carenza di omologazione del dispositivo denominato EnVES EVO MVD 1605 matr. AI0342H-0X0002956B, utilizzato per la rilevazione della velocità, ma soltanto la mancata taratura periodica dello stesso: pertanto il primo giudice non poteva rilevare di ufficio tale anomalia della relativa apparecchiatura senza incorrere con la sua statuizione nel vizio di ultra petizione, in violazione dell'art. 112 c.p.c..

Viceversa con riferimento ai motivi di opposizione riproposti dal Minetola, si rileva dal certificato LAT249_20210219_04, redatto da centro autorizzato ACCREDIA e prodotto in atti dal Comune di Ferrandina, come detto dispositivo sia stato sottoposto a taratura il 25/2/2021, ovvero nell'anno antecedente all'epoca di rilevazione della velocità, nonché debitamente collaudato il 15/5/2018, ciò che rende non condivisibile la censura mossa sul punto dall'appellato con riferimento alla carenza di prova di funzionalità dell'apparecchio ed alla pretesa violazione del disposto dell'art. 45 comma sesto C.d.S., come modificato a seguito della pronuncia n.113/2015 Corte Costituzionale.

Quanto alle altre doglianze del Minetola, dal verbale n. VX120933 redatto dalla Polizia Municipale si evince che gli agenti hanno accertato l'avvenuta installazione di segnaletica di preavviso posta a mt. 1.000, a mt. 500 ed a mt. 250 prima del punto di rilevazione della velocità, come da autorizzazione ANAS. Tali dichiarazioni rese dai verbalizzanti fanno piena prova, a norma dell'art.2700 c.c., trattandosi di atto pubblico, sulla provenienza dal pubblico ufficiale che lo ha formato, sulle dichiarazioni rese allo stesso e sugli altri fatti da questi compiuti o che questi attestati essere avvenuti in sua presenza, restando escluse dalla fede privilegiata le sole valutazioni in esso espresse (Cass.Civ.Sez.VI ord.16/9/2022 n.27288, Trib. Como Sez.II sent.23/11/2022 n.1215



Banca Dati Sistemaiuridica), tra le quali non può ricomprendersi l'accertamento compiuto dai verbalizzanti sulla presenza alla distanza stabilita di segnaletica preventiva. Trattandosi di fatti caduti sotto la diretta percezione del pubblico ufficiale, il Minetola avrebbe dovuto proporre querela di falso per contestare il verbale in ordine all'accertamento sulla segnaletica effettuato dagli agenti e l'omessa proposizione della stessa rende inammissibile il motivo di opposizione.

Quanto alla mancata contestazione immediata con rilevazione a distanza dell'infrazione, la stessa era consentita su quel tratto di strada a scorrimento veloce, sulla base del Decreto reso dalla Prefettura di Matera prot.1290/01-9974/16 Area III del 21/3/2016 in atti, ciò che priva di significato l'eccezione riproposta sul punto dall'appellato.

Inoltre non è condivisibile l'assunto dell'opponente della violazione dell'art. 61 legge n.120/2010, dal momento che il Comune di Ferrandina ha prodotto in giudizio il contratto di noleggio concluso con la Safety 21 S.p.A. in data 18/3/2018 con la relativa appendice per l'identificazione dell'apparecchio concesso in locazione, non inserendosi il contratto tra l'ente e la società di noleggio peraltro nella sequenza procedimentale che sfocia nella rilevazione dell'infrazione, sicché non condiziona la legittimità della violazione accertata (cfr. Cass. Civ. Sez.II sent. 4/10/2022 n.28719).

Infine, dalla documentazione fotografica debitamente prodotta dall'appellante, si evince chiaramente come l'auto tg.DW540XF sia stata ripresa alle ore 19,31 del 22/12/2021 sulla SS407 dir. Metaponto, mentre viaggiava alla velocità di km.116 orari e tale verifica eseguita dai verbalizzanti è altresì dotata di fede privilegiata, trattandosi di accertamento compiuto direttamente dal pubblico ufficiale tramite esame delle immagini del dispositivo di controllo della velocità, posizionato in quel luogo.

Pertanto, in riforma dell'impugnata sentenza, deve essere rigettata l'opposizione proposta da Minetola Silvano avverso il verbale di contestazione n.VX120933, redatto dalla Polizia Municipale di Ferrandina in data 20/1/2022.

In applicazione del principio della soccombenza, a norma dell'art. 91 c.p.c. e non ricorrendo giusti motivi per disporre la compensazione, l'appellato va altresì condannato al pagamento delle spese del doppio grado di giudizio che, tenuto conto del valore della causa e dell'impegno in concreto profuso dal difensore dell'appellante, sono liquidate, in base ai parametri di cui al D.M. n. 55/2014, per il primo grado in € 250,00 (€ 50 per lo studio, € 50 per fase introduttiva, € 50 per istruttoria, € 100 per decisione) e per il



Sentenza n. 764/2024 pubbl. il 10/10/2024
RG n. 592/2023
Sentenza n. cronol. 5112/2024 del 10/10/2024

giudizio di appello in € 64,50 per esborsi ed € 350,00 per onorari (€ 75 per lo studio, € 75 per fase introduttiva, € 100 trattazione ed € 100 per decisione), oltre per entrambi i gradi rimborso spese generali, IVA e CNA come per legge.

Si precisa, infine che, ai sensi della normativa sulla privacy, in caso di diffusione del presente documento al di fuori della naturale destinazione, è obbligatorio l'oscuramento dei dati che rendono possibile l'identificazione dei soggetti coinvolti.

P.Q.M.

Il Giudice, pronunciando sull'appello proposto dal Comune di Ferrandina nei confronti di Minetola Silvano con ricorso depositato il 21/3/2023 avverso la sentenza n.417 resa dal Giudice di Pace di Matera il 23/9/2022, così provvede nel contraddittorio delle parti:

- accoglie l'appello e, per l'effetto, rigetta l'opposizione proposta da Minetola Silvano avverso il verbale di contestazione n.VX120933, redatto dalla Polizia Municipale di Ferrandina in data 20/1/2022;

- condanna l'appellato al pagamento in favore del Comune di Ferrandina delle spese legali che liquida per il primo grado in € 250,00 per onorari e per il giudizio di secondo grado in € 64,50 per esborsi ed € 350,00 per onorari, oltre, per entrambi i gradi, rimborso spese generali, IVA e CNA come per legge.

Così deciso in Matera, il 10/10/2024.

Il Giudice
Gaetano Catalani



Alla c.a. dei Responsabili dell'Area Amministrativa e dell'Area di Vigilanza

Con riferimento all'emarginato giudizio, allego alla presente, per il Vs incarto, copia della sentenza n. 764/2024 ricevuta in data odierna tramite p.e.c. dalla competente Cancelleria, a mezzo della quale il Tribunale di Matera ha accolto integralmente l'appello proposto dal sottoscritto avvocato, così riformando la sentenza resa dal giudice di prime cure con condanna altresì del sig. Minetola Silvano alle spese del doppio grado di giudizio oltre accessori di legge.

Avendo comunque terminato la mia opera professionale con la definizione dell'emarginato procedimento, provvedo intanto a farVi tenere mia fattura elettronica con il codice univoco dell'area amministrativa (come da Vs. indicazioni) e quantificata conformemente alla determinazione n. 175 del 09.03.2023 a firma dell'allora Responsabile dell'Area Amministrativa, sig. Pellegrino Francesco, che reca l'importo di € 901,70 come impegno di spesa pedissequo a preventivo e con visto di regolarità contabile.

Inoltre, conformemente a quanto convenuto e stipulato con la convenzione in atti del 09.03.2023 (prot. 4498), art. 4 comma II°, vanno riconosciute allo scrivente - in aggiunta al compenso concordato con l'impegno di spesa e con espressa riserva di emissione di ulteriore fattura - le spese di lite liquidate dal Giudice poste a carico dell'appellato, al netto ovviamente dell'importo del contributo unificato anticipato dal sottoscritto ma già ricompreso nell'impegno di spesa; provvedo comunque a formulare richiesta di adempimento spontaneo - fatto comunque salvo l'eventuale recupero coatto dei relativi importi da parte di Codesto Spett.le Ente - al sig. Minetola presso il domicilio digitale del difensore che lo ha rappresentato e difeso in entrambi i gradi di giudizio.

Cordiali saluti.

Avv. Gianluca Dinnella

Allegati: come nel testo.

Studio Legale Dinnella

Via Giovanni B. Di Cio 8/2 - 75013 Ferrandina (MT)

Tel/Fax 0835.556820 - cell. 328.4173102 Via Dante 95 - 75100 Matera (MT)

Tel. 0835.1941897

E-mail: avvocato.dinnella@alice.it - p.e.c.:

dinnella0889@cert.avvmatera.it

Nota di riservatezza: Il presente messaggio, corredato dei relativi allegati, contiene informazioni da considerarsi strettamente riservate, ed è destinato esclusivamente al destinatario sopra indicato, il quale è l'unico autorizzato ad usarlo, copiarlo e, sotto la propria responsabilità, diffonderlo. Chiunque ricevesse questo messaggio per errore o comunque lo leggesse senza esserne legittimato è avvertito che trattenerlo, copiarlo, divulgarlo, distribuirlo a persone diverse dal destinatario è severamente proibito, ed è pregato di rinviarlo immediatamente al mittente distruggendone l'originale. Grazie.

Confidentiality Notice : This message, together with its annexes, contains information to be deemed strictly confidential and is destined only to the addressee(s) identified above who only may use, copy and, under his/their responsibility, further disseminate it. If anyone receives this message by mistake or reads it without entitlement is

forewarned that keeping, copying, disseminating or distributing this message to persons other than the addressee(s) is strictly forbidden and is asked to transmit it immediately to the sender and to erase the original message received. Thank you.

--

Questa email è stata esaminata alla ricerca di virus dal software antivirus Avast.

www.avast.com

e.r.l

This XML file does not appear to have any style information associated with it. The document tree is shown below.

```
<postacert tipo="posta-certificata" errore="nessuno">
  <intestazione>
    <mittente>dinnella0889@cert.avvmatera.it</mittente>
    <destinatari tipo="certificato">comune.ferrandina.mt@cert.ruparbasilicata.it</destinatari>
    <risposte>dinnella0889@cert.avvmatera.it</risposte>
    <oggetto>giudizio di appello iscritto al n. 592/2023 davanti al Tribunale d Matera - Giudice
    Dott. Catalani - udienza del 10.10.2024 </oggetto>
  </intestazione>
  <dati>
    <gestore-emittente>InfoCert S.p.A.</gestore-emittente>
    <data zona="+0200">
      <giorno>14/10/2024</giorno>
      <ora>18:05:15</ora>
    </data>
    <identificativo>267CBC68.030E487B.8BC6D24D.8756B0B4.posta-
    certificata@legalmail.it</identificativo>
    <msgid><005901db1e52$daa9e340$8ffda9c0$@cert.avvmatera.it></msgid>
    <ricevuta tipo="completa"/>
  </dati>
</postacert>
```

COMUNE DI FERRANDINA (MT)		
14 OTT. 2024		
Prot. <u>17477</u>	Cat. _____	Clas. _____

Egregio Collega,

Còh riferimento al procedimento sopra emarginato, lette le statuizioni della sentenza in oggetto specificata, la presente al fine di conoscere le determinazioni del Suo assistito sig. Minetola in ordine al pagamento spontaneo delle somme dovute - in relazione a quanto di mia competenza - da quest'ultimo in favore del Comune di Ferrandina (che legge per conoscenza), a titolo di spese legali liquidate in sentenza e secondo il computo per comodità appresso riportato:

- spese	€ 64,50;
- compensi	€ 600,00;
- spese generali 15%	€ 90,00;
- cap 4%	€ 27,60:

Tot. Gen. € 782,10 s.e. & o.

Operazione effettuata ai sensi dell'art. 1, commi da 54 a 89 della Legge n. 190/2014 (regime forfettario), così come modificato dalla Legge n. 208/2015 e dalla Legge n. 145/2018 e, pertanto, non soggetta a Iva né a ritenuta d'acconto.

Resto in attesa, pertanto, di un Suo cortese celere riscontro - preferibilmente entro il termine di giorni 5 dalla presente - anche per consentire al Comune di determinarsi liberamente per un eventuale recupero coatto del credito vantato - comprensivo ovviamente degli importi dovuti per la sanzione amministrativa originariamente opposta - con ogni conseguente spesa ed onere accessori.
Cordiali saluti.

Avv. Gianluca Dinnella

Studio Legale Dinnella

Via Giovanni B. Di Cio 8/2 - 75013 Ferrandina (MT)

Tel/Fax 0835.556820 - cell. 328.4173102 Via Dante 95 - 75100 Matera (MT)

Tel. 0835.1941897

E-mail: avvocato.dinnella@alice.it - p.e.c.:

dinnella0889@cert.avvmatera.it

Nota di riservatezza: Il presente messaggio, corredato dei relativi allegati, contiene informazioni da considerarsi strettamente riservate, ed è destinato esclusivamente al destinatario sopra indicato, il quale è l'unico autorizzato ad usarlo, copiarlo e, sotto la propria responsabilità, diffonderlo. Chiunque ricevesse questo messaggio per errore o comunque lo leggesse senza esserne legittimato è avvertito che trattenerlo, copiarlo, divulgarlo, distribuirlo a persone diverse dal destinatario è severamente proibito, ed è pregato di rinviarlo immediatamente al mittente distruggendone l'originale. Grazie.

Confidentiality Notice : This message, together with its annexes, contains information to be deemed strictly confidential and is destined only to the addressee(s) identified above who only may use, copy and, under his/their responsibility, further disseminate it. If anyone receives this message by mistake or reads it without entitlement is forewarned that keeping, copying, disseminating or distributing this message to persons other than the addressee(s) is strictly forbidden and is asked to transmit it immediately to the sender and to erase the original message received. Thank you.

--

Questa email è stata esaminata alla ricerca di virus dal software
antivirus Avast.

www.avast.com

2.9.4

- This XML file does not appear to have any style information associated with it. The document tree is shown below.

```
<postacert tipo="posta-certificata" errore="nessuno">
  <intestazione>
    <mittente>dinnella0889@cert.avvmatera.it</mittente>
    <destinatari tipo="certificato">emanuelefranco@pec.it</destinatari>
    <destinatari tipo="certificato">comune.ferrandina.mt@cert.ruparbasilicata.it</destinatari>
    <risposte>dinnella0889@cert.avvmatera.it</risposte>
    <oggetto>giudizio n. 592/2023 R.G. Tribunale di Matera - sentenza n. 764/2024.</oggetto>
  </intestazione>
  <dati>
    <gestore-emittente>InfoCert S.p.A.</gestore-emittente>
    <data zona="+0200">
      <giorno>14/10/2024</giorno>
      <ora>20:31:13</ora>
    </data>
    <identificativo>5BDB90D7.02B6A5CF.8C4C71D9.22A6ACE9.posta-certificata@legalmail.it</identificativo>
    <msgid><001001db1e67$3ebd9c00$bc38d400$@cert.avvmatera.it></msgid>
    <ricevuta tipo="completa"/>
  </dati>
</postacert>
```

COMUNE DI FERRANDINA (MT)
15 OTT. 2024
Prot. <u>1486</u> Cat. _____ Clas. _____



**REPUBBLICA ITALIANA
IN NOME DEL POPOLO ITALIANO**

Il Giudice Unico del Tribunale di Matera, Gaetano CATALANI, ha emesso la seguente

SENTENZA

nella causa civile iscritta al numero di Ruolo Generale **809/2023**, avente ad oggetto
“appello avverso sentenza del Giudice di Pace di Matera n.545/2022”

TRA

COMUNE DI FERRANDINA (C.F.80000550774), in persona del Sindaco pro tempore, elettivamente domiciliato in Ferrandina alla Via Federico D’Aragona 55 presso studio dell’avv. Maria Rosaria Di Cio (C.F. DCIMRS77B55L049P) che lo rappresenta e difende in virtù di mandato in atti;

– **APPELLANTE** –

CONTRO

CUOMO NICOLA (C.F. CMUNCL80P06C129U), elettivamente domiciliato in promo grado alla via Denza 10 in Castellamare di Stabia presso lo studio dell’avv. Ferdinando Cuomo (C.F. CMUFDN80L29C129Z);

– **APPELLATO** –

rinvia per la discussione all’udienza del 10/10/2024, la causa è stata trattata ex art. 127 ter c.p.c. nella parte in cui dispone la trattazione scritta delle udienze che non richiedono la presenza di soggetti diversi dai difensori e decisa, avendo le parti depositato le note scritte, contenenti le rispettive conclusioni da intendersi qui richiamate e trascritte.

MOTIVI DELLA DECISIONE

La presente sentenza viene redatta, ai sensi degli articoli 132 n. 4 e 118 disp. att. c.p.c. (come modificati con legge n. 69/09), senza l’esposizione dello svolgimento del processo e con una concisa esposizione dei fatti e delle ragioni giuridiche rilevanti ai fini della decisione, anche con riferimento a precedenti conformi.

Il Comune di Ferrandina ha impugnato la sentenza n. 545 resa dal Giudice di Pace di

Matera il 6/12/2022 che ha accolto l'opposizione proposta da Cuomo Nicola, avverso il verbale di contestazione redatto dalla Polizia Municipale n. VX128825 per violazione dell'art.142 C.d.S., avendo circolato in data 20/6/2022 l'auto tg. FL898NC di proprietà dell'opponente sulla SS 407 a velocità superiore rispetto a quella consentita. L'appellante ha lamentato che il primo giudice fosse incorso in vizio di ultra petizione, avendo accolto l'opposizione in base alla mancata omologazione dell'apparecchio di rilevazione della velocità, laddove tale questione non era stata oggetto del ricorso introduttivo; inoltre ha sostenuto l'assoluta equiparazione dell'avvenuta approvazione del dispositivo utilizzato rispetto alla sua omologazione, alla stregua di quanto stabilito dall'art.192 Reg. Es. C.d.S., avendo documentalmente provato che l'apparecchio in oggetto era stato regolarmente tarato e ne era stata verificata la funzionalità, giusto verbale di collaudo, di talché ha concluso per il rigetto dell'opposizione con vittoria di spese del doppio grado di giudizio.

Cuomo Nicola, nonostante la regolare notifica dell'impugnazione, non si è costituito in appello, ragion per cui deve esserne dichiarata la contumacia.

L'appello è fondato.

Giova premettere che l'opposizione a sanzione amministrativa si configura come un giudizio rivolto all'accertamento del fondamento della pretesa sanzionatoria della P.A. ed investe la legittimità formale e sostanziale dell'atto amministrativo con esclusione del potere del giudice di rilevare di ufficio eccezioni relative a vizi del provvedimento o del procedimento che ne ha preceduto l'emanazione, fuori dai limiti dei motivi addotti dall'opponente che delimitano l'oggetto della controversia. Ne consegue che il giudizio verte soltanto sulla *causa petendi* fatta valere con l'opposizione con divieto, per converso, per la P.A. di addurre elementi diversi da quelli riportati nel verbale di contestazione, essendo onerata della prova della legittimità della stessa, quale attrice sostanziale (cfr. Cass. Civ. Sez.VI ord. 24/1/2019 n.1921). Sussiste quindi un onere di allegazione dell'opponente, rispetto al quale non è consentito al giudice decidere sulla base di motivi diversi da quelli indicati nel ricorso introduttivo (salvi quelli che incidano sull'esistenza dell'atto), senza incorrere nel vizio di ultra petizione, attesa la natura sostanzialmente impugnatoria del sussiste giudizio.

Ciò premesso nello specifico il Cuomo ha eccepito con l'opposizione non già la carenza di omologazione del dispositivo denominato EnVES EVO MVD 1605 matr. A10341H-

0X00029592, utilizzato per la rilevazione della velocità, ma soltanto la mancata taratura periodica dello stesso, nonché la violazione dell'obbligo di presegnalazione del controllo della velocità, l'omessa sottoscrizione del verbale ad opera dell'agente accertatore e la mancata contestazione immediata della violazione. Ne consegue che il primo giudice non poteva rilevare di ufficio la carenza di omologazione della relativa apparecchiatura, senza incorrere nel vizio di ultra petizione, in spregio dell'art. 112 c.p.c..

Viceversa con riferimento ai motivi di opposizione, si rileva dal certificato LAT249_20220124_03 prodotto in atti dal Comune di Ferrandina come detto dispositivo sia stato sottoposto a taratura il 24/1/2022, ovvero nell'anno antecedente alla rilevazione della velocità, nonché debitamente collaudato in data 15/5/2018, ciò che rende non condivisibile la censura mossa sul punto dal Cuomo con riferimento alla pretesa violazione del disposto dell'art. 45 comma sesto C.d.S., come modificato a seguito della pronuncia n.113/2015 della Corte Costituzionale.

Va altresì evidenziato che l'appellato, non costituendosi, non ha riproposto gli ulteriori motivi adottati a sostegno dell'opposizione: in ogni caso, la presegnalazione del controllo della velocità a mezzo cartelli stradali risulta essere stata attestata dalla Polizia Locale nel verbale di contestazione, avente a tal fine fede privilegiata, trattandosi di accertamento compiuto dal pubblico ufficiale, mentre l'omessa contestazione immediata dell'infrazione era consentita su quel tratto di strada a scorrimento veloce, sulla base del Decreto reso dalla Prefettura di Matera prot.1290(01-9974/16 Area III del 21/3/2016. Infine, quanto alla mancata sottoscrizione del verbale, si ritiene nella specie che la copia redatta con sistema meccanizzato e modulo prestampato recante l'intestazione dell'ufficio, a norma dell'art. 385 Reg.Es. C.d.S., essendo equiparata all'originale, non necessita della firma autografa del verbalizzante (cfr. Cass. Civ. Sez.II ord. 3/11/2022 n.32429), sicché anche tale doglianza del Cuomo deve essere disattesa.

Pertanto, in riforma dell'impugnata sentenza, deve essere rigettata l'opposizione proposta da Cuomo Nicola avverso il verbale di contestazione n.VX128825, redatto dalla Polizia Locale di Ferrandina in data 20/6/2022.

In applicazione del principio della soccombenza, a norma dell'art. 91 c.p.c. e non ricorrendo giusti motivi per disporre la compensazione, l'appellato va altresì condannato al pagamento delle spese del doppio grado di giudizio che, tenuto conto del valore della causa e dell'impegno in concreto profuso dal difensore dell'appellante, sono liquidate,

in base ai parametri di cui al D.M. n. 55/2014, per il primo grado in € 250,00 (€ 50 per lo studio, € 50 per fase introduttiva, € 50 per istruttoria, € 100 per decisione) e per il giudizio di appello in € 64,50 per esborsi ed € 350,00 per onorari (€ 75 per lo studio, € 75 per fase introduttiva, € 100 trattazione ed € 100 per decisione), oltre per entrambi i gradi rimborso spese generali, IVA e CNA come per legge.

Si precisa, infine che, ai sensi della normativa sulla privacy, in caso di diffusione del presente documento al di fuori della naturale destinazione, è obbligatorio l'oscuramento dei dati che rendono possibile l'identificazione dei soggetti coinvolti.

P.Q.M.

Il Giudice, pronunciando sull'appello proposto dal Comune di Ferrandina nei confronti di Cuomo Nicola con ricorso depositato il 15/5/2023 avverso la sentenza n.545 resa dal Giudice di Pace di Matera il 6/12/2022, così provvede:

- dichiara la contumacia di Cuomo Nicola;
- accoglie l'appello e, per l'effetto, rigetta l'opposizione proposta da Cuomo Nicola avverso il verbale di contestazione n. VX128825, redatto dalla Polizia Municipale di Ferrandina in data 20/6/2022;
- condanna l'appellato al pagamento in favore del Comune di Ferrandina delle spese legali che liquida per il primo grado in € 250,00 per onorari e per il giudizio di secondo grado in € 64,50 per esborsi ed € 350,00 per onorari, oltre, per entrambi i gradi, rimborso spese generali, IVA e CNA come per legge.

Così deciso in Matera, il 10/10/2024.

Il Giudice
Gaetano Catalani

* Si invia sentenza relativa al procedimento di appello n.809/2023 R.G. Tribunale di Matera (AUTOVELOX).
Il tribunale ha accolto l'appello proposto dal Comune di Ferrandina, quindi la sentenza è favorevole per l'Ente
con condanna alle spese del doppio grado di giudizio a carico di CUOMO Nicola.
Si prega prendere visione degli allegati.
Distinti saluti.
Avv. Maria Rosaria DI CIO

--
Studio Legale
Avv. Maria Rosaria DI CIO
Via Federico D'Aragona n.55
75013 Ferrandina (MT)
Cell.3392732203

La presente ed i relativi allegati sono riservati al solo destinatario. Tutte le informazioni ivi contenute,
compresi eventuali allegati, sono da ritenersi esclusivamente confidenziali e riservati secondo i termini del
Regolamento Europeo 679/2016 (GDPR). Ne è proibita l'utilizzazione non autorizzata. Se avete ricevuto
per errore questo messaggio, siete cortesemente pregati di contattare il mittente e di provvedere alla
cancellazione. Grazie.-----

Data: 10 ottobre 2024, 14:58:18
Da: tribunale.matera@civile.ptel.giustiziacert.it
A: dicio0888@cert.avvmatera.it
Oggetto: COMUNICAZIONE 809/2023/CC
Allegati: IndiceBusta.xml (269 B)
Comunicazione.xml (875 B)
4711506s.pdf.zip (184.6 KB)

Tribunale Ordinario di Matera.

--

Comunicazione di cancelleria
Sezione: 01

Tipo procedimento: Contenzioso Civile
Numero di Ruolo generale: 809/2023
Giudice: CATALANI GAETANO
Attore principale: COMUNE DI FERRANDINA
Conv. principale: CUOMO NICOLA

Oggetto: SENTENZA A VERBALE (art. 127 ter cpc)
Descrizione: SENTENZA A VERBALE (art. 127 ter cpc) CON NUMERO 763/2024

Note:

Notificato alla PEC / in cancelleria il 10/10/2024 14:58
Registrato da VALENTINO SILVIA

--

Si vedano gli eventuali allegati.

Si prega di non replicare a questo messaggio automatico.
Per ulteriori informazioni: <http://pst.giustizia.it/>

COMUNE DI FERRANDINA - PROT. N.0017828 del 21-10-2024 in arrivo

e.8.6

This XML file does not appear to have any style information associated with it. The document tree is shown below.

```

<postacert tipo="posta-certificata" errore="nessuno">
  <intestazione>
    <mittente>dicio0888@cert.avvmatera.it</mittente>
    <destinatari tipo="certificato">comune.ferrandina.mt@cert.ruparbasilicata.it</destinatari>
    <risposte>dicio0888@cert.avvmatera.it</risposte>
    <oggetto>SENTENZA PROCEDIMENTO DI APPELLO N.809/2023 R.G. TRIB MATERA (AUTOVELOX)</oggetto>
  </intestazione>
  <dati>
    <gestore-emittente>InfoCert S.p.A.</gestore-emittente>
    <data zona="+0200">
      <giorno>20/10/2024</giorno>
      <ora>22:33:55</ora>
    </data>
    <identificativo>5BDB90D7.02E47917.ABA2F175.22A6ACE9.posta-certificata@legalmail.it</identificativo>
    <msgid><131795709.130368.1729456434787.JavaMail.jboss@ip1pvliaslmw022></msgid>
    <ricevuta tipo="completa"/>
  </dati>
</postacert>

```

*Sentenza
 da portare
 a pete*

COMUNE DI FERRANDINA (MT)		
21 OTT. 2024		
Prot. 1828	Cat. _____	Clas. _____



TRIBUNALE DI PESARO

REPUBBLICA ITALIANA
IN NOME DEL POPOLO ITALIANO

Il Tribunale di Pesaro, sezione prima, nella persona della dott.ssa Manuela Mari, ha pronunciato, dopo rituale delibera ex art.437 e 429 c.p.c., la seguente

SENTENZA

di cui ha dato lettura al termine dell'udienza del 26.2.2025, nella causa di appello n.2057/2024 R.G. promossa

da

Prefettura - Ufficio Territoriale del Governo di Pesaro Urbino, in persona del Prefetto, rappresentata e difesa per legge dall'Avvocatura Distrettuale dello Stato di Ancona;

RICORRENTE/appellante

contro

Marcotrigiano Costruzioni Unipersonale srl, in persona del legale rappresentante, rappresentata e difesa dall'avv. Maria Vincenza Giammaria;

CONVENUTA/appellata

Posta in decisione sulle seguenti conclusioni delle parti:

per la parte appellante come da atto di appello;

per la parte appellata come da comparsa di costituzione in appello.

MOTIVI DELLA DECISIONE

La Prefettura - Ufficio Territoriale del Governo di Pesaro e Urbino ha presentato appello avverso la sentenza n.147/2024 emessa nella causa n.306/2024 RG il 27.9.2024 dal Giudice di Pace di Fano, che – su ricorso della società Marcotrigiano Costruzioni Unipersonale srl - ha annullato l'ordinanza prefettizia SANA Fasc. 4015-2023 Area III Dep., n.7414 dell'8.2.2024 – ordinanza con la quale era stato rigettato il ricorso presentato dalla società al Prefetto avverso il verbale n.ATX0001144872 del 28.6.2023, elevato dalla Polizia Stradale di

Pesaro per la violazione di cui all'art.142, comma 8, C.D.S. (eccesso di velocità).

Il Giudice di Pace, respinti gli altri motivi dell'opposizione, ha ritenuto fondato il motivo inerente la mancata omologazione dell'apparecchio autovelox utilizzato dalla Polizia per la misurazione della velocità del veicolo di proprietà della Marcotrigiano Costruzioni Unipersonale srl.

La Prefettura ha chiesto la riforma della sentenza di primo grado, in quanto erroneamente il giudice avrebbe ritenuto insufficiente l'approvazione dello strumento utilizzato per l'accertamento dell'infrazione, anziché l'omologazione.

- Si è costituita la Marcotrigiano Costruzioni Unipersonale srl, la quale ha chiesto il rigetto del gravame.
- Letti gli atti, procedendo all'esame dei motivi dell'impugnazione, il Tribunale osserva quanto segue.

È documentato che il tipo di apparecchiatura utilizzata dalla Polizia Stradale per la rilevazione della velocità di marcia del veicolo – Autovelox marca Sodi modello 106 - non è stato oggetto di omologazione bensì di approvazione (v. provvedimento del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - direzione generale della sicurezza stradale n.prot. 3758 del 6.8.2014, depositato già in primo grado dalla Prefettura, doc. n.3).

È vero che l'art. 142 comma 6 del codice della strada prevede che *“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.”*

Il regolamento di esecuzione e di attuazione del codice della strada - a cui l'art.142 C.D.S. rinvia – affronta il tema della *“omologazione ed approvazione”* specificamente all'art.192 (norma da porre in relazione con l'art.45 C.D.S.).

L'art.192 comma 2 si occupa del procedimento di omologazione di segnali, dispositivi e apparecchiature. La norma stabilisce che i prototipi presentati dal soggetto richiedente unitamente alla documentazione allegata vengono esaminati e verificati dalla direzione generale per la circolazione e la sicurezza, la quale si avvale *“quando ritenuto necessario, del parere del Consiglio*

superiore dei lavori pubblici”, la direzione omologa il prototipo quando risulta conforme alle prescrizioni di regolamento.

Va posta l’attenzione sul successivo comma 3, che dispone: *“Quando trattasi di richiesta relativa ad elementi per i quali il presente regolamento non stabilisce le caratteristiche fondamentali o particolari prescrizioni, il Ministero dei lavori pubblici approva il prototipo seguendo, per quanto possibile, la procedura prevista dal comma 2.”*

In sintesi, qualora non sia possibile effettuare una procedura di “omologazione” del prototipo a causa della mancanza di una norma tecnica di riferimento che fissi i requisiti e le caratteristiche, sarà possibile effettuare una procedura di “approvazione” del prototipo in forza del comma 3 sopra citato.

E’ pacifico che non esista ancora una norma tecnica di riferimento per la omologazione delle apparecchiature di misurazione della velocità dei veicoli, tant’è che l’art. 1 D.M. n.282/17 (emanato dopo la pronuncia della Corte Costituzionale n.113/2015) precisa proprio che *“nelle more della emanazione di specifiche norme per la omologazione (...) si procede alla approvazione del prototipo ai sensi dell’articolo 192, comma 3, del decreto sopra richiamato”*. Nel preambolo dell’art.1 del D.M. si leggono le seguenti considerazioni preliminari: *“...Considerato che in sede di approvazione del prototipo delle apparecchiature per l’accertamento delle violazioni dei limiti massimi di velocità i competenti uffici del ministero, pur in assenza di specifiche norme di riferimento, hanno comunque imposto, nei decreti di approvazione dei prototipi, la necessita' di verifiche periodiche, in maniera esplicita ovvero con rinvio al rispetto delle prescrizioni contenute nei manuali d'uso e manutenzione; Considerato, in particolare, che per le apparecchiature destinate ad operare in modalita' automatica, senza l'ausilio degli organi di polizia stradale, fin dall'anno 2003 e' stata prescritta la verifica periodica con cadenza almeno annuale, mentre per un limitato numero di dispositivi, destinati a funzionare esclusivamente sotto il diretto controllo degli organi di polizia stradale, sono state ritenute sufficienti le verifiche di funzionalita' e i controlli da eseguirsi ogni qual volta il dispositivo viene messo in opera, comprese le eventuali procedure di autodiagnosi che escludono il funzionamento in caso di errori di installazione o di puntamento, e le operazioni di manutenzione e verifica prescritte nei manuali d'uso e manutenzione; ...”*.

Tornando al caso di specie, deve concludersi che l'impiego di un tipo di autovelox approvato anziché omologato è legittima.

Come sopra ricordato, il comma 3 dell'art.192 del regolamento di esecuzione e di attuazione del codice della strada ammette la "approvazione" in luogo della "omologazione" nell'ipotesi in cui manchi una normativa tecnica di riferimento per la omologazione e pone anche una ulteriore condizione: "*il Ministero dei lavori pubblici approva il prototipo seguendo, per quanto possibile, la procedura prevista dal comma 2.*" Si richiede cioè che il procedimento di approvazione sia condotto con rigore e accuratezza.

Anche tale requisito risulta rispettato. Infatti l'autovelox marca Sodi modello 106 ha ottenuto la approvazione ministeriale all'esito di una verifica approfondita sul funzionamento e sull'affidabilità dello strumento, con il parere favorevole del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (v. provvedimento del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - direzione generale della sicurezza stradale n.prot. 3758 del 6.8.2014, depositato dalla Prefettura). Quindi è si è trattato di un procedimento svolto con rigore, accuratezza e scrupolosità.

Le recenti pronunce della giurisprudenza di legittimità – citate nella sentenza appellata e anche negli atti delle parti – non risulta abbiano affrontato la questione della applicabilità del comma 3 dell'art.192 del regolamento di esecuzione e di attuazione del codice della strada.

Per le ragioni sopra esposte deve concludersi che l'impiego dell'autovelox "approvato" marca Sodi modello 106 fosse legittimo.

Quindi il motivo di appello formulato dalla Prefettura è fondato.

- Gli altri motivi dell'opposizione all'ordinanza prefettizia svolti dalla società Marcotrigiano Costruzioni Unipersonale srl nel ricorso di primo grado sono già stati esaminati e rigettati dal Giudice di Pace, con motivazione logica, coerente ed esaustiva, inclusa la questione dell'apposizione della segnaletica, della taratura dello strumento e del suo corretto funzionamento in occasione della misurazione della velocità di marcia del veicolo. Su tali punti della sentenza la parte appellata non ha formulato specifiche contestazioni.
- In conclusione, in riforma della pronuncia di primo grado, l'ordinanza prefettizia va confermata e va respinta l'opposizione proposta dalla Marcotrigiano Costruzioni Unipersonale srl.

- Le spese di entrambi i gradi di giudizio vengono compensate, in considerazione della esistenza di orientamenti giurisprudenziali discordanti e della novità della questione specifica trattata nella motivazione della presente sentenza.

P.Q.M.

Il Tribunale, definitivamente pronunciando nella causa di appello n.2057/2024 R.G., promossa

da

Prefettura - Ufficio Territoriale del Governo di Pesaro Urbino, in persona del Prefetto;

RICORRENTE/appellante

contro

Marcotrigiano Costruzioni Unipersonale srl, in persona del legale rappresentante;

CONVENUTA/appellata

ogni altra domanda ed eccezione disattesa;

in accoglimento dell'appello proposto da Prefettura - Ufficio Territoriale del Governo di Pesaro Urbino, riforma la sentenza di primo grado n.147/2024 del Giudice di Pace di Fano come segue:

- rigetta l'opposizione proposta dalla Marcotrigiano Costruzioni Unipersonale srl avverso l'ordinanza prefettizia SANA Fasc. 4015-2023 Area III Dep., n.7414 dell'8.2.2024 e, per l'effetto, conferma l'ordinanza prefettizia;

- spese di causa compensate per entrambi i gradi di giudizio.

Pesaro, 26 febbraio 2025.

Il Giudice

Manuela Mari

atto sottoscritto digitalmente



Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO PER L'AMMINISTRAZIONE GENERALE, PER LE POLITICHE DEL PERSONALE
DELL'AMMINISTRAZIONE CIVILE E PER LE RISORSE STRUMENTALI E FINANZIARIE
Direzione Centrale per l'Amministrazione Generale e le Prefetture-Uffici Territoriali del Governo

Roma, data del protocollo

Alle Prefetture - UTG

LORO SEDI

Ai Commissariati di Governo per le Province di
TRENTO-BOLZANO

Alla Presidenza della Regione Autonoma
Valle d'Aosta

AOSTA

e, p.c.: Al Gabinetto del Ministro

Al Dipartimento della Pubblica Sicurezza
Direzione Centrale per la Polizia Stradale,
Ferroviaria, delle Comunicazioni e per i Reparti
Speciali della Polizia di Stato
Servizio Polizia Stradale

ROMA

(ALL. 2)

Oggetto: Ordinanza n. 10505/2024 della Corte di Cassazione, Sez. II – Violazione dell'art. 142 del Codice della strada e preventiva omologazione delle apparecchiature di rilevamento della velocità.

Come noto, in tema di autovelox, il Codice della strada prescrive, all'art. 142, comma 6, che *“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”*.



Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO PER L'AMMINISTRAZIONE GENERALE, PER LE POLITICHE DEL PERSONALE
DELL'AMMINISTRAZIONE CIVILE E PER LE RISORSE STRUMENTALI E FINANZIARIE
Direzione Centrale per l'Amministrazione Generale e le Prefetture-Uffici Territoriali del Governo

Il termine "omologazione" ha suscitato molte incertezze circa la sua interpretazione ed estensione all'interno del summenzionato articolo, ponendosi la questione se tale comma sia da ritenersi o meno quale mero sinonimo del termine "approvazione", ai fini dell'efficacia probatoria dello strumento atto alle rilevazioni delle violazioni.

Con le recenti pronunce, la n. 10505 del maggio 2024 e le nn. 20492 e 20913 del luglio 2024, la Corte di Cassazione si è espressa al riguardo e ha ritenuto che i termini "approvazione" ed "omologazione" non siano equiparabili, sottolineando come solo l'omologazione renda legittimi gli accertamenti effettuati tramite autovelox e richiamando, a tal proposito, proprio il disposto dell'art. 142, comma 6, del D.lgs. 285/1992.

In seguito a tali pronunce, questo Dicastero ha avviato un'interlocuzione con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e con l'Avvocatura Generale dello Stato, al fine di predisporre adeguati ed uniformi strumenti ermeneutici volti ad arginare la consistente mole di ricorsi presentati dagli automobilisti, proprio sulla scorta dell'orientamento giurisprudenziale espresso dalla Suprema Corte.

L'Avvocatura Generale, dopo attenta lettura della documentazione, ha prospettato, con parere espresso in data 18 dicembre 2024, la sostanziale piena omogeneità ed identità tra le procedure tecnico-amministrative che sono alla base sia dell'omologazione che dell'approvazione, divergendo questo *"esclusivamente, ai sensi dell'art. 192, commi 2 e 3, del regolamento di esecuzione e attuazione del Codice della strada, per un dato meramente formale, ossia che il citato regolamento abbia codificato, o meno, le caratteristiche fondamentali ovvero particolari prescrizioni in relazione ai detti strumenti di rilevazione della velocità"*.

In particolare, l'Organo di consulenza sottolinea l'identità tra le procedure di omologazione e approvazione, evidenziandone alcuni aspetti salienti:

- entrambi i procedimenti - di approvazione e di omologazione - sono finalizzati a verificare che l'apparecchio sia utile allo scopo e sia conforme alle esigenze di misurazione e accertamento, mirando, pertanto, al medesimo risultato pratico;

- entrambe le procedure riguardano il prototipo dei dispositivi e non il singolo dispositivo prodotto e utilizzato su strada per l'accertamento dell'illecito (cfr. Cass., Sez. 6 - 2, Sentenza n. 21267 del 2014);

- la competenza in materia di omologazione/approvazione è della medesima Autorità amministrativa, ossia il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (ex Ministero dei lavori pubblici), giusto il disposto dell'art. 345 d.P.R. n. 495/92;

- sia per l'omologazione, che per l'approvazione, viene svolta un'istruttoria tecnico amministrativa, tesa a valutare i requisiti e le caratteristiche del prodotto per le funzioni di



Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO PER L'AMMINISTRAZIONE GENERALE, PER LE POLITICHE DEL PERSONALE
DELL'AMMINISTRAZIONE CIVILE E PER LE RISORSE STRUMENTALI E FINANZIARIE
Direzione Centrale per l'Amministrazione Generale e le Prefetture-Uffici Territoriali del Governo

accertamento che deve assolvere (velocità, rosso, accesso ZTL, etc.) e la sua conformità alle norme tecniche nazionali e comunitarie, vigenti al momento dell'esame;

- una volta acquisite e verificate tutte le certificazioni necessarie, viene richiesto il parere al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, massimo organo tecnico consultivo dello Stato, che si pronuncia sul dispositivo/sistema proposto, valutandone l'efficienza tecnica e l'idoneità a svolgere la funzione per la quale è richiesta l'approvazione/omologazione;

- in caso di esito favorevole, viene emanato un decreto dirigenziale che autorizza il titolare della richiesta alla commercializzazione dei diversi esemplari del dispositivo/sistema, da produrre in conformità al prototipo depositato all'atto della richiesta di omologazione o di approvazione.

Ciò posto, l'Organo di consulenza sottolinea come la *"proposizione di un ricorso per Cassazione, volto a censurare il recente indirizzo giurisprudenziale, sia pur riferendosi a disposizioni normative che non sono state oggetto di immediato esame in tali precedenti, si esporrebbe a una elevata alea di inammissibilità ex art. 360-bis, comma 1, n. 1, c.p.c. o, quantomeno, di infondatezza"*.

Ritiene, quindi, l'Avvocatura, come risulti decisivo rappresentare in sede di giudizio *"la piena omogeneità tra le due procedure, di omologazione e di approvazione, sostanziando la prospettazione con elementi, in particolare documentali, che non sono stati esaminati dalla Corte, in quanto non depositati nei relativi giudizi"*.

È necessario, al fine di prospettare in modo fondato la questione e non incorrere in eventuali pronunce di inammissibilità, procedere *"al tempestivo deposito, sin dal giudizio di primo grado, della documentazione all'uopo rilevante, e precisamente il decreto di approvazione dello specifico strumento di rivelazione indicato nel verbale di accertamento e, soprattutto, eventuali decreti di omologazione di strumenti, altri e diversi da quelli volti a verificare il superamento dei limiti di velocità"*.

Soltanto in tal modo, sarà possibile rappresentare fondatamente, e soprattutto in maniera innovativa rispetto ai precedenti giudizi conclusi con l'applicazione del sopra citato orientamento, la sostanziale omogeneità tra i procedimenti *de quibus* e, correlativamente, l'assenza di qualsivoglia deficit di garanzie per il privato di un accertamento operato mediante apparecchiatura soltanto *"approvata"* e non *"omologata"*.

Al fine di garantire l'uniformità ermeneutica sull'argomento, è stato istituito un tavolo tecnico presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con i rappresentanti del Ministero dell'Interno (Dipartimento della Pubblica Sicurezza e questo Dipartimento), dell'ANCI e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy, al fine di definire le procedure per l'omologazione del prototipo, la taratura e le verifiche di funzionalità dei dispositivi, delle



Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO PER L'AMMINISTRAZIONE GENERALE, PER LE POLITICHE DEL PERSONALE
DELL'AMMINISTRAZIONE CIVILE E PER LE RISORSE STRUMENTALI E FINANZIARIE
Direzione Centrale per l'Amministrazione Generale e le Prefetture-Uffici Territoriali del Governo

apparecchiature e dei mezzi tecnici di cui all'articolo 201, comma 1-bis, lett. e) ed f), del Codice della Strada per l'accertamento delle violazioni dei limiti massimi di velocità ai sensi dell'articolo 142 del Codice medesimo.

Pertanto, nelle more delle attività del Tavolo Tecnico, si pregano gli Uffici in indirizzo di volersi attenere alle indicazioni fornite dall'Avvocatura Generale in merito ad eventuali gravami, in modo da rappresentare uniformemente le ragioni di questo Dicastero.

Nei trasmettere, al riguardo, al fine di assicurare l'omogenea difesa dell'Amministrazione in giudizio, un modello di "memoria" condiviso con il cennato Organo di difesa erariale, con allegato un prototipo di decreto di omologazione, si confida nella consueta e fattiva collaborazione di codesti Uffici nella delicata materia.

IL CAPO DIPARTIMENTO

Carmen Perrotta

(/)

Home (/) > Comunicazione (/comunicazione) > News (/comunicazione/news) > Misuratori di velocità, telecamere ZTL e sistemi per la violazione del semaforo rosso, le procedure di omologazione e quelle di approvazione sono equivalenti

Misuratori di velocità, telecamere ZTL e sistemi per la violazione del semaforo rosso, le procedure di omologazione e quelle di approvazione sono equivalenti

La Direzione Generale competente risponde ai quesiti e alle richieste di pareri in merito



11 novembre 2020 - La Direzione Generale per la sicurezza stradale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, competente in materia di approvazione e omologazione dei dispositivi e sistemi di regolazione e controllo della circolazione stradale, risulta destinataria di una serie di quesiti, richieste di parere, interpretazioni delle norme, relativi alla differenza tra le procedure di approvazione rispetto a quelle di omologazione di tali sistemi.

In particolare, molti quesiti si riferiscono alla presunta criticità della mancata omologazione di tutti i sistemi di misurazione della velocità, sia istantanea sia media, che sono approvati, ma la problematica riguarda anche le altre tipologie di dispositivi finalizzati al sanzionamento automatico di altre violazioni del Codice della Strada, come le telecamere di controllo degli ingressi nelle zone a traffico limitato (Ztl) o i sistemi di accertamento della violazione del semaforo rosso.

La materia è disciplinata dall'art. 45, comma 6, del vigente Codice della Strada che trova la sua attuazione nell'art.192 del Regolamento di esecuzione.

In tali articoli, che costituiscono l'impianto generale di riferimento, la terminologia usata dal legislatore porta inequivocabilmente a sostenere la totale equivalenza delle procedure di approvazione e di omologazione, laddove i due vocaboli vengono utilizzati sistematicamente in correlazione tra loro, uniti dalla congiunzione coordinativa "od", in funzione di creare un'alternativa tra le due parole.

Tra l'altro, l'art.192 del Regolamento di esecuzione, al comma 1, nel definire la procedura da osservare per l'ottenimento dell'autorizzazione alla commercializzazione del prodotto, precisando che "Ogni volta che nel codice e nel presente regolamento è prevista la omologazione o la approvazione ...", manifesta così la perfetta equivalenza dei due termini.

In generale le procedure tipo per l'omologazione/approvazione di dispositivi/sistemi di rilevazione d'infrazioni, previste dal richiamato art. 45, comma 6, del vigente Codice della Strada e regolate dall'art. 192 del citato Regolamento, si basano su un'istruttoria tecnico-amministrativa, identica sia per l'omologazione sia per l'approvazione, svolta da questo Ufficio, tesa a valutare la validità, l'efficacia e l'efficienza del prodotto e la sua conformità alle norme tecniche nazionali e comunitarie, vigenti al momento dell'esame.

Una volta acquisite e verificate tutte le certificazioni necessarie, viene richiesto il parere al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, massimo organo tecnico consultivo dello Stato, che si pronuncia sul dispositivo/sistema proposto, valutandone l'efficienza tecnica e l'idoneità a svolgere la funzione per la quale è richiesta l'approvazione/omologazione. In caso di esito favorevole, viene emanato un decreto dirigenziale che autorizza il titolare della richiesta alla commercializzazione dei diversi esemplari del dispositivo/sistema, da produrre in conformità al prototipo depositato all'atto della richiesta di omologazione o approvazione.

La differenza tra un procedimento di omologazione e uno di approvazione è da ricercarsi unicamente nel fatto che per il primo esistono le relative norme tecniche di riferimento, europee e/o italiane, specifiche per la funzione fondamentale svolta dal dispositivo/sistema, mentre per il secondo manca tale riferimento. Ciò non significa che nel caso dell'approvazione non si seguano procedure standardizzate e non vengano verificate le funzionalità e i requisiti dei medesimi dispositivi, in modo omogeneo. Pertanto, una volta approvati, i dispositivi possono essere utilizzati per l'accertamento delle violazioni, parimenti a quelli omologati.

Nel caso specifico dei sistemi di misurazione della velocità, in mancanza di una specifica norma tecnica di riferimento che definisca i loro requisiti e le loro caratteristiche, questo Ufficio, dall'inizio della propria attività di settore e ancora attualmente, provvede alla loro approvazione; pertanto, tutti i sistemi di misurazione della velocità installati e utilizzati dagli organi di polizia per l'accertamento delle violazioni, sono soggetti ad "approvazione".

Le procedure finalizzate all'approvazione dei misuratori di velocità sono attualmente definite dal D.M. n. 282 del 13.06.17, emanato in attuazione della sentenza della Corte Costituzionale n. 113 del 18.06.15, che ha dichiarato incostituzionale l'art. 45, c. 6 del Codice della Strada, nella parte in cui non prevede che tutte le apparecchiature impiegate per l'accertamento delle violazioni ai limiti di velocità siano sottoposte a verifiche periodiche di funzionalità e di taratura.

L'art. 1 del D.M. n. 282/17 riporta proprio "nelle more della emanazione di specifiche norme per la omologazione... si procede alla approvazione del prototipo ai sensi dell'articolo 192, comma 3, del decreto sopra richiamato", a conferma che per i misuratori di velocità, ancora oggi, ci si debba necessariamente riferire al termine "approvazione".

Tale accuratezza, e la conseguente regolarità dell'accertamento del superamento del limite di velocità consentito, nei limiti della tolleranza prevista dalla norma primaria, è invece garantita dalle prove di funzionalità e di taratura, che vengono richieste per l'ottenimento dell'approvazione, e dalle successive verifiche iniziali e periodiche di funzionalità e di taratura, come definite nell'allegato tecnico al D.M. n. 282/17, art. 3.

Anche in riferimento alle disposizioni contenute nell'art. 201, c. 1-bis del Codice della Strada, relativo ai casi in cui non è necessaria la contestazione immediata e che disciplina i sistemi di accertamento automatico delle violazioni non si distingue tra approvazione e omologazione, a conferma del fatto che sotto il profilo giuridico sono assolutamente equivalenti.

Inoltre, lo stesso art. 345 del Regolamento "Apparecchiature e mezzi di accertamento della osservanza dei limiti di velocità", attuativo dell'art. 142 del Codice della Strada, indica espressamente al comma 2 che "Le singole apparecchiature devono essere approvate dal Ministero...".

In conclusione, per quanto detto sopra, i decreti di approvazione dei diversi sistemi di regolazione e controllo della circolazione e, in particolare, dei sistemi di misurazione della velocità, sono tecnicamente validi ed efficaci ai fini dell'accertamento del superamento del limite di velocità e della contestazione della relativa infrazione.

Tags: ztl (/taxonomy/term/1214)

(/facebook) (/twitter)

(<https://www.addtoany.com/share?url=https%3A%2F%2Fwww.mit.gov.it/del&title=Misuratori%20di%20velocit%C3%A0%2C%20telecamere%20ZTL%20>)

Data di ultima modifica: 11/11/2020

Data di pubblicazione: 11/11/2020

(/)

MINISTERO (/MINISTERO)

Ministro (/ministro/Ministro)

Uffici di Diretta Collaborazione del Ministro (/uffici-di-diretta-collaborazione-del-ministro)

Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione, gli Affari Generali ed il Personale (/ministero/dipartimento-trasporti-navigazione-affari-general)

Dipartimento per le Infrastrutture, i Sistemi Informativi e Statistici (/ministero/dip-infrastrutture)

Altri Organismi e Istituzioni (/altri-organismi-e-istituzioni)

Strutture Periferiche (/strutture-periferiche)

TEMI (/TEMI)

Infrastrutture (/temi/infrastrutture)

Casa (/temi/casa-0)

Trasporti (/temi/trasporti)

Patenti mezzi e abilitazioni (/temi/patenti-mezzi-abilitazioni)

Sicurezza (/temi/sicurezza)

COME FARE PER (/COME-FARE-PER)

Infrastrutture (/come-fare-per/infrastrutture)

Casa (/come-fare-per/casa)

Trasporti (/come-fare-per/trasporti)

Patenti, Mezzi e Abilitazioni (/come-fare-per/patenti-mezzi-abilitazioni)

Sicurezza (/come-fare-per/sicurezza)

COMUNICAZIONE (/COMUNICAZIONE)

News (/comunicazione/news)

Eventi (/comunicazione/eventi)

Pubblicazioni (/comunicazione/pubblicazioni)

COLLEGAMENTI ()

Amministrazione trasparente (<https://trasparenza.mit.gov.it/>)

Bandi (/bandi)

Calendario Scioperi (/calendario-scioperi)

Albo dei Richiami (/albo-richiami)

Open Cantieri (/open-data-e-open-cantieri)

Open Data (/open-data-e-open-cantieri)

Normativa (/normativa)

Documentazione (/documentazione)

Progetti (/progetti)

Micronidi (/micronidi)

Biblioteche (/biblioteche)

Regolamento edilizio Tipo - RET (<http://www.mit.gov.it/comunicazione/news/ladozione-del-regolamento-edilizio-tipo-ret>)

(<http://www.governo.it/>)



(<http://www.gazzettaufficiale.it/>)

(<http://www.normattiva.it/>)

(/)



(<http://www.fatturapa.gov.it/>)

[Crediti \(/crediti\)](#) [Privacy & Cookie \(/privacy-cookie\)](#) [Accessibilità \(/accessibilita\)](#) [Note Legali \(/note-legali\)](#)

[Rassegna stampa \(https://new.ecostampa.net/Login.aspx?qsUtente=INTRA.INFRASTRUTTURE&qsPassword=ift118056\)](https://new.ecostampa.net/Login.aspx?qsUtente=INTRA.INFRASTRUTTURE&qsPassword=ift118056)

[Spidernet \(https://spidernet.mit.gov.it/\)](https://spidernet.mit.gov.it/) [Dichiarazione di accessibilità \(https://form.agid.gov.it/view/f8d65306-093d-4138-9895-b1f6f92c2164\)](https://form.agid.gov.it/view/f8d65306-093d-4138-9895-b1f6f92c2164)
