

Giud. pace Moncalvo - 17 dicembre 2005 – G. d. p. Falda – XXXX c. Polizia Municipale di Calliano.

Eccesso di velocità - Art. 142, comma 6 CdS – Accertamento della violazione mediante l'uso di apparecchi di rilevamento a distanza – Legge 11 agosto 1991 n. 273 - Obbligo di taratura – Sussiste.

Ai fini di una corretta rilevazione dell'osservanza dei limiti di velocità di cui all'art. 142 CdS, possono essere considerate fonti di prova solo le risultanze riferibili ad apparecchiature omologate debitamente sottoposte a "taratura", la cui funzionalità sia previamente e periodicamente certificata e documentata nei modi previsti dalla Legge 11 agosto 1991, n. 273 (Istituzione del Sistema Nazionale di Taratura).

SVOLGIMENTO DEL PROCESSO

Il ricorrente, ricevuta la notifica del verbale di contestazione n. ... della Polizia Municipale di Calliano, ha presentato regolare ricorso al Giudice di Pace. Discussa la causa alle udienze 27/10/2005 e 26/11/2005 all'udienza del 17/12/2005, presenti entrambi i legali delle parti, il G. di Pace la tratteneva a sentenza dando immediata lettura del dispositivo.

MOTIVI DELLA DECISIONE

Il ricorso risulta fondato e, pertanto, merita accoglimento per i seguenti motivi.

Il ricorrente ha eccepito, tra i vari motivi di ricorso, l'inattendibilità della misurazione della velocità rilevata strumentalmente, non essendo stata detta apparecchiatura sottoposta ad idoneo procedimento di collaudo-taratura.

A parere di questo Giudicante, siffatta doglianza risulta fondata ed assorbente ogni altra contestazione, per la disamina delle quali si tratterà nel prosieguo della presente motivazione.

Innanzitutto, si rende opportuno stabilire se sia tecnicamente e scientificamente necessario che una misura, per esser attendibile e non ledere i diritti del cittadino, debba necessariamente essere eseguita con uno strumento la cui taratura e manutenzione risulti documentata nei modi previsti dalla Legge 11/08/1991, n. 273 e se, in caso contrario, esista una procedura alternativa, che possa costituire o sostituire una "taratura".

Al primo quesito non può darsi che risposta affermativa: trattasi di strumenti di misura del tempo e della distanza, elementi che poi consentono l'accertamento della velocità che altro non è se non la distanza percorsa nell'unità di tempo (metri al secondo; chilometri all'ora, ecc); si impone, invece, una risposta negativa al secondo.

Sulla base di questa elementare constatazione di carattere fisico, si elimina ogni dubbio circa l'applicabilità o meno della predetta legge ai misuratori di velocità.

Infatti, coloro i quali sostengono l'inapplicabilità dell'obbligo della taratura ai dispositivi di rilevazione della velocità sulla falsariga della circolare Ministero Trasporti n. 1341/05, la quale esclude siffatto obbligo poiché la legge in parola esplicitamente richiama solo i valori di tempo, distanza e massa, errano non considerando che la velocità costituisce una misurazione derivata determinata dall'insieme dei fattori del tempo e dello spazio.

In subordine, gli stessi ritengono comunque non applicabile siffatta legge, poiché questa impone la verifica dei valori per tutti quegli strumenti utilizzati nelle transazioni commerciali, escludendo, quindi, le sanzioni pecuniarie.

Anche questa tesi risulta confutata da una interpretazione oramai consolidata, la quale comprende sotto la dicitura “transazioni commerciali” qualunque tipo di corrispettivo, tra cui l'importo di una sanzione pecuniaria.

Ciò esposto, rimane ancora da chiarire per quale motivo si è giunti all'attuale disciplina normativa, benché incerta, con particolare riferimento alle interazioni con le vigenti norme del codice della strada, erroneamente considerate le uniche in vigore in punto accertamento delle contravvenzioni mediante l'uso di autovelox et similia.

Occorre premettere che la legge 273/91, recante “Istituzione del Sistema Nazionale di Taratura”, individua gli Istituti Metrologici Nazionali (IMP): Istituto di Metrologia G. Colonnelli del CNR, Istituto elettrotecnico nazionale G. Ferraris ed ENEA, ciascuno dei quali, nel proprio campo di competenze, così come definite dalla legge, realizza e conserva i campioni nazionali delle varie grandezze metrologiche, individuati nel DM 30 novembre 1993, n. 591, e dissemina le unità del Sistema internazionale (SI) con essi realizzate direttamente o tramite Centri di taratura convenzionati di idonea valenza tecnica ed organizzativa, denominati dagli IMP “Centri di taratura del Servizio di taratura in Italia (SIT)”; in questo modo il legislatore ha voluto indicare agli utenti la via per ottenere la così detta “riferibilità” a campioni nazionali, definita nella norma UNI 30012 al punto 3.22 come “proprietà del risultato di una misurazione consistente nel poterlo riferire a campioni appropriati, generalmente nazionali [conservati dagli IMP] o internazionali attraverso una catena ininterrotta di confronti [effettuata dagli IMP o dai Centri di taratura SIT]”.

L'operazione di taratura è definita nella norma UNI 30012 al punto 3.23 come “Insieme delle operazioni che stabiliscono, sotto condizioni specificate, le relazioni tra i valori indicati da uno strumento di misurazione, o da un sistema di misurazione, o i valori rappresentati da un campione materiale e i corrispondenti valori noti di un misurando”, noto quest'ultimo in quanto o si tratta di un campione nazionale o di un campione di riferimento, a sua volta tarato rispetto a campioni nazionali. Essa è necessaria in quanto costituisce l'unico metodo con cui si può assicurare la riferibilità a campioni nazionali legalmente riconosciuti, ed in conseguenza anche l'unico metodo per verificare l'eventuale presenza di errori sistematici rispetto a detti campioni, sia presenti al momento della consegna dello strumento da parte del fabbricante, sia intervenuti durante l'uso a causa di derive delle varie regolazioni: vale in proposito quanto riportato nella norma UDII 30012 alla nota 23 della voce “taratura”, laddove si stabilisce che “Il risultato di una taratura permette la stima degli errori di uno strumento di misurazione, del sistema di misura o della misura materiale o di assegnare i valori alle graduazioni di una scala arbitraria.

Questa operazione è denominata “conferma metrologica”, intendendo con questo termine “l'insieme delle operazioni richieste per assicurare che una funzione di un apparecchio per misurazione sia in uno stato di conformità ai requisiti per l'utilizzazione prevista” (norma UNI 30012, par. 3.1 e 4.3). Inoltre, la conferma metrologica deve essere ripetuta periodicamente come parte essenziale della manutenzione periodica, per evitare che eventuali variazioni delle regolazioni strumentali, intervenute per esempio a causa di urti, o in conseguenza di variazioni della temperatura ambiente, o per deterioramento dei materiali, o ancora per altre cause, prevedibili o fortuite, portino ad errori, non segnalati né segnalabili dalle indicazioni dello strumento durante le misurazioni (norma UNI 30012, par. 4.11, all.B).

L'operazione di taratura costituisce il confronto, diretto o attraverso una catena ininterrotta di confronti, con il relativo campione nazionale, ed è mirata a collegare la lettura dello strumento con il valore del campione nazionale (riferibilità). In assenza di tarature, non è possibile correggere eventuali errori sistematici di uno strumento, né rivelare, e conseguentemente correggere, errori derivanti da variazioni nel tempo delle sue caratteristiche metrologiche, dovute ad esempio a variazioni delle regolazioni interne intervenute durante l'uso.

Quanto poi alla possibilità di un procedimento di "autotaratura", non può esistere alcuna procedura in grado di sostituire la taratura per individuare, e per correggere, eventuali errori sistematici. Ciò vale per ogni strumento di misurazione della velocità: è in proposito da segnalare che la procedura di auto controllo eventualmente installata nello strumento dal fabbricante permetterebbe di verificare il corretto funzionamento della sola parte elettronica, ma non consentirebbe di controllare gli allineamenti dei fasci laser, né la perfetta funzionalità delle parti meccaniche dello strumento, che, se non correttamente tarate, possono portare ad errori di misura ben maggiori della tolleranza fissata per legge (cfr. Trib. Lodi 22/05/2000 Pantanella/Prefetto di Lodi).

Si deve concludere che gli strumenti di misura della velocità degli autoveicoli ricadono nel campo della metrologia legale, ed in quanto tali devono essere sottoposti alle seguenti operazioni preliminari, iniziali e periodiche:

- Omologazione di tipo (o di modello), consistente nella verifica della conformità di un prototipo alle prescrizioni legali e normative;
- Verifica iniziale consistente nel controllo della conformità degli strumenti prodotti rispetto al prototipo omologato;
- Verifiche periodiche, allo scopo di verificare che le caratteristiche degli strumenti si mantengano nel tempo.

Tutte le suddette operazioni prevedono la taratura degli strumenti rispetto a campioni nazionali, a garanzia dei cittadini coinvolti in transazioni commerciali e/o in azioni legali.

Le procedure di omologazione attuate negli stati comunitari (Austria, Belgio, Danimarca, Francia, Germania, Gran Bretagna, Norvegia, Olanda, Spagna) ed europei (Svizzera) prevedono non solo l'omologazione di tipo, completa delle prove relative alle condizioni ambientali e di alimentazione, ma anche le verifiche iniziale e periodiche, operazioni tutte che comprendono la taratura di ogni singolo strumento, sia iniziale che periodica, effettuata rispetto a campioni nazionali da laboratori accreditati dai servizi di taratura locali, con periodicità che negli stati comunitari citati è pari normalmente ad un anno.

Le sopra esposte osservazioni inducono alle seguenti conclusioni: uno strumento di misura, per essere attendibile, deve essere tarato con riferimento a campioni nazionali, inizialmente e periodicamente; nessuna tolleranza forfettaria può sostituire la taratura, unica operazione in grado di rivelare e correggere eventuali errori sistematici e di confermare la conformità dello strumento alle caratteristiche metrologiche richieste: non può esistere alcun sistema di auto controllo in grado di sostituire la taratura rispetto a campioni nazionali; non vi è conformità nella procedura di omologazione adottata dal MLLPP rispetto alla normativa nazionale ed internazionale. In tema di determinazione dell'osservanza dei limiti di velocità, non possono essere considerate fonti di prova le risultanze di apparecchiature solamente "omologate", ma è necessario che tali risultanze siano riferibili a strumenti la cui funzionalità ed affidabilità siano previamente e periodicamente certificate e documentate dagli enti preposti a tali controlli al fine di eliminare qualsiasi dubbio sulla certezza ed attendibilità della misurazione. Tale preventivo controllo risulta ancor più indispensabile se si considera

che la misurazione della velocità costituisce accertamento irripetibile. Nella specie, poiché la contravvenzione si fonda sul rilievo effettuato da uno strumento non sottoposto a taratura iniziale e periodica, non può dirsi raggiunta la prova della fondatezza della contestata violazione.

Nè rileva la circolare ministeriale invocata dall'Amministrazione resistente: le circolari della P.A., infatti, non hanno natura normativa né costituiscono fonti del diritto, essendo atti interni destinati ad indirizzare e disciplinare in modo uniforme l'attività degli organi della medesima. Deve escludersi che esse siano idonee a paralizzare l'efficacia della fonte normativa (ex plurimis: Cassazione civile, sez. un., 10 settembre 2004, n. 18262), nel caso di specie costituita da leggi dello stato attuative di normative comunitarie.

Ciò detto si comprende perché questo Giudice non accolga l'istanza di espletare un perizia tecnica sull'apparecchio usato per rilevare la contravvenzione impugnata per i seguenti motivi.

Innanzitutto, la CTU costituisce un mezzo di valutazione di una prova in fieri, tuttavia, nel caso di specie, non si deve avere riguardo al momento istruttorio bensì all'accertamento o meno dell'avvenuto espletamento di un dovere imposto dalla legge.

Quindi, se l'apparecchio autovelox deve, come sopra chiarito, essere tarato, qualora ciò non si sia verificato nulla rileva che il medesimo apparecchio funzioni correttamente.

In secondo luogo, ammesso, ma non concesso, che l'apparecchio autovelox in questione potesse essere adoperato senza regolare taratura, ad oggi non sarebbe più consentito accertare le reali condizioni di funzionamento dello stesso all'epoca dell'elevata contravvenzione.

Per siffatti motivi, la richiesta di perizia tecnica deve essere disattesa.

Infine, occorre esaminare le reciproche deduzioni ed eccezioni in punto onere della prova sollevate dalle rispettive difese delle parti.

Appare principio generale pacifico che l'autorità opposta conservi il ruolo sostanziale di attore, onde per cui il carico probatorio riversi integralmente sulla stessa. In difetto, non vedrà confermate le proprie domande per mancanza di prova.

Pertanto, a fondamento della propria contravvenzione, l'autorità medesima deve essere in grado di fornire tutti gli elementi necessari a sostegno della propria domanda, e se non vi provvede in seno al verbale di contestazione o quant'altro, deve provvedervi a richiesta dell'interessato, qualora non si versi in fase contenziosa, o dall'opponente in caso di impugnazione.

Pertanto, l'eccezione del ricorrente in punto difetto di taratura non costituisce una eccezione in senso vero e proprio, ma integra gli estremi di una richiesta che non comporta la liberazione del carico probatorio a favore dell'autorità opposta.

Come ha avuto modo di chiarire la Suprema Corte: "la mancata produzione da parte dell'autorità opposta (delle produzioni richieste) non può non costituire un decisivo elemento di giudizio, idoneo a suffragare la sussistenza del fatto sul quale l'opponente ha fondato l'eccezione (C.Civ., Sez. I, n. 7296/96)"; e ancora "la contestazione della idoneità della fonte di prova in tema di sanzione amministrative per eccesso di velocità sottopone la P.A. all'onere di integrare la documentazione sul punto" (C. Civ. Sez. I, n. 8515/01).

Alla luce di ciò, in ordine alle richiamate contestazioni da parte resistente in merito al proprio difetto di onere probatorio, si devono respingere siffatte doglianze, poiché all'autorità opposta si impone l'obbligo di produrre quanto a sostegno della propria attività.

Ebbene, le “dichiarazioni” della Eltraff prodotte dalla resistente sono mere attestazioni private provenienti da un soggetto non qualificato, nel senso sopra precisato, per di più avente un interesse particolare, essendo il costruttore dell'autovelox, e che non fornisce nemmeno una precisa indicazione dei controlli svolti.

Pertanto, tale produzione non si può considerare sufficiente ad assurgere a prova in punto taratura della impugnata contravvenzione, la quale risulta illegittima.

Con riferimento al restante motivo di ricorso, come già sopra detto, viene ora in calce esaminato per dovere di completezza della motivazione, pur essendo la disamina sul punto superflua ai fini della decisione.

Il ricorrente aveva chiesto inoltre l'annullamento della contravvenzione in oggetto basando la sua impugnazione sulla mancata contestazione immediata della contravvenzione, sostenendo la tesi che nei centri abitati essa sia obbligatoria sempre e comunque in caso di utilizzo di strumento di rilevamento a distanza.

Tuttavia ciò non risulta sempre veritiero in quanto ai sensi dell'articolo 4 D.L. 121/02, qualora il tratto di strada presenti determinate caratteristiche di pericolosità acclamate con decreto Prefettizio, è possibile procedere all'accertamento della violazione senza immediata contestazione mediante l'uso di apparecchi di rilevamento a distanza.

Qualora le medesime circostanze di fatto tali da giustificare l'inserimento del tratto di strada nel prescritto elenco sussistano oggettivamente, si realizza l'ipotesi di cui all'articolo 384 del Regolamento Cod. Strad. Il quale consente di elevare contravvenzioni senza immediata contestazione.

Come è stato dimostrato in atti, nel caso in esame il tratto ove è stata elevata la contravvenzione impugnata aveva già dato luogo a specifica richiesta da parte del Comune di Calliano per il suo inserimento nel predetto elenco sin dalla data del dicembre 2004 poiché presentava i requisiti di conformità e di pericolosità tali da poter giustificare il ricorso alla mancata contestazione immediata.

L'inserimento tardivo del predetto tratto di strada nel Decreto del Prefetto di Asti conferma oggettivamente ex post la fondatezza della domanda del Comune di Calliano nonché ' a posteriori ' la legittimità delle contravvenzioni colà elevate senza immediata contestazione.

L'accoglimento del ricorso in punto taratura è però assorbente e ne consegue l'annullamento dell'impugnato verbale di contravvenzione.

Sussistono giustificati motivi, quali la non obbligatorietà di una difesa tecnica nei procedimenti ex Lg. 689/81 nonché la mancata presentazione di notula da parte di entrambi i legali, per procedere alla totale compensazione delle spese.

PQM il Giudice di Pace di Moncalvo, definitivamente pronunciando, visto l'articolo 23 della legge 689/81, accoglie il ricorso e conseguentemente dichiara la nullità dell'impugnato verbale di contestazione numero ... in data del Comune di Calliano.

Compensa interamente le spese di giudizio tra le parti.