



LE SENTENZE VANNO RISPETTATE ... MA IN CERTI CASI VANNO APPELLATE.

Mi riferisco alla recentissima (e molto pubblicizzata sulla stampa locale) sentenza del Giudice di Pace di Alessandria - Dott.ssa Cinzia Dettori – del 12.3.2019 che tanto clamore sembra aver ha suscitato tra l'opinione pubblica e tra gli addetti ai lavori.

La pronuncia della autorevole Giudice, verso la quale provo sentimento di stima per la dedizione e il rigore che ne ha sempre contraddistinto l'operato, mi obbliga tuttavia oggi ad esternare alcuni acclarati principi giuridici in chiaro contrasto con la sua decisione, non senza evidenziare che se la stessa passasse in giudicato senza essere contrastata rischierebbe di indebolire fortemente tutte le attività che le varie forze di polizia, con grande impegno e tra mille difficoltà, stanno mettendo in campo per contrastare la pericolosa fenomenologia della guida di veicoli ad alta velocità, soprattutto nei centri abitati, con le conseguenze che quotidianamente gli stessi giornali documentano con apparente costernazione e con dovizia di drammatici particolari.

Ma andiamo con ordine.

Il Giudice di Pace sostiene, nella sua articolata disamina, che gli strumenti utilizzati per l'accertamento delle violazioni ai limiti di velocità debbano essere omologati e non solo approvati, ritenendo che la procedura di omologazione sia più stringente rispetto a quella per la approvazione e garantisca così il necessario bilanciamento tra la tutela della sicurezza stradale e quella delle situazioni soggettive dei sottoposti alle verifiche, evidentemente non sufficientemente garantiti da una "semplicitica procedura di approvazione dello strumento".

La Sentenza ha provocato una immediata reazione a catena da parte dei quotidiani che hanno diffuso la notizia addirittura con preoccupanti commenti trionfalistici (fra tutti: "Alessandria, il giudice di pace cancella la multa del "velo-ok": l'apparecchiatura non è omologata. Automobilista viaggiava ai 92 l'ora: "graziato" dal ricorso").

"Sentenza che ha ridimensionato lo spauracchio del velo-ok, ma non cancellato del tutto: tanto che molti automobilisti ancora frenano automaticamente in vista di una scatola arancione anche se non c'è la pattuglia." scrive nel suo editoriale un quotidiano di rilevanza nazionale, quasi ad invitare gli automobilisti a non rispettare i dispositivi di prevenzione e dissuasione collocati lungo le strade.

Ma non è così.

Intanto ricordo che le attività di polizia stradale non sono organizzate e svolte con procedure autonome ed improvvisate ma seguono esattamente quanto disposto dal Ministero dell'Interno, cui compete [...] il coordinamento dei servizi di polizia stradale da chiunque espletati (art. 11 comma 3 cds) ed il Ministero con propria Direttiva del 21.7.2017 (Direttiva per garantire un'azione coordinata delle Forze di Polizia per la prevenzione ed il contrasto ai comportamenti che sono le principali cause di incidenti stradali) al punto 2 della parte I << Approvazione dei dispositivi >> ha precisato che *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, e 142, comma 6, del C.d.S, degli artt. 192 e 345 del DPR 16 dicembre 1992, n. 495 (regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada, nel seguito Reg.), 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".

E poiché come è noto a tutti il coordinamento delle attività di polizia stradale è per legge in capo al Ministero dell'Interno, tutti gli operatori in campo alle disposizioni dello stesso si devono attenere.

Ma il Ministero ha voluto ancora precisare che, poiché *“Con sentenza n.113, depositata il 18 giugno 2015, la Corte Costituzionale ha dichiarato incostituzionale, in riferimento all'art. 3 della Costituzione, l'articolo 45, comma 6, del C.d.S., 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 [...] Le verifiche periodiche di taratura devono essere eseguite, con emissione di certificato di taratura, da soggetti che operano in conformità ai requisiti della norma UNI CEI EN ISO/IEC 17025:2005 (e future revisioni) come laboratori di taratura, accreditati da ACCREDIA o da altri organismi di Accreditamento firmatari a livello internazionale degli accordi di mutuo riconoscimento”.*

Tanto basterebbe per rilevare che la Sentenza del Giudice di Pace di Alessandria appare in questo caso del tutto inappropriata ma, a maggior ragione, segnalo che:

- **L' art. 45 comma 6 del Codice della Strada** recita 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 dei Lavori Pubblici (ora Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ¹), 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.”
- **L'Art. 345. Regolamento di Attuazione al Codice della Strada prescrive che** “Le singole apparecchiature devono essere approvate dal ministero dei Lavori pubblici (ora Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ¹). In sede di approvazione è disposto che per gli accertamenti della velocità, qualunque sia l'apparecchiatura utilizzata, al valore rilevato sia applicata una riduzione pari al 5%, con un minimo di 5 km/h. Nella riduzione è compresa

¹ **art.41, comma 3, del Decreto Legislativo 30.7.99, n.300 (Istituzione del ministero e attribuzioni)**

1. È istituito il ministero delle infrastrutture e dei trasporti.
2. Al ministero sono attribuite le funzioni e i compiti spettanti allo Stato in materia di identificazione delle linee fondamentali dell'assetto del territorio con riferimento alle reti infrastrutturali e al sistema delle città e delle aree metropolitane; reti infrastrutturali e opere di competenza statale; politiche urbane e dell'edilizia abitativa; opere marittime e infrastrutture idrauliche; trasporti e viabilità.
3. **Al ministero sono trasferite**, con le inerenti risorse, **le funzioni e i compiti dei ministeri dei lavori pubblici e dei trasporti e della navigazione**, nonché del dipartimento per le aree urbane istituito presso la presidenza del consiglio dei ministri, eccettuate quelle attribuite, anche dal presente decreto, ad altri ministeri o agenzie e fatte in ogni caso salve le funzioni conferite alle regioni e agli enti locali, anche ai sensi e per gli effetti degli articoli 1, comma 2, e 3, comma 1, lettere a) e b), della legge 15 marzo 1997, n. 59.

anche la tolleranza strumentale. Non possono essere impiegate, per l'accertamento dell'osservanza dei limiti di velocità, apparecchiature con tolleranza strumentale superiore al 5%.”

- **L'art 4 del Decreto Ministeriale del 29/10/1997 Ministero dei lavori pubblici** (ora Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ¹) prescrive che “ Gli organi di Polizia stradale interessati all'uso delle apparecchiature per l'accertamento dell'osservanza dei limiti di velocità sono tenuti a verificare che sulle apparecchiature stesse siano riportati gli estremi di approvazione rilasciata dal Ministero dei lavori pubblici e rispettare le modalità di installazione e di impiego previste nei manuali d'uso “ e l'art. 192 del regolamento di esecuzione stabilisce, quindi, la sola omologazione degli autovelox e non successive verifiche dello stesso; il decreto del Ministero dei lavori pubblici del 29 ottobre 1997 stabilisce poi che gli organi della polizia stradale devono controllare che su di essi siano riportati gli estremi di approvazione rilasciata dal Ministero e siano rispettate le modalità di installazione e di impiego previste nei manuali.
- **L'art. 4 del Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 13.6.2017** (c.d. “ Decreto Delrio”) prevede infine che “ *La verifica periodica degli strumenti di misura è eseguita dagli organismi di cui all'articolo 2, comma 1, lettera q)* ” che sono imprese private, soggetti accreditati presso gli Uffici Metrici delle Camere di Commercio.

Per tutte queste ragioni, auspico che la sentenza venga appellata affinché venga rimossa ogni possibile ombra sulla piena regolarità dell'operato delle Forze dell'Ordine in tema di contrasto ai comportamenti illeciti e pericolosi su strada, e non vengano istillati nel trasgressore ingiustificati (e quanto mai diseducativi) dubbi sugli strumenti che ne hanno chiaramente dimostrato l'infrazione.

Senza dimenticare che il soggetto sanzionato viaggiava a 97 Km/h in centro abitato.

Ezio Bassani
Comandante Polizia Municipale