



I principali motivi di ricorso a seguito di verbale di accertamento ex art. 142 C.d.S. Come affrontare i contenziosi e come difendersi

C

ome è noto le modalità di ricorso alle sanzioni del Codice della strada sono stabilite dall' art. 203 (Ricorso al prefetto di natura Amministrativa) e dall'art. 204 bis (Ricorso al Giudice di Pace di natura giurisdizionale)

Il principio di diritto da tutelare per il ricorrente è senza dubbio l'interesse legittimo, che può essere definito come una delle situazioni giuridiche soggettive riconosciute dal diritto italiano. Si tratta della situazione giuridica soggettiva della quale è titolare un soggetto nei confronti della pubblica amministrazione che esercita un potere autoritativo attribuitogli dalla legge e consiste nella pretesa che tale potere sia esercitato in conformità alla legge nell'interesse collettivo. In sintesi per rendere più comprensibile la fattispecie in esame, il trasgressore ha l'interesse di sapere se il procedimento sanzionatorio attivato nei suoi confronti risulta legittimo e privo di vizi procedurali. Pertanto appare opportuno nonché prioritario, nell'ambito della lite, utilizzare una tecnica giudiziale finalizzata a far comprendere al Giudice di pace quali siano i suoi limiti decisionali, finalizzati ad accertare se la procedura sanzionatoria impugnata sia conforme ai dettati normativi nel contesto di certezza del diritto. Uno dei motivi di opposizione al verbale più utilizzati dai ricorrenti è quello classico di evidenziare la confusione terminologica dell'approvazione o omologazione dei dispositivi automatici.

Si legge spesso come motivo di ricorso che i dispositivi sono "approvati", mentre dovrebbero essere "omologati" o viceversa. A tal riguardo il principio di diritto deve essere immediatamente chiarito evidenziando come l'art. 45 del Codice della strada parla di "approvazione od omologazione", mentre l'art. 142, comma 6, del Codice della strada richiama espressamente il termine di "apparecchiature debitamente omologate", l'art. 201 comma 1-quater di "dispositivi o apparecchiature omologati ovvero approvati", invece l'art. 345, comma 2 del Regolamento di esecuzione ed attuazione del Codice della strada, recita "le apparecchiature devono essere approvate". L'art. 192, comma 3, del Regolamento di esecuzione ed attuazione del Codice della strada chiarisce quando utilizzare l'approvazione in luogo dell'omologazione, precisando che *"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."*

Nel merito dell'analisi giuridica, come sopra detto, nel Codice della strada l'art. 45 parla di "approvazione od omologazione", mentre il 142 comma 6, di "apparecchiature debitamente omologate", l'art. 201 comma 1-quater di "dispositivi o apparecchiature omologati ovvero approvati", l'art. 345 comma 2, del regolamento di esecuzione ed attuazione del Codice della strada recita: "Le apparecchiature devono essere approvate". L'art. 192, comma 3, sopra citato, chiarisce, però, quando utilizzare l'approvazione in luogo dell'omologazio-

ne: “3. 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.”

Sono, inoltre, significative le circolari e le successive modifiche introdotte nel quadro legislativo, che forniscono una chiave di lettura decisamente univoca. A conferma di tale affermazione si riportano le seguenti fonti:

1) il MIT in data 01/08/2012 emette la nota prot. nr. 4446 a chiarimento proprio nel merito dell'utilizzo di detta terminologia precisando che “omologazione” è un termine utilizzato per validare la conformità di un prodotto quando esistano specifiche norme di prodotto, mentre “approvazione” viene usato in assenza di specifiche norme di prodotto, Ciò premesso il Ministero nel proseguo della nota afferma che “i due termini possono considerarsi equivalenti ai fini della idoneità dei dispositivi all'impiego previsto”;

2) nel DM 282 del 13/06/2017 l'art. 1 dice che “nelle more della emanazione di specifiche norme per la omologazione ai sensi art. 192 commi 1, 2 DPR 495/92 dei dispositivi per l'accertamento della violazioni dei limiti massimi di velocità, si procede alla approvazione del prototipo ai sensi dell'art. 192 comma 3 del DPR 495/92”.

Sulla base delle disposizioni normative di cui sopra appare evidente ed ineccepibile come la procedura per l'omologazione/approvazione di dispositivi segnaletici o di rilevazione di infrazioni, prevista dall'art.45, comma 6, del vigente Codice della strada (d.l.vo 285/92), è regolata dall' art. 192 del Regolamento di esecuzione e di attuazione dello stesso Codice (DPR 495/92 e succ. modifiche). La procedura si avvale di una istruttoria tecnico-amministrativa svolta dalla direzione Generale per la Sicurezza stradale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, tesa a valutare la validità ed efficienza del prodotto e la sua conformità alle norme tecniche nazionali e comunitarie vigenti al momento dell'esame. Una volta acquisite tutte le certificazioni necessarie si chiede il parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici che, in qualità di massimo organo tecnico consultivo dello Stato, si pronuncia sul dispositivo proposto valutandone l'efficienza tecnica e la idoneità a svolgere la funzione per la quale è richiesta l'approvazione/omologazione.

La differenza tra un procedimento di omologazione e uno di approvazione è da ricercarsi unicamente nel fatto che per il primo esistono norme tecniche di riferimento, europee e/o italiane, mentre per il secondo manca tale riferimento. Pertanto, i dispositivi approvati possono essere richiamati a successiva verifica qualora sia emanata una norma tecnica, per valutare la rispondenza degli stessi alle nuove specifiche richieste. L'iter tecnico- amministrativo è invece identico per ambedue le procedure, e sia l'omologazione, sia l'approvazione, si concludono con un decreto che autorizza il titolare della stessa alla commercializzazione del di-

spositivo, e nel contempo lo obbliga alla conformità di prodotto rispetto al prototipo depositato all'atto della richiesta di omologazione o approvazione.

Si richiama, inoltre, l'attenzione in particolare sull'art.345 del Regolamento di esecuzione e di attuazione del Codice della Strada e sull'art.4, comma 3, del decreto legge 20 giugno 2002, n.121.

Difatti nell'art.345 in esame, che tratta espressamente delle “Apparecchiature e mezzi di accertamento della osservanza dei limiti di velocità”, attuativo dell'art.142 del Codice della Strada, che riguarda i limiti di velocità, contrariamente si fa infatti espressamente riferimento ad “approvazione” delle apparecchiature.

In conclusione, ai fini del rispetto delle previsioni di legge, le due procedure sono del tutto equivalenti affinché gli apparecchi possano essere utilizzati, e i due termini producono i medesimi effetti giuridici.

Tale interpretazione giuridica è stata confermata dalla Direzione Generale della Sicurezza stradale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con la nota prot. 5421 del 20.10.2015 e la più recente prot. 372 del 2 ottobre 2020. La valenza giuridica del parere Ministeriale trova conforto nel fatto che il Legislatore ha riconosciuto al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ai sensi dell'art. 5 del Codice della strada, la prerogativa non solo di fornire interpretazioni per la corretta applicazione in materia di circolazione stradale, ma anche dalla facoltà concessa al medesimo di esercitare il potere di direttiva nei confronti delle Prefetture e degli enti proprietari delle strade.

In altri casi il ricorrente porta a propria difesa il fatto che i dispositivi per l'accertamento delle violazioni dei limiti massimi di velocità devono essere omologati dal MISE Ministero dello Sviluppo Economico e non dal MIT Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Attualmente, nessun dispositivo del genere è omologato o approvato o autorizzato dal MISE, per cui nessun accertamento deve ritenersi valido. Il fatto stesso che nessun dispositivo sul territorio nazionale risulti – ad oggi - omologato dal MISE, dovrebbe far quantomeno sorgere qualche dubbio sulla fondatezza del motivo di ricorso. Si tratta della competenza del MISE in luogo di quella del MIT, ovvero quella degli uffici metrici, in luogo di quella dei Centri di taratura legittimati da ACCREDIA, probabilmente confondendo la competenza del MISE in materia di tachigrafi e cronotachigrafi, vale a dire gli strumenti di misurazione del tempo di guida, di riposo e delle interruzioni di cui devono essere dotati gli autobus e gli autocarri di massa complessiva superiore a 3,5 tonnellate.

Può succedere che il motivo di ricorso sia improntato sull'omessa omologazione del software.

Come è noto i software di cui sono dotati i dispositivi per l'accertamento delle violazioni dei limiti massimi di velocità non sono omologati. I ricorrenti di solito si limitano a laconiche affermazioni circa la necessità di omologazione del software “per giusta previsione legale”, ma non specificano quale sia questa previsione legale, che infatti non esiste. Pertanto l'impostazione difensiva da adottare è proprio quella di evidenziare l'assenza della normativa di riferimento e la conseguente impossibilità di dimostrare l'illegittimità di tale

procedura.

Altro motivo di impugnativa si fonda sulla convinzione del ricorrente che ogni singolo esemplare delle apparecchiature utilizzate per l'accertamento delle violazioni dei limiti massimi di velocità, debba essere omologato. A tal riguardo si ricorda che la Corte di Cassazione Civile sez. II, con la sentenza 27/6/2011 n. 14217, ha confermato che la necessità di approvazione od omologazione delle apparecchiature di rilevazione automatica della velocità, ai fini della validità del relativo accertamento, va riferita al singolo modello e non al singolo esemplare, come si desume, sul piano logico e letterale, dall'art. 345, comma 2, d.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495, come modificato dall'art. 197 d.P.R. 16 settembre 1996, n. 610, secondo cui non ciascun esemplare ma "le singole apparecchiature" devono essere approvate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Ma la causa principe dei ricorsi contro l'accertamento ex articolo 142 è sicuramente la denuncia di una postazione non debitamente presegnalata oppure non visibile.

A tal riguardo si ricorda che l'articolo 142, comma 6-bis, del Codice della strada, impone che le postazioni di controllo per il rilevamento della velocità siano: preventivamente segnalate e ben visibili mediante il ricorso a cartelli. Per evitare dei contenziosi di tale natura si riporta di seguito un vademecum normativo e procedurale da rispettare alla lettera.

In primis si evidenzia come le caratteristiche e le modalità di impiego dei segnali e dei dispositivi di segnalazione luminosa sono state stabilite con decreto adottato dal Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno, in data 15 agosto 2007.

a) il decreto non fissa una distanza minima tra il segnale stradale o il dispositivo luminoso di preavviso e la postazione di controllo a cui si riferisce ma, più genericamente, stabilisce che tale distanza deve essere "adeguata", in relazione alla velocità locale predominante. Salvo casi particolari, in cui l'andamento plano-altimetrico della strada o altre circostanze contingenti rendono consigliabile collocarlo ad una distanza diversa, si può ritenere che tra il segnale o il dispositivo luminoso e la postazione di controllo possa essere "adeguata" la distanza minima indicata, per ciascun tipo di strada, dall'art. 79, comma 3, Reg. per la collocazione dei segnali di prescrizione.

b) la distanza massima tra il segnale stradale o il dispositivo luminoso che indica la presenza della postazione di controllo e la postazione stessa non può essere superiore a km 4 e tra il segnale o dispositivo e la postazione non devono essere presenti intersezioni o immissioni laterali di strade ad uso pubblico;

c) le caratteristiche costruttive dei segnali stradali utilizzabili (forma, colore di fondo, altezza dei caratteri in funzione della velocità locale predominante, ecc.) sono quelle previste dal Reg. per i segnali di indicazione; per i dispositivi luminosi a messaggio variabile, invece, occorre far riferimento alle disposizioni dell'art. 170 del medesimo regolamento.

d) L'informazione sulla presenza della postazione di controllo, sia fissa che temporanea, deve essere fornita attraverso la collocazione di idonei segnali stradali di indicazione, anche a messaggio variabile, che possono essere installati, in via provvisoria o definitiva, ad adeguata distanza dal luogo in cui viene utilizzato il dispositivo di rilevamento () secondo le indicazioni del decreto ministeriale 15 agosto 2007.

e) La norma non impone la presegnalazione dell'effettivo funzionamento delle apparecchiature ma solo dell'installazione della postazione fissa o della sua abituale collocazione, quando trattasi di postazioni temporanee.

f) Per le postazioni temporanee possono essere utilizzati segnali collocati in modo permanente sulla strada solo quando la posizione dei dispositivi di rilevamento sia stata oggetto di preventiva pianificazione coordinata ed il loro impiego in quel tratto di strada non sia occasionale, ma, per la frequenza dei controlli, assuma il carattere di sistematicità.

g) Per pianificazione del servizio di attività di controllo con misuratori di velocità si intende quella possibilmente definita in seno alla conferenza provinciale permanente di cui all'art. 11 del D.lgs. 300/1999, in modo da evitare una dannosa sovrapposizione dei servizi, dalla quale può derivare uno spreco di risorse umane a danno dell'attività di prevenzione e repressione degli illeciti sul territorio comunale.

h) Limitatamente alle postazioni temporanee di controllo, l'esigenza di informazione preventiva può essere soddisfatta anche attraverso l'impiego di dispositivi luminosi a messaggio variabile, installati su veicoli e collocati ad adeguata distanza dalla postazione stessa, conformemente alle indicazioni fornite dal citato decreto ministeriale 15 agosto 2007.

i) Le postazioni con dispositivi automatici di rilevamento a distanza della velocità, senza la presenza dell'agente accertatore, devono essere rese ben visibili attraverso la collocazione su di esse, o nelle immediate vicinanze, di un segnale di indicazione riportante il simbolo dell'organo di polizia operante conforme a quelli previsti dall'art. 125 Reg., ovvero breve iscrizione della denominazione del corpo o servizio di polizia operante se non riconoscibile attraverso uno specifico simbolo.

j) Le postazioni di controllo temporanee presidiate dall'agente accertatore sono rese ben visibili grazie alla presenza di personale in uniforme o ricorrendo, ove possibile, all'impiego di autoveicoli di servizio con colori istituzionali ovvero con l'utilizzo di un segnale di indicazione riportante il simbolo dell'organo operante come previsto per le postazioni di rilevamento a distanza, da apporre nelle immediate vicinanze della postazione. È comunque opportuno, ai fini della tutela garantita dall'art. 2700 del codice civile, che nel verbale di inizio attività sia dato conto sia della posizione del segnale di presegnalazione che della postazione. In alternativa le predette informazioni possono essere inserite nel verbale di contestazione della violazione.

k) Quando sia utilizzato un veicolo di serie nella disponibilità della Pubblica Amministrazione, la visibilità della postazione è garantita con la collocazione sul veicolo o in corrispondenza di esso di un segnale come previsto per le postazioni di rilevamento a distanza.

l) Per quanto concerne la visibilità della postazione di controllo, va precisato come tale postazione non deve essere intesa limitatamente alla presenza dei singoli operatori di polizia stradale o di veicoli di polizia, ma deve essere interpretata come l'insieme di tutte le componenti essenziali per il suo funzionamento.

m) Al fine di rendere oggettivamente inattuabile la procedura di accertamento e sanzionatoria de qua, si consiglia di riportare nel verbale di inizio attività le modalità con cui è stata resa visibile la postazione di controllo nonché il suo presegnalamento, eventualmente integrata con l'ausilio di documentazione fotografica con cui comprovare la legittimità della medesima procedura.



Cassazione Penale, II Sezione, n. 22158 del 23/05/2013. Commette il reato di truffa chi posiziona autovelox nascondendoli agli automobilisti»

In occasione di espletamento dell'attività di accertamento ai sensi dell'art. 142 del Codice della strada (D. L.gs. n. 285 del 1992), con postazione temporanea presidiata da un organo accertatore utilizzando una vettura civetta privata, tale attività potrebbe essere riconosciuta illegittima dagli organi giurisdizionali competenti, in quanto i medesimi potrebbero riconoscere alla parte ricorrente la mancata "percezione visiva" della presenza della postazione di controllo e, pertanto, di non soddisfare totalmente il requisito della "visibilità" richiesto come "conditio sine qua non", ai fini della validità della procedura di accertamento.

La Cassazione Penale, Sez. II, con la sentenza in esame, ha sostenuto che può essere perseguito per il reato di truffa chi posiziona l'autovelox in autovetture in modo tale da essere occultati agli ignari automobilisti. Inoltre ha ritenuto legittimo il sequestro e la successiva confisca della strumentazione, nonostante la "regolarità" (in quanto debitamente approvata) della stessa.

La Suprema Corte ha in particolare sottolineato che un bene avente natura lecita (in quanto regolarmente tarato e conforme ai paradigmi normativi) non può seguire la sorte processuale dei presunti autori (assolti in sede penale) che di quel bene hanno fatto un uso illecito.

La Cassazione ha ritenuto perciò il ricorrente sanzionabile per il reato di truffa consistente nella rilevazione della velocità attraverso gli strumenti che, nonostante fossero "regolari", erano posizionati in modo tale da essere occultati agli ignari automobilisti (in autovetture e pc, all'interno di esse). ■

***Direttore amministrativo M.I.T.**