

DIRITTO E PROCEDURA CIVILE
CIRCOLAZIONE STRADALE

GIURISPRUDENZA

La mancata taratura periodica dell'autovelox salvata da un errore nel ricorso del giudice

Corte costituzionale - Sentenza 4-13 luglio 2007 n. 277
(Presidente Bile; Relatore Cassese)

LA DECISIONE

■ **Circolazione stradale - Violazioni del limite di velocità - Rilevamento mediante apparecchiature elettroniche - Omessa previsione di verifiche periodiche di funzionalità - Denunciata irragionevole disuguaglianza rispetto agli strumenti di misura nelle transazioni commerciali, nonché violazione del diritto di difesa e del principio di parità delle parti processuali - Erronea individuazione della norma indicata come *tertium comparationis* - Non fondatezza della questione.** (Dlgs 30 aprile 1992 n. 285, articolo 45; Costituzione, articoli 3, 24 e 111)

Ritenuto in fatto

1. Il Giudice di pace di Dolo ha sollevato, in riferimento agli artt. 3, 24 e 111 della Costituzione, questione di legittimità costituzionale dell'art. 45 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada), «nella parte in cui non prevede che le apparecchiature destinate all'accertamento delle violazioni dei limiti di velocità siano sottoposte a verifiche periodiche della funzionalità (taratura)».

Il rimettente premette di essere chiamato a giudicare dell'opposizione proposta avverso un verbale di contestazione di infrazione stradale, relativo alla violazione dell'art. 142, commi 1 e 9, del medesimo codice della strada; infrazione accertata a mezzo di apposito apparecchio elettronico di rilevamento della velocità (telelaser), dotato di fotocamera digitale, regolarmente omologato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Aggiunge che il ricorrente ha dedotto l'illegittimità dell'accertamento in mancanza della taratura periodica del telelaser, prescritta dalla norma internazionale UNI 30012, e che, in subordine, ha eccepito l'illegittimità costituzionale dell'art. 45 suddetto nella parte in cui non prevede verifiche periodiche di detto apparecchio.

In punto di rilevanza, il giudice *a quo* sostiene che dalla decisione della questione di costituzionalità dipende la legittimità o meno dell'accertamento e delle conseguenti sanzioni, atteso che la normativa vigente non prevede la necessità della taratura degli strumenti di rilevazione della velocità. Infatti, secondo il giudice - il quale riferisce che dello stesso avviso è il Ministero delle attività produttive - la verifica metrologica periodica presso i centri di taratura prevista dalla legge 11 agosto 1991, n.

273 (Istituzione del sistema nazionale di taratura), non concerne gli apparecchi di misurazione della velocità ma quelli di misura del tempo, della distanza e della massa. Né l'obbligo può scaturire da norme tecniche internazionali generali, in mancanza di specifico recepimento o richiamo da parte di norme nazionali.

Quanto alla non manifesta infondatezza, sul presupposto che la verifica periodica non è prevista per i misuratori di velocità, il giudice rimettente ipotizza il contrasto della norma censurata con più parametri costituzionali.

L'art. 3 Cost. sarebbe violato, sotto il profilo del difetto di ragionevolezza, perché, senza giustificazioni, la revisione è prevista solo per gli strumenti di misura nelle transazioni commerciali (d.m. 28 marzo 2000, n. 182) e non per gli strumenti di rilevazione della velocità, che sono comunque strumenti di misura (velocità=spazio/tempo).

Inoltre, poiché l'apparecchio, una volta omologato, è soggetto ad una presunzione di buon funzionamento non verificabile in alcun modo, data anche l'irripetibilità dell'accertamento, e mancando uno strumento che a posteriori permetta di risalire alla sua corretta funzionalità, la persona assoggettata all'accertamento si troverebbe «nell'impossibilità di esercitare il proprio diritto di difesa», con conseguente lesione dell'art. 24 Cost.

Infine, l'irripetibilità dell'accertamento e l'impossibilità per l'interessato di verificare successivamente il corretto funzionamento dell'apparecchio lederebbero il principio della parità tra le parti processuali sancito dall'art. 111 Cost., godendo l'amministrazione di una presunzione di verità dell'accertamento, nonostante l'assenza dell'obbligo di un controllo pe-

DIRITTO E PROCEDURA CIVILE

CIRCOLAZIONE STRADALE

riodico circa la funzionalità dell'apparecchio di rilevazione.

2. È intervenuto il Presidente del Consiglio dei ministri, rappresentato e difeso dall'Avvocatura generale dello Stato, chiedendo che la questione di costituzionalità sia dichiarata inammissibile, prima che infondata.

La questione sarebbe inammissibile, perché la taratura degli strumenti utilizzati nelle transazioni commerciali è imposta per la necessità di garantire la maggiore certezza possibile ai commerci, mentre nel caso di specie la «tutela concerne profili di incolumità pubblica».

Secondo la difesa erariale, la questione sarebbe infondata sotto il profilo della dedotta violazione dell'art. 3 Cost., in presenza di una specifica disciplina concernente i misuratori di velocità e relativa all'approvazione dei prototipi e alle modalità di impiego (decreto del ministro dei lavori pubblici 29 ottobre 1997). Sulla base di tale normativa (art. 4), aggiunge l'Avvocatura, gli organi di polizia stradale sono tenuti a «rispettare le modalità di installazione e di impiego previste nei manuali d'uso» ed è perciò esclusa la necessità di un controllo periodico, se non espressamente richiesto dal costruttore nel manuale d'uso depositato presso il Ministero dei trasporti. Quindi, per le apparecchiature destinate ad essere impiegate solo in presenza di un operatore, la verifica della loro corretta funzionalità è realizzata dagli stessi operatori di polizia che, prima di metterle in uso, devono verificare la corretta installazione secondo le istruzioni del costruttore e, durante il servizio, devono vigilare su eventuali anomalie e malfunzionamenti. Invece, i misuratori di velocità automatici, utilizzati senza la presenza dell'operatore di polizia, devono essere sottoposti ad una verifica metrologica presso la casa costruttrice, ovvero presso uno dei soggetti accreditati presso i centri di taratura ai sensi della legge n. 273 del 1991, con cadenza annuale o conformemente alle indicazioni contenute nel certificato di approvazione e nelle istruzioni di funzionamento fornite dal costruttore.

Quanto alla lesione dell'art. 24 Cost., l'Avvocatura ricorda che la giurisprudenza di legittimità ha più volte precisato che il verbale di accertamento prova, sino a querela di falso, che lo strumento rilevatore ha fornito all'agente i dati nel luogo e nel tempo indicato, mentre il regolare funzionamento dello strumento è certo sino a prova contraria, «che può essere data dall'opponente, anche a mezzo di testimoni, in base alla dimostrazione del difetto di funzionamento di tali dispositivi, da fornirsi in base a concrete circostanze di fatto» (Cass. n. 13591 del 2006). Infine, conclude la difesa del Governo, il giudice di merito può disporre eventuali controlli tecnici sulla funzionalità e, in caso di dubbio, annullare la sanzione.

Considerato in diritto

1. È all'esame della Corte costituzionale la questione

di legittimità costituzionale, in riferimento agli artt. 3, 24 e 111 della Costituzione, dell'art. 45 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada), «nella parte in cui non prevede che le apparecchiature destinate all'accertamento delle violazioni dei limiti di velocità siano sottoposte a verifiche periodiche della funzionalità (taratura)». La disposizione censurata prevede, tra l'altro, solo l'omologazione degli strumenti di rilevamento automatico delle violazioni alle norme sulla circolazione stradale.

La Corte è chiamata a decidere se la mancata previsione delle revisioni periodiche di dette apparecchiature, violi: a) l'art. 3 Cost., sotto il profilo del difetto di ragionevolezza, perché - senza giustificazioni - la verifica (taratura) periodica è prevista nell'ordinamento solo per gli strumenti di misura nelle transazioni commerciali e non per gli strumenti di rilevazione della velocità, che sono comunque strumenti di misura; b) l'art. 24 Cost., poiché la persona assoggettata all'accertamento si troverebbe «nell'impossibilità di esercitare il proprio diritto di difesa», essendò l'apparecchio, una volta omologato, soggetto ad una presunzione di buon funzionamento non verificabile in alcun modo, data anche l'irripetibilità dell'accertamento, e mancando uno strumento che a posteriori permetta di risalire alla sua corretta funzionalità; c) l'art. 111 Cost., atteso che l'irripetibilità dell'accertamento e l'impossibilità per l'interessato di verificare successivamente il corretto funzionamento dell'apparecchio, lederebbero il principio della parità tra le parti processuali, godendo l'amministrazione di una presunzione di verità dell'accertamento, nonostante l'assenza dell'obbligo di un controllo periodico della funzionalità dello strumento di rilevazione.

La questione non è fondata.

Il giudice rimettente, dopo aver escluso l'applicazione della legge 11 agosto 1991, n. 273 (Istituzione del sistema nazionale di taratura), ha erroneamente individuato nel decreto ministeriale 28 marzo 2000, n. 182, il termine di comparazione.

Il d.m. n. 182 del 2000 si riferisce ad altra materia (gli strumenti di misura utilizzati per la determinazione della quantità e/o del prezzo nelle transazioni commerciali), non comparabile con la misurazione della velocità ai fini dell'accertamento delle violazioni del codice della strada.

Invece, l'art. 2, comma 1, della legge n. 273 del 1991, al fine di consentire la taratura (art. 4), prevede la «realizzazione dei campioni primari» sia per le «unità di misura di base» e «supplementari», sia per le unità di misura «derivate» del sistema internazionale delle unità di misura SI. Quest'ultimo comprende la velocità come unità derivata.

Il rimettente, nella ricostruzione del quadro normativo e nella individuazione della norma rispetto alla

DIRITTO E PROCEDURA CIVILE

CIRCOLAZIONE STRADALE

GIURISPRUDENZA

quale lamenta una irragionevole disuguaglianza, ha indicato la disciplina secondaria concernente gli strumenti di misura utilizzati nei rapporti commerciali e non ha, invece, sperimentato l'applicazione della normativa generale del 1991 alla luce del sistema internazionale delle unità di misura SI, che comprende la velocità come unità derivata (tale normativa l'amministrazione aveva dichiarato nel 2000 di volere attuare: nota 27 settembre, n. 6050, del Ministero dei lavori pubblici-Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale).

L'erronea individuazione della norma indicata come termine di comparazione non consente al giudice rimet-

tente di affermare che, data l'irripetibilità dell'accertamento, la mancata previsione di tarature periodiche per assicurare la funzionalità dello strumento di rilevazione della velocità viola gli artt. 24 e 111 Cost.

Per questi motivi la Corte costituzionale

dichiara non fondata la questione di legittimità costituzionale dell'art. 45 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada), sollevata, in riferimento agli artt. 3, 24 e 111 della Costituzione, dal Giudice di pace di Dolo con l'ordinanza indicata in epigrafe.

LA NORMA RICHIAMATA

DLGS 30 APRILE 1992 N. 285

Articolo 45 *Uniformità della segnaletica, dei mezzi di regolazione e controllo ed omologazioni*

1. Sono vietati la fabbricazione e l'impiego di segnaletica stradale non prevista o non conforme a quella stabilita dal presente codice, dal regolamento o dai decreti o da direttive ministeriali, nonché la collocazione dei segnali e dei mezzi segnaletici in modo diverso da quello prescritto.

2. Il ministero delle infrastrutture e dei trasporti può intimare agli enti proprietari, concessionari o gestori delle strade, ai comuni e alle province, alle imprese o persone autorizzate o incaricate della collocazione della segnaletica, di sostituire, integrare, spostare, rimuovere o correggere, entro un termine massimo di quindici giorni, ogni segnale non conforme, per caratteristiche, modalità di scelta del simbolo, di impiego, di collocazione, alle disposizioni delle presenti norme e del regolamento, dei decreti e direttive ministeriali, ovvero quelli che possono ingenerare confusione con altra segnaletica, nonché a provvedere alla collocazione della segnaletica mancante. Per la segnaletica dei passaggi a livello di cui all'articolo 44 i provvedimenti vengono presi d'intesa con il ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

3. Decorso inutilmente il tempo indicato nella intimazione, la rimozione, la sostituzione, l'installazione, lo spostamento, ovvero la correzione e quanto altro occorre per rendere le segnalazioni conformi alle norme di cui al comma 2, sono effettuati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che esercita il potere sostitutivo nei confronti degli enti proprietari, concessionari o gestori delle strade, a cura dei dipendenti degli uffici centrali o periferici.

4. Le spese relative sono recuperate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, a carico degli enti inadempienti, mediante ordinanza che costituisce titolo esecutivo.

5. Per i segnali che indicano installazioni o servizi, posti in opera dai soggetti autorizzati, l'ente proprietario della strada può intimare, ove occorra, ai soggetti stessi di reintegrare, spostare, rimuovere immediatamente e comunque, non oltre dieci giorni, i segnali che non siano conformi alle norme di cui al comma 2 o che siano anche parzialmente deteriorati o non più corrispondenti alle condizioni locali o che possano disturbare o confondere la visione di altra segnaletica stradale. Decorso inutilmente il termine indicato nella intimazione, l'ente proprietario della strada provvede d'ufficio, a spese del trasgressore. Il prefetto su richiesta dell'ente proprietario ne ingiunge il pagamento con propria ordinanza che costituisce titolo esecutivo.

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.

7. Chiunque viola le norme del comma 1 e quelle relative del regolamento, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 370 a euro 1.485.

omissis

DIRITTO E PROCEDURA CIVILE
CIRCOLAZIONE STRADALE

Senza verifiche si «pregiudica» il lavoro della polizia stradale

 il commento di Silvio Scotti

La sentenza 277/2007 della Corte costituzionale era attesa da tempo, soprattutto da parte di chi, direttamente interessato alla vicenda, chiedeva lumi su una questione tanto semplice quanto basilare: i misuratori elettronici di velocità devono essere sottoposti a verifica metrica? La delicata problematica non trova soluzione da parte del giudice delle leggi il quale, nel corpo della sentenza, si limita ad indicare al remittente un'ulteriore linea valutativa, senza esprimere posizione alcuna.

La legislazione - Per quanto riguarda i misuratori di velocità, sia l'articolo 45 del codice della strada, sia l'articolo 345 del regolamento tacciono sulla questione: è prevista l'approvazione da parte del competente ministero e una tolleranza specifica, ma nulla si dice sull'eventuale taratura. Anche la legislazione più generale non contiene indicazioni specifiche: l'applicabilità della legge n. 273/1991 («Istituzione del sistema nazionale di taratura») è quantomeno dubbia, posto che tra i campioni nazionali delle unità di misura non compare quello relativo alla velocità. Neppure è possibile fare riferimento al Dm 182/2000. E su tale aspetto anche la Corte costituzionale, nella motivazione della sentenza, si dimostra concorde. Ancor più problematico è il riferimento alle norme Uni, sia in quanto devono ritenersi vincolanti solo se espressamente richiamate, sia perché potrebbe essere verificata solo la conformità a una specifica, e non una più generale taratura della macchina.

La giurisprudenza - Sulla questione sono intervenute una serie di decisioni giurisprudenziali. La più famosa e citata, nonché, con ogni probabilità, la prima in ordine di tempo, è quella pronunciata dal tribunale di Lodi, sentenza 363/2000: con argomentazione davvero esaustiva, il giudice confermò l'insostituibilità della taratura degli apparecchi. Seppure con profili motivazionali non identici alla predetta, si sono accodate alcune pronunce da parte dei giudici di pace (si veda ad esempio, senza pretesa di esaustività, giudice di pace di Gonzaga, sentenza n. 222 del 10 dicembre 2003; giudice di pace di Porretta Terme, sentenza n. 108 del 6 dicembre 2004; giudice di pace di Rovigo, sentenza n. 642 del 6 settembre 2004) che, ovviamente, hanno generato ricorsi da parte dei sanzionati.

La prassi - Anche l'ambito della prassi applicativa non brilla certo per indicazioni univoche. Un vero e proprio sunto della problematica è contenuto nella risposta a quesito proto-

collo n. 1341/2005 del ministero delle Infrastrutture e dei trasporti (dipartimento per i trasporti terrestri) del 27 giugno 2005. Il documento contiene un'esposizione completa e minuziosa dei diversi problemi in ordine alla taratura degli apparecchi telelaser e autovelox, rende conto delle decisioni giurisprudenziali, dissentendo in particolare dal tribunale di Lodi, e fornisce chiare indicazioni sulla taratura. Secondo quanto indicato, ci si dovrebbe riferire al Dm 29 ottobre 1997 il quale, all'articolo 4 impone agli organi di polizia stradale il rispetto dei manuali d'uso delle apparecchiature. Tuttavia, è

necessario sottolineare che, a quanto consta, solo nella recente omologazione protocollo 24 dicembre 2004 n. 4130 il ministero competente ha previsto la necessità di effettuare una taratura periodica della macchina (rilevatore automatico di transito con semaforo rosso) su base annuale. Pertanto, il problema si perpetua con riferimento alle omologazioni più datate, poiché le apparecchiature, anche in considerazione del loro costo, vengono sfruttate ben oltre l'obsolescenza.

A complicare il panorama già piuttosto articolato, sono intervenute due comunicazioni del Sit (servizio di taratura in Italia). Con una prima dichiarazione, datata 10 maggio 2005, l'organo citato segnalava l'inesistenza in Italia di laboratori accreditati per la taratura dei dispositivi atti a misurare la velocità e indicava

la presenza di alcuni centri in Svizzera, concludendo di essere disponibile all'effettuazione di accreditamenti. Un secondo documento, inviato all'Ufficio studi del giudice di pace di Milano, il Sit informava della presenza in Italia di 39 laboratori accreditati per la misura nel settore lunghezze e 26 nel settore tempo e frequenza: un numero notevole delle predette strutture, prosegue il documento datato 1° giugno 2005, aveva espresso l'intenzione di estendere il proprio accreditamento per le misure di velocità.

La situazione si presenta piuttosto complessa, ancora in attesa di una soluzione percorribile e condivisa. In ogni caso, la necessità che le apparecchiature vengano verificate periodicamente è ineludibile. Il problema per le omologazioni recenti è stato risolto imponendo la taratura annuale presso l'azienda produttrice, mentre non è chiaro cosa ci si debba attendere per le macchine più datate. Rimane comunque evidente che l'assenza di una taratura recente, comunque effettuata, rischia di vanificare il lavoro della polizia stradale. ■

**Il problema
per le omologazioni
recenti
è stato risolto
con la taratura
annuale
presso il produttore,
mentre non è chiaro
cosa ci si debba
attendere
per le macchine
più datate**

GIURISPRUDENZA