

GIURISPRUDENZA DI MERITO

direttore scientifico **Ciro Riviezzo**

09-2011

XLIII — settembre 2011, n°09

| estratto

**AUTOVELOX E NECESSITÀ
DELLA TARATURA. ANCORA UN GIUDICE
DI PACE IN DISACCORDO
CON LA CORTE DI CASSAZIONE**

commento di **Antonio De Simone**



GIUFFRÈ EDITORE

278 APPARECCHIATURA PER IL CONTROLLO DELLA VELOCITÀ

GIUDICE DI PACE DI MOLFETTA - 22 DICEMBRE 2010 N. 644 - R.U. C. PREFETTURA BARI E POLIZIA STRADALE BARI

Circolazione stradale - Velocità - Accertamento - A mezzo di apparecchiature automatiche («autovelox») - Indicazione nel verbale della motivazione circa l'impossibilità della contestazione immediata - Obbligo - Sussistenza - Taratura dell'apparecchiatura impiegata - Necessità - Sussistenza.

In tema di sanzioni amministrative conseguenti alla violazione dei limiti di velocità previsti dal codice della strada, non possono costituire fonti di prova i dati provenienti da strumenti elettronici di misurazione (c.d. «autovelox») se muniti questi della sola omologazione, in quanto l'uso di apparecchiature automatiche senza il presidio di agenti accertatori comporta l'inderogabile necessità che la rilevazione della velocità sia il risultato non solo di una procedura rigorosa, trasparente e controllabile, ma anche il frutto di un accertamento operato da una apparecchiatura elettronica di alta affidabilità tecnica che non possa essere messa in alcun modo in discussione. Ne discende che spetta alla P.A. fornire la prova inconfutabile della sussistenza della violazione amministrativa e, quindi, della effettuata taratura e della sicura affidabilità dell'apparecchio.

MOTIVI DELLA DECISIONE. - (Omissis).

Questo Giudicante ritiene di dover valutare la fondatezza del quarto motivo di ricorso, a mezzo del quale si lamenta la nullità della sanzione per la illegittimità della rilevazione effettuata.

La questione — e gli indirizzi di risoluzione della stessa — relativa alla efficacia, valenza ed attendibilità della velocità di un veicolo, ha subito sorti alterne, con soluzioni diverse e contrastanti, suggerite da una giurisprudenza altalenante, contrappuntata da provvedimenti legislativi mirati a sopperire, anche attraverso la introduzione di meccanismi di controllo sempre più sofisticati, alle lacune prodotte dalla crescente tendenza a disattendere i risultati di tale accertamento, foriera di gravi rischi per la sicurezza della circolazione stradale e per la incolumità degli utenti.

Resta — comunque — la necessità di certezza assoluta ed indiscutibile in ordine alla effettiva sussistenza della infrazione.

Con la l. n. 214 del 2003, il legislatore, novellando l'art. 201 cod. strada, con l'introduzione del comma 1-bis, ha previsto altri casi nei quali è possibile prescindere dalla contestazione immediata, definita ora «non necessaria».

Ma tra queste ipotesi, però, assume una rilevante importanza quella prevista dal punto f) del citato comma 1-bis, perché afferisce alle moderne apparecchiature elettroniche di rilevazione, per la possibilità di essere utilizzate senza il presidio di agenti accertatori.

L'innovazione, così come introdotta dal d.l. n. 168 del 2002, infatti, consente di installare apparecchiature per il controllo e l'accertamento delle infrazioni senza l'obbligo della presenza dell'organo accertatore e, quindi, senza l'obbligo della contestazione immediata, se dotate di omologazione ai sensi dell'art. 45 comma 6 cod. strada.

A ben vedere, però, non risulta inficiato il principio sancito dall'art. 200 comma 1 cod. strada, perché resta sempre l'obbligo inderogabile per la P.A. di indicare la causa che non ha consentito la contestazione immediata ricorrente nel caso di specie.

Così delineato il quadro normativo entro il quale si colloca la disciplina dell'obbligo della contestazione immediata, nell'ottica della tutela del diritto di difesa del cittadino, resta da vedere se, con l'enorme diffusione delle apparecchiature elettroniche di controllo della velocità abilitate alla rilevazione senza la presenza dell'agente accertatore, si è di fatto esclusa, a priori, la contestazione immediata e, quindi, se la sanzione amministrativa scaturita solo da una rilevazione strumentale può rientrare nei parametri della legittimità.

È vero che le apparecchiature elettroniche devono essere munite di una nuova omologazione (secondo le modifiche apportate dal d.l. n. 151 del 2003) per poter escludere la presenza dell'operatore di polizia, ma ciò non può essere sufficiente a garantire il corretto accertamento della violazione.

Non deve apparire fuori luogo l'insegnamento della Suprema Corte quando ha inteso definire l'accertamento dell'infrazione non quale «generica e approssimata percezione della commissione della violazione» ma quale risultato conseguente al compimento delle indagini finalizzate a verificare la sussistenza di tutti gli elementi oggettivi e soggettivi dell'infrazione (Cass., n. 2926 del 1994).

In altre parole, la Suprema Corte ha inteso richiamare l'attenzione sulla necessità di svolgere un completo e rigoroso accertamento prima di contestare l'infrazione.

A questo punto c'è da chiedersi qual è la rilevanza probatoria degli accertamenti effettuati a distanza da uno strumento elettronico, sotto il profilo della inconfutabilità dei dati registrati.

La risposta a tale interrogativo non può che essere riferita alla c.d. «taratura» dello strumento elettronico di rilevazione della velocità.

Non a caso, infatti, la l. n. 273 del 1991 e le norme tecniche internazionali Uni 30012 avevano previsto l'obbligo di effettuare la taratura di tutti gli strumenti di misurazione.

La taratura, infatti, quale «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 una campione materiale e i corrispondenti valori noti di un misurando», rappresenta l'unico modo con cui si può assicurare la riferibilità a campioni nazionali riconosciuti per legge e, quindi, l'unico modo per escludere la presenza di errori ricorrenti rispetto a tali campioni, durante il suo utilizzo.

Solo così è possibile assicurare uno standard accettabile di garanzia per il cittadino che, altrimenti, rischiava di essere compromesso dalle innovazioni introdotte dalle norme sopra richiamate.

La estrema delicatezza, poi, di detti strumenti elettronici, il cui funzionamento può essere alterato da numerosi fattori, quali l'urto, le eccessive vibrazioni, le cadute, l'esposizione a temperature superiori a 40° C e inferiori a - 10° C o ai campi magnetici o elettrici, comporta la necessità di procedure di verifiche periodiche per il mantenimento nel tempo della affidabilità metrologica degli strumenti di misura e ciò non solo per finalità di tutela della fede pubblica, ma anche per rientrare nei parametri della legittimità di cui si è parlato prima.

Si deve arguire, quindi, che non possono costituire fonti di prova i dati rilevati dalle apparecchiature se munite solo della omologazione, prevista dalle norme richiamate.

Se ritorniamo, per un attimo, ai principi della contestazione dell'infrazione nell'immediatezza del fatto, non può revocarsi in dubbio che ciò, comunque, consentiva un bilanciamento tra l'interesse pubblicistico alla prevenzione/repressione degli illeciti amministrativi e il principio della effettività del diritto di difesa del cittadino, mentre con l'automatico controllo attraverso uno strumento tecnico tale diritto di difesa non è pienamente garantito, non avendo, il cittadino, a disposizione alcuno strumento di verifica dei risultati.

Nell'evidente asimmetria delle due posizioni in cui si vengono a trovare il cittadino da una parte e la Pubblica Amministrazione dall'altra, l'uso di apparecchiature elettroniche senza un presidio di agenti di polizia, cui poter rivolgere, in prima istanza, una difesa e sollevare eccezioni, comporta l'inderogabile necessità che la rilevazione della velocità sia il risultato non solo di una procedura rigorosa, trasparente e controllabile — è bene sottolineare che la misurazione della velocità costituisce accertamento irripetibile — ma anche il frutto di un accertamento operato da una apparecchiatura elettronica ad alta affidabilità tecnica che non possa essere messa in alcun modo in discussione.

È opportuno rilevare, in ultimo, che la legge n. 273 del 1991 ha previsto centri di taratura «Sit», abilitati al rilascio del «certificato di taratura», che a tutt'oggi non sono operativi.

Appare ovvio, poi, che spetti alla Pubblica Amministrazione fornire la prova inconfutabile della sussistenza della violazione amministrativa in capo all'opponente e, quindi, della effettuata taratura e della sicura affidabilità dell'apparecchio, ma la resistente non lo ha assolto.

Tali considerazioni valgono a ritenere illegittimo l'accertamento, con il conseguente diritto del ricorrente all'accoglimento del ricorso.

E poiché trattasi di un procedimento di accertamento consentito dalle disposizioni in materia, sia pure con i limiti e le riserve rilevati e formulati, le spese del giudizio non possono che essere compensate. (*Omissis*).

AUTOVELOX E NECESSITÀ DELLA TARATURA. ANCORA UN GIUDICE DI PACE IN DISACCORDO CON LA CORTE DI CASSAZIONE

La sentenza del Giudice di Pace di Molfetta offre lo spunto per una rapida esplorazione di una problematica sviluppatasi negli ultimi anni in tema di sanzioni amministrative per eccesso di velocità rilevato a mezzo di apparecchiature elettroniche, consentendo alcune riflessioni anche alla luce del panorama giurisprudenziale delineatosi sul punto.

Sommario 1. La questione. — 2. La normativa comunitaria e la l. n. 273 del 1991. — 3. La nota sentenza n. 363 del 2000 del Tribunale di Lodi. — 4. L'orientamento prevalente della giurisprudenza di merito. — 5. Le indicazioni provenienti dalla sentenza della Corte Costituzionale n. 277/2007. — 6. Le più recenti pronunce dei giudici di pace. — 7. La contraria posizione della Cassazione. — 8. Le conclusioni della pronuncia in commento.

1. LA QUESTIONE

di **Antonio De Simone**
— *Avvocato in Trani*

La questione è quella concernente la necessità o meno che le apparecchiature elettroniche siano sottoposte alla taratura prevista dalla l. 11 agosto 1991, n. 273, recante "Istituzione del Sistema nazionale di taratura", ed è stata sollevata tempo addietro in particolare dalla nota sentenza del Tribunale di Lodi n. 363 del 22 maggio 2000 ⁽¹⁾ che, supportata da accreditata perizia tecnica d'ufficio svolta su un'apparecchiatura auto-velox (nella specie mod. 104\C2), ha statuito che «in assenza di idonea procedura di taratura, la misurazione della velocità risulta assolutamente inattendibile e non idonea a provare la fondatezza dell'accertamento amministrativo».

2. LA NORMATIVA COMUNITARIA E LA L. N. 273 DEL 1991

Sotto il profilo normativo, va ricordato in proposito che, in base alle norme comunitarie (si veda direttiva 317/86 e 83/189 CEE) UNI EN 30012, ora integrate nelle UNI EN 10012, tutti gli strumenti di misurazione devono essere sottoposti a taratura, con cui si intende la riferibilità delle misure a campioni nazionali, definita come proprietà del risultato di una misurazione da riferire a campioni appropriati generalmente nazionali o internazionali attraverso una catena ininterrotta di confronti (norma UNI 30012 punto 3.22).

⁽¹⁾ Reperibile in extenso in www.praticanti.altervista.org.

La taratura è, quindi, «l'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» (norma UNI 30012 al punto 3.23).

Secondo quanto indicato dalla precitata norma UNI 30012, alla nota 23 della voce "taratura", «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».

La l. 11 agosto 1991, n. 273 poi, individua specifici «istituti metrologici primari» che, insieme ai «centri di taratura», costituiscono il «sistema nazionale di taratura», il quale «ha il compito di assicurare la riferibilità ai campioni nazionali dei risultati delle misurazioni» (art. 1 comma 1). Detti istituti metrologici primari, che sono compiutamente individuati dalla stessa legge (all'art. 2 comma 2), «effettuano studi e ricerche finalizzati alla realizzazione dei campioni primari delle unità di misura di base, supplementari e derivate del sistema internazionale delle unità di misura SI. Tali istituti confrontano a livello internazionale i campioni realizzati e li mettono a disposizione ai fini della disseminazione prevista dal sistema nazionale di taratura» (art. 2 comma 1). La norma dispone che «gli istituti metrologici primari assicurano la conservazione nel tempo dei campioni nazionali proposti. Inoltre procedono alla disseminazione delle unità di misura con essi realizzate, attuando tutte le operazioni tecniche e procedurali che consentono e garantiscono il trasferimento delle unità di misura dal livello di riferimento dei campioni primari a quello applicativo attraverso una catena ininterrotta di confronti» (art. 3 comma 2). È altresì previsto che «la disseminazione delle unità di misura realizzate con i campioni nazionali può essere effettuata direttamente dagli istituti metrologici primari o tramite i centri di taratura» (art. 3 comma 2). Infine, «i centri di taratura sono costituiti da laboratori di idonea valenza tecnica e organizzativa convenzionati con gli istituti metrologici primari per l'effettuazione della taratura degli strumenti di misura sulla base di campioni secondari confrontati periodicamente con i campioni nazionali» (art. 4 comma 1).

La taratura delle apparecchiature è dunque demandata esclusivamente ad appositi centri SIT, i quali, recependo le direttive CEE, devono provvedere ad eseguire tutti i controlli richiesti al fine dell'emissione del "certificato di taratura"; detta funzione, così come ribadito anche dalla giurisprudenza, «non può essere effettuata né dalla ditta produttrice, né dalla ditta distributrice degli autovelox» ⁽²⁾.

3. LA NOTA SENTENZA N. 363 DEL 2000 DEL TRIBUNALE DI LODI

La summenzionata sentenza del Tribunale di Lodi ha sostanzialmente affermato che la l. n. 273 del 1991 sia da applicare anche alle apparecchiature per l'accertamento dei limiti di velocità e, quindi, che anche tali apparecchiature debbano essere sottoposte a taratura iniziale e periodica presso i centri SIT, non potendosi ritenere raggiunta, in caso contrario, la prova della violazione contestata con conseguente annullabilità del provvedimento opposto.

⁽²⁾ In tal senso, cfr., *ex multis*, Giud. Pace Lendinara 22 aprile 2005, n. 96, in questa Rivista, 2005.

Detto Tribunale, sulla scorta di precisi studi scientifici compiuti attraverso l'espletata consulenza tecnica d'ufficio, aveva evidenziato come la «conferma metrologica» (intesa come «l'insieme delle operazioni richieste per assicurare che una funzione di un apparecchio sia in uno stato di conformità ai requisiti per l'utilizzazione prevista», secondo la norma UNI 30012, par. 3.1e 4.3) dovesse «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, portino ad errori non segnalati né segnalabili dalle indicazioni dello strumento durante le misurazioni (norma UNI 30012, par. 4.11, all. B)».

Si è giunti, quindi, a concludere che «nessuna tolleranza forfettaria (cioè il 5% stabilito dalla legge) 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»; ed ancora che «non può esistere alcun sistema di autocontrollo in grado di sostituire la taratura rispetto a campioni nazionali».

4. L'ORIENTAMENTO PREVALENTE DELLA GIURISPRUDENZA DI MERITO

La statuizione poc'anzi ricordata ha trovato seguito in una cospicua parte della giurisprudenza di merito che, a più riprese, ha enunciato il principio per cui «in mancanza di periodica taratura del dispositivo utilizzato, la misurazione della velocità con esso effettuata deve considerarsi inattendibile e non idonea a provare la fondatezza dell'accertamento della violazione di cui all'art. 142 cod. strada»⁽³⁾; conseguentemente, «il verbale di contestazione della violazione del limite di velocità va annullato per violazione di legge e carenza di prova in ordine alla responsabilità del conducente il veicolo»⁽⁴⁾. In proposito, si è argomentato che «l'esigenza di garantire al cittadino il diritto alla difesa e la trasparenza nell'attività di accertamento delle violazioni al codice della strada, impone che gli apparecchi utilizzati per il rilevamento elettronico della velocità siano sottoposti a periodica taratura. Anche se la normativa al riguardo non prevede espressamente tale specifico obbligo esso è, al contrario, desumibile dall'art. 345 regolamento cod strada, il quale sancisce che le apparecchiature di rilevamento elettronico devono essere costruite in modo da raggiungere lo scopo di verificare la velocità dei veicoli in modo chiaro ed accertabile»⁽⁵⁾.

Tale indirizzo interpretativo ha trovato basi più solide nelle argomentazioni di una più recente pronuncia del Giudice di Pace di Bari il quale ha rilevato che «se è pur vero che la normativa nazionale ed europea non consentono di far ritenere obbligatoria la taratura periodica dello strumento misuratore della velocità utilizzato con la presenza

⁽³⁾ Giud. Pace Messina 12 novembre 2007, n. 2071, in *Redazione Giuffrè*, 2008; conf. Giud. Pace Galatina 20 settembre 2008, in *Resp. civ. e prev.* 2009, 919; Giud. Pace Palmi 23 gennaio 2007, n. 1049, in *Redazione Giuffrè*, 2007; Giud. Pace Avellino 15 giugno 2006, n. 1624, in *Arch. giur. circol. e sinistri* 2007, 295; Giud. Pace Pozzuoli 3 aprile 2006, in *Giud. Pace*, 2006, 345; Giud. Pace Rovigo 13 marzo 2006, n.

862, in *Arch. giur. circol. e sinistri*, 2006, 849; Giud. Pace Ortona 3 febbraio 2006, n. 247, in *PQM*, 2006, 1, 76.

⁽⁴⁾ Giud. Pace Vittorio Veneto 10 marzo 2009, in *Redazione Giuffrè*, 2009.

⁽⁵⁾ Giud. Pace Recco 7 giugno 2006, in *Riv. giur. circol. trasp.* 2006, 4.

degli agenti accertatori, è anche vero che perché possano considerarsi utili e concludenti fonti di prova i risultati di strumenti tarati solo dalla casa costruttrice al momento della loro realizzazione ed immissione sul mercato, è necessaria una verifica periodica della loro funzionalità e attendibilità, opportunamente certificata e documentata da enti a tanto autorizzati, perché possa così eliminarsi qualsiasi dubbio in ordine alla certezza della misurazione. Non è infatti da escludere che nell'arco degli anni durante i quali tali strumenti sono stati quasi quotidianamente utilizzati, gli stessi abbiano subito variazioni, dovute ad involontari urti o alle diverse temperature cui sono stati lungamente esposti, che non possono essere colmate dalla tolleranza di legge del 5%»⁽⁶⁾. Lo stesso giudice di pace barese aveva precedentemente statuito che «la grave lacuna contenuta nel verbale, consistente nel non indicare né l'autorità o il centro specializzato autorizzati alla taratura, né la relativa data di taratura dell'apparecchiatura attraverso cui è stata rilevata la presunta violazione, riguarda un requisito essenziale concernente tutte le infrazioni accertate a mezzo dei mezzi elettronici, e rende incerto e non oggettivamente valutabile il dato fotografico, con conseguente inattendibilità e infondatezza della violazione medesima, per cui il verbale di accertamento stesso va annullato»⁽⁷⁾. Peraltro, in termini ancor più rigorosi e di maggior favore per il cittadino, detto giudice di pace, con altra pronuncia, ha altresì precisato: «perché sia lecita la contestazione differita di una violazione di norma stradale accertata mediante apparecchi automatici di rilevazione delle infrazioni, è necessario che nel provvedimento si diano tutte le indicazioni concernenti la taratura: ente autore della stessa, dettagli ambientali, campioni di riferimento utilizzati, risultato della conferma metrologica, incertezze coinvolte nelle operazioni di taratura, errore massimo possibile per ogni misura, intervallo di conferma metrologica»⁽⁸⁾.

5. LE INDICAZIONI PROVENIENTI DALLA SENTENZA DELLA CORTE COSTITUZIONALE N. 277 DEL 2007

La giurisprudenza di merito attestatasi nel tempo su tale posizione ha, in realtà, potuto ancorare il proprio convincimento a quanto significativamente emerso da un'importante sentenza della Corte costituzionale che, nel 2007, è stata investita della questione di legittimità costituzionale — sollevata dal Giudice di Pace di Dolo⁽⁹⁾ in riferimento agli artt. 3, 24 e 111 Cost. — dell'art. 45 d.lg. n. 285 del 1992, «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)»⁽¹⁰⁾.

La Corte, in sostanza, è stata 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

⁽⁶⁾ Giud. Pace Bari 2 marzo 2009, n. 1650, in *Giurisprudenzabarese.it*, 2009; in senso conforme, si veda anche Giud. Pace Bari 18 febbraio 2009, n. 1276, in *Giurisprudenzabarese.it*, 2009.

⁽⁷⁾ Giud. Pace Bari 7 novembre 2007, n. 8875, in *Giurisprudenzabarese.it*, 2007.

⁽⁸⁾ Giud. Pace Bari 26 gennaio 2006, n. 651, in

Giurisprudenzabarese.it, 2006.

⁽⁹⁾ Giud. Pace Dolo 19 settembre 2006, n. 605, in *Merito*, 2007, 29, nota Scavonetto.

⁽¹⁰⁾ C. cost. 13 luglio 2007, n. 277, in *Giur. cost.* 2007, 4; *Merito* 2007, 29, nota Scavonetto; *Arch. giur. circol. e sinistri*, 2007, 1015.

commerciali (d.m. 28 marzo 2000, n. 182) 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», essendo 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».

Ebbene, la Corte costituzionale, nel dichiarare non fondata la questione di legittimità costituzionale, con una chiara sentenza interpretativa di rigetto, ha statuito che il giudice rimettente, dopo aver escluso l'applicazione della l. 11 agosto 1991, n. 273 (Istituzione del sistema nazionale di taratura), aveva erroneamente individuato nel d.m. n. 182 del 2000 il termine di comparazione.

Al riguardo, la Consulta ha infatti osservato che il suddetto ministeriale «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», mentre «l'art. 2 comma 1 l. 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».

Si evidenziava, quindi, da parte della Corte che il rimettente, nella ricostruzione del quadro normativo e nella individuazione della norma rispetto alla quale era stata lamentata una irragionevole disuguaglianza, avesse indicato la disciplina secondaria concernente gli strumenti di misura utilizzati nei rapporti commerciali, senza sperimentare, invece, «l'applicazione della normativa generale del 1991 alla luce del sistema internazionale delle unità di misura SI, che comprende la velocità come unità derivata».

A ben vedere, tale ultimo passaggio argomentativo della Corte costituzionale ha contribuito a rafforzare la linea interpretativa di quella giurisprudenza di merito che ha affermato ripetutamente la necessità della taratura per le apparecchiature di rilevazione della velocità ai fini della validità dell'accertamento, anche sulla scorta dell'indicazione proveniente dalla precitata sentenza della Consulta: si è infatti, rimarcato che «la Corte è stata chiara, ovvero la l. n. 273 del 1991 si applicava, come si applica, anche alle apparecchiature per l'accertamento della violazione dei limiti di velocità perché l'art. 2 comma 1 l. 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»⁽¹¹⁾. Tanto è avvalorato dall'affermazione della stessa Corte costituzionale per cui solo «l'erronea indi-

(11) Giud. Pace Vittorio Veneto 10 marzo 2009, cit.

viduazione della norma indicata come termine di comparazione non consente al giudice rimettente di affermare che, data l'irripetibilità dell'accertamento, la mancata previsione di tarature periodiche per assicurare la funzionalità dello strumento di rilevazione della velocità violi gli artt. 24 e 111 Cost.»⁽¹²⁾.

6. LE PIÙ RECENTI PRONUNCE DEI GIUDICI DI PACE

Numerose sono le sentenze orientate anche di recente in tal senso: tra queste, si è statuito che «la mancata taratura porta a far ritenere inaffidabile lo strumento utilizzato per la rilevazione della velocità ed incerti i dati dallo stesso rilevati, con conseguente dubbio sulla legittimità della violazione o comunque sempre sulla determinazione della stessa attesa la gradualità delle sanzioni fissate dall'art. 142 cod. strada»⁽¹³⁾; con riferimento all'accertamento dell'infrazione di cui all'art. 142 del C.d.S. avvenuto con il c.d. sistema *tutor*, altro giudice ha rilevato che «questi ultimi sistemi di rilevazione, funzionanti in modalità automatica, cioè senza la presenza ed il diretto controllo dell'operatore di polizia stradale nelle ipotesi espressamente previste e consentite, richiedono, allo scopo di evitare disfunzioni, e conseguente lesione del diritto di difesa del cittadino attinto dall'azione di accertamento, una verifica periodica tendente a valutare la corretta funzionalità delle apparecchiature. Questa verifica periodica, secondo le disposizioni dell'art. 4 d.m. 29 ottobre 1997, relativo all'approvazione dei prototipi degli strumenti per l'accertamento dell'osservanza dei limiti di velocità e alle loro modalità di impiego, deve essere effettuata a cura del costruttore dell'apparecchio o di un'officina da questo abilitata con cadenza al massimo annuale»⁽¹⁴⁾. Nel ribadire il carattere imprescindibile dell'operazione di taratura, vi è chi ha puntualizzato che «sia l'omologazione che l'effettuata taratura devono essere provate dalla P.A.», aggiungendo che non può assurgere a rango di prova la semplice dichiarazione — prodotta in giudizio — relativa all'esistenza dell'omologazione, richiedendo la legge espressamente il «certificato di omologazione», così come analogo certificato deve essere depositato da parte della P.A. in relazione all'effettuazione periodica della taratura, operazione, quest'ultima che deve essere eseguita «almeno con scadenza annuale»⁽¹⁵⁾. Ad ulteriore sostegno di quanto precede, si ponga mente al fatto che — come sottolineato anche da tale Giudice di merito — esiste un decreto del Ministero competente in materia, ossia il decreto n. 4130 del 2004 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il quale, all'art. 5, prevede espressamente che «gli organi di polizia stradale che utilizzano i dispositivi «Traffiphot III-SR» e «Traffiphot III SR-Photor & V» come misuratori di velocità, sono tenuti a verifiche periodiche di taratura secondo quanto previsto dal manuale per l'utente, almeno con cadenza annuale». In diverse pronunce di merito è infatti frequente il richiamo, a conforto della identica conclusione cui queste pervengono — ossia l'essenzialità della periodica taratura — di circolari e provvedimenti ministeriali tutti convergenti in tal senso: tra esse, si segnala una sentenza del Giudice di Pace di Foggia che sottolinea come «il Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti,

⁽¹²⁾ Giud. Pace Vittorio Veneto 10 marzo 2009, cit.

⁽¹³⁾ Giud. Pace Tagliacozzo 16 gennaio 2010, in PQM, 2010, 1, 87.

⁽¹⁴⁾ Giud. Pace Bari 20 gennaio 2010, n. 403, in *Giurisprudenzabarese.it*, 2010.

⁽¹⁵⁾ Giud. Pace Stilo 10 novembre 2009, n. 1049, in *Arch. giur. circol. e sinistri* 2010, 550.

con decreto del Dir. Gen. della Motorizzazione n. 1123 del 16 maggio 2005, in materia di dispositivi di rilevatori di velocità in modalità automatica, ha testualmente decretato all'art. 4, che "gli organi di polizia stradale che utilizzano il dispositivo" autovelox 104/C2 sono tenuti a verifiche periodiche di taratura secondo quanto previsto dal manuale di istruzioni depositato presso il Ministero dei Trasporti, e comunque con intervallo non superiore ad un anno» ⁽¹⁶⁾.

Del resto — si aggiunge — «anche il Ministero dell'Interno - Dipartimento per gli Affari Interni e Territoriali in data 30 ottobre 2007, pur tenendo conto delle sopraindicate sentenze della Suprema Corte conclude nel senso che, «ai fini della decisione dei ricorsi al Prefetto... occorrerà, a norma dell'art. 4 d.m. 29 ottobre 1997, tener conto delle diverse modalità di funzionamento delle apparecchiature e delle prescrizioni contenute nei manuali d'uso per valutare se queste avrebbero dovuto essere sottoposte o meno a verifica periodica della corretta funzionalità» ⁽¹⁷⁾.

7. LA CONTRARIA POSIZIONE DELLA CASSAZIONE

La Corte di Cassazione, dal canto suo, ha sempre ritenuto, anche successivamente alla succitata sentenza della Consulta, non applicabile alle apparecchiature per l'accertamento della violazione dei limiti di velocità la l. n. 273 del 1991 la quale prevede un sistema di controlli che «attiene alla materia c.d. metrologica diversa rispetto a quella della misurazione elettronica della velocità ed è competenza di autorità amministrative diverse, rispetto a quelle pertinenti al caso di specie» ⁽¹⁸⁾. Questi in sintesi i punti significativi del ragionamento della Suprema Corte: «la disciplina legale delle misurazioni — a partire dal T.U. delle leggi sui pesi e le misure approvato con r.d. 23 agosto 1890, n. 7088, cui fece seguito il regolamento sul servizio metrico approvato con r.d. 31 gennaio 1909, n. 242, entrambi successivamente più volte aggiornati ed integrati, in particolare dalla l. 13 dicembre 1928, n. 2886 sulla definizione delle unità legali di peso e di misura — ha sempre avuto quale specifica finalità quella di regolare rapporti di carattere essenzialmente privatistico inerenti l'industria, l'agricoltura, il commercio ed, indirettamente, il pubblico interesse alla certezza nelle transazioni commerciali in genere e già allora, laddove si rese necessaria la regolamentazione di materie particolari implicanti interessi od esigenze difformi o non suscettibili d'essere ricondotti alla disciplina generale, il legislatore intervenne con normative ad hoc in deroga, od in aggiunta, a quella generale (cfr. ad ex l. 7 giugno 1910, n. 480 sul carato metrico, la l. 5 febbraio 1934, n. 305 sul titolo dei metalli preziosi, il d.lg. 21 marzo 1948, n. 370 sulle unità fotometriche ed elettriche). Le medesime finalità risultano perseguite dalla normativa comunitaria di base (cfr. il preambolo alla Direttiva 80/181/CEE del Consiglio in data 20 dicembre 1979 per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati Membri, relative alle unità di misura laddove, tra l'altro, si considera «... che le legislazioni degli Stati Membri che prescrivono l'impiego di unità di misura differiscono da uno Stato Membro all'altro e pertanto ostacolano le transazioni commerciali; che, di conseguenza, per eliminare detti ostacoli è necessario armonizzare le disposizioni legislative,

⁽¹⁶⁾ Giud. Pace Foggia 24 giugno 2008, n. 868, in *Redazione Giuffrè*, 2008.

⁽¹⁷⁾ Giud. Pace Foggia 24 giugno 2008, n. 868, cit.

⁽¹⁸⁾ Cass. 19 novembre 2007, n. 23978, recente-

mente confermata da Cass. 24 aprile 2010, n. 9846; conf. Cass. 14 dicembre 2009, n. 26211; Cass. 14 settembre 2009, n. 19775.

regolamentari ed amministrative;... che in data 18 ottobre 1971 il Consiglio ha adottato la Direttiva 71/354/CEE intesa ad armonizzare le legislazioni degli Stati Membri al fine di eliminare gli ostacoli negli scambi mediante approvazione a livello comunitario del sistema internazionale delle unità;... che, durante il periodo transitorio, è indispensabile mantenere una situazione chiara in materia di impiego di unità di misura negli scambi tra gli Stati Membri, in particolare allo scopo di proteggere il consumatore...»; ed ancora il preambolo della Direttiva 1999/103/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio in data 24 gennaio 2000, laddove, tra l'altro, si considera «...che taluni paesi terzi non accettano nei propri mercati i prodotti le cui indicazioni sono apposte unicamente nelle unità legali stabilite dalla Direttiva 80/181/CEE; le imprese che esportano i loro prodotti in tali paesi si troverebbero in una situazione di svantaggio qualora si vietasse l'apposizione di indicazioni supplementari...»); alla quale sono seguiti adattamenti, anche in funzione di singole materie e dell'entrata in vigore, pur sempre rimanendo nel medesimo ambito d'interessi, ma sono state anche aggiunte, disposizioni intese a disciplinare settori in origine non presi in considerazione ed implicanti interessi diversi e specifici (quale quello sanitario di cui alla Direttiva 85/1/CEE del Consiglio in data 18 dicembre 1984). È da notare che la più recente delle Direttive in materia, la 2004/22/CE del 31 marzo 2004, elenca specificamente, all'art. 1, gli strumenti nella stessa specificamente considerati, tra i quali non sono ricompresi i misuratori di velocità, onde, ad oggi, non essendo state emanate Direttive comunitarie in materia, il controllo CEE non può ancora essere attuato su tali dispositivi che, in tutti i Paesi Membri, vengono allo stato approvati e disciplinati secondo le rispettive normative nazionali (unica eccezione è data dalla disciplina dei cronotachigrafi, soggetti allo specifico regolamento CEE n. 3821/85 del 20 dicembre 1985, come modificato dal Regolamento CE n. 2135/98 del 24 novembre 1998 e dal Regolamento CE n. 561/06 del 15 marzo 2006, ai quali l'ordinamento italiano è stato adeguato con d.m. 10 agosto 2007 del Ministero dello Sviluppo Economico, normative che riflettono anch'esse, significativamente, esigenze riferite più all'aspetto socio-commerciale delle finalità perseguite nel settore dei trasporti su strada che non a quello attinente alla viabilità ed ai connessi problemi di sicurezza). In buona sostanza, non esistono, allo stato, norme comunitarie vincolanti in materia di misurazione della velocità dei veicoli e di pertinenti apparecchiature. Al qual riguardo si deve considerare che, contrariamente a quanto a volte sostenuto dalle parti interessate e da alcuni giudici del merito, non è vincolante la normativa UNI EN 30012 (Sistema di Conferma Metrologica di Apparecchi per Misurazioni) che, in assenza di leggi o regolamenti di recepimento, rappresenta unicamente un insieme di regole di buona tecnica, impropriamente definite "norme", alle quali, in assenza di obblighi giuridici, i costruttori decidono autonomamente di conformarsi; così come non è direttamente applicabile la raccomandazione OIML R91 del 1990 ("Apparecchiature Radar per la Misura della Velocità dei Veicoli"), peraltro non attinente al caso di specie in quanto relativa alle apparecchiature radar. Il legislatore italiano, nell'adeguarsi alla surrichiamata normativa europea sul riavvicinamento delle singole legislazioni in materia di unità di misura, con la Legge Delega 9 febbraio 1982, n. 42, il d.P.R. 12 agosto 1982, n. 802, la l. 11 agosto 1991, n. 273, il d.p.m. Attività Produttive 10 dicembre 2001 (nella cui intestazione è significativamente indicato "materia: commercio"), ha adeguato l'ordinamento interno a quello comunitario perse-

guendo le medesime finalità. Le quali, all'evidenza, sono del tutto diverse da quelle perseguite con il porre la disciplina dell'utilizzazione delle vie di comunicazione e dei mezzi di trasporto, le cui norme sono intese alla tutela dei diversi interessi, pubblico e privato, alla sicurezza della circolazione, in funzione dell'ordine pubblico, della preservazione dell'integrità fisica degli individui, della conservazione dei beni. Occorre rilevare ancora che la materia dell'impiego e della manutenzione dei misuratori di velocità ha una propria disciplina, specifica rispetto alle norme che regolamentano gli altri apparecchi di misura, contenuta nel d.m. 29 ottobre 1997, relativo all'approvazione dei prototipi delle apparecchiature per l'accertamento dell'osservanza dei limiti di velocità e alle loro modalità di impiego, il cui art. 4 stabilisce che «gli organi di polizia stradale interessati all'uso delle apparecchiature per l'accertamento dell'osservanza dei limiti di velocità sono tenuti a — rispettare le modalità di installazione e di impiego previste nei manuali d'uso», escludendo, perciò, la necessità di un controllo periodico finalizzato alla taratura dello strumento di misura se non è espressamente richiesto dal costruttore nel manuale d'uso depositato presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti al momento della richiesta di approvazione, ovvero nel decreto stesso di approvazione. Si noti, infine, che alcuni tipi d'apparecchi di più recente approvazione in quanto da utilizzarsi in modalità automatica, cioè senza la presenza ed il diretto controllo dell'operatore di polizia stradale nelle ipotesi espressamente previste e consentite, devono essere sottoposti ad una verifica periodica tendente a valutare la corretta funzionalità dei meccanismi di rilevazione che, secondo le disposizioni del richiamato d.m. 29 ottobre 1997, art. 4, deve essere effettuata a cura del costruttore dell'apparecchio o di un'officina da questo abilitata con cadenza al massimo annuale. Ne risulta, dunque, un complesso sistema di controlli — preventivi, in corso d'utilizzazione e successivi — tale da garantire il cittadino assoggettato all'accertamento sia in ordine alla legittimità dell'azione amministrativa, sia in ordine a possibili disfunzioni delle apparecchiature che possano incidere sul suo diritto di difesa»⁽¹⁹⁾. Detti controlli preventivi — secondo quanto osservato dalla S.C., «si svolgono, come da riportata disciplina, in fase d'omologazione od approvazione del prototipo e, considerata la partecipazione al procedimento d'organi tecnici e d'istituti specializzati, non sembra possano sollevarsi dubbi al riguardo. Si svolgono altresì, in fase d'utilizzazione del singolo apparecchio, da parte degli agenti operatori all'atto della sua predisposizione per le operazioni di rilevamento, in ossequio alle disposizioni impartite con d.m. 29 ottobre 1997, relativo all'approvazione di prototipi di apparecchiature per l'accertamento dell'osservanza dei limiti di velocità e alle loro modalità di impiego, il cui art. 4, stabilisce che gli organi di polizia stradale interessati all'uso delle apparecchiature per l'accertamento dell'osservanza dei limiti di velocità sono tenuti a... rispettare le modalità di installazione e di impiego previste nei manuali d'uso. Si noti che dalla questione in esame, attinente alla taratura in corso d'uso e/o alla revisione periodica delle singole apparecchiature prodotte in conformità al prototipo, esulano i dubbi, alle volte sollevati, in ordine alla detta conformità, poiché l'eventuale difetto di essa attiene al momento della produzione quale vizio genetico e non a quello dell'utilizzazione quale vizio funzionale.

⁽¹⁹⁾ Cfr. Cass. n. 19775 del 2009, cit.

In proposito, va considerato che, in ogni caso, la produzione in difformità dal prototipo omologato non solo è sanzionata dall'art. 192 del Regolamento, comma 6, ma è suscettibile di verifica sia in sede amministrativa, mediante l'ispezione prevista dal successivo comma 8, della medesima norma, sia in sede d'eventuale controversia giudiziaria, mediante consulenza tecnica sulla conformità dell'apparecchio, con il quale è stato effettuato il rilevamento, al prototipo rimasto depositato presso il Ministero.

Il medesimo tipo d'accertamento è esperibile anche ove si deduca, in sede d'opposizione, non il vizio d'origine ma il vizio funzionale dell'apparecchio utilizzato per il rilevamento della violazione, questo identificabile sulla base delle indicazioni relative ad esso ed alla sua installazione contenute nel verbale d'accertamento, come prescritto dalle istruzioni ministeriali, ed occorrendo mediante l'accesso agli atti e l'*actio ad exhibendum* garantiti al cittadino dalle norme di cui alla L. 7 agosto 1990, n. 241, capo V, e succ. mod., in tal guisa potendosi effettuare un controllo successivo idoneo a garantire il diritto di difesa, che non rimane, pertanto, leso dall'applicazione del complesso normativo in esame, così come non ne restano inficiati i principi dell'affidabilità e della trasparenza dell'attività amministrativa.

Principi che trovano rispettosa applicazione anche in corso d'utilizzazione delle apparecchiature *de quibus*, dacché la funzionalità loro è costantemente sotto il controllo degli agenti operatori, in quanto munite di programmi d'autodiagnosi capaci di segnalare in tempo reale tanto i malfunzionamenti dello strumento, quanto gli errori umani nella sua manovra, quanto ancora le eventuali interferenze da cause estranee capaci di falsare il rilevamento, di guisa che gli agenti stessi sono in grado di sospendere l'utilizzazione.

D'altro canto, la costante giurisprudenza di questa Corte, laddove ha escluso che la mancanza di taratura e/o di controllo periodici delle apparecchiature *de quibus*, in quanto non previsti dalla sopra esaminata normativa che ne disciplina l'immissione sul mercato e l'utilizzazione, non costituisce causa d'illegittimità degli accertamenti effettuati per loro mezzo, ha sempre contestualmente affermato l'onere, eppertanto il diritto, dell'opponente d'allegare e dimostrare il malfunzionamento, per ciascuna delle cause pure sopra indicate, dell'apparecchiatura utilizzata nel singolo caso; ed, infatti, non sono mancate pronunzie nelle quali tale dimostrazione è stata ritenuta adeguatamente fornita, con conseguenziale cassazione della sentenza impugnata e pronunzia *ex art. 384 c.p.c.*, d'annullamento del verbale di contestazione, ed altre nelle quali la sentenza impugnata è stata cassata con rinvio per non essere stati ammessi in sede di merito i mezzi istruttori richiesti al fine di fornirla» ⁽²⁰⁾.

Ne consegue — ha ribadito anche di recente la Corte di Cassazione — che «non deve essere fornita dall'amministrazione alcuna prova della esecuzione dell'operazione di taratura» e che, «in materia di violazione delle norme del codice della strada relative ai limiti di velocità, l'efficacia probatoria dello strumento rivelatore del superamento di tali limiti opera fino a quando sia accertato, nel caso concreto, sulla base di circostanze allegate dall'opponente e debitamente provate, il difetto di costruzione, installazione o funzionamento del dispositivo elettronico» ⁽²¹⁾ o «situazioni comunque

⁽²⁰⁾ Cfr. Cass. 15 dicembre 2008, n. 29333.

gno 2009, n. 13114.

⁽²¹⁾ Cass. 6 aprile 2011, n. 7900; conf. Cass. 8 giu-

ostative al suo regolare funzionamento, senza che possa farsi leva, in senso contrario, su considerazioni di tipo meramente presuntivo o congetturale, connesse all'idoneità della mancanza di revisione o manutenzione periodica dell'attrezzatura a pregiudicare l'efficacia»⁽²²⁾. Gli stessi giudici di legittimità hanno dichiarato «manifestamente infondata la questione di legittimità costituzionale, prospettata con riferimento agli artt. 3, 24 e 97 Cost., relativa agli art. 45 comma 6 cod. strada, 4, comma 3, d.l. n. 121 del 2002 (conv. in l. n. 168 del 2002), 142 comma 6 cod. strada e 345 reg. cod. strada nella parte in cui non prevedono, per gli strumenti elettronici di misurazione dei limiti di velocità nella circolazione stradale, l'adozione dei sistemi di controllo, preventivi e periodici, previsti dalle relative normative (soprattutto dalla l. n. 273 del 1991), per tutti gli altri sistemi di misurazione (pesi, misure, etc.). Non vi è, infatti, alcuna violazione dell'art. 3 Cost., in quanto l'esistenza di evidenti difformità nei fini e negli oggetti delle discipline prese in considerazione impediscono di istituire un corretto raffronto fra le normative medesime, da cui poter desumere una disparità di trattamento rilevante ai fini della conformità alla norma costituzionale. Inoltre, la previsione, nel sistema normativo, di complessi sistemi di controllo — preventivi, in corso di utilizzazione e successivi — dei misuratori della velocità delle autovetture garantisce pienamente il cittadino, assoggettato all'accertamento, dalle possibili disfunzioni delle apparecchiature medesime ed esclude, quindi, ogni possibile lesione al diritto di difesa dei cittadini (art. 24 Cost.) ed alla legittimità dell'azione amministrativa (art. 97 Cost.), non esistendo norme comunitarie vincolanti in materia di misurazione della velocità dei veicoli e di pertinenti apparecchiature»⁽²³⁾.

8. LE CONCLUSIONI DELLA PRONUNCIA IN COMMENTO

Tornando alla pronuncia in commento, questa si inserisce perfettamente nel prevalente filone giurisprudenziale delle corti di merito fin qui illustrato che, in maniera sempre più decisa e coesa, si sta contrapponendo alla rigida posizione adottata — sembra ormai definitivamente — dalla Corte di Cassazione.

Il giudice di pace molfettese osserva che «è vero che le apparecchiature elettroniche devono essere munite di una nuova omologazione (secondo le modifiche apportate dal d.l. n. 151 del 2003) per poter escludere la presenza dell'operatore di polizia, ma ciò non può essere sufficiente a garantire il corretto accertamento della violazione». Ed all'uopo, fa ricorso proprio a quanto statuito in passato dalla Suprema Corte secondo la quale l'accertamento dell'infrazione deve costituire non una «generica e approssimata percezione della commissione della violazione», bensì il «risultato conseguente al compimento delle indagini finalizzate a verificare la sussistenza di tutti gli elementi oggettivi e soggettivi dell'infrazione (Cass. n. 2926 del 1994)».

Detto giudice di pace ricorda, inoltre, che «con la l. n. 214 del 2003, il legislatore, novellando l'art. 201 cod. strada, con l'introduzione del comma 1-bis, ha previsto altri casi nei quali è possibile prescindere dalla contestazione immediata, definita ora «non necessaria», tra i quali «assume una rilevante importanza quella prevista dal punto f) del citato comma 1-bis, perché afferisce alle moderne apparecchiature elettroniche di rilevazione, per la possibilità di essere utilizzate senza il presidio di agenti accertatori».

⁽²²⁾ Cass. 14 dicembre 2007, n. 26325; Cass. 5 luglio 2006, n. 15324.

⁽²³⁾ Cass. n. 29333 del 2008, cit.

L'innovazione — si aggiunge — «così come introdotta dal d.l. n. 168 del 2002, infatti, consente di installare apparecchiature per il controllo e l'accertamento delle infrazioni senza l'obbligo della presenza dell'organo accertatore e, quindi, senza l'obbligo della contestazione immediata, se dotate di omologazione ai sensi dell'art. 45 comma 6 cod. strada». A questo punto, vi è un interessante passaggio argomentativo nel quale si evidenzia che «a ben vedere, però, non risulta inficiato il principio sancito dall'art. 200 comma 1 cod. strada, perché resta sempre l'obbligo inderogabile per la P.A. di indicare la causa che non ha consentito la contestazione immediata ricorrente nel caso di specie». L'interrogativo da porsi, ad avviso del Giudice di Pace di Molfetta è se, «così delineato il quadro normativo entro il quale si colloca la disciplina dell'obbligo della contestazione immediata, nell'ottica della tutela del diritto di difesa del cittadino... con l'enorme diffusione delle apparecchiature elettroniche di controllo della velocità abilitate alla rilevazione senza la presenza dell'agente accertatore, si è di fatto esclusa, a priori, la contestazione immediata e, quindi, se la sanzione amministrativa scaturita solo da una rilevazione strumentale può rientrare nei parametri della legittimità».

Ebbene, dalla premessa per cui non può mai prescindere dalla «necessità di svolgere un completo e rigoroso accertamento prima di contestare l'infrazione», la pronuncia passa a richiamare la l. n. 273 del 1991 e le norme tecniche internazionali Uni 30012, che «avevano previsto l'obbligo di effettuare la taratura di tutti gli strumenti di misurazione», per arrivare a stabilire che solo con la taratura «è possibile assicurare uno standard accettabile di garanzia per il cittadino che, altrimenti, rischiava di essere compromesso dalle innovazioni introdotte dalle norme sopra richiamate». Tanto anche in virtù del dato oggettivo per cui «la estrema delicatezza, poi, di detti strumenti elettronici, il cui funzionamento può essere alterato da numerosi fattori, quali l'urto, le eccessive vibrazioni, le cadute, l'esposizione a temperature superiori a 40° C e inferiori a - 10° C o ai campi magnetici o elettrici, comporta la necessità di procedure di verifiche periodiche per il mantenimento nel tempo della affidabilità metrologica degli strumenti di misura e ciò non solo per finalità di tutela della fede pubblica, ma anche per rientrare nei parametri della legittimità di cui si è parlato prima».

In conclusione, anche tale pronuncia di merito dimostra come le pur articolate argomentazioni su cui la Suprema Corte ha ritenuto di fondare, in materia, il proprio indirizzo interpretativo, continuano a non convincere affatto svariati Giudici di Pace d'Italia che, invece, prendono da esso apertamente le distanze, nella ferma convinzione — innumerevoli volte ribadita — che l'evidente asimmetria delle due posizioni in cui si vengono a trovare il cittadino da una parte e la Pubblica Amministrazione dall'altra, di fronte ad un automatico controllo della condotta del primo attraverso uno strumento tecnico elettronico rispetto al quale il cittadino stesso non ha a disposizione alcuno strumento di verifica dei risultati, debba comunque imporre che la rilevazione della velocità — accertamento questo irripetibile — sia il risultato non solo di una procedura rigorosa, trasparente e controllabile, ma anche il frutto di un accertamento operato da una apparecchiatura elettronica ad alta affidabilità tecnica che non possa essere messa in alcun modo in discussione.