

Autovelox e taratura

Una tematica che ancora divide Cassazione e Giudici di Pace

Negli ultimi anni, in tema di sanzioni amministrative per eccesso di velocità rilevato a mezzo di apparecchiature elettroniche (autovelox), si è sviluppata una problematica che, nel tempo, ha dato vita ad una massiccia elaborazione giurisprudenziale, in particolare di merito, facendo registrare, su più versanti, un netto contrasto interpretativo che, ad oggi, nonostante l'intervento della Corte di Cassazione, appare lungi dall'aver trovato una sua definitiva composizione.

La questione è quella concernente la necessità o meno che siffatte apparecchiature siano sottoposte alla taratura prevista dalla legge 11.08.1991, n. 273, recante "Istituzione del Sistema nazionale di taratura" ed è stata sollevata tempo addietro dalla nota sentenza del Tribunale di Lodi n. 363 del 22.05.2000 che, supportata da accreditata perizia tecnica d'ufficio svolta su una apparecchiatura autovelox (nella specie mod. 104/C2), aveva 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".

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).

La legge n. 273/1991, 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, co. 1).

Detti istituti metrologici primari, che sono compiutamente individuati dalla stessa legge (art. 2, co. 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, co. 1).

La taratura delle apparecchiature è dunque demandata esclusivamente ad appositi centri SIT, i quali,

ricependo 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". Ebbene, il Tribunale di Lodi, sulla scorta di opportuni studi scientifici, 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. 3.1 e 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, portassero ad errori non segnalati né segnalabili dalle indicazioni dello strumento durante le misurazioni". Si è giunti, quindi, a concludere che "nessuna tolleranza forfettaria (cioè il 5% stabilito dalla legge) possa 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".

Nell'ambito della giurisprudenza di merito si è così affermato un orientamento secondo il quale, in



manca 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 C.d.S.; 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" (ex multis, vd. G.d.P. di Messina n. 2071/07; G.d.P. di Galatina 20/09/2008; G.d.P. di Palmi n. 1049/07; G.d.P. di Avellino n. 1624/06).

In proposito, si è sottolineato 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 del Regolamento di attuazione al Codice della 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" (G.d.P. di Recco 07/06/2006).

petpaolo@tiscalinet.it

P & P

porte • finestre legno e legno/alluminio

P. & P. di Paolo Petrafesa
Via Amsterdam, 12
70052 Bisceglie [Ba] Italy
Tel. e Fax 080.3993050

Part. I.V.A.: 05283940723
Cod. Fisc.: PTR PLA 64T23 A669D

continua da pagina 6

Autovelox e taratura

Anche il Giudice di Pace di Bari, nei suoi numerosissimi pronunciamenti, 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 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" (G.d.P. di Bari n. 1650/2009).

Più specificamente, il giudice di pace barese ha 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 della 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" (G.d.P. di Bari n. 8875/2007).

Siffatto orientamento dei giudici merito non ha, tuttavia, mai trovato il favore della Corte di Cassazione, la quale ha sempre ritenuto non applicabile alle apparecchiature per l'accertamento della violazione dei limiti di velocità la L. n. 273/1991, prevedendo quest'ultima - a dire della Corte - un sistema di controlli che "ottiene 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" (cfr. Cass. n. 23978/2007, recentemente confermata da Cass. n. 9846/2010).

Contestualmente la Suprema Corte ha affermato che "non deve essere fornita dalla 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 alleggate dall'opponente e debitamente provate, il difetto di costruzione, installazione o funzionamento del dispositivo elettronico" (Cass. n. 7900/2011) o situazioni comunque 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" (Cass. n. 26325/2007).

Ciò nonostante, è interes-

sante e doveroso constatare come, accanto alla rigida ed irremovibile posizione assunta dai giudici di legittimità, resista ancor oggi un indirizzo interpretativo che vede una parte piuttosto consistente della giurisprudenza di merito argomentare in senso diametralmente opposto, sostenendo con decisione il carattere imprescindibile dell'operazione di taratura delle apparecchiature in questione ed aggiungendo che siffatta verifica periodica, secondo le disposizioni dell'art. 4 del D.M. 29.10.97 - relativo all'approvazione dei prototipi degli strumenti per l'accertamento della osservanza dei limiti di velocità e alle loro modalità di impiego - deve essere effettuata "con cadenza al massimo annuale" (G.d.P. di Bari n. 403/2010; G.d.P. di Tagliacozzo 16/01/2010).

Ma vi è di più.

Viene altresì puntualizzato che, posto che sia l'omologazione che la effettuata taratura devono essere provate dalla P.A. "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 del-



la taratura, operazione, quest'ultima che deve essere eseguita almeno con scadenza annuale" (G.d.P. di Stilo n. 1049/2009).

Anche il Giudice di Pace di Molfetta, evidentemente non persuaso dalle argomentazioni della S.C., si è di recente pronunciato in termini antitetici, ribadendo che "è vero che le apparecchiature elettroniche devono essere munite di una nuova omologazione (secondo le modifiche apportate dal D.L. 151/2003) per poter escludere la presenza dell'operatore di polizia, ma ciò non può essere sufficiente a garantire il corretto accertamento della violazione, talché solo con la taratura è possibile assicurare uno standard accettabile di garanzia per il cittadino" (G.d.P. di Molfetta n. 644/2010; in senso conf. G.d.P. di Molfetta n. 439/2011).

In conclusione, ad oggi, per gli operatori del diritto - ma, a questo punto, anche per gli automobilisti - la questione resta aperta e ancora tutta da definire.

Antonio De Simone



**IMPRESA DI MOVIMENTO TERRA
E LAVORI EDILI**



Nunzio Di Bisceglie



Via degli Ortolani, 6 - 70052 BISCEGLIE
cell. 338/7618904