

Codice della strada: dall'Europa nessun controllo per gli autovelox

Cassazione civile , sezione II, sentenza 14.06.2010 n° 14284

<http://www.altalex.com/index.php?idnot=50328>

Autovelox: la UE non impone controlli.

Non esistono regole europee in materia di misurazione della velocità dei veicoli e delle apparecchiature usate a questo fine.

Ancora una volta “è scesa in campo” la Cassazione in tema di autovelox, e con la sentenza 14284/2010 ha respinto il ricorso presentato avverso una rilevazione di eccesso della velocità effettuata mediante l'apparecchio autovelox, **non sottoposto ai periodici controlli di efficienza e attendibilità.**

Nella loro motivazione i giudici di legittimità hanno espressamente fatto richiamo alle norme europee che non dettano alcuna regola in materia di misurazione della velocità dei veicoli e di uso dei mezzi di rilevamento.

Nella sentenza *de qua* si legge testualmente “*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 Decreto del Ministero delle Attività Produttive 10 dicembre 2001 (nella cui intestazione è significativamente indicato "materia: commercio"), ha adeguato l'ordinamento interno a quello comunitario perseguendo le medesime finalità*”.

Pertanto con la sentenza in commento la Corte di cassazione ha confermato la **validità alle multe, per superamento dei limiti di velocità.**

SUPREMA CORTE DI CASSAZIONE

SEZIONE II CIVILE

Sentenza 14 giugno 2010, n. 14284

Svolgimento del processo

Con sentenza depositata in data 27 febbraio 2006, il Giudice di pace di Lagonegro accoglieva l'opposizione proposta da G. G. avverso il verbale di accertamento, a mezzo autovelox, dell'infrazione di cui all'art. 142 C.d.S., comma 9, elevato dalla Polizia stradale di Potenza il 17 agosto 2005.

Il Giudice riteneva che la sussistenza e la commissione dell'illecito non risultassero sufficientemente provate dalle rilevazioni dell'apparecchiatura elettronica utilizzata, perchè questa non era stata sottoposta ad idoneo procedimento di taratura.

Per la cassazione di questa sentenza ricorre il Ministero dell'Interno sulla base di tre motivi; l'intimato non ha svolto attività difensiva.

Motivi della decisione

Con il primo motivo di ricorso, il ricorrente Ministero denuncia violazione e falsa applicazione della L. n. 273 del 1991, dell'art. 45 C.d.S. e art. 142 C.d.S., comma 6, del D.P.R. n. 495 del 1992, artt. 192 e 345 (regolamento di esecuzione del C.d.S.), della L. n. 689 del 1981, artt. 22 e 23 e dell'art. 2700 cod. civ., nonchè vizio di motivazione.

L'Amministrazione ricorrente esclude che la normativa europea e quella nazionale in materia di taratura siano applicabili ai dispositivi di rilevazione della velocità, operando in materia la specifica disciplina dettata dal D.M. 29 ottobre 1997, che, con specifico riferimento agli apparecchi autovelox 104/C2 e 105/SE, ha previsto l'obbligo di verifica solo per le apparecchiature commercializzate dopo il 16 maggio 2005 nonchè per quelle commercializzate prima di tale data, ma solo se, a seguito del decreto di conferma, le stesse vengano utilizzate nella modalità di funzionamento automatica; il che, nella specie, non si era verificato, posto che l'utilizzo dell'apparecchio era avvenuto alla presenza degli agenti della Polizia Stradale.

Con il secondo motivo, l'Amministrazione ricorrente deduce il vizio di motivazione insufficiente, contraddittoria, illogica in ordine alla mancata omologazione dell'apparecchiatura utilizzata, nonchè violazione e falsa applicazione dell'art. 201 C.d.S. e della L. n. 214 del 2003. Dalla motivazione della sentenza impugnata, osserva il Ministero, non sarebbe dato comprendere come mai gli apparecchi rilevatori di velocità omologati prima della L. n. 214 del 2003, non possano essere utilizzati senza l'ausilio degli operatori di polizia, sottolineando che comunque, nel caso di specie, la rilevazione era avvenuta con apparecchiatura direttamente utilizzata dagli agenti.

Con il terzo motivo, il ricorrente Ministero lamenta vizio di motivazione in ordine alla ritenuta inattendibilità dell'accertamento effettuato a causa della mancata taratura dell'apparecchio utilizzato.

Il ricorso, i cui tre motivi possono essere esaminati congiuntamente per evidenti ragioni di connessione, è manifestamente fondato e va quindi accolto.

Questa Corte, invero, ha già avuto modo di occuparsi della questione concernente la necessità o meno della sottoposizione delle apparecchiature elettroniche di rilevazione della velocità a preventiva e periodica taratura, con la sentenza n. 29333 del 2008, che ha diffusamente esaminato la questione anche sotto il profilo della costituzionalità della normativa vigente.

A tale fine si riportano sinteticamente i punti significativi di tale decisione, i cui principi risultano applicabili anche all'odierno ricorso.

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. La L. 7 luglio 1910, n. 480, sul carato metrico, la L. 5 febbraio 1934, n. 305, sul titolo dei metalli preziosi, il D.Lgs. 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, 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 18.12.1984).

E' 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 Decreto del Ministero delle Attività Produttive 10 dicembre 2001 (nella cui intestazione è significativamente indicato "materia:

commercio"), ha adeguato l'ordinamento interno a quello comunitario perseguendo 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 del 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.

I controlli preventivi 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".

Ed ancora, si deve rilevare che non giova alla tesi della necessaria taratura delle apparecchiature di rilevazione della velocità il decreto 13 maggio 2005 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, espressamente menzionato nella sentenza impugnata, il quale stabilisce 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 d'uso depositato presso questo Ministero e, comunque, con intervallo non superiore ad un anno".

Da ultimo, va poi evidenziato che si è ritenuta manifestamente infondata la questione di legittimità costituzionale, prospettata con riferimento agli artt. 3, 24 e 97 Cost., relativa all'art. 45 C.d.S., comma 6, D.L. n. 121 del 2002, art. 4, comma 3 (conv. in L. n. 168 del 2002), art. 142 C.d.S., comma 6, e art. 345 reg. C.d.S., 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 (Cass., n. 29333 del 2008).

In conclusione, il ricorso va accolto e la sentenza impugnata, che all'evidenza non si è attenuta a tali principi, va cassata, con rinvio ad altro Giudice di pace di Lagonegro, perchè esamini gli ulteriori motivi di opposizione considerati assorbiti per effetto dell'accoglimento del motivo concernente la mancata taratura.

Al giudice di rinvio è demandata altresì la regolamentazione delle spese del giudizio di legittimità.

P.Q.M.

La Corte accoglie il ricorso, cassa la sentenza impugnata e rinvia, anche per le spese del giudizio di legittimità, ad altro Giudice di pace di Lagonegro.