Al Sig. Prefetto

della Provincia dell’Aquila

Corso Federico II, 9,

67100 L'Aquila AQ

\_\_\_---\*\*\*---\_\_\_

**RICORSO EX ART. 203 CODICE DELLA STRADA**

**OGGETTO**: RICORSO avverso contravvenzioni per asserita violazione dell'art 142 comma 9 del C.d.S.

**Violazione**: accertata in Balsorano, il Fare clic o toccare qui per immettere il testo., alle ore Fare clic o toccare qui per immettere il testo. "*Il conducente del veicolo ha violato l'art. 142/9 del C.d.S. (D. Lgs. 30/04/92 n. 285 e s.m.) poiché circolava alla velocità di km/ h* Fare clic o toccare qui per immettere il testo. *superando la velocità massima consentita nel tratto di strada percorso (limite di velocità km/h 70). La velocità che si contesta, pari a km/h* Fare clic o toccare qui per immettere il testo."

**Verbale**: n° Fare clic o toccare qui per immettere il testo.

**Autorità**: Polizia Municipale

**Notificato**: il Fare clic o toccare qui per immettere il testo.

Il/la sottoscritto/a Fare clic o toccare qui per immettere il testo., nato/a a Fare clic o toccare qui per immettere il testo. (Fare clic o toccare qui per immettere il testo.) il Fare clic o toccare qui per immettere il testo., codice fiscale Fare clic o toccare qui per immettere il testo. Domiciliato/a presso la sua residenza in Fare clic o toccare qui per immettere il testo., conducente del veicolo Fare clic o toccare qui per immettere il testo. targato Fare clic o toccare qui per immettere il testo., si

**OPPONE**

al verbale di contravvenzione per i **motivi di fatto e di diritto** di seguito specificati e

**CHIEDE**

pertanto che siano annullate le contestate infrazioni, **con ogni conseguente provvedimento**, non sussistendo i presupposti che possano far configurare le pretese infrazioni come sanzionabile agli effetti di legge, così come espressamente contestata. Più ampie delucidazioni e motivazioni qui di seguito elencate.

**Firma leggibile**

--------------------------------------------------------------

\_\_\_---\*\*\*---\_\_\_

**MOTIVI**

**(1)** Violazione e falsa applicazione dell’art. 200 C.d.S. in relazione all’art. 4 del d.l. 121/2002, conv. con l. 168/2002 e all’art. 383 del regolamento di attuazione del C.d.S. (**mancanza decreto prefettizio**);

**(2)** Violazione e falsa applicazione dell’art. 345 comma 4 del Regolamento di attuazione al Codice della Strada (**indisponibilità in senso pieno del misuratore di velocità**);

**(3)** Violazione e falsa applicazione dell’art 142 C.d.S, comma 6 bis e violazione e falsa applicazione della “Direttiva Minniti del 21 luglio 2017, prot. n. 300/A/5620/17/144/5/20/3” (**postazione non “ben visibile” e carenza e/o inadeguata segnaletica aggiuntiva**);

**(4)** Violazione e falsa applicazione dell’art 142 C.d.S, comma 6 (**mancata omologazione del misuratore di velocità**);

**(5)** Violazione e falsa applicazione dell’Art. 142 C.d.S. comma 1 e 2 (**errato limite di velocità**);

**NEL DETTAGLIO**

1. **Violazione e falsa applicazione dell’art. 200 C.d.S. in relazione all’art. 4 del d.l. 121/2002, conv. con l. 168/2002 e all’art. 383 del regolamento di attuazione del C.d.S**., in riferimento alla **mancata indicazione degli estremi del decreto prefettizio** con il quale **vengono individuate le strade in cui può essere effettuato il rilevamento con i dispositivi di cui all’art. 4 del d.l. 121/2002 cit. senza obbligo di contestazione immediata**.

Si riporta stralcio della sentenza n. 345/2021 del Giudice di Pace di Avezzano “***La giurisprudenza di legittimità ha precisato che la mancata indicazione nel verbale del decreto prefettizio in cui si indica il tratto di strada su cui è stata rilevata l’infrazione, integra un vizio motivazionale del provvedimento sanzionatorio che****, pregiudicando il diritto di difesa,* ***non è rimediabile in sede di opposizione****. Pertanto il decreto prefettizio assume natura di condizione di legittimità finalizzato ad utilizzare apparecchi di rilevamento della velocità (cfr Cass. 12/10/2010 n. 21091; Cass. 13/01/2015 n. 331, Cass. 20/12/2016 n, 26441). Nel caso che ci occupa, non si evince alcun riferimento del suddetto decreto prefettizio, né lo si rileva dalla documentazione prodotta dal comune convenuto*”, **così di pari tenone la Sentenza n. 376/2021 emessa dal medesimo Tribunale**.

**Agli atti l’amministrazione non ha dimostrato l’esistenza di alcun decreto prefettizio che ne autorizzi il collocamento dell’apparecchiatura elettronica e/o l’autorizzazione a procedere alla contestazione differita**.

Dalla lettura dell’art. 4 si evince che la contestazione differita è sempre autorizzata lungo le autostrade e sulle strade extraurbane principali mentre per le strade di cui all'articolo 2, comma 2, lettere C (strade extraurbane secondarie) e D (strade urbane di scorrimento), **è necessario apposito decreto del prefetto** ai sensi del comma 2 successivo.

Inoltre non si fa alcuna distinzione relativa alla tipologia di autovelox temporaneo, fisso o mobile (posizionato all’interno dell’autovettura in modalità dinamica), tant’è che si riporta ***dispositivi o mezzi tecnici di controllo del traffico … finalizzati al rilevamento a distanza delle violazioni alle norme di comportamento di cui agli articoli 142 e 148 dello stesso decreto legislativo e successive modificazioni***.

Tale distinzione è riportata nella stessa direttiva Minniti <http://www.prefettura.it/FILES/AllegatiPag/1173/Circolare_300-A-5620-17-144-5-20-3_DEL_21.07.2017.pdf> nella Parte 1 – Dispositivi di accertamento dell’eccesso di velocità, paragrafo 1 – Modalità di accertamento dell’eccesso di velocità riporta “*Modalità di accertamento dell’eccesso di velocità*” riporta “*l’eccesso di velocità può essere oggetto di accertamento attraverso sistemi di rilevamento* ***fissi, temporanei o mobili****. I dispositivi ed i mezzi tecnici di controllo delle violazioni, infatti, possono essere sia* ***di tipo temporaneo*** *– per consentire un’utilizzazione più flessibile sul territorio – sia* ***di tipo fisso*** *– installati permanentemente in postazioni appositamente allestite per garantire un controllo sistematico di tratti di strada caratterizzati da criticità particolari o da elevata sinistrosità – sia, infine,* ***di tipo mobile****, vale a dire installati a bordo dei veicoli, per la misura della velocità in modalità dinamica, vale a dire in movimento, in coerenza anche con quanto previsto dall’art. 3*”.

Nel paragrafo 7.1 – Presegnalazione delle postazioni di controllo della velocità, riporta “*Per le postazioni temporanee possono essere utilizzati segnali collocati in modo permanente sulla strada* ***solo quando la posizione dei dispositivi di rilevamento sia stata oggetto di preventiva pianificazione coordinata*** *ed il loro impiego in quel tratto di strada non sia occasionale, ma, per la frequenza dei controlli, assuma il carattere di sistematicità*”, mentre nel caso di specie i giorni nei quali si procede al controllo sono occasionali intervallati da periodi di inutilizzo.

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

**Deve quindi ritenersi nullo il verbale elevato dai VV.UU. a seguito di rilevazione tramite autovelox se il tratto di strada nel quale è collocato il predetto apparecchio non rientra fra quelli di cui all'art.4 L.168/2002**. La citata legge, disciplina l'attività di controllo, anche remoto, del traffico, finalizzata all'accertamento degli illeciti di cui all'art.142 e148 C.d.S., legittimando la contestazione differita delle violazioni rilevate con dispositivi ed i mezzi tecnici in argomento **solo quando, sulla base di una valutazione preventiva del Prefetto, il tratto di strada sul quale i dispositivi possono essere collocati, manifesta un alto tasso di incidentalità ed ha una conformazione plano altimetrica, per la quale appare impossibile o particolarmente difficoltosa l'applicazione degli ordinari moduli operativi che prevedono il fermo del veicolo del trasgressore e l'immediata contestazione della violazione accertata**.

Ne consegue che, gli Agenti Accertatori, in assenza di autorizzazione prefettizia, nelle strade di cui all'art.4 L.168/02 devono contestare immediatamente l'infrazione, altrimenti il verbale è nullo. L’infrazione in questione fu rilevata a mezzo di apparecchio autovelox Velomatic 512D, ma non immediatamente contestata dagli operanti, prassi tra l’altro seguita fin dall’inizio del servizio.

Tale circostanza si pone in contrasto con quanto prescritto dall’art. 200 del codice della strada la contestazione dell’infrazione “**deve**” essere immediata e solo qualora sia materialmente “**impossibile**”, essa può avvenire per mezzo della successiva notifica del verbale. In considerazione della nuova formulazione dell’art. 200 CdS la giurisprudenza ha più volte riaffermato la necessità della contestazione immediata, alla quale non si può rinunciare **se non in via di assoluta eccezionalità**. Per tali ragioni, quindi, l’omessa immediata contestazione dell’infrazione rende illegittimo l’accertamento, con conseguente nullità dell’impugnata sanzione.

“***Costituisce principio anche recentemente ribadito che in tema di sanzioni amministrative conseguenti al superamento dei limiti di velocità accertato mediante “autovelox”, la mancata indicazione degli estremi del decreto prefettizio nella contestazione differita integra un vizio di motivazione del provvedimento sanzionatorio che pregiudica il diritto di difesa e che non è rimediabile nella fase eventuale di opposizione, potendo essere desumibili le ragioni che hanno reso impossibile la contestazione immediata solo dal detto decreto (di cui non è necessaria l’allegazione), cui è rimesso, per le strade diverse dalle autostrade o dalle strade extraurbane principali, individuare i tratti ove questa è ammissibile (cfr. Cass. 2243/2008, id. 331/2015, id. 24214/2018***” Cfr Cass. 23551/2020.

In tale ipotesi, difetta a monte l'adozione di uno specifico provvedimento autorizzativo, sicché il verbale di accertamento della violazione di cui all'art. 142 C.d.S. **deve ritenersi affetto da illegittimità derivata**.

Cosi come nella recentissima sentenza (Cass. ord. n. 21604/21), la Cassazione ha stabilito che è necessario il provvedimento prefettizio di individuazione delle strade lungo le quali è possibile installare autovelox automatici per il rilevamento della velocità, senza obbligo di fermo immediato del conducente, **può includere solo le strade del tipo imposto dalla legge e non altre**.

E ancora la recente ordinanza della Cassazione (Cass. ord. n. 25222/2021 del 17.09.2021), “*deve essere annullato il verbale relativo alla sanzione per eccesso di velocità rilevato con l’autovelox se non riporta l’autorizzazione del Prefetto ad installare il dispositivo sul tratto di strada in cui è stata riscontrata l’infrazione. Tale mancanza – scrive la Suprema Corte – pregiudica il diritto di difesa dell’automobilista, circostanza che non può essere rimediata durante l’eventuale opposizione*”.

In merito a tale ultimo aspetto, va tuttavia opportunamente ricordato come “***nella fattispecie regolata dall’art. 4 d.l. n. 121/2002,*** ***è rimessa al prefetto, previa consultazione degli organi di polizia stradale competenti per territorio e su conforme parere dell'ente proprietario, l'individuazione delle strade o di singoli tratti di esse, diverse dalle autostrade o dalle strade extraurbane principali, nelle quali non è possibile il fermo di un veicolo, ai fini della contestazione immediata delle infrazioni, senza recare pregiudizio alla sicurezza della circolazione, alla fluidità del traffico od all'incolumità degli agenti operanti o dei soggetti controllati, e ciò sulla base della valutazione del tasso d'incidentalità nonché delle condizioni strutturali, piano- altimetriche e di traffico”***, cfr Disposizioni urgenti per garantire la sicurezza nella circolazione stradale, Decreto Legge, 20/06/2002 n° 121, G.U. 06/08/2002valutazioni mai assentite.

Si richiama la sentenza di Cass. n.776/2021 che ha ritenuto fondato il ricorso “***come correttamente già ritenuto dal Giudice di prime cure nel verbale di contestazione opposto non vi era alcun riferimento al necessario decreto prefettizio ex ar. 4 L. n. 168/2021 di individuazione delle strade ove era consentito il rilevamento della velocità con dispositivi elettronici senza obbligo di contestazione immediata … la mancata indicazione del decreto prefettizio nel verbale di contestazione integra un vizio di motivazione del provvedimento sanzionatorio, che pregiudica il diritto di difesa e non è rimediabile nella fase dell’opposizione***”.

È allora del tutto evidente come nella formazione del provvedimento in questione, converga una pluralità di valutazioni, effettuate da parte degli organi ed uffici indicati, di natura non solo strettamente tecnica, ma anche ampiamente discrezionale, in quanto formulate sulla base di apprezzamenti ponderati sia delle situazioni di fatto, sia delle molteplici esigenze da prendersi in considerazione al fine di regolare il traffico sulla strada considerata, o tratto di essa, nell'ambito della gestione complessiva della circolazione stradale sul territorio.

Inoltre pur riconoscendo la possibilità che un rilevatore della velocità, posto in un senso di marcia, possa rilevare la velocità degli autoveicoli provenienti dal senso di marcia opposto, tuttavia, la rilevazione della velocità degli autoveicoli provenienti nel senso di marcia opposto a quello ove esiste il rilevatore non sarebbe legittima **perché lo strumento di rilevazione non sarebbe stato** - e non avrebbe potuto essere - **segnalato adeguatamente dato che la segnaletica di avviso non potrebbe indicare l'esistenza di uno strumento di rilevazione della velocità in un altro senso di marcia**. A ciò si aggiunga che il senso di marcia è identificativo di una strada che non può essere indicata unitariamente con la strada di senso contrario, e, dunque, ogni strada nella sua autonomia, deve mantenere la segnaletica che la riguarda senza poter riportare indicazioni che riguardano altra strada sia pure identificata con il senso di marcia contrario (Cfr Cass. civ. sez. VI, 22 novembre 2018, n. 30323).

Tra l’altro già diverse sentenze hanno dichiarato che pur non essendo obbligatoria la contestazione immediata del superamento del limite di velocità, nei casi di rilevamento a mezzo di apparecchiature elettroniche, si rende comunque necessario, per l’Ente accertatore, motivare congruamente le ragioni per cui non si è proceduti all’arresto del mezzo, **non essendo sufficiente una generica motivazione riferibile alle caratteristiche dell’apparecchio che consente la rilevazione solo dopo che il veicolo sia transitato innanzi allo strumento di rilevazione**. (Cfr Giudice di pace Ortona, 01/12/2004).

Gli Agenti Accertatori invece citano la stessa «***dicitura inserita stereotipamente in tutti i verbali», che «non permette di valutare l’effettiva sussistenza dei motivi “caso per caso”***». Questo preclude al giudice di comprovare in concreto la legittimità della contestazione differita, cioè quella che avviene a distanza di tempo, con notifica successiva del verbale: «***l’estrema genericità dell’espressione usata non esaurisce l’obbligo imposto dalla legge poiché non permette di conoscere le concrete ragioni per cui non si è proceduto alla contestazione immediata***». La norma di legge richiamata in sentenza, e che ha costituito il perno dell’annullamento del verbale, è contenuta nel Codice della strada secondo cui «***la violazione, quando è possibile, deve essere immediatamente contestata tanto al trasgressore quanto alla persona che sia obbligata in solido al pagamento della somma dovuta***», altrimenti nel verbale devono essere indicati gli specifici motivi che hanno reso impossibile questo modo di procedere. Nella vicenda, ha pesato anche il fatto che il tratto in cui è stata constatata la violazione non rientrava tra quelli individuati dal Decreto prefettizio in cui è consentita l’installazione di dispositivi di controllo elettronico della velocità esonerando gli agenti dall’obbligo di contestazione immediata.

Si precisa che **lo strumento in questione è unico sia se lo si utilizza all’interno dell’autovettura, sia nelle postazioni temporanee e sia in quelle fisse**, anche se espandibile con appositi kit che permettono tra le altre cose di procedere anche alla contestazione immediata. Infatti l’intervento dell’operatore è limitato all’eventuale azzeramento del sistema (quando ad esempio con la foto non si riesca a leggere bene il numero della targa) o ad avviare una stampante.

**Tutto il sistema resta quindi totalmente automatizzato**.

1. **Violazione e falsa applicazione dell’art. 345 comma 4 del Regolamento di attuazione al Codice della Strada** ove prevede che “*Per l’accertamento delle violazioni ai limiti di velocità, le apparecchiature di cui al comma 1 devono essere gestite direttamente dagli organi di polizia stradale di cui all’articolo 12 del codice,* ***e devono essere nella disponibilità degli stessi***”. Nel verbale de quo gli agenti scrivono “*L’apparecchiatura, ai sensi dell’art. 345, comma 4 Reg. Cds, era nella* ***piena disponibilità*** *e direttamente gestita da questo Comando di Polizia Locale*”, così di pari tenone la 376/2021. **Invero l’apparecchiatura elettronica è nella disponibilità della società noleggiatrice ed utilizzata anche per altri servizi analoghi al di fuori del territorio comunale. La strumentazione viene consegnata agli Agenti Accertatori contestualmente all’avvio delle procedure di rilevamento e riconsegnata al termine**. **Si precisa che per piena disponibilità si intende che l’apparecchiatura sia in gestione e godimento anche attraverso il non uso ovvero nei giorni durante i quali non è prevista l’attività di controllo, cosa che invero non si verifica nel caso di specie**.

A conferma di ciò l’amministrazione comunale non utilizza in maniera esclusiva un determinato e identificato autovelox ma utilizza quello che viene di volta in volta fornito dalla ditta noleggiatrice. Infatti l’ente ha utilizzato almeno due autovelox distinti ovvero:

* Velomatic 512, matricola n. 2091 (centralina), n. 3631 (macchina fotografica), n. 2119 (rilevatore)”;
* Velomatic 512, matricola n. 2790 (centralina), n. 3631 (macchina fotografica), n. 2764 (rilevatore)”.
1. **Violazione e falsa applicazione dell’art 142 C.d.S, comma 6 bis** “*Le postazioni di controllo sulla rete stradale per il rilevamento della velocità devono essere preventivamente segnalate e* ***ben visibili****, ricorrendo all’impiego di cartelli o di dispositivi di segnalazione luminosi, conformemente alle norme stabilite nel regolamento di esecuzione del presente codice.* ***Le modalità di impiego sono stabilite con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro dell’interno***” e **violazione e falsa applicazione della “Direttiva Minniti del 21 luglio 2017, prot. n. 300/A/5620/17/144/5/20/3**” che così si era espressa “***Le postazioni di controllo temporanee*** *presidiate dall’agente accertatore sono rese* ***ben visibili grazie alla presenza di personale in uniforme*** *o ricorrendo, ove possibile,* ***all’impiego di autoveicoli di servizio con colori istituzionali*** *ovvero con l’utilizzo di un segnale di indicazione riportante il simbolo dell’organo operante come previsto per le postazioni di rilevamento a distanza, da apporre nelle immediate vicinanze della postazione.* ***È comunque opportuno, ai fini della tutela garantita dall’art. 2700 del codice civile, che nel verbale di inizio attività sia dato conto sia della posizione del segnale di presegnalazione che della postazione****. In alternativa le predette informazioni possono essere inserite nel verbale di contestazione della violazione*”.

**L’amministrazione non ha fornito prova dell’effettiva visibilità della postazione del controllo della velocità. Inoltre ha confermato di utilizzare l’auto in dotazione che è priva di contrassegni. Nelle stesse memorie difensive l’amministrazione dichiara che gli agenti sono seduti all’interno della macchina non di servizio e quindi debitamente occultate alla vista. Inoltre l’autovettura utilizzata dai vigili era sottoposta a fermo amministrativo rimosso solo recentemente dopo il pagamento dei relativi costi al PRA, avvenuto con determina n. 398 del 23/11/2021 ad oggetto “*cancellazione trascrizione pignoramento autoveicoli*”. In effetti l’amministrazione fin dal 2016 aveva subito l’espropriazione mobiliare secondo quanto previsto dall’ex articolo 491 seg. C.p.C. a seguito di atto di pignoramento del 20/09/2016. Tale atto avrebbe dovuto comportare il fermo amministrativo dell’autoveicolo e il contestuale divieto di circolazione dell’auto, situazione che non poteva non essere conosciuta dagli utilizzatori dell’autovettura ma ignota a chiunque altro**.

Si riporta la sentenza 297-2020 del Giudice di Pace di Avezzano “*Relativamente alla visibilità della postazione di accertamento della velocità,* ***il comune convenuto non ha prodotto alcun documento, ovvero alcuna prova comprovante l’effettiva visibilità della postazione, onere spettante al comune convenuto****. La giurisprudenza di legittimità ha precisato che secondo il dettame dell’art. 142 c. 6 bis C.d.S la postazione di accertamento della velocità deve essere ben visibile e la necessaria visibilità della postazione di controllo per il rilevamento della velocità costituisce una condizione necessaria per la legittimazione dell’accertamento, con conseguente nullità della sanzione in difetto di detto requisito (cfr. Cass. 05/03/2019 n. 6407)*” e la sentenza 322/2021 del Giudice di Pace di Avezzano “*Manca infine in atti la documentazione fotografica circa* ***la prova dell’effettiva visibilità dell’autovelox****, così come eccepito dal ricorrente, per cui il verbale va ritenuto illegittimo (ex multis, Cass., 6407/2019*”.

E ancora la Sentenza del Giudice di Pace di Avezzano n. 48/2021 che si riporta “*L’attore si duole della mancata visibilità della postazione di controllo dell’accertamento della velocità. Sotto tale profilo, va rilevato che l’art. 142 c. 6 bis del C.d.S. sancisce che queste devono essere “…* ***preventivamente segnalate e ben visibile****”. Tali requisiti essenziali per il regolare accertamento della violazione non hanno carattere alternativo, ma cumulativo; infatti la mancanza di una di tali elementi ha quale conseguenza la nullità del verbale di accertamento. Tale principio è stato sancito dalla giurisprudenza di legittimità che ha precisato che secondo il dettame dell’art. 142 c. 6 bis C.d.S. la postazione di accertamento della velocità deve essere ben visibile e la necessaria visibilità della postazione di controllo per il rilevamento della velocità costituisce una condizione necessaria per la legittimazione dell’accertamento, con conseguente nullità della sanzione in difetto di detto requisito (cfr. Cass. 05/03/2019 n. 6407).”*

Si riporta inoltre l’ulteriore sentenza del Giudice di Pace di Avezzano, la n. 364-2020 “*Ebbene nel verbale di accertamento di violazione alle norme del C.d.S. opposto redatto dalla Polizia locale di Balsorano notificato al ricorrente* ***non vi è traccia alcuna della indicazione circa la collocazione, del “cartello di preavviso” il tutto in relazione alla presenza e al posizionamento dell’apparecchio di rilevamento automatico della velocità****, così come ultimamente ribadito attraverso la Direttiva del Ministero degli Interno n. 300/A5620/17144/5/20/3 del 21.07.2017* ***essendo solo indicato che l’accertamento è stato effettuato apponendo idonea segnaletica stradale contenente l’indicazione “controllo elettronico della velocità” ovvero “rilevamento elettronico della velocità”****. In altri termini al fine di garantire la legittimità delle postazioni temporanee di controllo della velocità la normativa in materia prevede che “dalla posizione del segnale di preavviso nonché della postazione di rilevamento sia dato conto nel verbale di contestazione che viene notificato al trasgressore, cosa che nel caso di specie, non è avvenuto, determinando così un vizio di forma insanabile”*”.

Si riporta ancora la sentenza n. 345/2021 del Giudice di Pace di Avezzano, così di pari tenone la 376/2021, “*Altra doglianza di rilievo è relativa all’accertamento della velocità avvenuto sulla parte opposta della carreggiata rispetto al senso di marcia dell’auto condotta dal ricorrente. Sotto tale aspetto va evidenziato che la giurisprudenza di legittimità ha ritenuto che, salvo ipotesi di autorizzazione nel decreto prefettizio, la rilevazione della velocità dei veicoli provenienti nel senso di marcia opposto a quello ove esiste il rilevatore non risulta legittima perché* ***lo strumento di rilevazione non sarebbe stato adeguatamente segnalato*** *attraverso l’apposizione della segnaletica mobile (cfr. Cass. 22/11/2018 n. 30323)”.*

Dello stesso tenore la Sentenza del Giudice di Pace di Avezzano n. 369/2021 che si riporta “*Ebbene, sul punto (postazione non visibile e non regolarmente segnalata ndr) rileva il decidente che l’art. 142, comma 6° bis del C.d.S. dispone che “****le postazioni di controllo sulla rete stradale per il rilevamento della velocità devono essere preventivamente segnalate e ben visibili …”.*** *La norma rimette l’individuazione delle modalità di impiego ad un apposito Decreto Ministeriale che è stato emesso in data 15.08.2007, ripreso dalla c.d. Direttiva Minniti del 21.2017.*

*Rileva ancora il decidente che l’espressione (nella norma suindicata – Art. 142 comma 6 bis del C.d.S.) che le postazioni di controllo devono essere “****ben visibile****” che viene utilizzata dal legislatore, porta a ritenere senza ombra di dubbio alcuno, che il legislatore ha voluto “****rimarcare****” che il controllo della velocità da parte degli Agenti Accertatori deve essere svolto in modalità tali che gli utenti della strada possono ben vedere lungo la strada percorsa la presenza della postazione di controllo gestita dagli Agenti di Polizia intenti ad effettuare il rilevamento della velocità dei veicoli.*

*Invero, se non è questo l’intento che il legislatore ha dato alla disposizione in commento, sarebbe stata utilizzata l’espressione “visibile” senza che venisse preceduta dall’inciso “ben” visibile ….*

*La giurisprudenza di legittimità ha precisato, sul punto, che secondo il dettame dell’art. 142 comma 6 bis C.d.S. la postazione di accertamento della velocità deve essere ben visibile e la necessaria visibilità della postazione di controllo costituisce una condizione necessaria per la legittimazione della velocità, con conseguente nullità della sanzione in difetta di detto requisito (cfr Cass. Civ. 05.03.2019 n. 6407)*”.

**Di pari tenore la Sentenza del Giudice di Pace di Avezzano n. 383/2021.**

**L’amministrazione non ha dato prova dell’effettiva visibilità della postazione del controllo della velocità**.

Si precisa che per stessa ammissione degli Agenti Accertatori, non viene posizionata da loro alcuna segnaletica di indicazione, in quanto soggetta a cadute, fatta salva quella che identifica il corpo di polizia posizionata sopra l’autovelox **ma di dimensioni inferiori a quelle previste dalla normativa**.

1. **Violazione e falsa applicazione dell’art. 45 C.d.S. comma 6** “*Per la determinazione dell'osservanza dei limiti di velocità sono considerate fonti di prova le risultanze di apparecchiature* ***debitamente omologate****, anche per il calcolo della velocità media di percorrenza su tratti determinati, nonché le registrazioni del cronotachigrafo e i documenti relativi ai percorsi autostradali, come precisato dal regolamento.*” La norma appare di chiara lettura, laddove prevede la “**debita omologazione**”.

Ad avvalorare tale assunto corre in soccorso anche la sentenza n. 113/2015 della Corte Costituzionale: nelle sue argomentazioni, seppur riferite alla necessità della taratura, la Consulta cita più volte l'art. 142 C.d.S. "*proprio in relazione alla circostanza che* ***l'omologazione conferisce affidabilità alla prestazione dell'autovelox***" e la Sentenza della Cass. civ. n. 22499/2018 “*Nel mutato quadro normativo, derivante dalla pronuncia additiva del giudice delle legge, a detti principi deve darsi continuità, con la precisazione che attualmente anche* ***i controlli periodici di funzionamento e taratura (così come l’omologazione),*** *costituiscono condizioni imprescindibili affinché gli accertamenti tramite le dette apparecchiature possano acquistare efficacia probatoria privilegiata ai sensi dell’art. 142, d.lgs 285/1992*”.

È di tutta evidenza che il Comune non abbia indicato nel verbale e non prodotto in giudizio il decreto di omologazione; ciò perché **non esiste un decreto di omologazione riferito a tale apparecchiatura, ma semplicemente un decreto di approvazione**, nonostante la Consulta, richiamando l’art. 142 comma 6 CdS (a proposito della apparecchiature debitamente omologate) abbia ritenuto che la limitazione dei diritti dei cittadini, ad ottenere la contestazione immediata dell’illecito, “*trova una ragionevole spiegazione nel carattere di affidabilità che l’omologazione e la taratura dell’autovelox conferiscono alle prestazioni di quest’ultimo*” (Cfr Corte Costituzionale sent. n. 113/15).

Del resto, come affermato dalla Suprema Corte (Ord. n. 11776/20), “*in caso di contestazioni circa l’affidabilità dell’apparecchio il giudice è tenuto ad accertare se tali verifiche siano state o meno effettuate*” (cfr. Cass. 533/2018; id 32369/2018) e tra esse, non c’è dubbio, rientra anche il controllo in merito al fatto che l’apparecchiatura sia **stata regolarmente omologata**.

L’ultimo decreto di approvazione relativo all’autovelox Velomatic 512D è il numero 54 del 08/03/2021 che richiama tutti i precedenti:

* Visto il decreto ministeriale n. 2961, in data 27 novembre 1989, con il quale **è stato approvato** il misuratore di velocità…;
* Visti i decreti ministeriali n. 3053, in data 25 luglio 1995, e n. 3840, in data 10 settembre 1996, con i quali **sono stati approvati** elementi accessori …;
* Visto il decreto dirigenziale n. 20923, in data 2 marzo 2007, con il quale è stata confermata la validità dell’**approvazione** del dispositivo rilevatore…;
* Visto il decreto dirigenziale, n. 112246, in data 10 dicembre 2007, con il quale è stata estesa l’**approvazione** del dispositivo rilevatore …;
* Visto il decreto dirigenziale n. 35388, in data 8 aprile 2009, con il quale è stata estesa l’**approvazione** del dispositivo rilevatore …;
* Visto il decreto dirigenziale n. 5913, in data 17 dicembre 2014, con il quale è stata estesa l’**approvazione** del misuratore di velocità …;
* Visto il decreto dirigenziale n. 103683, in data 30 dicembre 2010, con il quale è stata la **approvazione** del misuratore di velocità …;
* si procede … all’**approvazione** del dispositivo rilevatore di velocità denominato “Velomatic 512D” …

Anche la scheda tecnica allegata all’apparecchiatura di rilevamento si specifica “***Estremi del decreto di approvazione****. Approvato con decreti n. 20923 del 02/03/2007, n. 103683 del 30/12/2010 e n. 5913 del 17/12/2014*”.

**Sostanziale è la differenza tra l’omologazione e l’approvazione**.

“*Ad un’indagine più approfondita, è proprio l’art. 192 Reg. CdS a fornire la chiave di lettura in merito al fatto che l’uso promiscuo ed alternativo dei termini omologazione/approvazione è solamente apparente, trattandosi di due procedure completamente diverse che giungono a differenti provvedimenti conclusivi …*

*Infatti, se si ha riguardo ai commi 2 e 3 del predetto articolo, ci si accorgerà che il comma 2 prevede la procedura di omologazione, mentre il comma 3 quella di approvazione. Tra le due procedure l’elemento discretivo che emerge è* ***la rispondenza alle prescrizioni stabilite dal presente regolamento****; tant’è vero che, nel caso dell’omologazione, si richiederà di accertare* ***la rispondenza e la efficacia dell’oggetto di cui si richiede l’omologazione alle prescrizioni stabilite dal presente regolamento****, mentre, nel caso dell’approvazione, dovrà trattarsi di* ***richiesta relativa ad elementi per il quali il presente regolamento non stabilisce le caratteristiche fondamentali o particolari prescrizioni****, ed in tal caso* ***il Ministero dei Lavori pubblici approva il prototipo seguendo, per quanto possibile, la procedura prevista dal comma 2 …***

*Prova di ciò* ***è data dall’art. 193 CdS,*** *il quale prevede alternativamente le procedure (ed i conseguenti decreti che ne deriveranno*” (Sentenza Giudice di Pace di Milano del febbraio 2021).

In considerazione dell’onere probatorio sarebbe l’amministrazione a dover dimostrare che l’apparecchiatura utilizzata sia provvista di omologazione e non di approvazione (in tema di onere della prova, *ex multis,* Cass. civ. Ord. n. 13630/21 e 11869/20).

Continua ancora la sentenza del Giudice di Pace di Milano del 10/02/2021 “*Per completezza espositiva, va detto, infine, che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti,* ***a fortiori*** *e ad ulteriore riprova della consapevolezza che la maggior parte delle apparecchiature utilizzate oggi per la rilevazione della velocità risultano prive di omologazione, benché richiesta dal CdS, con un Decreto del 13 giugno 2017, all’art. 1 ha disposto:* ***Nelle more della emanazione di specifiche norme per la omologazione, ai sensi dell’art. 192, commi 1 e 2, del decreto del Presidente della Repubblica m. 495 del 1992, dei dispositivi, delle apparecchiature e dei mezzi tecnici per l’accertamento delle violazioni dei limiti massimi di velocità, si procede all’approvazione del prototipo ai sensi dell’art. 192, comma 3, del decreto sopra richiamato*** *…*

*In conclusione, vi è, quindi, una distinzione chiara e netta tra l’omologazione e l’approvazione dei dispositivi elettronici, non tanto sulla procedura … quanto sulla finalità perseguita: nel caso dell’approvazione, il Legislatore ha richiesto vincoli meno stringenti per accertamenti che richiedono una minor precisione; nel caso dell’omologazione, vincoli più forti di rispondenza a determinate caratteristiche e prescrizioni, poste, evidentemente, nell’interesse della collettività, a presidio della garanzia del diritto di difesa.*

*Pertanto, la sua mancanza si traduce in un* ***vulnus*** *alle garanzie dei cittadini che subiscono gli accertamenti …*

*Alla luce di quanto premesso, ne deriva che le risultanze dell’apparecchiatura utilizzata, non essendo stata la stessa debitamente omologata, non possono essere utilizzate ai fini della contestazione della violazione*”.

Così come la sentenza n 1865/21 del 18/03/2021 del Giudice di Pace di Milano “*In tema di apparecchiature di rilevamento automatico della velocità, i* ***termini di omologazione e approvazione non possono ritenersi sinonimi****, in quanto fanno riferimento, non tanto e non solo, a procedure distinte, quanto piuttosto a una ratio differente: a dronte di una compromissione del diritto di difesa data dal rilevamento della velocità in modalità automatica e a contestazione differita, le apparecchiature di rilevamento della velocità devono essere sottoposte a vincoli stringenti, di rispondenza a determinate caratteristiche e prescrizioni.*

*La chiave di lettura, a tal fine, va individuata nell’art. 192 Reg. C.d.S.*

*In particolare, come sancito dal comma 2 di tale disposizione, l’omologazione va fatta al fine di verificare la rispondenza e l’efficacia di un determinato apparecchio alle prescrizioni stabilite nel predetto regolamento.*

*Il comma 3, invece, si occupa dell’approvazione, specificando che essa riguarda la richiesta relativa a elementi per i quali il regolamento non stabilisce le caratteristiche fondamentali o particolari prescrizioni …*

*L’omologazione riguarda le apparecchiature utilizzate per accertare la velocità su strada, come gli* ***autovelox****, per le quali non è sufficiente l’approvazione.*

*Le apparecchiature che invece non hanno le caratteristiche richieste dal regolamento di attuazione del codice della strada per l’omologazione possono essere solo approvate, ma non vanno bene per la misurazione della velocità di cui si occupa l’articolo 142 del codice della strada, bensì per altre infrazioni.”*

Così come dello stesso identico tenore è la Sentenza del Giudice di Pace di Pescara n. 1152 del 14/09/2021 che dispone “*Orbene, la procedura di omologazione è diversa da quella dell’approvazione, come precisato dall’art. 192 del C.d.S.*

*Infatti, l’omologazione consiste nell’accertamento della rispondenza dell’efficacia dell’oggetto alle prescrizioni stabilite dal suddetto regolamento e viene affidata all’ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale del Ministero dei Lavori Pubblici e viene operata dal MISE mentre la seconda ricorre qualora la richiesta sia relativa a elementi per il quali il regolamento non statuisce le caratteristiche fondamentali o particolari prescrizioni e l’approvazione viene adottata con determinazione dirigenziale del MIT.*

*Le due procedure sono diverse e solo all’art. 142, comma 6, del C.d.S. è specificato che i dispositivi di rilevamento della velocità devono essere debitamente omologati …*

*Le procedure di approvazione ed omologazione non sono affatto equipollenti e non risultano avere la medesima finalità.”*

È tuttavia bene precisare che, ovviamente mancando a monte l’omologazione, in considerazione del fatto che la contestazione della contravvenzione asserita, accertata con strumento usato per il controllo della velocità (autovelox 512D) **non si rileva ovviamente l’omologazione per l’uso dello stesso su una carreggiata a doppio senso di circolazione** e in corrispondenza ai requisiti formali di uniformità imposti dall’art. 45 del C.d.S., non è probante e quindi la velocità deve ritenersi solo supposta.

Infine così come l’amministrazione ha sfruttato a proprio vantaggio la mancanza del decreto attuativo dichiarando “*Preso atto che ad oggi non risulta ancora emanato il decreto ministeriale attuativo dell’art. 25 della legge 120/2010 e che, comunque, ai sensi dell’art. 4-ter, comma 16, del decreto legge n. 16/2012 (conv. in legge n. 44/2012) è espressamente previsto che “****in caso di mancata emanazione del decreto entro il predetto termine trovano comunque applicazione le disposizioni di cui ai commi 12-bis, 12-ter e 12-quater dell’articolo 142 del codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285”****”* anche oltre la pubblicazione del relativo decreto emanato il 30 dicembre 2019 e pubblicato in G.U. lo scorso 20 febbraio 2020 che prevede espressamente al comma 5 lettera b) “*proventi derivanti da attività di accertamento eseguito su strade non di proprietà dell’ente locale da cui di-pende l’organo accertatore, che devono essere ripartiti in misura pari al 50 per cento ciascuno tra ente proprietario delle strade e ente da cui dipende l’organo accertatore*”, anche in riferimento agli autovelox non sono stati pubblicati di “**decreti di omologazione”** e per tanto non siano attualmente omologabili.

1. **Violazione e falsa applicazione dell’Art. 142 C.d.S. comma 1** “*Ai fini della sicurezza della circolazione e della tutela della vita umana la velocità massima non può superare i 130 km/h per le autostrade, i 110 km/h per le strade extraurbane principali, i 90 km/h per le strade extraurbane secondarie e per le strade extraurbane locali …* “ **e comma 2** “***Entro i limiti massimi suddetti, gli enti proprietari della strada possono fissare, provvedendo anche alla relativa segnalazione, limiti di velocità minimi e limiti di velocità massimi, diversi da quelli fissati al comma 1, in determinate strade e tratti di strada quando l'applicazione al caso concreto dei criteri indicati nel comma 1 renda opportuna la determinazione di limiti diversi, seguendo le direttive che saranno impartite dal Ministro dei lavori pubblici. Gli enti proprietari della strada hanno l'obbligo di adeguare tempestivamente i limiti di velocità al venir meno delle cause che hanno indotto a disporre limiti particolari*** …”.

Si cita recente giurisprudenza “*… appare conforme all’orientamento di questa Corte, secondo cui* ***la sussistenza in capo agli automobilisti di un dovere di comportamento di carattere derogatorio rispetto ai principi generali in materia di circolazione stradale presuppone il perfezionamento di una fattispecie complessa, rappresentata dal provvedimento della competente autorità impositivo dell’obbligo*** *(o del divieto) e dalla pubblicazione di detto obbligo attraverso la corrispondente segnaletica predeterminata dalla legge, con la conseguenza che il provvedimento in questione non può ritenersi implicito nell’installazione del segnale nel luogo della contravvenzione, atteso che l’obbligatorietà della prescrizione contenuta nel segnale rimane condizionata dal riscontro della sussistenza del provvedimento in esecuzione del quale esso è stato apposto (Cass. 3939 del 2016; Cass. n. 3660 del 2009)*” Cfr Cassazione 336412/21.

Se l’ente proprietario della strada stabilisce un limite di velocità inferiore a quello generale previsto dal Codice stradale, deve adottare un atto – definito “**ordinanza**” – nel quale viene illustrato quali siano i motivi che richiedono l’abbassamento del limite di velocità. La mancanza di una esauriente motivazione può determinare l’annullabilità del verbale impugnato.

Tuttavia nell’ordinanza in questione, la n.33 del 2019 inviata per conoscenza anche al Comune di Balsorano, come visibile chiaramente nell’introduzione della stessa, fatte le opportune premesse riporta “*Che, in relazione alla costante attività di monitoraggio sulle condizioni di circolazione e sicurezza del traffico lungo la viabilità statale di competenza, l’Area Tecnica Esercizio Compartimentale, ha evidenziato la necessità di procedere ad un adeguamento della regolamentazione del traffico veicolare lungo la S.S. 690 “Avezzano - Sora” tra il km 6+250 e il km 6+700, tra il km 8+700 e il km 19+015, tra il km 21+200 e il km 33+150,* ***tra il km 34+400 e il km 38+200***” e considerazioni “*che, per quanto indicato in premessa, la competente Area Tecnica Esercizio di questo Compartimento ha rilevato, in relazione alle mutate condizioni del traffico, la necessità per motivi di sicurezza dell’utenza stradale, di modificare gli attuali limiti di velocità esistenti lungo la S.S. 690*” ha ordinato “*limite massimo di velocita di 70Km/h su SS 690 AVEZZANO SORA* ***dal km 34+400 al km 38+200*** *su corsia di marcia a partire dalle ore 00:00 del 29/04/2019; interesserà tutti gli utenti*”, **di fatto escludendo la tratta successiva**.

Tuttavia la postazione degli agenti, come riporta lo stesso verbale, è al km 38+640 posizionato in direzione Sora, quindi oltre il limite massimo imposto dalla stessa ordinanza (fino **al km 38+200**), di talché il limite in quel tratto non può essere di 70 km/h ma in relazione alla tipologia della medesima strada ovvero strada a carreggiata unica di VI° tipo con intervallo di velocità compreso tra gli 80 e i 100 Km/h ovvero In ossequio all’art. 142 del C.d.S. “*limiti ordinari per categorie di strade*” che al comma 1 prevede per le strade extraurbane secondarie il limite di 90Km/h.

Infatti le ordinanze hanno essenzialmente lo scopo di **legittimare la collocazione dei segnali** e per fissare termini di decorrenza del provvedimento connesso, anche in funzione dell’art. 37 del citato Codice che, al comma 3, prevede il ricorso contro i provvedimenti e le ordinanze che dispongono o autorizzano la collocazione di segnaletica entro un termine che decorre proprio dallo stesso provvedimento.”

Nella recente sentenza del Giudice di Pace di Avezzano 48/2021 in riferimento al limite di velocità, si riporta “*A fondamento della propria tesi, l’attore ha prodotto l’ordinanza del 16/04/2019 emanata dall’A.N.A.S., quale proprietaria della strada e legittimata a stabilire obblighi, divieti e limitazioni, ex art. 6 C.d.S.. Dalla citata documentazione si evince che l’A.N.A.S. ha precisato che il tratto della S.S: 690 direzione Avezzano-Sora dal km 34+400 al km 38+200 è sottoposto al limite di velocità di km/h 70. Ne consegue che il km 38+640, precedente a quello indicato dall’A.N.A.S. dove era stata posizionala l’apparecchiatura del rilevamento della velocità, risulta essere sottoposto alla velocità ordinaria di km/h 90. Ne consegue che la violazione contestata può essere derubricata dal comma 9 al comma 8 dell’art. 142 C.d.S.”.*

**Di pari tenore la Sentenza del Giudice di Pace di Avezzano n.393/2021.**

**Tra l’altro si rileva anche l’illegittimità dei cartelli indicanti il limite massimo di velocità in quanto non rispondente alle limitazioni imposte nella relativa ordinanza**.

Non è quindi sufficiente la mera esistenza del cartello stradale, ma occorre invece la prova, da parte dell’amministrazione o dell’ente proprietario della strada, che questo sia stato apposto legittimamente, e cioè in base ad un legittimo provvedimento dell’organo competente a disciplinare, in quella zona, la circolazione ovvero sia stato correttamente rimosso quando mancano i presupposti di legittimità. Ciò non è avvenuto nel caso di specie.

**Ad oggi è in vigore la sola ordinanza 33/2019 dell’Anas la quale non individua, tra i tratti soggetti al regime derogatorio dell’art. 142 comma 2 C.d.S., il tratto tra il km 38+200 e il km 39+350 tratta Avezzano-Sora, tratto di competenza compartimentale, che resta quindi soggetto al limite ordinario. Inoltre nell’ordinanza in questione, le precedenti, non vengono estrapolate ma semplicemente richiamate. Tuttavia è bene precisare che l’ordinanza 33/2019 è motivata da esigenze di traffico veicolare mentre le precedenti sono del tutto scollegate in quanto giustificate dalla necessità di procedere ai lavori di manutenzione straordinaria del manto stradale, lavori comunque completati ben prima dell’emanazione dell’ultima ordinanza valida 33/2019 e non più richiamabili a giustificazione alcuna**.

**Tra l’altro si sottolinea:**

* che fin dall’avvio del servizio **non si è mai proceduto alla contestazione immediata** invero si è sempre proceduto alla contestazione differita **pur in assenza di autorizzazione prefettizia**;
* che la richiesta inviata dal Comune all’ente gestore e alla Prefettura territorialmente competente identifica un **autovelox di tipo mobile** ovvero quello che dinamicamente è collocato a bordo di un’autovettura in movimento che non prevede la contestazione differita, mentre si è proceduto ad utilizzare un autovelox temporaneo al km 38+640 **senza alcuna autorizzazione prefettizia**. La normativa è chiara sulle diverse modalità di utilizzo dell’autovelox (mobile, temporaneo o fisso) di talché la modalità mobile non può che essere quella all’interno dell’autovettura civetta. Si precisa che l’autovelox scelto “Velomatic 512” può essere posizionato anche all’interno dell’autovettura come si evince dalla scheda tecnica (modalità d’uso “mobile”) o utilizzabile nelle postazioni temporanee (collocato su treppiede) o in postazioni fisse (dentro il relativo armadio).

Tale distinzione è rinvenibile dal medesimo verbale “***Postazione di controllo temporanea***”. Quindi è chiaro che la mancata autorizzazione prefettizia è giustificata dalla diversa prospettazione del servizio de quo come rinvenibile nella richiesta inviata dall’ufficio tecnico alla Prefettura dell’Aquila e all’Anas compartimentale “*Considerato che la rilevazione delle infrazioni dei limiti di velocità avverrà,* ***senza contestazione immediata****, tramite il posizionamento di apparecchiature* ***elettroniche mobili******da parte di operatori della sopracitata ditta*** *…”*. Da ciò si rileva che:

1. **si escludeva fin dall’avvio del servizio la contestazione immediata** senza alcuna giustificazione in merito " *La contestazione immediata delle norme al Codice della Strada ha, al contrario, un rilievo essenziale per la correttezza del procedimento sanzionatorio onde essa non può essere omessa ogni qual volta sia possibile, con la conseguenza che detta omissione costituisce una violazione di legge che rende illegittimi i successivi eventuali atti del procedimento amministrativo (Cfr Cass. Civ. 3/4/2000 n. 4010).”*. L’amministrazione è tenuta, volta per volta, nel verbale a specificare in concreto le ragioni della mancata contestazione immediata non potendosi rifugiare in mere clausole di stile quale “*l’accertamento della violazione è stata effettuata per mezzo di appositi apparecchi di rilevamento, direttamente gestiti dagli organi di Polizia Stradale e nella loro piena disponibilità, che consentono la determinazione dell’illecito in tempo successivo, poiché il veicolo oggetto del rilievo è a distanza dal posto di accertamento o comunque nell’impossibilità di essere fermato in tempo utile o nei modi regolamentari*.” Ove ciò accada, si finisce per escludere, di per sé stessa, la contestazione immediata, il che non può che risolversi in una lesione del diritto di difesa e non avere riflesso sulla stessa valenza probatoria dell’accertamento effettuato. (Cfr Cass. Civ. n. 3017/2002).

La Pubblica Amministrazione che intende operare per un **legittimo e meritevole** controllo della velocità degli automobilisti sulle strade di sua competenza, deve munirsi di adeguata strumentazione, mezzi operativi e organizzazione, che le consentano di operare nella perfetta legalità e non con approssimazione.

Inoltre la scelta dell’autovelox senza particolari accessori, tra cui anche la strumentazione per procedere ad una contestazione immediata, è una scelta autonoma dell’ente basata solo in funzione della possibilità di **ostacolare la mancata contestazione immediata dopo aver reso comunque difficile la visibilità della stessa postazione**.

Infine la sentenza della Cassazione Penale n.22158 del 22/02/2012 ha stabilito che **non è consentito ai Comuni ed agli enti locali di utilizzare gli Autovelox quale strumento volto alla remunerazione economica e alla soddisfazione delle casse degli enti locali**, piuttosto che alla prevenzione degli eccessi di velocità e dei conseguenti pericoli per gli utenti della strada. Per la Suprema Corte dunque, gli autovelox nascosti non rappresentano uno strumento utile a far moderare la velocità agli automobilisti, ma un mezzo illecito per risanare le casse comunali: sono dunque illegittime le contravvenzioni elevate con dispositivi occultati più o meno evidentemente agli automobilisti al fine di elevare il più elevato numero di sanzioni possibile.

Si tenga in debita considerazione il fatto che i proventi delle sanzioni sono ripartiti più o meno al 40% alla società noleggiatrice, il 20% come spese di notifica e il restante 40% confluiscono nelle casse comunali.

Tuttavia i proventi che confluiscono nelle casse comunali non vengono utilizzati per migliorare la sicurezza di quel tratto in questione nonostante fossero chiare le intenzioni iniziali indicate nella delibera di G.C. n. 59 del 04/07/1979 che si riporta “*la SS 690 Avezzano-Sora in agro del Comune di Balsorano è oggetto di continui incidenti stradali anche gravi e* ***spesso*** *generati dall’eccessiva velocità dei conducenti … che l’Amministrazione comunale intende prevenire situazioni di pericolo per la circolazione … nonché tutelare gli utenti della predetta strada*”.

**Tale asserzione invero non è stata MAI ripresa dall’ente proprietario della strada A.N.A.S. che paradossalmente nel 2019 ha eliminato su quel tratto qualsiasi deroga al limite massimo di velocità pur giustificato da problemi di manutenzione e mai in termini di sicurezza**.

Tra l’altro l’amministrazione comunale citava il pur continuamente violato Decreto Minniti “*Vista la direttiva per garantire un’azione coordinata di prevenzione e contrasto dell’eccesso di velocità sulle strade, circolare del Ministero dell’Interno n. 300/A/10307/09/144/5/20/3 del 14 agosto 2009 e s.m.i … Valutato e ritenuto opportuno, a tal fine, utilizzare apparecchiature solo ed esclusivamente nel rispetto delle recenti circolari emanate dal Ministero degli Interni che regolamentano le modalità di utilizzo dei misuratori di velocità*”.

1. Dal riscontro della stessa prefettura si conferma la modalità di svolgimento del servizio “*Comunicazione dell’attivazione del servizio di controllo della velocità mediante l’autovelox, in via sperimentale* ***mediante postazione mobile****, sul tratto di strada …*”. Tale asserzione non ha prodotto alcun’autorizzazione visto che si sarebbe dovuto trattare di postazione mobile. L’utilizzo di una postazione temporanea, invero, deve avere necessariamente tale autorizzazione.
2. **il posizionamento delle apparecchiature è delegato agli operatori della sopracitata ditta**, che non per nulla sono sempre presenti nei pressi della postazione.
* **l’uso sporadico**, non programmato in seno alla conferenza provinciale permanente di cui all'art. 11 del D.lgs. 300/1999, impone inoltre la **presenza di ulteriori cartelli**, quindi di un secondo cartello rimovibile sul ciglio della strada posizionato in occasione dei controlli, oltre a quello che identifica l’autorità che procede al controllo con il simbolo del cappello che tuttavia presenta misure di molto inferiori alle minime previste dalla normativa , esattamente come da anni avviene lungo la tratta gestita dal Comune di Civita D’Antino che, procedendo al medesimo servizio in corrispondenza del km 20+700, provvede al collocamento dell’ulteriore segnaletica in ambo i sensi di marcia considerato che la rilevazione avviene su entrambe le carreggiate stradali. Per stessa ammissione degli agenti sulla corsia in direzione Sora non viene da tempo collocato alcun cartello, in quanto soggetto a cadute accidentali, mentre sul lato Avezzano non è stato **mai collocato** alcun tipo di cartello aggiuntivo.

È bene precisare che nel verbale si legge “*Il servizio di controllo della velocità è stato effettuato* ***apponendo idonea*** *segnaletica stradale di indicazione contenente l’iscrizione “controllo elettronico della velocità” ovvero “rilevamento elettronico della velocità”*. Utilizzando il verbo “*apponendo*” si sottintende che gli stessi Agenti Accertatori abbiano collocato apposita segnaletica, fatto che invero viene smentito dagli stessi come si evince dalle memorie prodotte in occasione del primo grado di giudizio in quanto ritenuta superflua (la segnaletica aggiuntiva ndr).

**CONCLUSIONI**

Voglia la Signoria Vostra Ill.ma dichiarare **nullo e comunque inefficace e/o inesistente** il verbale impugnato, ivi comprese le sanzioni accessorie per tutti i motivi di cui in narrativa.

Con osservanza,

Fare clic o toccare qui per immettere il testo., lì Fare clic o toccare qui per immettere il testo.

Firma leggibile

--------------------------------------------------------------

**Allegati:**

* 01 - Copia patente;
* 02 - Verbali;
* 03- Ordinanza 33/2019 Anas.