Sent. N. 162/18
R.G. N. 6711/17
Rep. N.
Cron. N. 1846/18

REPUBBLICA ITALIANA

IN NOME DEL POPOLO ITALIANO

UFFICIO DEL GIUDICE DI PACE DI PADOVA

Il Giudice di Pace, ha pronunciato la seguente

SENTENZA

nella causa civile n. 6711/17 del R.G., promossa con ricorso depositato in data 16.11.2017

DA

Rocca Riccardo
elettivamente domiciliata presso l'avv. Filippo Lemmo del Foro di Padova
- opponente -

CONTRO

Unione Comuni Pratiarcati
a mezzo funzionario delegato
- opposto -

Oggetto: opposizione ex art. 22 legge 689/81

Conclusioni per l'opponente:
in via preliminare, si chiede la sospensione dei provvedimenti impugnati; in via principale, accertata l'illegittimità dei verbali di contestazione, disporsene l'annullamento. In via subordinata, nella denegata ipotesi di mancato accoglimento, applicarsi la sanzione nella misura del minimo edittale. In ogni caso, con vittoria di spese e compensi di causa.

Conclusioni per l'opposto:

rigettarsi il ricorso perché infondato in fatto e in diritto e confermarsi i provvedimenti opposti.

SVOLGIMENTO DEL PROCESSO

Con ricorso depositato in data 16.11.17, parte ricorrente proponeva opposizione avverso i verbali di accertamento nn. V-15702 e V-23969 redatti dalla Polizia Locale Unione dei Comuni Pratiarcati.

Con detti verbali era stata contestata all'opponente, quale proprietario del veicolo targato EV 026 HV, la violazione dell'art. 142 comma 8 del C.d.S. a mezzo di apparecchiatura "*Velocar Red & Speed*" ubicata sulla tangenziale di Padova, territorio del Comune di Albignasego, lungo la S.R. "Altichiero" al KM 9+024 lato destro, direzione Padova Ovest.

Assumeva l'opponente:

1) insussistenza dei presupposti atti a giustificare l'installazione della postazione elettronica di rilevazione velocità in considerazione dell'esiguo tasso d'incidentalità che caratterizza il tratto di strada in questione;
2) inadeguatezza del limite di velocità di 70 km/h stante la conformazione del tratto di strada interessato costituente ideale continuazione dell'autostrada A13 in prossimità del raccordo Padova Sud e, oltretutto, inserito nella S.R. 47 dove, ordinariamente, vige il limite di 90 km/h;
3) assenza di indicazioni, sui verbali *de quibus*, inerenti alla previa verifica di funzionamento dello strumento di rilevazione anche con riferimento alla periodica taratura del medesimo;

L'ente resistente, costituitosi ritualmente, assumeva nella propria memoria difensiva di aver provveduto alla notificazione dei verbali di violazione nei confronti del proprietario del veicolo sulla base di quanto

previsto dall'art. 201 del C.d.S. comma 1 *bis*, ribadendo la regolarità dell'accertamento.

All'udienza di discussione del giorno 06.02.18 con intervento delle parti, senza necessità di ulteriore attività istruttoria, la causa veniva decisa mediante lettura del dispositivo di sentenza.

MOTIVI DELLA DECISIONE

Il ricorso risulta fondato e merita accoglimento.

Le circostanze in cui le infrazioni sono maturate inducono a ritenere degne di considerazione le argomentazioni dell'opponente rispetto alle modalità attuate dalla P.A. per portare a conoscenza dell'utenza l'avvenuta riduzione del limite di velocità e, soprattutto, l'introduzione del controllo elettronico dell'osservanza di detto limite.

Per un approccio corretto alla questione non può trascurarsi il fatto che il tratto interessato dalle richiamate novità è inserito nell'ambito di una strada ad alto scorrimento - quale è la tangenziale di Padova – caratterizzata da rilevante flusso veicolare costituito, in buona parte, da pendolari che si spostano per lavoro.

In tale contesto, e in ragione di una sensibile riduzione del limite di velocità lungo una strada extraurbana primaria a carreggiate separate da spartitraffico con due corsie di cui una per la marcia normale e una per il sorpasso, il controllo elettronico delle velocità con contestazione differita delle violazioni, se non acconciamente segnalato, di per sé, può esporre a reiterate inconsapevoli infrazioni prima che il trasgressore ne venga a conoscenza in virtù dell'avvenuta notificazione dei provvedimenti sanzionatori.

Quale logico e conseguente corollario di una siffatta scelta operata rispetto alla modalità di rilevazione e contestazione delle infrazioni, si concretizza in capo alla P.A. l'obbligo di mettere a conoscenza l'utenza

mediante la segnaletica stradale – nella maniera più trasparente e lineare - delle novità introdotte sul tratto interessato per limitarne, quanto più possibile, dubbi ed equivoci nel rispetto di una doverosa attività di prevenzione delle infrazioni.

Una corretta opera di disincentivazione delle condotte illecite, quali quelle di cui ai verbali opposti, non può, dunque, prescindere da un'informazione completa e di immediata comprensione anche per non dare spazio a luoghi comuni che, secondo una non esigua parte della pubblica opinione, vedono gli enti locali e gli organi di polizia impegnati, diuturnamente, a "tendere imboscate" con l'evidente intento di "fare cassa" per rimpinguare gli esangui bilanci.

Alla stregua di quanto sopra premesso - e senza volere entrare nel merito della scelta adottata su richiesta del Comune di Albignasego dal responsabile del settore manutenzione della strada riducendo il limite di velocità da 90 a 70 km/h e, dunque, nemmeno volendo sindacare sull'adeguatezza di tale riduzione in relazione alla conformazione dei luoghi e alla sussistenza o meno di un tasso di incidentalità che la giustifichi - a parere di chi scrive, non sono state adottate tutte le cautele necessarie per consentire un'adeguata assimilazione della nuova regolamentazione e, si ribadisce ancora, della modalità di rilevazione delle infrazioni.

Che tali modifiche abbiano avuto un impatto a dir poco "brusco" lo si ricava non solo dall'esorbitante numero di violazioni commesse nella prima fase di entrata in vigore del nuovo assetto che è quella di cui ai gravati verbali – si parla di poco meno di mille infrazioni al giorno per tutto il mese di settembre 2017 – ma anche dai valori di velocità riscontrati, perlopiù eccedenti di 10/15 km/h il limite di 70 km/h, sanzionati ai sensi dei commi 7 e 8 dell'art. 142 c.d.s. ma conformi al previgente limite di 90 km/h.

Se da parte dell'utenza stradale, a norma dell'art. 38 del c.d.s, la segnaletica stradale va in ogni caso rispettata, come, evidentemente, vanno rispettate le prescrizioni del Codice della Strada che si traducono nei segnali stessi, nel contempo e in via correlativa, sulla P.A. incombe l'obbligo di rendere quanto più comprensibili dette prescrizioni con le indicazioni che i segnali stradali contengono.

Se da un lato non si vuole fare assurgere al rango di esimente una, seppur "veniale", disattenzione dei conducenti dovuta all'abitudine né considerare quale causa di giustificazione l'affidamento degli abituali frequentatori del tratto di strada in questione rispetto all'esistenza del limite previgente di 90 km/h, dall'altro lato l'approccio della P.A. all'attuazione delle modifiche *de quibus agitur* si appalesa censurabile sotto più di in profilo.

Prima facie, non risulta condivisibile la scelta del momento in cui rendere attivo il controllo elettronico, ovverosia, il primo di settembre allorquando riprende il normale flusso veicolare e la - non è dato sapere quanto ampia – propedeutica attività d'informazione non può conseguire, in considerazione del periodo feriale, un adeguato "effetto annuncio".

Non si vuole qui, lo si ribadisce, esorbitare dal perimetro del controllo giurisdizionale rispetto all'attività della P.A. entrando nel merito della decisione di ridurre il limite di velocità da 90 a 70 km/h né opinando sull'effettiva sussistenza di concrete circostanze che la giustificassero ma quantomeno, appare discutibile la gradualità con cui si è provveduto ad attuarla.

In assenza di specifiche emergenze che una particolare conformazione dei luoghi avrebbero potuto comportare, più ragionevole sarebbe stato modificare la segnaletica stradale indicante il nuovo limite di velocità rispettandone la necessaria e sufficiente ripetizione al fine di evitare quelle incertezze e dubbi che l'intersezione ivi presente - che vede

confluire sulla S.R. 47 i veicoli provenienti dalla Tangenziale Est - determinava.

Una volta debitamente modificata la segnaletica atta ad indicare il nuovo limite di velocità vigente e trascorso un adeguato lasso di tempo perché l'avvenuta riduzione a 70 km/h potesse ragionevolmente ritenersi assimilata dall'utenza, si sarebbe potuto, previa diffusa campagna informativa, introdurre il controllo elettronico della velocità.

Detta ultima fase avrebbe quindi dovuto completarsi nella presunzione di un ragionevole livello di consapevolezza raggiunto dall'utenza e mediante l'installazione di postazione corredata da cartellonistica di presegnalazione nel rispetto della specifica normativa in tema di ubicazione prefigurandosi - e quindi cercando di limitarne in via preventiva la portata - i possibili "effetti patologici" conseguenti all'impatto dell'innovazione.

Sullo specifico punto, non è condivisibile quanto argomentato dall'ente resistente allorquando, richiamandosi alla copiosa produzione ministeriale di decreti, direttive e circolari esplicative succedutesi nel tempo in materia, assume la piena conformità della cartellonistica stradale installata in relazione al dato quantitativo e qualitativo della stessa e avuto riguardo alla sua ubicazione, ipotizzando l'esistenza di una sorta di "*standard*" di conformità cui si sarebbe attenuto.

In tema di modalità di utilizzo del controllo elettronico della velocità dei veicoli, invero, sia dalla lettura del dato codicistico che dalla lettura di decreti e direttive ministeriali – cfr. in particolare la circolare del Ministero dell'Interno n. prot. 300/a/5620/17/144/5/20/3 e il D.M. Ministero Infrastrutture n. 282 del 13.06.17 – emerge, costantemente, una particolare attenzione nel raccomandare che l'attività di rilevamento tramite dispositivi di controllo che accertano le infrazioni dei veicoli sia svolta, rigorosamente, sia per ciò che attiene al "cartello di preavviso" che alla "ben visibilità" delle postazioni fisse e non.

Ne consegue che la valutazione su ciò che è necessario e sufficiente porre in atto rispetto all'obbligo di informazione mediante segnaletica stradale si deve ispirare ad un criterio di ragionevolezza, avuto riguardo alle diverse fattispecie che, in concreto, si vengono ad affrontare.

Non esiste, pertanto, uno standard predefinito di segnaletica per tutte le esigenze ma "la" specifica segnaletica adattata al tipo di strada, al volume di traffico, all'intrinseca pericolosità della stessa.

Una ponderata prefigurazione dell'impatto dell'introduzione del controllo elettronico della velocità dei veicoli si rende poi necessaria, a maggior ragione, allorquando questa si associa ad una riduzione del limite preesistente, circostanza quest'ultima, verosimilmente, sottovalutata dall'ente resistente limitatosi ad attuare quanto strettamente necessario ma, alla luce di quanto poi avvenuto, non sufficiente.

Diversamente, forse, si sarebbe potuto opinare laddove fosse stata unicamente modificata la modalità di accertamento delle violazioni con l'introduzione del controllo elettronico dalla velocità, mantenendone inalterato il preesistente limite di 90 km/h - sul quale si era formato e consolidato nel tempo l'affidamento nel ricorrente e più in generale nei frequentatori abituali della strada in questione - e se il nuovo regime non fosse entrato in vigore all'inizio del mese di settembre allorquando una buona parte dell'utenza riprende a lavorare dopo la pausa lavorativa agostana. In ogni caso, l'introduzione di siffatte novità - di non poco momento rispetto agli effetti che avrebbero potuto dispiegare se non debitamente portate a conoscenza – avrebbe dovuto suggerire alla P.A. l'attuazione di una preventiva attività informativa a beneficio della cittadinanza da tenersi, per intuibili ragioni, in periodo più opportuno del mese di agosto.

Che le tipologie di segnaletica installate in presenza di controllo elettronico della velocità si differenzino in ragione delle caratteristiche delle strade, dei luoghi e del contesto è un dato di fatto agevolmente

riscontrabile, basti pensare alle zone urbane, a quelle extraurbane, alle autostrade e al diverso approccio al tema che le singole amministrazioni locali dimostrano di avere.

Esiste, infatti, un non trascurabile margine discrezionale in capo alle singole amministrazioni locali che è direttamente collegato alla diversa "sensibilità" che le medesime hanno rispetto alla funzione preventiva o repressiva delle condotte illecite dei conducenti e che può tradursi – per quel che ne occupa – in un'attuazione particolarmente "garantistica" delle prescrizioni normative e ministeriali o, per converso, al limite della conformità per essenzialità della segnaletica installata e per inadeguatezza della funzione informativa dalla stessa concretamente svolta.

Nel caso di specie e a riprova di quanto sopra considerato, verso la fine del mese di ottobre 2017 e dunque a distanza di quasi due mesi dall'entrata in vigore delle nuove prescrizioni, l'ente resistente risulta avere integrato la segnaletica mediante l'aggiunta di segnali di limite di velocità e di segnali luminosi lampeggianti posti in prossimità della postazione di controllo.

Se ne arguisce che l'assetto originariamente approntato della segnaletica era stato ritenuto inadeguato rendendosi necessario intervenire per porre rimedio ad una situazione, probabilmente, non debitamente affrontata rispetto alle possibili implicazioni di carattere "patologico".

In concreto, dalla verifica dei luoghi nonché dalla documentazione fotografica dimessa in atti, non si ha riscontro della corretta installazione dei cartelli indicanti il limite di velocità vigente nel tratto di competenza del Comune di Albignasego rispetto all'esatto inizio del limite di 70 km/h né, tantomeno, dei cartelli di presegnalazione della postazione di controllo elettronico anche in considerazione dell'intersezione ivi

presente che vede confluire sulla S.R. 47 i veicoli provenienti dalla Tangenziale Est.

L'esistenza di tale intersezione, infatti, avrebbe dovuto comportare - in conformità con le richiamate direttive ministeriali, Ministero dell'Interno n. prot. 300/a/5620/17/144/5/20/3 e Ministero Infrastrutture n. 282 del 13.06.17 - la ripetizione del segnale di limite di velocità determinandone il posizionamento a non meno di un km dalla postazione di rilevazione.

Non risultano funzionali allo scopo loro destinato nemmeno gli ulteriori cartelli di presegnalazione del controllo elettronico collocati a distanza maggiore dalla postazione, attesa la presenza - tra gli stessi e lo strumento di rilevazione – della richiamata intersezione che fa confluire il ramo est della tangenziale sulla S.R. 47.

E' di agevole comprensione come siffatta situazione risulti in evidente contrasto anche con quanto prescritto all'art. 2 del decreto ministeriale integrante le disposizioni contenute all'art. 3/1° comma, lett. b) del d.l. 03.08.07 n. 117 e, soprattutto, con le finalità di garanzia che il legislatore ha voluto perseguire. La previsione di specifiche modalità da rispettare nello svolgimento degli accertamenti privilegia una finalità preventiva e di ammonimento all'osservanza dei precetti di cui al C.d.S. nonché di informazione agli utenti che la segnaletica stradale deve necessariamente svolgere.

Se è obbligo di tutti osservare le norme della circolazione stradale e le prescrizioni contenute nella segnaletica, in via complementare, incombe sulla P.A. un preciso dovere alla massima chiarezza e comprensibilità della cartellonistica posta a regolare il traffico.

In dipendenza di ciò, senza voler richiamare l'esimente di cui all'art. 3 della legge 689/81 a giustificazione della condotta del ricorrente incorso in un errore sul fatto, errore a cui potrebbe, verosimilmente, ricondursi la causa delle violazioni commesse ma considerandone la plausibile buona fede in considerazione dell'inadeguata informazione ricavabile dalla

segnaletica stradale e, dunque, in assenza di prove idonee per accertarne la responsabilità, visto l'art. 23/12° comma della Legge 689/81, il ricorso merita accoglimento.

Le spese di giudizio seguono la soccombenza e sono liquidate, in via equitativa, come da dispositivo.

P.Q.M.

Il Giudice di Pace, definitivamente pronunciando sulla domanda del ricorrente, così provvede:

- accoglie l'opposizione formulata;
- annulla i provvedimenti opposti.

Condanna parte resistente alla rifusione delle spese di lite per l'importo di euro 120,00 di cui euro 43,00 per iscrizione del ricorso.

Padova, li 6 febbraio 2018

Il G.d.P.
Davide Piccinni

DEPOSITATO IN CANCELLERIA
IL 15 FEB. 2018

IL CANCELLIERE
(Angela Luise)