

Il “tutor sicve” tra illegittimità costituzionale del sistema e nullità del relativo verbale “chi controlla il controllore?”

Autore:

In: Diritto civile e commerciale

INDICE

1.

Definizione del sistema e la (problematica) determinazione del Giudice competente;

2.

La illegittimità costituzionale del sistema per violazione dei principio di parità e di uguaglianza;

3.

La illegittimità costituzionale del sistema per violazione del principio di non discriminazione;

4.

La riduzione del 5% e la famosa sentenza del Gdp di Viterbo in data 6-10-2008;

5.

L’omologazione e la manutenzione del sistema di rilevamento;

6.

La necessaria sottoscrizione dell'agente notificatore;

7.

La necessaria indicazione segnaletica della funzionalità del sistema;

8.

Conclusioni

[1]

DEFINIZIONE DEL SISTEMA E LA (PROBLEMATICA) DETERMINAZIONE DEL GIUDICE COMPETENTE

il SICVe (Sistema informativo per il controllo della velocità), detto anche Safety tutor, è un sistema di misurazione della velocità media dei veicoli tra due sezioni lontane anche diversi chilometri, il quale si differenzia dal normale autovelox, che, invece, misura la velocità istantanea dei veicoli in una certa sezione stradale; dal punto di vista tecnico il SICVe è formato da più fotocamere e conduttori "affogati" nell'asfalto, sia al punto di controllo iniziale, che a quello finale della sezione di strada sottoposta al controllo, i quali sono collegati ad un sistema computerizzato gestito a distanza dalla Polizia Stradale.-

Nel caso di contestazione della infrazione, la velocità cui farà riferimento il verbale di contestazione, sarà,

infatti la velocità media tenuta dal trasgressore nel tratto percorso e soggetto a controllo; **tale sistema non consente, però, di determinare quale sia il luogo esatto in cui è stata effettivamente realizzata la velocità che determina la violazione del Codice della Strada**, e che pure concorre al calcolo della velocità media, così come non permettere di individuare chi supera il limite di velocità per brevi tratti come, ad esempio, durante un sorpasso.

Per questo motivo il Sistema Tutor Sicve presenta un alto grado di indeterminatezza che merita di essere analizzato.-

Infatti: **“Il tutor è una apparecchiatura che non consente l’individuazione del luogo preciso della rilevazione della infrazione, il cittadino non viene posto in grado di difendersi innanzi al suo giudice naturale e considerata, altresì, la sua veste di consumatore, l’alternativa più favorevole è il ricorso al giudice del comune di residenza, foro peraltro previsto dal Codice del Consumo”.- (Giudice di Pace Ariano Irpino, 26-5-2009)**

Ed ancora: **“La rilevazione con apparecchiatura Tutor non consente di conoscere il luogo esatto della violazione (superamento limite di velocità), quindi va applicato il principio, del resto ormai accettato da normativa europea in tutti gli altri campi, che la competenza sia del giudice di residenza del consumatore (rectius trasgressore), in quanto in questa sede è avvenuta la notifica del provvedimento da impugnare; ogni diversa applicazione prevista dalla vecchia 689/81 è certamente viziata per lesione del cittadino al costituzionale diritto di facile accesso alla giurisdizione”.- (Passo motivazionale della sentenza n. 3641 del 15-10-2008 del Giudice di Pace di Viterbo)**

Una sentenza, identica nel risultato, favorevole all’opponente, è stata emessa dal Giudice di Pace di Tagliacozzo **(Sentenza n. 34 del 26-2-2010)**, con la quale il Giudice onorario, nell'accogliere il ricorso sottolineava **“come il sistema di rilevazione che caratterizza l'apparecchiatura SICVe, o Safety tutor, non permetta di individuare con esattezza la località ove la violazione sia stata commessa e, conseguentemente, non consenta di determinare la competenza territoriale della Autorità**

Giudiziaria davanti alla quale proporre ricorso per la eventuale contestazione del verbale”.-

In altre parole, la mancanza di una precisa individuazione del luogo dell'avvenuta infrazione, **esclude la possibilità di individuare con esattezza il Giudice territorialmente competente a decidere della domanda**, e quindi rappresenta una palese violazione delle norme che disciplinano la competenza territoriale del Giudice di Pace.-

Il predetto sistema Sicve, quindi, non permette di individuare con esattezza la località ove la violazione sia stata commessa e, conseguentemente, non consente di determinare la competenza territoriale della Autorità Giudiziaria, davanti alla quale proporre ricorso per la eventuale contestazione del verbale; ed infatti, tenendo presente che la sezione di strada in cui viene eseguito il rilievo della velocità media, può attraversare anche il territorio di diversi Comuni, **come avviene quasi sempre**, allora è facile constatare che la competenza giurisdizionale può rinvernirsi in capo a diverse Autorità Giudiziarie.-

[2]

LA ILLEGITTIMITA' COSTITUZIONALE DEL SISTEMA PER VIOLAZIONE DEI PRINCIPI DI PARITA' ED UGAGLIANZA

Il servizio di rilevamento della velocità SICVE opera per mezzo di una serpentina inserita nell'asfalto lunga circa metri 3.30, posizionata in ogni corsia, ed il rilevamento della velocità inizia quando il veicolo attraversa i sensori posizionati sull'asfalto, che servono ad indicare il passaggio del veicolo e a determinarne la velocità.-

Ma, la posizione in cui sono installati questi sensori, e le relative telecamere, **costituiscono un grave**

attentato al principio di uguaglianza, e di parità di trattamento, dei cittadini o, per meglio dire, automobilisti.-

Infatti,

se, per esempio,

transitasse una moto ai bordi della striscia tratteggiata ad una velocità, anche ben oltre quella consentita, il sistema non sarebbe in grado di percepire il passaggio, in quanto mancherebbe parte del sensore per rilevarne i dati; se si transitasse a cavallo della linea tratteggiata, con un qualsiasi mezzo, il sistema di rilevazione ottico non sarebbe in grado di ecepire i dati della targa, in quanto è logico che lavori solo sulla propria corsia, quindi in automatico **leggerebbe solo mezza targa** e non sarebbe in grado di identificarne l'utente, o anche solo la tipologia del mezzo.-

Inoltre, la telecamera identifica il veicolo, attraverso un fotogramma istantaneo sulla targa, ed elabora i dati, ma ciò in tal caso non sarebbe possibile.-

Allo stesso modo, quindi, se un conducente, abbastanza esperto e furbo, transitasse, volontariamente e coscientemente, al bordo della linea continua o tagliasse il percorso per 10 mt. sulla corsia di emergenza, certo commetterebbe un'altra violazione, assumendo una condotta assai più pericolosa, eventualmente sanzionabile solo in presenza di una pattuglia sul posto, ma, viceversa, automaticamente, il servizio Sicve tutor non sarebbe in grado di recepirne il passaggio e quindi di determinarne la velocità, e questo con gravissima violazione del principio della parità di trattamento e di uguaglianza, oltre che rappresentare una impunita condotta, potenzialmente pericolosa per l'incolumità degli altri automobilisti.-

Ed infatti: "E' di tutta evidenza, dunque, l'illegittima disparità di trattamento del sistema SICVe nel rilevare l'infrazione degli automobilisti piuttosto che dei motociclisti.- **(ex plurimis, e da ultimo, Giudice di Pace di Salerno 29-11-2010, accoglie l'opposizione ed annulla i relativi verbali)**

Inoltre, il sistema di rilevazione Tutor Sicve non tiene conto di alcuni fattori determinanti, ai fini della contestazione della velocità, quali ad esempio potrebbero essere fenomeni piovosi, nel cui caso la velocità massima consentita è fissata a 110 Km/h, o fenomeni di nebbia, nel cui caso addirittura il limite potrebbe abbassarsi a 50 km/h.- **Ma di tutto questo il Tutor non può tenerne conto.-**

[3]

LA ILLEGITTIMITA' COSTITUZIONALE DEL SISTEMA PER VIOLAZIONE DEL PRINCIPIO DI NON DISCRIMINAZIONE

Il sistema Tutor è viziato di illegittimità, anche sotto un altro, determinante, profilo.-

Infatti, la presenza, **all'interno della tratta interessata al controllo, di uno svincolo tale da determinare l'introduzione di elementi di discriminazione e di iniquità tra gli stessi automobilisti, costituisce un altro valido motivo per contestare la legittimità giuridica di questa nuova, e contestatissima, strumentazione.-**

L'art. 1, comma 4 del D.M. a firma della Direzione Generale per la Motorizzazione n. 3999 del 14/12/2004, che ha approvato il Sistema di Controllo dei Limiti di Velocità, denominato SICVe, contiene precise indicazioni circa la scelta dell'ubicazione delle unità di rilevamento e stabilisce che, all'interno delle tratte interessate al controllo, **non debbono essere presenti situazioni "statisticamente rilevanti", quali svincoli, aree di servizio o di parcheggio, tali da determinare l'introduzione di elementi di discriminazione e di iniquità tra gli stessi automobilisti.-**

Tali indicazioni corrispondono a una **precisa ratio**, ossia quella di evitare disparità di trattamento tra gli automobilisti che effettuano soste o uscite dall'autostrada e coloro che, invece, percorrono l'intera tratta

soggetta a controllo.

Proprio per tale ragione, l'accorgimento inserito nel Decreto ministeriale citato, è stata adottato su prescrizione della V Sezione del Consiglio superiore dei lavori pubblici; tale prescrizione è stata adottata nell'adunanza del 28 aprile 2004, voto n. 71.

Fu stabilito che "l'ubicazione delle unità di rilevamento deve essere scelta in modo che fra due sezioni, tra le quali viene accertata la velocità media, non vi siano immissioni od uscite di traffico e, preferibilmente, neppure aree di servizio o di parcheggio".

[4]

LA RIDUZIONE DEL 5% E LA FAMOSA SENTENZA DEL GDP DI VITERBO IN DATA 6-10-2008

Nel caso di contestazione della infrazione la velocità cui farà riferimento il verbale di contestazione, sarà infatti la velocità media tenuta dal trasgressore nel tratto percorso e soggetto a controllo.-

Come ormai da giurisprudenza consolidata sul punto, sebbene usualmente nei verbali notificati, alla velocità risultata, e contestata,

si applichi sempre la riduzione del 5%, come previsto ex D.M. 29/10/97, detta riduzione è palesemente illegittima, in quanto non può però essere applicata nei casi in cui la rilevazione sia operata con mezzi diversi dall'autovelox, che, invece, consente di rilevare la velocità immediatamente; negli altri casi di rilevazione della trasgressione di "eccesso di velocità" non può essere applicato il criterio di cui sopra, ma una riduzione diversa, come precisato dal comma 3 dell'art. 345 delle disp. di att.ne del codice della strada.-

Infatti: **“Non può ritenersi apparecchiatura “Autovelox” il Tutor in quanto questo strumento consente di accertare le violazioni di “eccesso di velocità” attraverso il calcolo della media di velocità percorsa tra due postazioni, con la conseguenza che, per necessaria analogia con la media calcolata con mezzi diversi, al “tutor” deve applicarsi la riduzione prevista ex citato art. 345, comma 3° disp. att.ne ; Ciò comporta che, in difetto di precisazione normativa, non può essere applicata riduzione alcuna oppure in analogia con quanto detto sopra (art. 345, comma 3°), va applicata la riduzione “progressiva” del 5%, 10% e 15% e poiché la legge prevede in ogni caso la necessità di effettuare una riduzione, questa va comunque applicata, ma, non conosciuto il suo criterio nei casi di rilevazione diverse le postazioni “autovelox” fisse e/o mobili, ne deriva l’impossibile corretta verifica del comma della norma ex art. 142 violato; in ogni caso in cui venga applicata tout court la sola riduzione del 5% nei casi di accertata violazione mediante calcolo della velocità media non vi è certezza dell’esatto accertato superamento della velocità massima consentita e, pertanto, in tale situazione la verbalizzazione effettuata è dubbia in quanto applicato un criterio (riduzione del 5%) non previsto per legge.** (Passo motivazionale della sentenza emessa dal Giudice di Pace di Viterbo in data 6-10-2008, con la quale accoglie il ricorso ed annulla la sanzione, relativa alla violazione del limite di velocità, accertato con sistema Sicve)

[5]

L’ OMOLOGAZIONE E LA MANUTENZIONE DEL SISTEMA DI RILEVAMENTO

La particolare tecnicità di tale strumentazione comporta la necessità e la doverosità di **sottoporla a taratura periodica, proprio per garantire la massima precisione** nella rilevazione dei valori.-

La mancata taratura delle apparecchiature potrebbe mettere in dubbio la corretta e precisa individuazione di tutti quei dati che, oggetto di successiva elaborazione, consentono di stabilire i valori per la determinazione delle sanzioni da applicare; **ad esempio fattori quali lo stato di usura dei**

conduttori "affogati" nell'asfalto dopo un lungo periodo di esposizione al traffico e alle diverse condizioni climatiche, possono sicuramente incidere negativamente sul corretto e preciso funzionamento degli strumenti tecnici.-

La semplice omologazione degli strumenti, diretta a certificare l'identità delle apparecchiature al prototipo approvato, non viene ritenuta sufficiente a garantire la perfetta funzionalità dell'apparecchio utilizzato, se lo stesso non sia stato sottoposto a periodico controllo tramite tarature, dirette a regolarlo e verificarlo per un suo uso corretto.-

La taratura, proprio per garantire certezza sulla attendibilità della velocità rilevata, deve essere comunque eseguita esclusivamente nei centri SIT (Sistema Nazionale di Taratura), **e non può trovare sostituzione nel controllo che genericamente si afferma essere stato effettuato dagli Agenti Accertatori.-**

L'importanza della taratura preventiva trova ulteriore conferma in considerazione del fatto che l'accertamento della velocità, oggetto di contestazione nel verbale ed indispensabile anche per determinare il tipo e l'entità delle sanzioni da applicare, **è caratterizzata da irripetibilità**; da ciò la necessità di precisione ed incontestabilità in ordine all'accertamento della velocità.-

È noto che, per ormai consolidato orientamento giurisprudenziale, in tema di rilevazione dell'inosservanza dei limiti di velocità dei veicoli a mezzo di apparecchiature elettroniche, **il verbale di accertamento dell'infrazione debba contenere, a pena di nullità, l'attestazione che la funzionalità del singolo apparecchio impiegato sia stata sottoposta a controllo preventivo e costante durante l'uso, giacché, al contrario, l'efficacia probatoria di qualsiasi strumento di rilevazione elettronica della velocità dei veicoli perda ogni tipo di efficacia.-**

Occorre però ulteriormente precisare che il suddetto indirizzo ermeneutico si è maggiormente consolidato

in relazione all'uso di apparecchi **di rilevazione automatica degli illeciti stradali, che funzionano in modalità automatica, cioè senza la presenza ed il diretto controllo dell'operatore di polizia stradale nelle ipotesi espressamente previste e consentite.-**

Questi ultimi sistemi di rilevazione, tra i quali rientra il tutor-sicve, richiedono, invece, allo scopo di evitare disfunzioni, e conseguente lesione del diritto di difesa del cittadino, attinto dall'azione di accertamento, una verifica periodica tendente a valutare la corretta funzionalità delle apparecchiature.-

Questa verifica periodica, secondo le disposizioni dell'art. 4 del D.M. 29.10.97, relativo all'approvazione dei prototipi degli strumenti per l'accertamento dell'osservanza dei limiti di velocità e alle loro modalità di impiego, "deve essere effettuata a cura del costruttore dell'apparecchio o di un'officina da questo abilitata con cadenza al massimo annuale" **(Cass. Civ. Sez. 29334/08).-**

Ed infatti: **"I sistemi di rilevazione degli illeciti stradali che funzionano in modalità automatica, cioè senza la presenza ed il diretto controllo dell'operatore di polizia stradale, tra i quali rientra il c.d. tutor o sicve, richiedono, allo scopo di evitare disfunzioni, e conseguente lesione del diritto di difesa del cittadino attinto dall'azione di accertamento, una verifica periodica tendente a valutare la corretta funzionalità delle apparecchiature."** (Giudice di Pace di Bari, sentenza n. 403 del 20-1-2010)

Ed ancora: "Affinché l'apparecchiatura per la misurazione della velocità risulti conforme nel tempo ai requisiti previsti per l'utilizzazione, è necessario che la stessa venga periodicamente sottoposta nel nostro Laboratorio Metrologico Interno L.A.T.I. ad un insieme di operazioni che prendono il nome di conferma metrologica. La frequenza necessaria risulta di almeno un anno dalla data della prima uscita di fabbrica, e dalla data di ogni successiva dichiarazione di conformità che verrà rilasciata ogni volta." **(Giudice di Pace di Ancona, sentenza n. 734/2007; conforme Gdp Ostuni sentenza n. 139/2008; Gdp. San Vito dei Normanni n. 123/2008; Gdp di Grummello del Monte (Bg) sentenza n. 665/2008, con la quale annulla il provvedimento opposto, perché gli apparecchi utilizzati in**

modalità continuativa/automatica, devono essere sottoposti ad una verifica periodica e di tale verifica non vi è traccia nel verbale impugnato; Gdp Porretta Terme 174/2008; si evidenzia come il Gdp di Porretta Terme ha archiviato - e tutt'ora archivia - tutti i verbali di contestazione, elevati per eccesso di velocità rilevato mediante un certo apparecchio automatico, tra cui anche il Tutor, in funzione in postazione fissa in territorio ricadente nella propria competenza, per i quali il ricorrente abbia sollevato qualche eccezione la mancata taratura dello strumento; ed ancora Gdp Bari sentenza n. 13875/2008 e 13892/2008; Gdp Bisceglie 734/2007; Gdp Barletta 911/2007, Giudice di Pace di Modena 2753/2006; Giudice di Pace Bitonto 667/2007).-

A questo proposito vale la pena ricordare il "Fondamentale principio di diritto, secondo il quale, quando si contesta una contravvenzione e si sostiene che l'apparecchiatura utilizzata può non essere perfettamente funzionante, è il resistente - quindi la Pubblica Amministrazione - che deve portare la prova del corretto funzionamento, mediante deposito di idonea documentazione".- (ex plurimis Gdp Martina Franca 127/07)

[6]

LA NECESSARIA SOTTOSCRIZIONE DELL'AGENTE NOTIFICATORE

Il sistema di contestazione contempla l' invio di uno degli originali del verbale redatto dall' organo accertatore, oppure di copia autenticata dalla quale deve, dunque, risultare (ancorchè come meramente riprodotta nella copia medesima) **la sottoscrizione dell' agente accertatore e dell'agente notificatore**, giusta la previsione di cui al comma 4° dell' articolo 385 del Regolamento di Esecuzione e di Attuazione che, a sua volta, fa espresso riferimento al precedente 4° comma dell' articolo 383, comprendendo anche la sottoscrizione dell' agente accertatore (e notificatore) come condizione imprescindibile dell' efficacia del verbale.-

Né tale disciplina può ritenersi odiernamente modificata da quanto stabilito dall' ultimo periodo dell' articolo 3, comma 2 della legge n. 39 del 1993 (""Se per la validità di tali operazioni e degli atti emessi sia prevista l'apposizione di firma autografa, la stessa è sostituita dall'indicazione a stampa, sul documento prodotto dal sistema automatizzato, del nominativo del soggetto responsabile""), stante l'entrata in vigore dell' articolo 15 della legge n. 59 del 1997 e dei regolamenti attuativi in esso previsti, **secondo i quali la firma a stampa, in sostituzione di quella autografa, può essere apposta solo per gli atti che non richiedano alcuna previa valutazione e non anche per gli atti che debbano essere motivati in relazione alle particolarità del caso concreto, come nei verbali di accertamento e contestazione di violazioni al Codice della Strada (Cassazione del 28 dicembre 2000, n. 1620; Conformi: Cassazione del 3 marzo 1998, n. 2341 e del 7 maggio 1999, n. 4567);** Il medesimo orientamento viene costantemente seguito dal contenuto di alcune sentenze della giurisprudenza di legittimità ex plurimis, **Cassazione n. 2341 del 3 marzo 1998, n. 12996 del 30 dicembre 1998, n. 10015 del 10 febbraio 2002, n. 17546 del 10 aprile 2003 e n. 4459 del 26 marzo 2003).**-

[7]

LA NECESSARIA INDICAZIONE SEGNALETICA DELLA FUNZIONALITA' DEL SISTEMA TUTOR-SICVE

Secondo quanto stabilito dall'art. 142 del Codice della Strada, **poi, e' necessario che, nelle vicinanze del tutor, sia impiantato un cartello che avvisi l'automobilista di turno che in quel frangente il tutor, la cui presenza è debitamente segnalata, sia in funzione; cosa, che, NON AVVIENE QUASI MAI.**-

Ed infatti: **"L'omesso preavviso all'utenza del funzionamento attuale della apparecchiatura, nonostante ci sia apposto segnale stradale di indicazione, costituisce motivo di nullità del verbale"**.- (Gdp San Severo n. 154/2008)

Ed ancora: “Sebbene il pannello indicatore recitava controllo velocità con tutor, **tale segnalazione non appare chiara, perché non dice che il controllo è in atto in quel momento**”.- (Gdp Grumello del Monte 652/2008)

E questa affermazione **non appare contestabile neanche facendo riferimento alla circostanza** che il funzionamento dei sistemi automatici possa far parte di quel bagaglio culturale comune a tutti quanti o, per meglio dire, costituire **un fatto notorio**.-

Infatti, come da consolidato orientamento: **“l'utilizzazione del fatto notorio, comportando una deroga al principio dispositivo ed al contraddittorio, e dando luogo a prove non fornite dalle parti,**

relative a fatti dalle stesse non vagliati nè controllati, va inteso in senso rigoroso, “id est” come fatto acquisito alle conoscenze della collettività con tale grado di certezza da apparire indubitabile ed incontestabile; di guisa che non possono essere annoverate tra le nozioni di comune conoscenza, intesa quale esperienza dell'individuo medio in un dato tempo ed in un dato luogo, quegli elementi valutativi che implicino cognizioni particolari od anche solo la pratica di determinate situazioni, come, nel caso, le caratteristiche ed il posizionamenti dei cartelli; tanto meno può, poi, soccorrere la scienza individuale del giudice, poichè questa, in quanto non universale, non è annoverabile nella categoria del notorio, neppur quando la cognizione gli derivi dall'avvenuta disamina d'analoghe controversie (Cass. 8.8.02 n. 11946, 12.9.03 n. 13426, 7.3.05 n. 4862; Cass. 29334/2008)..-

Ma vi è di più: infatti, sempre a norma del richiamato art. 142 del Cds, non basta che sia stata posizionata la segnaletica verticale, di preavviso obbligatorio agli utenti della rilevazione strumentale della velocità, **ma occorre che ne venga dato atto puntualmente nel verbale di contestazione dell'infrazione.**-

Quindi, se la legittima, e senza dubbio premiabile, funzione del tutor-Sicve è quella di provocare una sensibile diminuzione di comportamenti pericolosi alla guida, attraverso una saggia, corretta,

lodevole, opera di prevenzione, occultare questi sistemi, non renderli visibili del tutto o non rendere edotto l'automobilista del loro funzionamento al suo passaggio, **tutto ciò non sembra andare in quella direzione, ma semplicemente verso, esterne allo scopo, esigenze di bilancio.** Allora, è necessario che l'utente della strada sia tutelato da un uso distorto del potere amministrativo, laddove l'azione non sia orientata verso l'imparzialità e il buon andamento dell'esercizio dell'azione amministrativa, ma verso fini ad essa estranei.-

Un'altra mancanza, fondamentale secondo un recente orientamento, che va consolidandosi, è quello della mancata indicazione del limite di velocità sul verbale Sicve Tutor, che comporta, anche per questo motivo, la nullità del verbale contestato.- (GdP Genova 1355/2008; 70416/2007)

[8]

CONCLUSIONI

<https://www.diritto.it/il-tutor-sicve-tra-illegittimita-costituzionale-del-sistema-e-nullita-del-relativo-verbale-chi-controlla-il-controllore/>