

Conclusioni per l'opponente:

in via preliminare, si chiede la sospensione dei provvedimenti impugnati; in via principale, applicarsi la disposizione di cui all'art. 198 c.d.s.. e in via subordinata, Nella denegata ipotesi di mancato accoglimento, applicarsi la sanzione nella misura del minimo edittale.

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 17.11.17, parte ricorrente proponeva opposizione avverso i verbali di accertamento nn. V-17326/17, V-20305/17, V-29800/17, V-25602/17 e V-32882/17 redatti dalla Polizia Locale Unione dei Comuni Pratiarcati.

Con detti verbali erano state contestate all'opponente, quale proprietaria del veicolo targato EB 756 LJ, ripetute violazioni dell'art. 142 comma 8 del C.d.S. - avvenute nel periodo tra il 18.9.17 e il 27.9.17 - 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) entrata in funzione del controllo elettronica di velocità all'inizio di settembre e dunque al termine del periodo di vacanza agostano durante il quale non era stato possibile venirne a conoscenza;
- 2) inadeguatezza della segnaletica atta ad informare del variato limite di velocità consentito e della presenza di postazioni elettroniche di rilevazione tanto da essere stata integrata l'originaria dotazione anche con cartelli luminosi a far data dal 23.10.17;
- 3) fuorviante ubicazione del cartello indicante il limite di 90 km/h posto, a breve distanza, dopo oltre la postazione di rilevazione elettronica.

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 stradale 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 iniziato il primo di settembre allorché
riprende il normale flusso veicolare e la propedeutica attività
d'informazione - non è dato sapere quanto ampia nello specifico - 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 limite di velocità

rispettandone la necessaria e, si badi bene, 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.

Infine, di non significativo rilievo si appalesa l'argomentazione svolta dall'ente resistente laddove, avuto riguardo alla richiesta di applicazione del c.d. cumulo giuridico formulata dall'opponente, si invoca quanto

disposto dall'art. 112 c.p.c. in tema di corrispondenza tra il chiesto e il pronunciato.

Pur non sfuggendo a questo giudicante il portato del principio sopra richiamato, deve, tuttavia, osservarsi che il rito civile richiede un'attività di interpretazione della domanda che prescinde dalle formali parole utilizzate dalla parte e che tenga conto della concreta situazione dedotta in causa e della volontà effettiva, avuto, altresì, riguardo a finalità anche implicite che la parte intende perseguire.

Il principio di cui all'art. 112 presenta, per altro, una correlazione con il principio "*iura novit curia*" di cui all'art. 113 comma I c.p.c., rimanendo pertanto sempre salva la possibilità per il giudice di assegnare una diversa qualificazione giuridica ai fatti nonché all'azione esercitata in causa, ricercando le norme giuridiche applicabili alla concreta fattispecie sottoposta al suo esame, e ponendo a fondamento della sua decisione principi di diritto diversi da quelli erroneamente richiamati dalle parti.

Il c.d. vizio di ultrapetizione comporta che il giudice di merito, interferendo nel potere dispositivo delle parti, alteri gli elementi obiettivi dell'azione.

Ne consegue che il vizio in questione si verifica allorché il giudice - pronunciando oltre i limiti delle pretese o delle eccezioni fatte valere dai contraddittori - contravviene alla *ratio* dell'art. 112 che è proprio quella di garantire il contraddittorio, impedendo che trovino accoglienza quelle domande sulle quali controparte non sia stata in grado di difendersi.

Viene, pertanto, preclusa una decisione fondata su elementi materiali diversi che modificano il fatto costitutivo della domanda.

La valutazione circa l'effettivo contenuto della domanda è dunque discrezionale e libera, soprattutto con riferimento agli elementi oggettivi. In tale interpretazione, infatti, il giudice non è necessariamente vincolato alle espressioni letterali utilizzate, ma deve indagare e considerare il contenuto sostanziale della domanda ricavabile, ad esempio, dalle

argomentazioni - in fatto e in diritto - contenute nell'atto introduttivo e, persino, dal comportamento processuale della parte.

Nell'ambito di detta interpretazione della domanda esiste, quindi, la possibilità per il giudice di considerare e, dunque, decidere su domande non espressamente proposte dalle parti ma, in un certo senso, contenute o, quantomeno, presupposte dalle domande proposte.

Nel caso di specie, la ricorrente pur concludendo l'atto introduttivo chiedendo in via principale l'applicazione dell'art. 198 c.d.s. fonda, tuttavia, l'opposizione su una serie di motivi volti a dimostrare l'illegittimità degli accertamenti e, conseguentemente, dei provvedimenti amministrativi impugnati, motivi di illegittimità sui quali parte resistente ha, puntualmente, contro dedotto prendendo posizione nel pieno rispetto del contraddittorio.

Le su esposte considerazioni meritano ulteriore valorizzazione alla luce del fatto che la ricorrente - come consentito dal procedimento di opposizioni a sanzioni amministrative - agisce in proprio senza patrocinio avvalendosi di cognizioni "intuitive", senza la dovuta padronanza del tecnicismo che la materia processuale richiede.

In dipendenza di ciò, senza voler richiamare l'esimente di cui all'art. 3 della legge 689/81 a giustificazione della condotta della ricorrente incorsa in un errore sul fatto, errore a cui potrebbe, verosimilmente, ricondursi la causa delle violazioni commesse ma considerandone la 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, consistenti nel solo contributo unificato, seguono la soccombenza.

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 contributo
unificato per l'importo di euro 43,00.

Padova, li 6 febbraio 2018

Il G.d.P.
Davide Piccini

DEPOSITATO IN CANCELLERIA
IL 15 FEB 2018



IL CANCELLIERE
(Anna Luisa)