

[fac simile da integrare/modificare a carico dell'impresa]

GIUDICE DI PACE DI ROMA

Opposizione a sanzione amm.va ex art. 22 e ss. L. 689/81.

Il sig., nato a ile residente in, in Via n., in qualità di della (estremi società).....inP.I....., elettivamente domiciliato inalla Via,, presso lo studio dell'..... che lo rappresenta e difende giusta delega a margine del presente atto (*Dichiara, altresì, che ai fini dell'eventuale invio di ogni successiva comunicazione il proprio indirizzo di posta elettronica certificata – PEC è: _____*).

P R E M E S S O

che con verbale/i:

- n. _____ del _____ notificato il _____, in data _____
- n. _____ del _____ notificato il _____, in data _____
- n. _____ del _____ notificato il _____, in data _____
- ...

- è stata contestata la violazione dell'articolo 7 commi 1-14 del Codice della Strada "*perché l'autobus circolava nella corsia riservata ai mezzi pubblici*";

- che i veicoli oggetto delle suddette contestazioni sono adibiti, così come lo erano nelle circostanze di tempo e di luogo contestate, a servizio di trasporto pubblico di linea, giusta autorizzazione ministeriale n. del rilasciata dal Ministero delle Infrastrutture dei Trasporti ed avente ad oggetto l'esercizio delle linee che presuppongono obbligatoriamente il transito nella suddetta corsia preferenziale per raggiungere il terminal Tiburtina in Roma;

- che la società istante ha provveduto ad effettuare (**inserire la data della registrazione**) la registrazione sul portale dell'Agenzia della mobilità per agevolare le operazioni di verifiche e controllo dei transiti sulla suddetta corsia preferenziale ai sensi della Nota del Dipartimento Mobilità e Trasporti – Direzione Programmazione ed Attuazione dei Piani Mobilità prot. 8510 del 5 marzo 2017.

L'istante propone ricorso a Codesto Spettabile Giudice per vedere annullati i verbali di contravvenzione sopra individuati per i seguenti motivi.

1. Infondatezza e illegittimità della contestazione

Gli addebiti mossi alla scrivente sono da considerarsi erronei ed illegittimi in quanto sono stati sanzionati mezzi pubblici, autorizzati a percorrere la corsia a ciò riservata. L'art. 7, comma 1 C.d.S., alla lettera i) attribuisce ai Comuni la facoltà di riservare alcune aree o alcune corsie, poste all'interno dei centri abitati, alla "*circolazione dei veicoli adibiti a servizi di trasporto pubblico, al fine di favorire la mobilità*".

Come sinteticamente in premessa, si evidenzia che **gli autobus che sono stati sanzionati per il passaggio sulla corsia riservata in via di Portonaccio svolgono servizio pubblico di linea**; trasportano quotidianamente più di quindicimila persone e, in quanto adibiti all'espletamento di tale servizio pubblico **sono autorizzati all'utilizzo delle suddette corsie preferenziali**.

Non sussiste, quindi, violazione dell'articolo 7 del Codice della strada proprio in considerazione del fatto che tali strade sono "*riservate alla [loro] circolazione al fine di favorire la mobilità urbana*" e non di gravarla e sanzionarla (!)

Ora, la chiara espressione utilizzata dal legislatore non dà adito a dubbi sulle categorie di vetture beneficiarie della riserva: sono ammessi a circolare nelle c.d. 'corsie preferenziali' gli autobus che svolgono il servizio di trasporto pubblico di persone, sia sulle tratte urbane che extraurbane o nazionali, ossia, in altri termini, tutti gli autobus che esercitano un servizio di trasporto pubblico di linea. Ne restano esclusi i mezzi privati, compresi quelli che effettuano un servizio di trasporto di persone collettivo. Unica eccezione è costituita dai taxi che, pur essendo mezzi privati, sono esplicitamente ammessi a circolare sulle corsie preferenziali del Comune di Roma. E, infatti l'azienda istante è regolarmente autorizzata, con provvedimento del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti all'utilizzo del veicolo de quo per il servizio di trasporto di persone ed il mezzo è autorizzato dal competente ufficio della mobilità del Comune di Roma. Non solo, l'autobus era in regolare servizio di trasporto e percorreva via del Portonaccio, al fine di immettersi in via Tiburtina e, da lì, accedere all'autostazione Tiburtina, capolinea della corsa, e consentire la discesa dei passeggeri, come è d'obbligo ai sensi del D.Lgs 295/2005 che governa le linee interregionali di competenza statale e che, espressamente, sanziona la condotta omissiva dell'impresa nel non effettuare la fermata prevista dal disciplinare ministeriale.

Conferma l'assunto **la Nota del Dipartimento Mobilità e Trasporti – Direzione Programmazione ed Attuazione dei Piani Mobilità prot. 8510 del 5 marzo 2017 che**

espressamente “autorizza alla circolazione, in analogia con le discipline comunemente approvate per le altre corsie preferenziali vigilate (...) gli autobus in servizio di linea”.

Appare una contraddizione in termini assoggettare a preventiva autorizzazione al transito servizi di trasporto che, per la loro stessa natura e genesi amministrativa, sono già autorizzati dal Ministero dei Trasporti affinché soddisfino un bisogno di interesse generale e, per ciò stesso, autorizzati al transito sulle corsie cd. “preferenziali” ; vale a dire a quelli espressamente dedicate (!).

E’ evidente, allora, l’erronea formulazione del verbale evidentemente causata dall’aberrante rilevazione di un apparecchio mal funzionante o tarato male. Valga semplicemente tale motivo per accogliere la richiesta di annullamento dei verbali elevati.

2. Registrazione al portale dell’Agenzia della mobilità

L’azienda istante, nonostante gli autobus sanzionati siano veicoli adibiti ai servizi di linea che perciò stesso sono da considerarsi autorizzati al transito delle corsie preferenziali quale quella in questione, ha provveduto alla registrazione telematica, non senza riscontrarvi problematiche all’atto della creazione dell’account e relativa trasmissione di TUTTE le carte di circolazione dei veicoli e relativa copiosa documentazione richiesta dall’Agenzia della Mobilità. Non si comprende, pertanto, la ragione per la quale, a fronte non solo della legittimità *tu cour* a transitare, ma alla luce dell’ulteriore “balzello” burocratico e mal funzionante, i veicoli di proprietà della istante debbano essere sanzionati!

3. Violazione degli artt. 200 e 201 del C.d.S. nonché 14 L.689/81 per omessa contestazione immediata, nonché per rilevazione ad apparecchio impresenziato

L’art. 345, comma 4, del Regolamento del C.d.S. prevede che “...per l’accertamento della violazione ...le apparecchiature di cui al comma 1 devono essere gestite direttamente dagli organi di polizia stradalee devono essere nella disponibilità degli stessi”. Ove, però, l’accertamento venga effettuato solo a mezzo di apposite apparecchiature la cui omologazione non prevede la presenza dell’agente accertatore, allora non si può prescindere dai limiti posti dalla omologazione medesima, che acquisisce, così, primaria importanza ai fini dell’efficacia della contestazione.

Deve sempre essere fornita la prova della verifica costante dell’apparecchiatura attraverso la manutenzione ordinaria e periodica ed a intervalli di tempo ristretti, posta a garanzia di efficienza di un meccanismo di rilevazione. In sostanza, la mancata previsione di un presidio di Polizia urbana rivela una precisa volontà della P.A. di escludere a priori la possibilità della contestazione immediata.

Tutto ciò, quindi, crea evidenti motivi di disorientamento nella difesa del destinatario di siffatto verbale, e, quindi, una oggettiva limitazione del diritto di difesa.

E d'altronde, la miglior prova dei superiori assunti è rappresentata dal macroscopico errore nella rilevazione che sarebbe stato certamente impedito dalla presenza di personale. **Un qualsivoglia operatore del traffico, sia pure miope, avrebbe subito valutato, infatti, la differenza fra un autobus di linea ed un'autovettura privata.**

Ma valga il vero. Il principio è semplice e chiaro: l'uso di impianti di videosorveglianza, installati per il controllo e la rilevazioni "automatica" delle infrazioni per transito su corsie preferenziali, è legittimo solo se le corsie preferenziali corrispondono materialmente ai varchi di accesso alle zone a traffico limitato (ZTL) o siano poste all'interno di tali varchi; quindi, se la multa per invasione della corsia preferenziale è stata elevata soltanto sulla base dell'accertamento svolto con telecamera, questa deve essere posta all'interno della ZTL o, quanto meno, occorre che la strada su cui è posizionata conduca o dia accesso alla zona a traffico limitato. **In tutti gli altri casi, come quello che qui interessa, la telecamera da sola non è sufficiente a garantire la legittimità della multa, ma è necessario che il conducente che (presumibilmente) ha commesso l'infrazione venga regolarmente fermato per la contestazione, in modo da poter anche eccepire le eventuali giustificazioni** (ad esempio, guarda caso, che sta conducendo un autobus di linea e in quanto tale autorizzato al transito!). Se la contestazione immediata non c'è stata, il verbale deve essere annullato.

(per tutte, valga Corte di Cassazione n. 25180 del 15 ottobre 2008. Per la rilevazione "automatica" dell'infrazione al di fuori delle aree ZTL, è necessaria un' apposita autorizzazione degli impianti che sovrintendono alle corsie preferenziali, se manca tale specifica omologazione è necessaria la contestazione immediata dell'infrazione altrimenti il verbale di accertamento può essere annullato).

3) Omissione dei dati di taratura dell'apparecchio rilevatore

Ai soli fini tuzioristici, si segnala al Giudicante che la Legge 273/91 ha istituito il Sistema Nazionale di Taratura (ARTI) ed i Centri di taratura (art. 4), stabilendo che gli strumenti per il controllo automatico delle infrazioni devono essere tarati presso i Centri SIT abilitati ai sensi di legge. **Pertanto le infrazioni accertate da apparecchi non tarati devono essere annullate proprio per la inidoneità dei misuratori utilizzati, sprovvisti della necessaria certificazione, né è sufficiente la normale certificazione rilasciata dal costruttore, del tutto inattendibile, perché di parte.** Il certificato di taratura, secondo la Legge 273/91, assicura la riferibilità a campioni nazionali legalmente riconosciuti ed è l'unico metodo in grado di verificare la presenza di errori sistematici, sia a monte

sia durante l'uso. Del resto, il procedimento di taratura per essere opponibile ai terzi deve essere eseguito con le modalità previste dalla legge e cioè dagli appositi Centri di taratura, previsti dalla L.273/91 (art.4) ed autorizzati al rilascio del relativo certificato, conforme alla norma UNI 30012, punto 3.23, ed alla risoluzione OIMLR91, che contenga: a) i dati completi identificativi dell'ente emittente; b) i dati completi identificativi dello strumento tarato; c) l'identificazione univoca di ogni certificato e relativa data di emissione; d) i dettagli ambientali; e) i campioni di riferimento utilizzati per eseguire le tarature e la loro riferibilità a campioni nazionali; f) il risultato della conferma metrologica; g) l'intervallo di conferma metrologica e l'errore massimo ammesso per ogni misura; h) l'identificazione della persona che esegue la conferma metrologica; i) l'identificazione della persona responsabile per la correttezza delle informazioni registrate.

Infatti la norma UNI 300012, alla nota 23 della voce "taratura" dispone: "Il risultato di una taratura permette la stima degli errori di uno strumento di misurazione, del sistema di misura o della misura materiale o di assegnare i valori alle graduazioni di una scala arbitraria".

Ora, la mancanza del citato certificato rende privo di omologazione qualsiasi apparecchio per il controllo automatico delle infrazioni ed è privo di qualsiasi valenza l'assunto di parte avversa, dato che la prescrizione esiste nella norma citata. Tale assunto è stato interamente recepito dal Giudice di Pace di Lecce, in sentenza n.1212 del 15/04/2005.

E' evidente, peraltro, che nel caso di specie l'apparecchiatura adoperata non fosse tarata o regolata, tanto che non è stato in grado di distinguere la differenza fra una vettura ed un autobus, contravvenzionando equanimente ogni mezzo che impegnasse la corsia inquadrata dall'obbiettivo dell'apparecchio rilevatore!

5) Insussistenza di violazione - precedenti giurisprudenziali

Si segnalano numerose sentenze del Giudice di Pace di Roma (n. 12259/2012 e 30556/2011 tra gli oltre cento provvedimenti di accoglimento similari) che, con giurisprudenza univoca e costante, hanno dato positivo accoglimento alle doglianze delle imprese di trasporto di linea sanzionate per il transito sulle (medesima!) corsia preferenziale e hanno cassato i verbali illegittimi condannando il Comune di Roma Capitale a rifondere le spese in favore delle società ricorrenti.

Alla luce delle motivazioni sopra esposte e che si fa riserva di ulteriormente argomentare e provare, la società :..... come in epigrafe rappresentata e difesa,

FA ISTANZA

All'on. Giudice di Pace di Roma, affinché Voglia, previa provvisoria sospensione dei termini per il pagamento e dell'esecuzione del provvedimento in attesa di giudizio,

-disporre l'annullamento totale del/dei verbale/i nn. con vittoria di spese competenze ed onorari oltre spese generali, IVA e CAP come per legge da distrarsi in favore del presente procuratore dichiaratosi antistatario;

-fissare l'udienza per la comparizione delle parti;

-in subordine applicare, in caso di rigetto dell'opposizione, la sanzione nel minimo edittale.

Con osservanza si allegano:

- 1) verbali di contravvenzione;
- 2) carta di circolazione con provvedimenti autorizzatori del Ministero dei Trasporti;
- 3) eventuali fogli di corsa relativi ai mezzi sanzionati;
- 4) [Nota del Dipartimento Mobilità e Trasporti](#) – Direzione Programmazione ed Attuazione dei Piani Mobilità prot. 8510 del 5 marzo 2017 che espressamente “autorizza alla circolazione, in analogia con le discipline comunemente approvate per le altre corsie preferenziali vigilate” gli autobus in servizio di linea.
- 5) [sentenze del Giudice di Pace di Roma \(n. 12259/2012 e 30556/2011\)](#);
- 6) copia estremi della registrazione effettuata sul portale dell'Agenzia della Mobilità.

_____?

(luogo e data)

Firma

