

ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI

www.coordinamentocamperisti.it info@coordinamentocamperisti.it

L'ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI da tanti anni ha fattivamente collaborato a creare la sicurezza stradale, partecipando anche alle edizioni del Salone Internazionale della Sicurezza Stradale nonché attivando incontri e documentazioni insieme alle Associazioni vittime della strada, motociclisti e autotrasportatori eccetera; pertanto è legittimata a chiedere di continuo al Governo in carica, ai Ministri di intervenire per eliminare gli autovelox non omologati e quelli installati solo per far cassa, e che non incidono sulla sicurezza stradale.

Nonostante le sentenze della Corte di Cassazione n. 10505, pubblicata il 18 aprile 2024, è giunto alla nostra attenzione l'articolo, riprodotto in calce, pubblicato su POL MAGAZINE Giugno 2024, "OMOLOGAZIONE E APPROVAZIONE - L'aspetto operativo del controllo alla luce della sentenza di Cassazione N. 10505/2024 – Aspetti di criticità e possibili soluzioni" contenente il vano tentativo di giustificare l'installazione di autovelox privi di omologazione ma è lo stesso autore che, scrivendo: "... in Italia nessun dispositivo per l'accertamento in modalità automatica della violazione per eccesso di velocità, che siano fissi, mobili e per il controllo della velocità media, risulta omologato in quanto non esiste la norma tecnica di riferimento ovvero un regolamento ministeriale indicante gli "standard europei e nazionali" vorrebbe far passare il concetto che, la mancanza di una specifica *norma tecnica di riferimento a strumenti e/o sistemi di misura, finalizzati all'accertamento di una grandezza denominata Velocità tenuta da un corpo in movimento*, autorizzi il farli installare solo avendo conseguito una AUTORIZZAZIONE amministrativa.

Infatti, l'autore dimentica che SOLO L'OMOLOGAZIONE CONSENTE DI VALUTARE LA PRECISIONE DI UN AUTOVELOX, VISTE LE VARIAZIONI CHE POSSONO INTERVENIRE SULLA PARTE ELETTRONICA, OTTICA E MECCANICA A CAUSA DEGLI SBALZI DI TEMPERATURE E DELL'USURA.

Inoltre, successiva a detto articolo, è arrivata anche la sentenza della Corte di Cassazione n. 20913 pubblicata il 26 luglio 2024 che conferma quanto sopra.

Pertanto, visto che tali autovelox sottraggono milioni di euro sottratti ai cittadini (la maggior parte dei quali non hanno i soldi e il tempo per opporsi in giudizio), è dovere del Governo intervenire immediatamente per eliminare dalle strade le apparecchiature non omologate: **Un intervento inderogabile anche per evitare l'attivazione di ricorsi che andrebbero ad aggravare gli oneri a carico della macchina della GIUSTIZIA.**

Anche con questo attuale Governo siamo intervenuti e insistiamo anche per evitare che aumentino gli italiani che disertano in massa le urne elettorali perché schifati dal fatto di essere trattati da sudditi da spennare da parte del signorotto di turno che si avvale della carica assunta per emanare provvedimenti in violazione di legge, fregandosene dei ricorsi e dei diritti dei cittadini.

FAR RIMUOVERE GLI AUTOVELOX NON OMOLOGATI È POSSIBILE E DOVEROSO

Grazie per l'attenzione e a quanto metterai in campo, perché **anche uno può fare la differenza:**

1. sollecitando via mail il Governo e i parlamentari a intervenire (le loro mail e PEC sono presenti aprendo www.insiemeinazione.com);
2. rilanciando questo documento a quanti hai in rubrica mail e nei social;
3. intervenendo sempre con il pessimismo dell'intelligenza e l'ottimismo della volontà, facendo propri i seguenti motti: **per aspera ad astra** (*attraverso le asperità sino alle stelle*)
vitam impendere vero (*dedicare la vita alla verità*).

Che la giornata sia propizia. A leggeri, Isabella Cocolo, *Presidente della ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI*

www.coordinamentocamperisti.it - www.incamper.org

mail: info@coordinamentocamperisti.it

055 2469343 - 328 8169174

LA NOSTRA ISTANZA AL GOVERNO

Inviato: martedì 3 settembre 2024

Da: ancc@pec.coordinamentocamperisti.it

A: pec Ministro MIT <ufficio.gabinetto@pec.mit.gov.it>; pec Presidente del Consiglio dei Ministri presidente@pec.governo.it **Cc:** ufficio.legislativo@pec.mit.gov.it ; dg.mot@pec.mit.gov.it ; dg.ss@pec.mit.gov.it ; dg.ss-div5@pec.mit.gov.it ; dg.mot@pec.mit.gov.it ; dg.ss@pec.mit.gov.it ; dg.ss-div5@pec.mit.gov.it ;

pec Avv Brunetti Assunta assunta.brunetti@firenze.pecavvocati.it ;

pec Avv Diletta Costalunghi diletta.costalunghi@firenze.pecavvocati.it ;

pec Avv Viganò Marcello marcello.vigano@firenze.pecavvocati.it

AL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILI

ALLA PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI

PER CONOSCENZA E COMPETENZA ALLE SS.VV. IN INDIRIZZO

Oggetto: Istanza per la rimozione degli autovelox non omologati.

Riferimento: Autovelox fuorilegge: sequestri in 10 regioni, almeno 35 sindaci denunciati e migliaia di ricorsi

https://www.lastampa.it/cronaca/2024/08/31/news/autovelox_ricorsi-14594025/

In allegato la relazione utile a fare il punto riguardo alla OMOLOGAZIONE e APPROVAZIONE degli autovelox e strumenti per la misurazione dell'alcoolemia.

Alla luce dello studio allegato, confidiamo nel vostro intervento per un provvedimento atto a:

1. far rimuovere tutti gli autovelox non omologati, prevedendo per i gestori della strada che se non provvedano entro 7 giorni, i Provveditorati Opere Pubbliche locali provvederanno entro 15 giorni alle rimozioni e invio in magazzini del materiale con addebito delle relative spese al gestore della strada;
2. invitare i gestori della strada, nella visione di autotutela d'ufficio, ad archiviare le contravvenzioni pervenute dagli gli autovelox non omologati nonché, nel caso di ricorsi, rappresentarlo al giudice al fine della cessazione del contendere. Ciò, in ossequio al principio della ragione più liquida, corollario del principio di economia dei mezzi processuali in connessione con quello del rispetto della scarsità della risorsa giustizia, per non aggravare gli oneri a carico dei magistrati e delle Prefetture;
3. obbligare il gestore della strada a precisare al Ministero l'importi riscossi per le segnalazioni degli autovelox non omologati, le fatture pagate per l'utilizzo di detti incassi per aumentare la sicurezza stradale delle strade nonché l'immediato accredito al Ministero delle somme non giustificate da dette fatture, in modo da destinare dette risorse agli interventi dei Provveditorati Opere Pubbliche.

Milioni di italiani sono stanchi di essere oggetto degli ormai famosi e famigerati autovelox installati solo per far cassa: milioni e milioni di euro ogni anno prelevati dalle tasche degli utenti della strada. Un esempio per tutti è visitare Firenze, siamo pronti come abbiamo detto tante volte negli anni al sindaco di turno ad accompagnare, dove a fronte di oltre sanzioni per 45 milioni di euro <https://www.iltirreno.it/firenze/cronaca/2024/06/02/news/multe-firenze-prima-citta-per-incassi-da-autovelox-1.100531473> i cittadini e chi arriva nel territorio può rilevare strade e i marciapiedi sono sconnessi, segnaletica orizzontale abrasa specialmente riguardo alle strisce pedonali, illuminazione notturna abbaglia chi guida invece di illuminare la strada, rialzi con apposte sopra le strisce pedonali quando le direttive ministeriali le hanno dichiarate in violazione di legge, scuole dove in occasione dell'entrata e della uscita non si rispetta il Codice della Strada, diseducando così i giovani eccetera.

A leggerla, Isabella Cocolo, *Presidente della*

ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI

50125 FIRENZE via di San Niccolò 21

055 2469343 - 328 8169174

www.coordinamentocamperisti.it www.incamper.org

info@coordinamentocamperisti.it ancc@pec.coordinamentocamperisti.it

Dal 1985 è la più grande associazione italiana:

- rappresentativa di coloro che circolano in autocaravan. Tra gli scopi sociali vi è la tutela del diritto di tutti gli utenti in autocaravan a circolare sul territorio nazionale nel rispetto del Codice della Strada, in particolare intervenendo come in questo caso, attraverso azioni di contrasto e impugnativa dei

provvedimenti degli enti proprietari delle strade che abbiano l'effetto d'impedire o limitare la circolazione delle autocaravan;

- con una rappresentatività e titolarità dell'interesse collettivo continuamente riconosciute dalla giurisprudenza (fra le varie, T.A.R. Sardegna n.00606/2024; T.A.R. Sicilia-Catania n. 698/2024; T.A.R. Lombardia-Brescia n. 281/2024; T.A.R. Lombardia-Milano n. 64/2024; T.A.R. Toscana, n. 115/2024 e n. 380/2023 e n. 576/2015; T.A.R. Abruzzo n. 267/2023; T.A.R. Puglia n. 1771/2022; T.A.R. Valle d'Aosta n. 12/2022; T.A.R. Calabria n. 2033/2021; T.A.R. Umbria n. 968/2021; T.A.R. Liguria n. 111/2021; T.R.G.A. Trento n. 171/2021; T.R.G.A. Bolzano n. 69/2019).

A SEGUIRE LA RELAZIONE STORICA E TECNICA CHE ABBIAMO ALLEGATO

07 ago 2024 di Claudio Capozza

AUTOVELOX ED ETILOMETRI: PERCHÉ DEVONO ESSERE DI TIPO LEGALE?

Questione degli Autovelox ed Etilometri: analisi dell'evoluzione normativa e giurisprudenziale sugli strumenti di misura e sulla loro "illegalità" di fatto.

AUTOVELOX ED ETILOMETRI SONO STRUMENTI DI MISURA

Gli Autovelox, nella loro accezione più ampia e materialità, sono strumenti e/o sistemi di misura, finalizzati all'accertamento di una grandezza denominata Velocità tenuta da un corpo in movimento.

Gli Etilometri sono strumenti di misura destinati alla determinazione del tasso alcolemico del sangue.

In concreto, la Velocità (V) altro non è che il rapporto tra lo spazio (S), misurato in metri (m), ed il tempo (T), misurato in secondi (s), impiegato a coprire quello spazio. Pertanto, il valore della suddetta grandezza V, è data dal rapporto S/T.

Il tasso alcolemico, viene determinato dal rapporto tra il peso espresso in grammi dell'alcool (etanolo) del campione ricavato dall'esperto del soggetto umano in esame, ed il volume, espresso in litri dello stesso, il cui risultato è il valore del rapporto g/l.

Poiché la scienza che studia le tecniche di misurazione per la quantificazione delle grandezze dei corpi e fenomeni fisici è detta Metrologia, sin dalle tarde epoche storiche, l'uomo ha avuto la necessità di fissare le c.d. unità di misura.

Convenzione del Metro

Tale processo evolutivo ha portato vari Paesi del Mondo a sottoscrivere la c.d. **Convenzione del Metro**: essa è un trattato internazionale sottoscritto da 17 Stati il 20 maggio 1875 che ha stabilito le linee da seguire per la determinazione di unità di misura valide internazionalmente. Il ns. Paese è stato uno dei 17 Stati fondatori.

L'esecuzione del suddetto Trattato ha impegnato i Paesi membri a definire pertanto le unità di misura: processo confluito nell'emanazione, per quanto riguarda l'Unione Europea, nella direttiva 80/181/CEE per il "*Per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative alle unità di misura*": tali unità di misura, costitutive del **S.I. delle unità di misura**, sono obbligatorie nel circuito economico, nei settori della sanità e della sicurezza pubblica, nonché nelle operazioni di carattere amministrativo.

La suddetta direttiva è stata recepita nel nostro Paese con il D.P.R. 12.08-1982, n. 802, quale attuativa della Direttiva CEE n. 80/181 che prevede n. 7 unità SI fondamentali ed obbligatori, tra le quali la **Lunghezza**: il metro (m), il **Tempo**: il secondo (s) e così via. Sono altresì previste Unità derivate ottenute combinando opportunamente le 7 principali: tra queste appunto la Velocità $V = S/T$.

La Metrologia legale

Nasce pertanto così la Metrologia legale che si occupa di tutte quelle attività di misurazione svolte con strumenti di misura, finalizzate dalle norme vigenti al conseguimento dei c.d. **scopi legali**. Più avanti, nella trattazione, elencherò i suddetti scopi legali: in maniera che non sussistano dubbi o perplessità circa il significato che deve essere attribuito a la locuzione "scopi legali".

Credo che, allo stato, non sussistano dubbi circa il fatto che gli Autovelox ed Etilometri siano strumenti di misura, almeno nella loro materialità: sono indubbiamente destinati a misurare la grandezza "Velocità" di un mezzo mobile, ovvero la concentrazione di alcool nel sangue.

In materia di pesi e misure e di strumenti per pesare e per misura è fondamentale il richiamo a quanto previsto dal legislatore del T.U. delle Leggi Metriche 23.8.1890, n. 7088, all'art. 11 così dispose: "**Ogni convenzione di quantità che non sia di solo denaro, anche per privata scrittura, dovrà farsi in pesi e misure legali**".

Al successivo art. 12 dispose che: **"I pesi e le misure e gli strumenti, usati in commercio per pesare e per misurare, sono sottoposti a due verificazioni, la prima e la periodica; nell'una e nell'altra il verificatore pone un bollo sopra ogni oggetto da lui verificato"**.

Pertanto, per gli strumenti di misura impiegati per finalità fissate dalla legge, il carattere di legalità si consegue attraverso l'applicazione degli istituti della Verificazione Prima e di quella Periodica: superati con buon esito i 2 tipi di verificazione suddetti, l'apposizione dei prescritti bolli conferisce il crisma della legalità dello strumento in parola.

I 2 suddetti articoli, **tuttora vigenti**, radicano nel nostro ordinamento il principio di legalità in materia di strumenti di misura: ovvero all'art. 11 il legislatore prevede che, quando si conviene tra le Parti, che stabiliscono nel negozio giuridico-contratto una quantità, essa dovrà essere determinata con strumenti di misura legali: ovvero con strumenti che hanno conseguito lo status di legalità attraverso modalità già determinate dalla legge. Sì, ma quali"

Alla domanda su accennata, risponde la disposizione di cui all'art. 12 del T.U. 7088/1890. Vero è che nell'articolo in parola si fa riferimento a pesi, misure e strumenti usati in commercio - ovvero quelli utilizzati nell'ambito di una transazione - allo scopo di determinare la quantità della cosa da scambiarsi conto il prezzo, ma l'evoluzione legislativa accaduta con l'emissione di direttive comunitarie, ha ampliato la fascia dei beni giuridici meritevoli di tutela, oltre a quello dell'"uso di commercio".

Sempre con riferimento al T.U. 7088/1890, il legislatore del tempo, prevede alla Tabella A, quale *"Tabella dei pesi e delle misure metrico-decimali, dei loro multipli e summultipli*: partendo dal Metro come Unità delle unità di misure lineari, sino al Gramma come Unità dei Pesì. Alla Tabella B prevede la *"Tariffa dei diritti da pagarsi per la verificazione prima dei pesi e delle misure e per ogni verificazione dei misuratori del gas illuminante, e dei manometri campioni"*.

La lungimiranza del legislatore del tempo - eravamo agli albori della società industriale - aveva previsto agli artt. 6 e 7 del Regolamento per la Fabbricazione degli strumenti metrici - approvato con R.D. 12.06.1902, n. 226 - la possibilità di esser ammessi negli usi di commercio, strumenti per pesare o per misurare diversi da quelli contemplati nella Tabella B annessa alla legge: bastava presentare **apposita domanda al Ministero dell'Industria e Commercio**.

Udito il parere dell'allora Commissione Superiore metrica, sarebbe stato rilasciato il Decreto Ministeriale d'Ammissione alla Verificazione metrica ed alla legalizzazione di nuovi strumenti: così da ottemperare quanto previsto dai citati artt. 11 e 12 del T.U. 7088/1890.

Al Ministero dell'Industria e Commercio, istituito con decreto luogotenenziale 23 febbraio 1946, n. 223, e s.m.i. , - *Direzione Generale per l'armonizzazione e la tutela del mercato* - e stata affidata la competenza in materia di **"Metrologia e metalli preziosi"**, ovvero: *"Definizione delle iniziative normative, nonché studi e ricerche, nel campo della metrologia legale e della disciplina dei titoli dei marchi di identificazione dei metalli preziosi, nonché Attività normativa, interpretativa e di indirizzo in materia di servizi metrici e del saggio dei metalli preziosi e relativi rapporti con le Camere di Commercio e con ogni altro organismo operante nella materia"*.

Come può pensare il lettore che possano essere stati fabbricati, posti in commercio ed in uso di commercio le bilance elettroniche, i distributori elettronici di carburante, i sistemi di misura per il monitoraggio della "catena del freddo" installati su mezzi mobili che trasportano alimenti surgelati ed altri strumenti di tipo elettronico, se non **a mezzo l'emanazione di DD.MM. dell'allora Ministero dell'Industria e Commercio**, poi Min. dello Sviluppo Economico (Mi.S.E), ora Ministro delle Imprese e del Made in Italy (MIMIT)"

Tali DD.MM., emessi a domanda del Fabbricante e/o Importatore, detti anche **Decreti di Ammissione**, (ovvero Decreti di Approvazione) consentivano agli strumenti o sistemi di misura di nuovo tipo, di essere ammessi alla Verificazione prima ed alla successiva legalizzazione.

A tale incombenza cui provvedevano gli Ispettori metrici che, svolto l'esame di conformità dello strumento presentato in sede di detta verifica alla descrizione dello stesso contenuta nel D.M. pertinente, poi eseguivano le operazioni tecniche dirette al riscontro dei requisiti metrologici previsti dalle norme generali per la categoria dello strumento in esame, nonché eventuali prove particolari

previste dal D.M. d'ammissione. Ad esito positivo dei 2 esami, imprimeva sulla "targa legale" dello strumento i c.d. bolli di Verificazione Prima: ciò determinava la cosiddetta **legalizzazione**.

La Legalizzazione

Lo strumento di misura così legalizzato poteva essere posto in commercio ed in uso di commercio con le modalità di utilizzo e funzionamento previste dallo stesso D.M. d'ammissione in forza del quale era stato legalizzato.

Nel 1977, un'Impresa italiana mise in commercio per la terminazione della velocità media ed istantanea degli autoveicoli, un'apparecchiatura utilizzata dagli Organi competenti in tema di vigilanza e controllo delle disposizioni in materia di rispetto dei limiti di velocità, previsti dal Codice della Strada all'epoca vigente.

Non ho notizia se, sia stato rispettato il precetto normativo di cui all'art. 11 del vigente T.U. 7088/1890, trattandosi di strumento di misura destinato alla **determinazione di quantità**: nel caso di specie trattasi del valore della velocità di un autoveicolo. Non credo via siano dubbi che trattasi di uno strumento o sistema di misurazione, pertanto soggetto alle disposizioni metrologiche legali già vigenti con l'emanazione del più volte citato T.U. 7088/1890: tale tipo di strumento, denominato Autovelox, non poteva che essere di tipo Legale - ovvero conforme alle disposizioni di legge al tempo vigenti - per poter essere validamente utilizzato per l'applicazione di sanzioni in caso di accertamenti della violazione dei limiti di velocità previsti per quel tratto di strada: **vigendo il principio giuridico generale che, per l'accertamento della commissione di un illecito nel quale sia necessario uno strumento di misura, lo stesso debba necessariamente essere di tipo legale.**

*Il Codice della strada, approvato con D. Lgs. 30.04.1992, n. 285, il quale all'art. 45, comma 6, disponeva che: "Nel regolamento sono precisati i segnali, i dispositivi, le apparecchiature e gli altri mezzi tecnici di controllo e regolazione del traffico, nonché quelli atti all'accertamento e al rilevamento automatico delle violazioni alle norme di circolazione, ed i materiali che, per la loro fabbricazione e diffusione, sono soggetti all'approvazione **ed omologazione** da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, previo accertamento delle caratteristiche geometriche, fotometriche, funzionali, di idoneità e di quanto altro necessario. Nello stesso regolamento sono precisate altresì le modalità di omologazione e di approvazione".*

Con successivo D.Lgs. 10.09.1993, n. 360, all'art.20, è stato così disposto comma: "All'articolo 45, comma 6, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è apportata la seguente modificazione: *a) le parole: "ed omologazione" sono sostituite dalle seguenti: "od omologazione".*

Ciò determina, da subito, una discrasia con la formulazione finale del testo originario precedente dello stesso articolo 45, comma 6, ove la disposizione finale recita *"Nello stesso regolamento sono precisate altresì le modalità di **omologazione e di approvazione**".*

Quel che lascia fortemente perplessi è il fatto che per la prima volta, è stata devoluta alla competenza del Ministero delle Infrastrutture e trasporti l'approvazione od omologazione di tali categorie di strumenti di misura e non al Mi.SE, trattandosi di strumenti di misura.

In concreto, a legislazione vigente, quando alla formulazione di provvedimenti amministrativi quali quelli dell'approvazione od omologazione degli Autovelox e/o etilometri concorre la **competenza** di più Amministrazioni, per ragioni di correttezza, è utile indire la c.d. **Conferenza di Servizi**: cosa che, nel caso di specie, non è stata indetta. Ma le perplessità non si fermano qui.

Con il P.P.R. 16.12.1992, n. 495 è stato emanato il **Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo Codice della Strada**. All'art. 192 del suddetto atto, di notevole importanza sono i primi 3 commi che così dispongono:

*1. Ogni volta che nel codice e nel presente regolamento è prevista la omologazione o la approvazione di segnali, di dispositivi, di apparecchiature, di mezzi tecnici **per la disciplina di controllo e la regolazione del traffico, di mezzi tecnici per l'accertamento e il rilevamento automatico delle violazioni alle norme di circolazione, di materiali, attrezzi o quant'altro previsto a tale scopo, di competenza del Ministero dei lavori pubblici, l'interessato deve presentare domanda, in carta legale a tale dicastero, indirizzandola all'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale, corredata da una relazione tecnica sull'oggetto della richiesta, da certificazioni di enti riconosciuti o laboratori autorizzati***

su prove alle quali l'elemento è stato già sottoposto, nonché da ogni altro elemento di prova idoneo a dimostrare l'utilità e l'efficienza dell'oggetto di cui si chiede l'omologazione o l'approvazione e presentando almeno due prototipi dello stesso. Alla domanda deve essere allegata la ricevuta dell'avvenuto versamento dell'importo dovuto per le operazioni tecnico-amministrative ai sensi dell'articolo 405.

2. L'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale del Ministero dei lavori pubblici accerta, anche mediante prove, e avvalendosi, quando ritenuto necessario, del parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, la rispondenza e la efficacia dell'oggetto di cui si richiede l'omologazione alle prescrizioni stabilite dal presente regolamento, e ne **omologa il prototipo quando gli accertamenti abbiano dato esito favorevole**. L'interessato è tenuto a fornire le ulteriori notizie e certificazioni che possono essere richieste nel corso dell'istruttoria amministrativa di omologazione e acconsente a che uno dei prototipi resti depositato presso l'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale.

3. Quando trattasi di richiesta relativa ad elementi per i quali il presente regolamento non stabilisce le caratteristiche fondamentali o particolari prescrizioni, il Ministero dei lavori pubblici **approva il prototipo seguendo, per quanto possibile, la procedura prevista dal comma 2**.

Approvazione e omologazione

Dall'analisi dei suddetti commi è pertanto possibile ricavare con criterio logico-giuridico la differenza sostanziale tra il termine Approvazione e Omologazione.

Per Approvazione deve intendersi la procedura prevista che fa riferimento a elementi che non necessitano di specifiche caratteristiche, ovvero per i quali il Regolamento non stabilisce particolari requisiti (art. 192 comma 2^). Da un punto di vista formale l'Approvazione è costituita da Determina Dirigenziale.

Per Omologazione deve intendersi la procedura che consente la produzione seriale del prototipo di strumento omologato di un esemplare, rappresentativo della produzione, il quale, a seguito di prove e test condotti in laboratori qualificati, dimostra la conformità alle relative norme tecniche di riferimento, sia nazionali che comunitarie, pertinenti alle specifiche funzioni svolte dallo strumento o dal sistema di cui è parte. Da un punto di vista formale, l'omologazione si concretizza in un vero e proprio D.M. d'omologazione nel quale è descritta l'apparecchiatura cui si riferisce, unitamente all'indicazione del termine temporale di validità.

Al riguardo illuminante è la recente sentenza della Corte di Cassazione 10505, pubblicata il 18.04.2024 la quale, nelle premesse del dispositivo così recita:

*"È, quindi, condivisibile la motivazione della sentenza impugnata che ha operato la distinzione tra i due procedimenti di approvazione e omologazione del prototipo, siccome aventi caratteristiche, natura e finalità diverse, poiché l'omologazione ministeriale autorizza la riproduzione in serie di un apparecchio testato in laboratorio, con attribuzione della competenza **al Ministero per lo sviluppo economico**, (e non del M.I.T. n.d.r.) nel mentre l'approvazione consiste in un procedimento che non richiede la comparazione del prototipo con caratteristiche ritenute fondamentali o particolari prescrizioni previste dal regolamento".*

*"L'omologazione, quindi, consiste in una procedura che - pur essendo amministrativa (come l'approvazione) - **ha anche natura necessariamente tecnica e tale specifica connotazione risulta finalizzata a garantire la perfetta funzionalità e la precisione dello strumento elettronico da utilizzare per l'attività di accertamento da parte del pubblico ufficiale legittimato**, requisito, questo, che costituisce l'indispensabile condizione per la legittimità dell'accertamento stesso, a cui pone riguardo la norma generale di cui al comma 6 dell'art. 142 c.d.s. (funzionalità che, peraltro, a fronte di contestazione del contravventore, deve essere comprovata dalla P.A. dalla quale dipende l'organo accertatore, secondo l'ormai univoca giurisprudenza di questa Corte: cfr., da ultimo, Cass. n. 14597/2021)".*

*"Oltretutto, anche recentemente, è stato precisato che in caso di contestazioni circa l'affidabilità dell'apparecchio di misurazione della velocità, **il giudice è tenuto ad accertare se tali verifiche siano state o meno effettuate, puntualizzandosi - si badi - che detta prova non può essere fornita con mezzi diversi dalle certificazioni di omologazione e conformità né la prova dell'esecuzione delle verifiche***

sulla funzionalità e sulla stessa affidabilità dello strumento di rilevazione elettronica è ricavabile dal verbale di accertamento (cfr. Cass. n. 3335/2024)".

Lo sconcertante quadro che si ritrae da tale situazione è che le norme che si sarebbero dovute emanare, ovvero la procedura per conseguire l'omologazione attraverso l'emanazione dei relativi DD.MM. e quelle per l'emanazione dell'Approvazione, non sono state, ancora emanate.

Conseguenza diretta ed immediata di tale stato di fatto è che tutti gli Autovelox, gli Etilometri ed altre apparecchiature utilizzate per l'accertamento delle violazioni al C.d.S. risultano non legali, pertanto: **gravate dal fatto di essere non commercializzabili e né impiegabili per gli scopi cui sono destinate.**

La direttiva MID

Con l'emanazione della direttiva comunitaria 2004/22/CE del 31.3.2004 relativa **agli Strumenti di Misura** - meglio conosciuta come direttiva MID (Measuring Instruments Directive) -, recepita con D.Lgs. 2.2.2007, n. 22, in vigore dal 18.3.2007, poi novellata dalla Direttiva 2014/32/UE del 26.02.2014, attuata a mezzo del D.Lgs. 19.05.201, n. 84, è stato introdotto nel vigente ordinamento, il principio dei **"controlli metrologici legali", i controlli per motivi di interesse pubblico, sanità pubblica, sicurezza pubblica, ordine pubblico, protezione dell'ambiente, imposizione di tasse e diritti, tutela dei consumatori e lealtà delle transazioni commerciali, intesi a verificare che uno strumento di misura sia in grado di svolgere le funzioni cui è destinato** (art.4, comma c) della direttiva MID.

La notevole novazione introdotta dalla direttiva MID, non è pertanto incentrata sullo strumento di misura, *ex se*, quanto alla sua **specifica destinazione d'uso**; essa è divisa in 2 Allegati: l'Allegato I che dispone i Requisiti essenziali degli strumenti di misura (dettagliati all'art.1 della MID) e quelli disposti per i 10 Allegati specifici.

Essendo fuor di dubbio che, sia gli Autovelox che gli Etilometri, sono strumenti e/o sistemi di misura finalizzati agli **"scopi legali"** declinati nella direttiva MID, gli stessi in quanto destinati **ai controlli per motivi di interesse pubblico, sicurezza pubblica, ordine pubblico**, sono pertanto soggetti all'osservanza dei vigenti canoni della Metrologia legale applicabili.

Per definizione di ordinamento giuridico, non essendo tali categorie contemplate in alcuno dei 10 allegati specifici della MID, essi dovranno essere approvati e legalizzati secondo i vigenti canoni metrologico legali nazionali.

Al riguardo, lo stesso MIMIT, all'indirizzo Web: <https://www.mimit.gov.it/it/metrologia/sistema-di-garanzia-della-qualita-82896365>, fornisce una dettagliata e precisa procedura, ivi compreso il facsimile di domanda di ammissione alla Verificazione metrica ed alla legalizzazione, da presentarsi ai sensi dei già citati artt. 6 e 7 del R.D. 226/1902: verrebbe così risolto tutto il "bailamme" esistente mediante l'applicazione di disposizioni normative e procedure già esistenti.

Mi consenta il lettore che ha avuto la pazienza di leggermi sin qui, di congedarlo con un mio personale aforisma: **"In ogni Stato di diritto, la Civiltà della misura, diventa essa stessa misura della Civiltà".**

Chi è il Cav. Claudio Capozza,

Referente Nazionale Metrologia legale del Comitato Tecnico Scientifico di Migliore Tutela.

Ispettore metrico dal 1.2.1974 al 31.12.1999 presso il Ministero dell'Industria e Commercio.

Nominato dal 1° maggio 1996 Direttore dell'Ufficio Provinciale Metrico di Milano.

Dall' 1.1.2000 al 17.9.2017 Funzionario Direttivo presso la Camera di Commercio, Industria Artigianato e Agricoltura di Milano - Via Meravigli 9/b.

Dal 18.9.2017 Funzionario Direttivo presso la Camera di Commercio di Milano Monza Brianza Lodi.

Responsabile del Servizio Verifiche Metriche e Vigilanza nell' Area Tutela del Mercato. Titolare di posizione Organizzativa e del Riconoscimento dell'Alta Professionalità.

Diploma di Maturità Scientifica – Formazione e Formatore presso l'Istituto Guglielmo Tagliacarne e presso il Ministero dell'Industria e Commercio.

Relatore a Convegni presso il Politecnico di Milano sulla Metrologia Legale.

Frequentazione di Corsi di Formazione di Metrologia legale nei settori della misura dei volumi dei liquidi e dei Gas, delle masse, degli strumenti per pesare e dei Tachigrafi Digitali, nonché nel Saggio e Marchio dei Metalli Preziosi.

Corso di Formazione per Dirigenti Pubblici c/o la Prefettura di Milano.

Principali materie professionali oggetto dello studio: Metrologia legale – Diritto Amministrativo e Procedura Penale.

Applicazione del sistema sanzionatorio in campo Amministrativo ed Ufficiale di Polizia Giudiziaria. Attività di Consulente di

Tribunali c/o le Procure di Milano, Roma, Arezzo, Vercelli, Perugia, Varese, Busto Arsizio, Taranto, Aosta, Prato, nonché ha svolto su scala Nazionale Attività di Indagini di Polizia Giudiziaria su delega di diverse Procure della Repubblica.

Ispettore Metrico ed Esperto Giuridico junior Classificato al 1° posto (1974) della graduatoria di merito nel Concorso Nazionale per accedere alla qualifica di Ispettore metrico e del Saggio dei Metalli Preziosi indetto dal Ministero Industria, Commercio, Artigianato e Agricoltura.

Direzione dell'Ufficio Provinciale Metrico di Milano – struttura periferica dello Stato - dotato di rilevanza esterna e autonomia funzionale. Responsabilità amministrativa nella gestione dei Fondi per la funzionalità dell'Ufficio.

Responsabile dell'Istruttoria per l'approvazione di nuovi strumenti di Misura.

Ha svolto operazioni di Verifica Prima, Verifica Periodica e Vigilanza su strumenti di Misura, nonché attività di Funzionario Delegato in tema di Contabilità Decentrata dello Stato.

Ha provveduto all'informatizzazione dei Servizi di Verificazione Prima, Periodica e Contabilizzazione dei Diritti Metrici in conseguenza riscossi, mediante disegno, progettazione e realizzazione di un applicativo informatico programmato per la Certificazione di talune operazioni e rendicontazione statistica ed amministrativa da trasmettere alla Ragioneria Regionale dello Stato ed al Ministero.

Responsabile del Servizio Verifiche metriche e Vigilanza nell'Area Tutela del Mercato della Camera di Commercio di Milano con attribuzione di Posizione Organizzativa e riconoscimento dell'Alta Professionalità.

Ha coordinato la Risorsa umana della struttura allo scopo del corretto ed efficace dispiegamento dell'azione amministrativa e per il conseguimento degli Obiettivi assegnati annualmente dall'Ente in base ai quali è sottoposto alla valutazione del Dirigente d'Area, del Servizio Qualità interno e Audit. A sua volta ha provveduto alla valutazione dei propri Collaboratori per il conseguimento di tali obiettivi.

Ha organizzato l'attività Amministrativa e Tecnico Ispettiva, tenendo frequenti contatti con la locale Prefettura di Milano e diverse Procure della Repubblica nonché con svariati Organi di Polizia Giudiziaria quali il Comando del Nucleo di Polizia Tributaria della Guardia di Finanza di Milano, con l'Arma dei Carabinieri e Polizia, Annonaria e Stradale con i quali ha svolto interventi congiunti per l'attività di controllo sul campo nel settore dell'utilizzo dei sistemi di Misura impiegati nelle operazioni di commercio e dei Controlli delle Autofficine abilitate a compiere operazioni su apparecchi cronotachigrafici.

Studi approfonditi sulla problematiche della misurazione relative ai sistemi di misurazione del gas e dell'energia elettrica in relazione alle nuove normative comunitarie.

.....

L'ARTICOLO APPARSO SU Pol Magazine Giugno 2024

L'articolo contenente il vano tentativo di giustificare l'installazione di autovelox privi di omologazione ma è lo stesso autore che, scrivendo: "... in Italia nessun dispositivo per l'accertamento in modalità automatica della violazione per eccesso di velocità, che siano fissi, mobili e per il controllo della velocità media, risulta omologato in quanto non esiste la norma tecnica di riferimento ovvero un regolamento ministeriale indicante gli "standard europei e nazionali" vorrebbe far passare il concetto che, la mancanza di una specifica *norma tecnica di riferimento a strumenti e/o sistemi di misura, finalizzati all'accertamento di una grandezza denominata Velocità tenuta da un corpo in movimento*, autorizzi il farli installare solo avendo conseguito una AUTORIZZAZIONE amministrativa.

Infatti, l'autore dimentica che SOLO L'OMOLOGAZIONE CONSENTE DI VALUTARE LA PRECISIONE DI UN AUTOVELOX, VISTE LE VARIAZIONI CHE POSSONO INTERVENIRE SULLA PARTE ELETTRONICA, OTTICA E MECCANICA A CAUSA DEGLI SBALZI DI TEMPERATURE E DELL'USURA.

Pertanto, visto che tali autovelox sottraggono milioni di euro sottratti ai cittadini (la maggior parte dei quali non hanno i soldi e il tempo per opporsi in giudizio), è dovere del Governo intervenire immediatamente per eliminare dalle strade le apparecchiature non omologate: [Un intervento inderogabile anche per evitare l'attivazione di ricorsi che andrebbero ad aggravare gli oneri a carico della macchina della GIUSTIZIA.](#)

IL TESTO DELL'ARTICOLO

OMOLOGAZIONE E APPROVAZIONE - L'aspetto operativo del controllo alla luce della sentenza di Cassazione N. 10505/2024 – Aspetti di criticità e possibili soluzioni.

Non è la prima volta che la Corte di Cassazione richiama un "obbligo di omologazione" per i dispositivi di controllo per la rilevazione delle infrazioni della velocità, ex articolo 142 del Codice della strada. Lo aveva già fatto negli anni passati anche con sentenze di rinvio, ma in questa occasione entra specificamente nel merito della corretta interpretazione e applicazione dei commi 1 e 6 dell'articolo 142 sopra citato, precisando come non sia sufficiente la sola procedura di "approvazione" del dispositivo automatico di controllo da

parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ma sia necessaria anche la procedura di "omologazione" da parte del Ministero della Sviluppo economico (oggi ministero delle Imprese e del Made in Italy). Due procedure distinte, secondo i giudici della seconda sezione civile, che per questa ragione hanno dato ragione a un automobilista che ha ottenuto l'annullamento della violazione per superamento dei limiti di velocità.

Alla luce di tale pronunciamento va tenuto in considerazione un fatto di particolare importanza: in Italia nessun dispositivo per l'accertamento in modalità automatica della violazione per eccesso di velocità, che siano fissi, mobili e per il controllo della velocità media, risulta omologato in quanto non esiste la norma tecnica di riferimento ovvero un regolamento ministeriale indicante gli "standard europei e nazionali".

Pertanto, i dispositivi in questione sono solamente oggetto di "approvazione" da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con il Decreto del 13 giugno 2017 n. 282, 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 n. 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 (Cds)".

Più di recente, il medesimo Ministero con nota del 14.8.2020. ha confermato come "le funzioni per le quali i dispositivi sono stati approvati, sono espressamente indicate nei richiamati Decreti dirigenziali di approvazione, che costituiscono la certificazione del fatto che le risultanze di tali apparecchiature sono considerate fonti di prova per la determinazione dell'osservanza dei limiti di velocità, ai sensi dell'art. 142 comma 6 D. Lgs. 285/1992".

In sostanza, le aziende produttrici presentano domanda di omologazione ministeriale del prototipo prodotto ed è il Ministero che, eseguiti tutti i controlli tecnici del caso, rilascia il necessario provvedimento autorizzatorio proprio al fine di poter eseguire i controlli elettronici della velocità.

Non solo, ma gli strumenti, poi prodotti sulla scorta del prototipo, vengono sottoposti a taratura iniziale e periodica che consentono un controllo sull'esatto funzionamento di ogni singolo dispositivo che viene poi messo in commercio. E i dispositivi, successivamente, sono sottoposti a controllo e verifica di funzionalità da parte dei Comandi prima di utilizzarli e renderli operativi su strada. Sostenere, quindi, che la mancata omologazione ministeriale renderebbe inutilizzabile il rilievo prodotto dal dispositivo è un concetto assolutamente distorto e lontano dalla realtà fattuale e giuridica.

La procedura di 'approvazione', infatti, per come già detto e per come ribadito dal Ministero, è identica a quella prevista per la 'omologazione', poiché il comma 3 dell'art. 192 del Regolamento di esecuzione e attuazione del Codice della strada, richiama il comma 2. Non solo, ma la omologazione riguarda il prototipo dei dispositivi e non il singolo dispositivo prodotto e utilizzato concretamente per l'accertamento dell'illecito. E sono la taratura e il controllo periodico del dispositivo che garantiscono la perfetta funzionalità dello stesso sotto il profilo della rilevazione della velocità e non certamente la eventuale 'omologazione' piuttosto che 'approvazione' del 'prototipo'. Il Ministero ha, quindi, evidenziato come: "In generale le procedure tipo per l'omologazione/ approvazione di dispositivi/sistemi di rilevazione d'infrazioni, previste dal richiamato art. 45, comma 6, del vigente Codice della Strada e regolate dall'art. 192 del citato Regolamento, si basano su un'istruttoria tecnico-amministrativa, identica sia per l'omologazione sia per l'approvazione, svolta da questo Ufficio, tesa a valutare la validità, l'efficacia e l'efficienza del prodotto e la sua conformità alle norme tecniche nazionali e comunitarie, vigenti al momento dell'esame". Ha aggiunto, inoltre, che: "Una volta acquisite e verificate tutte le certificazioni necessarie, viene richiesto il parere al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, massimo organo tecnico consultivo dello Stato, che si pronuncia sul dispositivo/sistema proposto, valutandone l'efficienza tecnica e l'idoneità a svolgere la funzione per la quale è richiesta

l'approvazione/omologazione. In caso di esito favorevole, viene emanato un decreto dirigenziale che autorizza il titolare della richiesta alla commercializzazione dei diversi esemplari del dispositivo/sistema, da produrre in conformità al prototipo depositato all'atto della richiesta di omologazione o approvazione". Il Ministero in questione ha, altresì, precisato che la accuratezza della procedura e la conseguente regolarità dell'accertamento del superamento del limite di velocità consentito, nei limiti della tolleranza prevista dalla norma primaria, è garantita dalle prove di funzionalità e di taratura, che vengono richieste per l'ottenimento dell'approvazione, e dalle successive verifiche iniziali e periodiche di funzionalità e di taratura. Devono essere richiamati, infine, gli articoli 201, c. 1-bis del Codice della strada e lo stesso art. 345 del Regolamento ("Apparecchiature e mezzi di accertamento della osservanza dei limiti di velocità"), attuativo dell'art.142 del Codice della strada (il quale indica espressamente al comma 2 che "Le singole apparecchiature devono essere approvate dal Ministero..."). Il Ministero conclude statuendo che: "In conclusione, per quanto detto sopra, i decreti di approvazione dei diversi sistemi di regolazione e controllo della circolazione e, in particolare, dei sistemi di misurazione della velocità, sono tecnicamente validi ed efficaci ai fini dell'accertamento del superamento del limite di velocità e della contestazione della relativa infrazione". L' ORDINANZA I giudici della Suprema Corte, a parere dello scrivente, hanno assunto il loro pronunciamento limitandosi principalmente alla interpretazione letterale del combinato dei commi 1 e 6 dell'articolo 142, sotto l'aspetto operativo, seguendo la linea logica che l'eventuale conflitto semantico-interpretativo tra il citato articolo 142 del Codice della strada e l'articolo 192 del Regolamento di esecuzione e attuazione, non può che far prevalere il primo in quanto norma primaria rispetto al secondo che ha natura regolamentare. Difatti, la Suprema Corte, come si legge nel testo dell'Ordinanza, precisa come "letteralmente l'articolo 142, comma 6, C.d.s. parla solo di "apparecchiature debitamente omologate", le cui risultanze – si sottolinea – sono considerate "fonti di prova" per la determinazione dell'osservanza dei limiti di velocità (la stessa espressione – sempre in funzione della valutazione della legittimità dell'accertamento – si rinviene, peraltro, nell'art. 25, comma 1, lett. a) della legge n. 120/2010, con la quale ne è stato previsto l'inserimento nel comma 1 dello stesso art. 142 C.d.s., con riguardo ai tratti autostradali). Aggiunge che "il complementare ed esplicativo art. 192 del regolamento di esecuzione e di esecuzione del C.d.s. (d.P.R. n. 495/1992) il quale disciplina i "controlli e omologazioni" (in attuazione della norma programmatica di cui all'art. 45, comma 6, C.d.s.) – contempla distinte attività e funzioni dei procedimenti di approvazione e di omologazioni (dove la differenza dei conseguenti effetti agli stessi riconducibili). Infatti, il suo secondo comma stabilisce che: L'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale del Ministero dei lavori pubblici accerta, anche mediante prove, e avvalendosi, quando ritenuto necessario, del parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, la rispondenza e la efficacia dell'oggetto di cui si richiede l'omologazione alle prescrizioni stabilite dal presente regolamento, e ne omologa il prototipo quando gli accertamenti abbiano dato esito favorevole (...)". Per la Cassazione quest'ultimo passaggio deve essere inteso nel senso giuridico che il procedimento di approvazione costituisce un passaggio propedeutico (ma comunque dotato di una propria autonomia) al fine di procedere all'omologazione (costituente, perciò, frutto di un'attività distinta e consequenziale) dell'apparecchio di rilevazione elettronica della velocità. Per la Cassazione, quindi, è condivisibile l'interpretazione relativa alla distinzione tra i due procedimenti di approvazione e omologazione del prototipo, in quanto hanno caratteristiche, natura e finalità diverse. A parere della medesima Corte, l'omologazione ministeriale autorizza la riproduzione in serie di un apparecchio testato in laboratorio, con attribuzione della competenza al Ministero per lo sviluppo economico, nel mentre l'approvazione consiste in un procedimento che non richiede la comparazione del prototipo con caratteristiche ritenute fondamentali o con particolari prescrizioni previste. Nel particolare e come risultato dell'interpretazione letterale e semantica effettuata, per l'Organo giudicante il citato art. 45, comma 6, del Codice della strada – per quanto già

sopra esposto - non opera alcuna equiparazione tra approvazione e omologazione. Al contrario, l' articolo in esame distingue nettamente i due termini, da ritenersi perciò differenti sul piano formale e sostanziale, giacché intende riferirsi a tutti i "mezzi tecnici atti all'accertamento e al rilevamento automatico delle violazioni", taluni dei quali destinati a essere necessariamente omologati (quali, per l'appunto, i dispositivi demandati specificamente al controllo della velocità, stante l'inequivocabile precetto 142, comma 6, C.d.s., laddove l'utilizzo dell'espressione "debitamente omologati" impone necessariamente la preventiva sottoposizione del mezzo di rilevamento elettronico a tale procedura e che, solo se assolta, è idonea a costituire "fonte di prova" per il riscontro del superamento dei prescritti limiti di velocità e altri per i quali è sufficiente la semplice approvazione. Tale assunto non appare condivisibile sia alla luce dell'impianto normativo vigente, come precedentemente descritto, sia dal fatto che sia nel Codice della strada che nel Regolamento di esecuzione e attuazione dello stesso, non vi è alcun richiamo che possa definire la procedura di "approvazione" come propedeutica a quella di "omologazione". Pertanto, sostenere che la mancata omologazione ministeriale renderebbe inutilizzabile il rilievo prodotto dal dispositivo è un concetto assolutamente distorto e lontano dalla realtà fattuale e giuridica.

La procedura di 'approvazione', infatti e per come già detto, e per come ribadito dai pareri Ministeriali, è identica a quella prevista per la 'omologazione', poiché il comma 3 dell'art. 192 del Regolamento di esecuzione ed attuazione del Codice della strada, richiama il comma 2, dove il legislatore impiega i due vocaboli mettendoli in correlazione, con la congiunzione "o", fornendo così un'alternativa.

Il legislatore con l'emanazione dell'art. 4 del d.L. 121/2002, convertito, con modificazioni nella legge n. 168 del 2002, ha previsto che l'uso di dispositivi di rilevamento della velocità automatici senza la presenza dell'organo accertatore e, più in particolare, la mancata contestazione dell'illecito previsto e sanzionato dall'art. 142 del C.d.s., ove è ammessa lungo le autostrade e strade extraurbane principali, nonché sulle strade extraurbane secondarie e urbane di scorrimento, se così individuate dal prefetto, quali strade sulle quali si rende pericoloso il fermo del veicolo lanciato a velocità eccessiva. Al comma 3, secondo capoverso, del medesimo articolo 4 si legge: "Se vengono utilizzati dispositivi che consentono di accertare in modo automatico la violazione, senza la presenza o il diretto intervento degli agenti preposti, gli stessi devono essere approvati od omologati ai sensi dell'articolo 45, comma 6, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n.285". L'art. 201, comma 1 bis, lett. e) del Codice della strada richiama l'utilizzo di dispositivi di controllo con la presenza dell'organo accertatore. Tutti i dispositivi sopra citati sono soggetti alla procedura di approvazione ovvero omologazione da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Tale ipotesi operativa è richiamata nell'articolo 201, comma 1 bis, lett. f), del Codice della strada. L'art. 201, comma 1-ter, negli ultimi due capoversi precisa: "Omissis... Nei casi previsti alle lettere b), f) e g) del comma 1-bis non è necessaria la presenza degli organi di polizia stradale qualora l'accertamento avvenga mediante rilievo con dispositivi o apparecchiature che sono stati omologati ovvero approvati per il funzionamento in modo completamente automatico. Tali strumenti devono essere gestiti direttamente dagli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12, comma 1". È opportuno che la lettura delle norme sopra citate avvenga in coordinamento con quanto disposto dall'articolo 201, comma 1-quater, che riporta: "In occasione della rilevazione delle violazioni di cui al comma 1-bis, lettera g-bis), non è necessaria la presenza degli organi di polizia stradale qualora l'accertamento avvenga mediante dispositivi o apparecchiature che sono stati omologati ovvero approvati per il funzionamento in modo completamente automatico (...) omissis (...)". e del comma 1-ter dell'art. 201, comma 1 bis del Codice della strada". Dalla lettura del combinato delle disposizioni sopra richiamate appare evidente come la legittimità dell'utilizzo dei dispositivi automatici per le violazioni elencate sia condizionato all'esito positivo della procedura di omologazione, ovvero approvazione, da parte del Ministero delle Infrastrutture e delle Mobilità sostenibili secondo le procedure stabilite dal medesimo

Ministero in coerenza con quanto previsto in via generale dall'art. 45, comma 6, del Codice della strada. La differenza tra un procedimento di omologazione e uno di approvazione è da ricercarsi unicamente nel fatto che per il primo esistono norme tecniche di riferimento, europee e/o italiane, mentre per il secondo manca tale riferimento. Pertanto, i dispositivi approvati possono essere richiamati a successiva verifica qualora sia emanata una norma tecnica, per valutare la rispondenza degli stessi alle nuove specifiche richieste. Va evidenziato come nell'Ordinanza in argomento sia stata comunque applicata la compensazione della spese legali e di giudizio tra le parti. Tale decisione della Suprema Corte risulta giustificata dal fatto che la questione in esame non solo sia stata sottoposta, in modo diretto e approfondito, per la prima volta all'esame della medesima Corte, ma che appare controvertibile anche per quanto emerge dalla non univoca giurisprudenza di merito formatasi al riguardo (per come dà atto anche la sentenza in esame) e per il rilevante impatto pratico che produce nella materia generale della circolazione stradale. Pertanto, lo stesso organo giudicante implicitamente non riconosce un valore assoluto al dispositivo dettato con il pronunciamento in esame, lasciando aperta a una possibile diversa interpretazione delle norme oggetto del gravame de quo in occasione di successivi pronunciamenti in materia da parte degli organi giudicanti. Tra l'altro la Corte con il pronunciamento de quo non entra nel merito di quanto disposto dall'articolo 4 del DL121/2002 convertito con legge 168/2002 e dall'articolo 201, comma 1-ter, in cui gli ultimi due periodi sono stati inseriti con la legge 120/2010. Entrambe le disposizioni normative richiamano la possibilità di utilizzare dispositivi "omologati o approvati" per il rilevamento della velocità nella modalità operativa che prevede la "postazione fissa" senza la presenza dell'organo accertatore. Le medesime, peraltro, sono state emanate successivamente al D.Lgs 285/1992 (Codice della strada) e come fonte di legge sono di pari grado rispetto a quest'ultimo. Quindi, quanto previsto dai commi 1 e 6 dell'art. 142, del Codice citato, appare superato alla luce anche di quanto previsto dall'articolo 15 delle Preleggi, che riporta: "Le leggi non sono abrogate che da leggi posteriori per dichiarazione espressa del legislatore, o per incompatibilità tra le nuove disposizioni e le precedenti o perché la nuova legge regola l'intera materia già regolata dalla legge anteriore".

Pertanto, ritengo che quanto richiamato dall'articolo 6 sopra citato, che contempla l'utilizzo dei soli dispositivi di controllo "debitamente omologati", sia stato superato dalle disposizioni normative in questione che prevedono l'utilizzo di strumenti "omologati" o "approvati", anche se limitatamente all'ambito applicativo di cui alla lettera f) dell'art.201, comma - 1bis.

Alla luce delle considerazioni di fatto e di diritto suesposte, pertanto, come soluzione procedurale si suggerisce di modificare i verbali di contestazione richiamando l'articolo 142 nell'individuazione della violazione di norma comportamentale, citando "per modalità operativa" la legge 168/2002 art. 4, comma 3, in combinato con il comma 1-ter dell'art. 201, del Codice della strada, in quanto entrambe le disposizioni contemplano l'utilizzo di "dispositivi omologati o approvati".

Le modifiche apportate al verbale, potenzialmente potrebbero aprire un eventuale nuovo filone giurisprudenziale, nel caso in cui i medesimi verbali diventassero oggetto di impugnativa e di valutazione di legittimità da parte degli organi giudicanti, che dovrebbero rivalutare un'eventuale nuova ipotesi di violazione della procedura di accertamento e sanzionatoria, alla luce delle nuove norme citate e non prese in considerazione e valutate nel merito da parte della Cassazione con l'Ordinanza in esame, nell'ambito dell'impianto normativo generale vigente in materia; situazione questa che, tra l'altro, impedirebbe ai ricorrenti l'utilizzo del medesimo pronunciamento come elemento probatorio e di indirizzo giurisprudenziale nei confronti dei verbali di nuova formulazione. Fabio Dimita

.....