

Il Ministero dell'Interno propone le difese in ordine alla mancata omologazione degli autovelox

La seconda sezione della Corte di Cassazione, con l'**ordinanza 18/04/2024 n. 10505**, ha affermato che:

"... 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 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 ...".

È pur vero che il Tribunale di Bari, in funzione di giudice dell'appello, con **sentenza 12/06/2024 n. 2774**, si è posto in consapevole **contrasto** con l'orientamento della Suprema Corte, ma con le successive **ordinanze 24/07/2024 n. 20492** e **26/07/2024 n. 20913**, la seconda sezione della Cassazione Civile ha confermato che:

"è **illegittimo** l'accertamento eseguito con apparecchio autovelox **approvato ma non debitamente omologato**, poiché la preventiva approvazione dello strumento di rilevazione elettronica della velocità non è equipollente giuridicamente all'omologazione ministeriale prescritta dall'art. 142 co. 6 d.lgs. 285/1992. Si tratta infatti - ex artt. 142 co. 6 d.lgs. 285/1992 c.d.s. e 192 d.p.r. 495/1992 (regolamento di esecuzione del c.d.s.) - di procedimenti strutturalmente e funzionalmente diversi".

Resta che i dispositivi **non risultano omologabili**, in quanto non è mai stato adottato lo specifico disciplinare tecnico di riferimento che ne definisca requisiti e caratteristiche.

La circolare ministeriale comunica, quindi, che l'Avvocatura Generale ha rilasciato apposito parere in merito con cui (insiste nel) prospetta(re) la

sostanziale **omogeneità e identità delle procedure tecnico-amministrative alla base dell'omologazione e dell'approvazione**, che divergono:

esclusivamente, ai sensi dell'art. 192, commi 2 e 3, del regolamento di esecuzione e attuazione del Codice della strada, per un dato meramente formale, ossia che il citato regolamento abbia codificato, o meno, le caratteristiche fondamentali ovvero particolari prescrizioni in relazione ai detti strumenti di rilevazione della velocità.

In tal senso, vengono evidenziati alcuni aspetti:

- entrambi i procedimenti sono finalizzati a **verificare** che l'apparecchio sia **utile** allo scopo e sia **conforme** alle esigenze di misurazione e accertamento, mirando, pertanto, al **medesimo risultato pratico**;
- entrambe le procedure riguardano il **prototipo** dei dispositivi e non il singolo dispositivo prodotto e utilizzato su strada per l'accertamento dell'illecito (cfr. Cass., Sez. 6 - 2, Sentenza n. 21267 del 2014);
- la **competenza** in materia di omologazione/approvazione è della medesima Autorità amministrativa, ossia il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (già Ministero dei lavori pubblici), giusto il disposto dell'art. 345 D.P.R. n. 495/92;
- sia per l'omologazione, che per l'approvazione, viene svolta **un'istruttoria tecnico amministrativa**, tesa a valutare i requisiti e le caratteristiche del prodotto per le funzioni di accertamento che deve assolvere e la sua conformità alle norme tecniche nazionali e comunitarie, vigenti al momento dell'esame;
- 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 di approvazione.

L'Avvocatura ritiene, quindi, decisivo rappresentare in sede di giudizio: *la piena **omogeneità** tra le due procedure, di omologazione e di approvazione, sostanziando la prospettazione con elementi, in particolare documentali, che non sono stati esaminati dalla Corte, in quanto non depositati nei relativi giudizi.*

Conseguentemente, al fine di prospettare correttamente la questione ed evitare pronunce di inammissibilità, risulta necessario **procedere**: *al tempestivo deposito, sin dal giudizio di primo grado, della **documentazione** all'uopo rilevante, e precisamente il decreto di approvazione dello specifico strumento di rilevazione indicato nel verbale di accertamento e, soprattutto, eventuali decreti di omologazione di strumenti, altri e diversi da quelli volti a verificare il superamento dei limiti di velocità.*

In tal modo, risulterà **possibile** rappresentare in maniera innovativa rispetto ai giudizi che hanno fondato l'orientamento di legittimità, la sostanziale omogeneità tra i due procedimenti e, correlativamente, l'assenza di deficit di garanzie nell'accertamento effettuato mediante apparecchiatura "approvata", ma non "omologata".

Tuttavia, l'Organo di difesa erariale sottolinea come la *proposizione di un ricorso per Cassazione, volto a censurare il recente indirizzo giurisprudenziale, sia pur riferendosi a disposizioni normative che non sono state oggetto di immediato esame in tali precedenti, si esporrebbe a una elevata alea di inammissibilità ex art. 360-bis, comma 1, n. 1, c.p.c. o, quantomeno, di infondatezza.*

In conclusione, il Viminale rappresenta che è stato istituito un **tavolo tecnico** presso il Ministero dei Trasporti con i rappresentanti del Ministero dell'Interno, dell'ANCI e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy, al fine di **definire le procedure** per l'omologazione del prototipo, la taratura e le verifiche di funzionalità dei dispositivi, delle apparecchiature e dei mezzi tecnici di cui all'art. 201 c. 1-bis, lett. e) ed f), C.d.S. per l'accertamento delle violazioni ai limiti massimi di velocità.

da lapostadelsindaco.it, di Fabio Piccioni