

Alla cortese attenzione del

Sig. PREFETTO della Provincia dell'Aquila

Corso Federico II, 9,

67100 L'Aquila AQ

protocollo.prefaq@pec.interno.it

___-***-___

RICORSO EX ART. 203 CODICE DELLA STRADA

OGGETTO: RICORSO avverso contravvenzioni per asserita violazione dell'art 142 comma [] del C.d.S.

Violazione: "In data [] / [] / [] alle ore [] : [] nel Comune di [] ([]) in località [] Direzione [] il conducente del autoveicolo [] targato [] ha commesso infrazione violando l'articolo 142 comma [] del C.d.S..

Oggi [] a seguito di rilevazione effettuata alla data di cui sopra, per mezzo di apposito apparecchio di rilevamento [] matricola [] approvato con decreto di approvazione del Ministero Infrastrutture e Trasporti [] si procede all'accertamento della violazione di cui Art. 142 comma [] del C.d.S., in quanto il conducente circolava alla guida del suddetto veicolo ad una velocità di [] km/h che detratta la tolleranza del 5%, con un minimo di 5 Km/h, superava di [] il limite massimo imposto dall'ente proprietario della strada di 70 Km/h ... "

Verbale: n° [] / []

Autorità: []

Notificato: il [] / [] / []

Ricorrente. [] nato a [] ([]) il [] / [] / [] , codice fiscale [] domiciliato presso la propria residenza in [] ([]), via [] n° [] , patente n. []

_____ rilasciata da MIT-UCO il ____/____/____, conducente del veicolo
_____ targato _____,

OPPONE

al verbale della contravvenzione per i **motivi di fatto e di diritto** di seguito specificati e

CHIEDE

pertanto che sia annullata la contestata infrazione, **con ogni conseguente provvedimento**, non sussistendo i presupposti che possano far configurare la pretesa infrazione come sanzionabile agli effetti di legge, così come espressamente contestata. Più ampie delucidazioni e motivazioni qui di seguito elencate.

MOTIVI

- 1) **Violazione e falsa applicazione degli artt. 12 delle disposizioni sulla Legge generale, 2 e 3 del d.lgs n. 285 del 1992, dell'art. 200 C.d.S. in relazione all'art. 4 del d.l. 121/2002, conv. con l. 168/2002 e all'art. 383 del regolamento di attuazione del C.d.S., in riferimento l'obbligo del decreto prefettizio con il quale vengono individuate le strade in cui può essere effettuato il rilevamento con i dispositivi di cui all'art. 4 del d.l. 121/2002 cit. senza obbligo di contestazione immediata;**
- 2) **Violazione e falsa applicazione dell'art 142 C.d.S, comma 6 bis e violazione e falsa applicazione della "Direttiva Minniti del 21 luglio 2017, prot. n. 300/A/5620/17/144/5/20/3 "Le postazioni di controllo sulla rete stradale per il rilevamento della velocità devono essere preventivamente segnalate e ben visibili, ricorrendo all'impiego di cartelli o di dispositivi di segnalazione luminosi, conformemente alle norme stabilite nel regolamento di esecuzione del presente codice. Le modalità di impiego sono stabilite con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno".**
- 3) **Violazione e falsa applicazione dell'art. 45 C.d.S. comma 6 "Per la determinazione dell'osservanza dei limiti di velocità sono considerate fonti di prova le risultanze di apparecchiature debitamente omologate, anche per il calcolo della velocità media di percorrenza su tratti determinati, nonché le registrazioni del cronotachigrafo e i documenti relativi ai percorsi autostradali, come precisato dal regolamento."**
- 4) **Violazione e falsa applicazione dell'Art. 142 C.d.S. comma 1 "Ai fini della sicurezza della circolazione e della tutela della vita umana la velocità massima non può superare i 130 km/h per le autostrade, i 110 km/h per le strade extraurbane principali, i 90 km/h per le strade extraurbane secondarie e per le strade extraurbane locali ... " e comma 2 "Entro i limiti massimi suddetti, gli enti proprietari della strada possono fissare, provvedendo anche alla relativa segnalazione, limiti di velocità minimi e limiti di velocità massimi, diversi da quelli fissati al comma 1, in determinate strade e tratti di strada quando l'applicazione al caso concreto dei**

critéri indicati nel comma 1 renda opportuna la determinazione di limiti diversi, seguendo le direttive che saranno impartite dal Ministro dei lavori pubblici. Gli enti proprietari della strada hanno l'obbligo di adeguare tempestivamente i limiti di velocità al venir meno delle cause che hanno indotto a disporre limiti particolari ...".

NEL DETTAGLIO

- 1) **Violazione e falsa applicazione dell'art. 200 C.d.S. in relazione all'art. 4 del d.l. 121/2002, conv. con l. 168/2002 e all'art. 383 del regolamento di attuazione del C.d.S., in riferimento alla mancata indicazione degli estremi del decreto prefettizio con il quale vengono individuate le strade in cui può essere effettuato il rilevamento con i dispositivi di cui all'art. 4 del d.l. 121/2002 cit. senza obbligo di contestazione immediata.**

Si citano recenti sentenze del **Giudice di Pace di Avezzano**

Sentenza n. 166/2024, Giudice Avv. Gabriele Di Girolamo "Nel merito va rilevato che il ricorrente, tra le varie doglianze ... ha posto a fondamento del proprio ricorso la mancata produzione del decreto prefettizio che indica i tratti di strada su cui è possibile accertare la velocità con apparecchi mobili con conseguente contestazione differita.

Sotto tale profilo, infatti, va rilevato che l'art. 4 L 168/2002 stabilisce che per le rilevazioni di eccesso di velocità sulle strade extraurbane, salvo le autostrade e le strade extraurbane principali, è necessaria l'autorizzazione del Prefetto.

La giurisprudenza di legittimità ha più volte precisato che la mancata indicazione nel verbale del decreto prefettizio in cui si indica il tratto di strada su cui è ammissibile la rilevazione a distanza della velocità con conseguente impossibilità di effettuare la contestazione immediata, integra un vizio di motivazione del provvedimento sanzionatorio che, pregiudicando il diritto di difesa, non è rimediabile in sede di opposizione, per cui, allorquando, la contestazione è differita, come nella fattispecie, nel verbale deve indicarsi gli estremi del decreto prefettizio (cfr. Cass. 13/01/2015 n. 331; Cass. 20/12/2016 n. 26441; Cass.

27/10/2020 n. 23551; Cass. 19/01/2021 n. 776; Cass. 26/04/2021 n. 10918; Cass. 28/03/2023 n. 8690; Cass. 26/07/2027 n. 22627). La stessa giurisprudenza di legittimità ha precisato che l'accertamento della velocità sulle sole strade di natura urbana non necessita di decreto prefettizio (cfr. Cass. 09/06/2022 n. 18560).

Va, inoltre, evidenziato che l'emanazione del decreto prefettizio è previsto anche dall'art. 201 c. 1 quater C.d.S., secondo cui "Tali strumenti devono essere gestiti direttamente dagli organi di polizia stradale e fuori dai centri abitati (come nella fattispecie n.d.r.) possono essere installati ed utilizzati solo sui tratti di strada individuati dai prefetti". Ne consegue che è la legge che prevede l'emanazione del decreto prefettizio al fine dell'accertamento della velocità su tratti di strada extraurbana secondaria ed urbane a scorrimento, indicate dall'art. 2 c.3 lett C) C.d.S..

La S.S. 690 su cui è stata rilevata la velocità de qua ha natura di strada extraurbana secondaria, infatti l'art. 2 c. 3 lett. C) C.d.S. definisce la strada extraurbana secondaria "la strada ad una carreggiata con almeno una corsia per senso di marcia e banchine"; pertanto, l'emanazione del decreto prefettizio autorizzativo sul tratto di strada su cui è stata accertata la violazione è

necessaria ex lege per la legittimità del rilevamento elettronico di velocità.

La circostanza che l'apparecchio autovelox utilizzato per l'accertamento della velocità si stato sotto il diretto controllo dell'agente accertatore, dispensa quest'ultimo, ex art. 201 c. 1 bis C.d.S., dall'onere della contestazione immediata, non sanando la mancata emanazione del decreto prefettizio, con conseguente illegittimità dell'accertamento.

Va evidenziato, tuttavia, che la mancata emanazione del decreto prefettizio determina, come nel caso in esame, da un lato il necessario annullamento del verbale, così come da motivazioni ut supra illustrate"

Sentenza n. 285/2023, Giudice Avv. Gabriele Di Girolamo *"Il ricorrente ha posto a fondamento del proprio ricorso varie doglianze, tra queste risulta fondata quella avente ad oggetto la mancata emanazione del decreto prefettizio indicante il tratto di strada su cui è stata accertata la violazione ... sotto tale profilo va rilevato che l'emanazione del decreto prefettizio è stato previsto dall'art. 4 D.L. 121/2002 convertito con L. 168/2002 ed ancora vigente; la norma precisa che sulle autostrade e strade extraurbane di cui all'art. 2 c. 2 lett. A) e B) C.d.S. gli organi di polizia stradale possono utilizzare o installare dispositivi o mezzi tecnici di controllo del traffico, di cui viene data informazione agli automobilisti, finalizzati al rilevamento a distanza delle violazioni alle norme di comportamento di cui agli artt. 142, 148 e 176 C.d.S.. La norma, attraverso successive modifiche, ha sancito che i predetti dispositivi o mezzi tecnici di controllo possono essere installati o utilizzati anche sulle restanti tipologie di strade, ovvero su singoli tratti di esse, purché questi siano indicati con decreto prefettizio.*

Sotto tale aspetto va evidenziato che l'accertamento è avvenuto sulla S.S. 690 che, ai sensi dell'art. 2 C.d.S.,

ha natura di strada extraurbana secondaria di categoria C, per cui rientra nell'ambito delle strade di cui necessita, ai fini dell'installazione e/o dell'utilizzo di apparecchi autovelox, l'emanazione del decreto prefettizio, in cui vengono indicati i tratti di strada su cui è possibile installare o utilizzare gli apparecchi finalizzati all'accertamento della velocità.

Il decreto prefettizio ha lo scopo di verificare che l'installazione degli apparecchi autovelox, ovvero altri apparecchi utilizzati per la misurazione della velocità, corrisponda all'effettiva esigenza di tutela della circolazione.

Il provvedimento amministrativo, infatti, è emesso, in concerto con gli organi di polizia stradale e con i proprietari della strada, a seguito dell'individuazione di quei tratti stradali "... tenendo conto del tasso di incidentalità, delle condizioni strutturali, plano-altimetriche e di traffico per le quali non è possibile il fermo del veicolo senza recare pregiudizio alla sicurezza della circolazione, alla fluidità del traffico a all'incolumità degli agenti operanti e dei soggetti controllati".

Il Prefetto di L'Aquila con proprio provvedimento del 24/11/2008 ha revocato i propri precedenti decreti relativi all'indicazione del chilometraggio sulle strade extraurbane secondarie su cui utilizzare gli strumenti elettronici per misurare la velocità delle auto, nello stesso provvedimento il Prefetto dava atto dell'avvenuta costituzione di una commissione finalizzata alla individuazione di un più puntuale ed attuale elenco di strade soggette al controllo a mezzo apparecchiature per il rilevamento della velocità. Allo stato attuale non risulta emanato alcun provvedimento prefettizio che individui l'elenco aggiornato delle strade extraurbane secondarie o tratti di esse su cui è possibile posizionare apparecchiature di controllo elettronico della velocità; ne discende che la mancata emanazione del suddetto

provvedimento prefettizio ha creato un vulnus derivante da un obbligo di legge e non una prerogativa dell'autorità amministrativa.

La giurisprudenza di legittimità ha più volte precisato che la mancata indicazione nel verbale del decreto prefettizio in cui si indica il tratto di strada su cui è stata rilevata l'infrazione, integra un vizio di motivazione del provvedimento sanzionatorio che, pregiudicando il diritto di difesa, non è rimediabile in sede di opposizione, per cui, allorquando, la contestazione è differita, come nella fattispecie, nel verbale deve indicarsi gli estremi del decreto prefettizio (cfr. Cass. 13/01/2015 n. 331; Cass. 20/12/2016 n. 26441; Cass. 27/10/2020 n. 23551; Cass. 19/01/2021 n. 776; Cass. 26/04/2021 n. 10918).

Nel caso che ci occupa, non si evince alcun riferimento del suddetto decreto prefettizio nel verbale impugnato, né lo si rileva dalla documentazione prodotta dal comune convenuto. Va, inoltre, evidenziato che l'emanazione del decreto prefettizio è previsto anche dall'art. 201 c.1 quater C.d.S. secondo cui "Tali strumenti devono essere gestiti direttamente dagli organi di polizia stradale e fuori dai centri abitati (come nella fattispecie n.d.r.) possono essere installati ed utilizzati solo sui tratti di strada individuati dai prefetti"

Il comune convenuto ha evidenziato che nel caso di specie non è necessaria l'emanazione del decreto prefettizio sulla base della direttiva del Ministero dell'Interno n. 300/A/5620/17/144/5/20/3 del 21/07/2017 (c.d. Direttiva Minniti), in quanto "nel caso di servizi di rilevazione delle infrazioni di cui all'art. 142 C.d.S. espletata con presenza dell'organo di polizia stradale di cui all'art. 12. C.d.S., mediante apparecchiature mobili omologate approvate, non occorre alcuna preventiva autorizzazione del Prefetto localmente competente".

Pur tralasciando la gerarchia delle fonti di diritto, va rilevato che anche la Direttiva Minniti, indicata dal comune convenuto, fa espresso richiamo all'art. 3 D.L. 121/2002 convertito con L. 168/2002 in cui precisa che solo sulle strade classificate all'art. 2 c.2. C.d.S., rispettivamente autostrade e strade extraurbane principali, i dispositivi autovelox possono essere sempre utilizzati; mentre per le strade di tipo C (strade extraurbane secondarie), come nella fattispecie, e D (strade urbane a scorrimento), spetta al Prefetto, con proprio decreto, la determinazione dei tratti in cui è possibile l'attività di controllo da remoto del traffico finalizzata all'accertamento delle violazioni per eccesso di velocità (cfr. Part II).

La circostanza che l'apparecchio autovelox utilizzato per l'accertamento della velocità sia stato sotto il controllo dell'agente accertatore, dispensa quest'ultimo, ex art. 201 c.1. bis C.d.S., dall'onere della contestazione immediata, non sanando, quindi, la mancata emanazione del decreto prefettizio".

Sentenza n.130/2023, Giudice Avv. Roberto Roberti "Vanno, tuttavia accolte le eccezioni di parte ricorrente in quanto, trattandosi di strada extraurbana secondaria, dotata di una sola corsia per senso di marcia, la Cassazione ha precisato che nelle strade secondarie extraurbane necessita la espressa presenza del decreto prefettizio di autorizzazione, con conseguente illegittimità del verbale che ne sia privo (ex pluribus, Cass., 2243/18");

Sentenza n. 376/2021 e 345/2021, Giudice Avv. Gabriele Di Girolamo, "La giurisprudenza di legittimità ha precisato che la mancata indicazione nel verbale del decreto prefettizio in cui si indica il tratto di strada su cui è stata rilevata l'infrazione, integra un vizio motivazionale del provvedimento sanzionatorio che, pregiudicando il diritto di difesa, non è rimediabile in sede di opposizione. Pertanto il decreto prefettizio

assume natura di condizione di legittimità finalizzato ad utilizzare apparecchi di rilevamento della velocità (cfr Cass. 12/10/2010 n. 21091; Cass. 13/01/2015 n. 331, Cass. 20/12/2016 n. 26441). Nel caso che ci

occupa, non si evince alcun riferimento del suddetto decreto prefettizio, né lo si rileva dalla documentazione prodotta dal comune convenuto".

Agli atti non esiste alcun decreto prefettizio che ne autorizzi il collocamento dell'apparecchiatura elettronica e/o l'autorizzazione a procedere alla contestazione differita.

Dalla lettura dell'art. 4 si evince che la contestazione differita è sempre autorizzata lungo le autostrade e sulle strade extraurbane principali mentre per le strade di cui all'articolo 2, comma 2, lettere C (strade extraurbane secondarie) e D (strade urbane di scorrimento), **è necessario apposito decreto del prefetto** ai sensi del comma 2 successivo.

Deve quindi ritenersi nullo il verbale elevato dai VV.UU. a seguito di rilevazione tramite autovelox se il tratto di strada nel quale è collocato il predetto apparecchio non rientra fra quelli di cui all'art.4 L.168/2002. La citata legge, disciplina l'attività di controllo, anche remoto, del traffico, finalizzata all'accertamento degli illeciti di cui all'art.142 e148 C.d.S., legittimando la contestazione differita delle violazioni rilevate con dispositivi ed i mezzi tecnici in argomento **solo quando, sulla base di una valutazione preventiva del Prefetto, il tratto di strada sul quale i dispositivi possono essere collocati, manifesta un alto tasso di incidentalità ed ha una conformazione piano altimetrica, per la quale appare impossibile o particolarmente difficoltosa l'applicazione degli ordinari moduli operativi che prevedono il fermo del veicolo del trasgressore e l'immediata contestazione della violazione accertata.**

Ne consegue che, gli Agenti Accertatori, in assenza di autorizzazione prefettizia, nelle strade di cui all'art. 4 L.168/02 **devono contestare immediatamente l'infrazione**, altrimenti il verbale è nullo. L'infrazione in questione fu rilevata a mezzo di apparecchio autovelox, ma non immediatamente contestata dagli operanti, prassi tra l'altro seguita fin dall'inizio del servizio, nonostante che sullo stesso tratto vengono regolarmente eseguiti accertamenti da parte di altre forze dell'ordine, polizia e carabinieri, senza riscontrare alcuna difficoltà nel procedere al fermo dei veicoli.

Tale circostanza si pone in contrasto con quanto prescritto dall'art. 200 del codice della strada la contestazione dell'infrazione **"deve"** essere immediata e solo qualora sia materialmente **"impossibile"**, essa può avvenire per mezzo della successiva notifica del verbale. In considerazione della nuova formulazione dell'art. 200 CdS la giurisprudenza ha più volte riaffermato la necessità della contestazione immediata, alla quale non si può rinunciare **se non in via di assoluta**

eccezionalità. Per tali ragioni, quindi, l'omessa immediata contestazione dell'infrazione rende illegittimo l'accertamento, con conseguente nullità dell'impugnata sanzione.

“Costituisce principio anche recentemente ribadito che in tema di sanzioni amministrative conseguenti al superamento dei limiti di velocità accertato mediante “autovelox”, la mancata indicazione degli estremi del decreto prefettizio nella contestazione differita integra un vizio di motivazione del provvedimento sanzionatorio che pregiudica il diritto di difesa e che non è rimediabile nella fase eventuale di opposizione, potendo essere desumibili le ragioni che hanno reso impossibile la contestazione immediata solo dal detto decreto (di cui non è necessaria l'allegazione), cui è rimesso, per le strade diverse dalle autostrade o dalle strade extraurbane principali, individuare i tratti ove questa è ammissibile (cfr. Cass. 2243/2008, id. 331/2015, id. 24214/2018” e Cass. 23551/2020).

In tale ipotesi, difetta a monte l'adozione di uno specifico provvedimento autorizzativo, sicché il verbale di accertamento della violazione di cui all'art. 142 C.d.S. **deve ritenersi affetto da illegittimità derivata.**

La Cassazione ha stabilito che è necessario il provvedimento prefettizio di individuazione delle strade lungo le quali è possibile installare autovelox per il rilevamento della velocità, *“Il Tribunale richiamava la giurisprudenza di questa Corte, secondo la quale il provvedimento prefettizio di individuazione delle strade lungo le quali è possibile installare apparecchiature automatiche per il rilevamento della velocità, senza obbligo di fermo immediato del conducente, può includere solo le strade del tipo imposto dalla legge e non altre. Di conseguenza, il provvedimento prefettizio di individuazione delle strade lungo le quali è possibile installare apparecchiature automatiche per il rilevamento della velocità, senza obbligo di fermo immediato del*

E ancora la Sentenza di Cass. n.776/2021 che ha ritenuto fondato il ricorso “come correttamente già ritenuto dal Giudice di prime cure nel verbale di contestazione opposto non vi era alcun riferimento al necessario decreto prefettizio ex ar. 4 L. n. 168/2021 di individuazione delle strade ove era consentito il rilevamento della velocità con dispositivi elettronici senza obbligo di contestazione immediata ... la mancata indicazione del decreto prefettizio nel verbale di contestazione integra un vizio di motivazione del provvedimento sanzionatorio, che pregiudica il diritto di difesa e non è rimediabile nella fase dell'opposizione”.

conducente, previsto dall'art. 4 del decreto -legge 20 giugno 2002, n. 121, può includere soltanto le strade del tipo imposto dalla legge mediante rinvio alla classificazione di cui all'art. 2, commi 2 e 3, cod. strad., e non altre” (cfr. Cass. ord. n. 21604/21).

E ancora la recente Ordinanza della Cassazione (Cass. ord. n. 25222/2021 del 17.09.2021), *“deve essere annullato il verbale relativo alla sanzione per eccesso di velocità rilevato con l'autovelox se non riporta l'autorizzazione del Prefetto ad installare il dispositivo sul tratto di strada in cui è stata riscontrata l'infrazione. Tale mancanza – scrive la Suprema Corte – pregiudica il diritto di difesa dell'automobilista, circostanza che non può essere rimediata durante l'eventuale opposizione”.*

Va' opportunamente ricordato come “nella fattispecie regolata dall'art. 4 d.l. n. 121/2002, è rimessa al prefetto, previa consultazione degli organi di polizia stradale competenti per territorio e su conforme parere dell'ente proprietario, l'individuazione delle strade o di singoli tratti di esse, diverse dalle autostrade o dalle strade extraurbane principali, nelle quali non è possibile il fermo di un veicolo, ai fini della contestazione immediata delle infrazioni, senza recare pregiudizio alla sicurezza della circolazione, alla fluidità del traffico od all'incolumità degli agenti operanti o dei soggetti controllati, e ciò sulla base della valutazione del tasso d'incidentalità nonché delle condizioni strutturali, piano- altimetriche e di traffico”, valutazioni mai assentite.

Inoltre pur riconoscendo la possibilità che un rilevatore della velocità, posto in un senso di marcia, possa rilevare la velocità degli autoveicoli provenienti dal senso di marcia opposto, la rilevazione della velocità degli autoveicoli provenienti nel senso di marcia opposto a quello ove esiste il rilevatore non sarebbe legittima perché lo strumento di rilevazione non è stato segnalato adeguatamente dato che la segnaletica di avviso non potrebbe indicare l'esistenza di uno strumento di rilevazione della velocità in un altro senso di marcia. A ciò si aggiunga che il senso di marcia è identificativo di una strada che non può essere indicata unitariamente con la strada di senso contrario, e, dunque, ogni strada nella sua autonomia, deve mantenere la segnaletica che la riguarda senza poter riportare indicazioni che riguardano altra strada sia pure identificata con il senso di marcia contrario (Cfr Cass. civ. sez. VI, 22 novembre 2018, n. 30323).

Tra l'altro già diverse sentenze hanno dichiarato che pur non essendo obbligatoria la contestazione immediata del superamento del limite di velocità, nei casi di rilevamento a mezzo di apparecchiature elettroniche, si rende comunque necessario, per l'Ente accertatore, motivare congruamente le ragioni per cui non si è proceduti all'arresto del mezzo, non essendo sufficiente una generica motivazione riferibile alle caratteristiche dell'apparecchio che consente la rilevazione solo dopo che il veicolo sia transitato innanzi allo strumento di rilevazione. (Cfr Giudice di pace Ortona, 01/12/2004).

Gli Agenti Accertatori invece citano la stessa «*dicitura inserita stereotipamente in tutti i verbali*», che «*non permette di valutare l'effettiva sussistenza dei motivi “caso per caso”*». Questo preclude al giudice di comprovare in concreto la legittimità della contestazione differita, cioè quella che avviene a distanza di tempo, con notifica successiva del verbale: «*l'estrema genericità dell'espressione usata non esaurisce l'obbligo imposto dalla legge poiché non permette di conoscere le concrete ragioni per cui non si è proceduto alla contestazione immediata*». La norma di legge richiamata in sentenza, e che ha costituito il perno dell'annullamento del verbale, è contenuta nel Codice della strada secondo cui «*la violazione, quando è possibile, deve essere immediatamente*

contestata tanto al trasgressore quanto alla persona che sia obbligata in solido al pagamento della somma dovuta», altrimenti nel verbale devono essere indicati gli specifici motivi che hanno reso impossibile questo modo di procedere. Nella vicenda, ha pesato anche il fatto che il tratto in cui è stata constatata la violazione non rientrava tra quelli individuati dal Decreto prefettizio in cui è consentita l'installazione di dispositivi di controllo elettronico della velocità esonerando gli agenti dall'obbligo di contestazione immediata.

E ancora. Il provvedimento prefettizio di individuazione delle strade lungo le quali è possibile installare apparecchiature per il rilevamento della velocità, senza obbligo di fermo immediato del conducente, previsto dall'art. 4 d.l. 20 giugno 2002, n. 121, può includere soltanto le strade del tipo imposto dalla legge mediante rinvio alla classificazione di cui all'art. 2, commi 2 e 3, c.d.s., e non altre, dovendo perciò, considerarsi illegittimo - e, pertanto, disapplicabile nel giudizio di opposizione a sanzione amministrativa - il provvedimento prefettizio che abbia autorizzato l'installazione delle suddette apparecchiature in una strada urbana che non abbia tutte le caratteristiche minime della strada extraurbana secondaria, in base alla definizione recata dal comma 2, lettera d), del citato articolo 2 c.d.s., **contraddistinta dalla presenza di una banchina pavimentata sulla destra.**

Infatti tra gli elementi necessari per la qualificazione di questo tipo di strade, rientra la **banchina in senso proprio**, ovvero uno spazio all'interno della sede stradale, esterno rispetto alla carreggiata, destinato al passaggio dei pedoni o alla sosta di emergenza che, oltre a dover restare libero da ingombri, abbia una larghezza tale da consentire l'assolvimento effettivo della finalità di permettere la sosta di emergenza degli utenti della strada.

Si riporta la recente Sentenza di Cassazione n. 1805 del 20.01.2023, della Sezione 2 Civile, "Come rilevato dal Tribunale, il primo motivo di appello, ritenuto fondato dal giudice di seconde cure, concerneva l'illegittimità della rilevazione dell'infrazione, eseguita a distanza mediante apparecchiatura elettronica, 'in quanto il tratto stradale ove la rilevazione è avvenuta

non soddisferebbe le caratteristiche tecniche previste dall'art. 2 del Codice della Strada' ... accertando che la strada "non presenta alcuna banchina e la presenza di una banchina è un requisito imprescindibile ai fini della qualificazione di una strada quale extraurbana secondaria".

La strada in questione, presenta una risibile banchina di larghezza inferiore al metro, tale da non poter svolgere la funzione attribuitagli dal Cds e quindi non tra quelle sulle quali poter installare rilevatori elettronici di velocità con contestazione non immediata.

Citando la stessa Sentenza 1805 questa riporta “Sul punto, va ribadito che “L’art. 201, comma 1 bis, c.d.s., ammette la possibilità di procedere alla contestazione non immediata dell’infrazione mediante rilevatori elettronici di velocità esclusivamente su determinate tipologie di strade, tra cui quelle urbane di scorrimento, rispetto alle quali costituisce elemento strutturale indefettibile, ai sensi dell’art. 2, comma 3, c.d.s., la banchina che, quale spazio della sede stradale, esterno rispetto alla carreggiata e destinato al passaggio dei pedoni o alla sosta di emergenza, deve restare libero da ingombri e avere una larghezza tale da consentire

l’assolvimento effettivo delle predette funzioni” (Cass. Sez. 2, Ordinanza n. 12864 del 22/04/2022 Rv. 664613, con la quale è stata confermata la sentenza di merito, che aveva escluso potesse qualificarsi strada urbana di scorrimento quella in cui si trovava l’autovelox, in quanto lo spazio esterno alla carreggiata non era riconducibile alle funzioni di banchina, proprio in ragione delle sue esigue dimensioni; nello stesso senso, cfr. anche Cass. Sez. 2, Sentenza n. 16622 del 20/06/2019, Rv. 654339)”. Tra l’altro la presenza del guard rail ne riduce ulteriormente la dimensione.

Per tale constatazione si riporta inoltre la Sentenza n.7708 del 08.03.2022 della Corte di Cassazione, Sezione 6 Civile. Il collegio ha annullato la sanzione irrogata dal Comune avendo rilevato che gli autovelox possano essere installati sulle strade di cui all’articolo 2, comma 2, lettere C e D, C.d.s. ovvero su singoli tratti individuati con apposito decreto del prefetto ai sensi del comma 2, mentre la strada ove era stata consumata l’infrazione non presentava i caratteri della strada extraurbana principale (tipo B), né quelle della strada extraurbana secondaria (Tipo C), né tantomeno della strada a scorrimento veloce (Tipo D), mancando una banchina laterale sull’intera lunghezza, per cui era illegittimo l’utilizzo dell’autovelox.

Ha osservato sul punto il Collegio che il ricorso non si confronta con *la ratio* della pronuncia, che ha ritenuto preclusiva per la classificazione della strada tra quelle **extraurbane di tipo C**, non la totale assenza di banchine, ma l’assenza di banchine “*per tutta la lunghezza della strada*”, reputando tale condizione **indispensabile** per ritenere ammissibile la rilevazione della velocità a mezzo autovelox.

Sul tema si segnala la recente **decisione della Corte di cassazione, Sezione 6 Civile, con l’ordinanza del 13 aprile 2021, n. 9682** la quale ha precisato che “negli ormai numerosi precedenti arresti sul tema in oggetto questa Corte ha avuto modo di precisare che possono essere sottoposti al controllo con sistema automatizzato (autovelox) e alla contestazione differita delle relative violazioni i percorsi che – per intero o per tratti ragionevolmente estesi – presentino i requisiti necessari per la classificazione come strada

urbana di scorrimento, indicati dall’art. 2, comma 3, lett. D), C.d.S. nel ricorso degli altri presupposti che l’art. 4 d.l. n. 121 del 2002 affida alla valutazione della pubblica amministrazione (ex plurimis, Cass. n. 20872 del 2020, n. 10326 del 2020; nn. 4451 e 4090 del 2019; n. 7872 del 2011).” Nella stessa si dichiara “che, inoltre, **la sentenza impugnata assume una nozione di banchina non conforme a quella enucleata dalla giurisprudenza di questa Corte e incentrata sul profilo funzionale dell’elemento in**

questione, il quale deve assicurare la fluidità del traffico in caso di sosta di emergenza (da ultimo, Cass. n. 10326 del 2019)."

Come la decisione della Corte di cassazione, Sezione 2 Civile, con la sentenza del 07.05.2020, n. 8635 la quale ha cassato la decisione del giudice del merito che aveva ritenuto legittima l'installazione dell'autovelox su strada urbana di scorrimento priva delle caratteristiche minime necessarie quali la banchina pavimentata a destra, il marciapiede e le aree di sosta o fasce laterali estranee alla carreggiata, entrambe con immissioni ed uscite concentrate, come previsto dall'articolo 2, comma 3, lett. d), Codice della Strada.

Inoltre la stessa sentenza di Cassazione n. 8635/2020 Sezione 2 Civile, riporta "Come già ritenuto da questa Corte nelle sentenze 4090/2019, 4451/2019, cui il collegio ritiene di dare continuità, l'operazione ermeneutica non può che partire dalla ricognizione della ratio legis dell'intervento attuato nel 2002 – dichiaratamente di garanzia della sicurezza nella circolazione stradale – con il quale legislatore ha inserito le strade urbane di scorrimento di cui all'articolo 2, comma 2, lett. D, C.d.s. nel novero dei percorsi sui quali è ammesso l'uso dei dispositivi di controllo a distanza (autostrade e strade extraurbane).

Si tratta di inserimento non automatico, posto che il legislatore ha affidato al prefetto il compito di selezionare, tra le strade urbane di scorrimento, quelle in cui si rende necessario il controllo a distanza, ed ha previsto che la selezione debba avvenire sulla base della valutazione degli elementi espressamente indicati nell'articolo 4 del d.l. n. 121 del 2002, vale a dire il tasso di incidentalità e le condizioni strutturali, piano-altimetriche ed il traffico della strada, condizioni che

devono essere tali da rendere non possibile il fermo di un veicolo senza recare pregiudizio alla sicurezza della circolazione, alla fluidità del traffico o all'incolumità degli agenti operanti dei soggetti controllati.

Nella valutazione affidata al prefetto, che qui esercita attività amministrativa insindacabile, si realizza il bilanciamento tra le esigenze, altrimenti incompatibili, di garantire la sicurezza nella circolazione e di non penalizzare la fluidità del movimento veicolare che si svolge sulle strade "di scorrimento".

*Diversamente, come evidenziato già da **Cassazione n. 7872/2011**, nel rinviare alla previsione classificatoria contenuta nel codice della strada il legislatore del 2002 ha vincolato la pubblica amministrazione ai criteri dettati dall'articolo 2, comma 3, del codice della strada, sicché la questione controversa si "riduce" all'interpretazione della norma classificatoria per stabilire quali siano i requisiti strutturali indefettibili che il percorso stradale (nella sua interezza o in singoli tratti) deve presentare per poter essere sottoposto al controllo con sistema automatizzato, nel ricorso degli altri presupposti che l'articolo 4 d.l. 121/2002 affida alla valutazione della pubblica amministrazione.*

L'articolo 2, comma 3, lett. d), C.d.s. definisce la strada urbana di scorrimento come <<a carreggiati indipendenti o separate da spartitraffico, ciascuna con almeno due corsie di marcia, una eventuale corsia riservata ai mezzi pubblici, banchina pavimentata a destra e marciapiede, con le eventuali intersezioni a raso semaforizzate; per la sosta sono previste apposite

aree o fasce laterali estranee alla carreggiata entrambe con immissione ed uscite concentrate >>.

Il dato testuale chiaramente circoscrive gli elementi “eventuali” alla corsia riservata ai mezzi pubblici ed alle intersezioni a raso semaforizzate, mentre impone la presenza della banchina pavimentata a destra, del marciapiede e delle aree di sosta, i quali costituiscono perciò elementi strutturali necessari della strada urbana di scorrimento, ovvero i requisiti minimi, anche ai fini della adozione del provvedimento amministrativo previsto dall’art. 4 d.l. 121/2002.

Trattandosi di interpretare una norma classificatoria essendo l’articolo 2, comma 3, lett. d) C.d.s. una lettera che disattendesse il dato letterale si risolverebbero in interpretatio abrogans. Per altro verso, non si ravvisano elementi di irragionevolezza nel rinvio contenuto nell’art. 4 d.l. 121/2002 alla norma classificatoria, sicché neppure sussistono i presupposti per sollevare il dubbio di legittimità costituzionale del citato articolo 4”.

Infatti la norma prevede che gli autovelox possano essere installati sulle strade di cui all’articolo 2, comma 2, lettere C e D, C.d.s. ovvero su singoli tratti individuati con apposito decreto del prefetto ai sensi del comma 2, mentre la strada ove era stata consumata l’infrazione non presentava i caratteri della strada extraurbana principale (tipo B), né quelle della strada extraurbana secondaria (Tipo C), né tantomeno della strada a scorrimento veloce (Tipo D), mancando una banchina laterale sull’intera lunghezza, per cui era illegittimo l’utilizzo dell’autovelox.

Si riporta il comma 3 dell’art. 2 del Cds:

- **B- Strada extraurbana principale**: strada a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico invalicabile, ciascuna con almeno due corsie di marcia e banchina pavimentata a destra, priva di intersezioni a raso, con accessi alle proprietà laterali coordinati, contraddistinta dagli appositi segnali di inizio e fine, riservata alla circolazione di talune categorie di veicoli a motore; per eventuali altre categorie di utenti devono essere previsti opportuni spazi. Deve essere attrezzata con apposite aree di

Altresì la recentissima Sentenza della Cassazione n. 5078 del 17/02/2023 che ha ribadito “Come questa Corte ha più volte ribadito di recente, il provvedimento prefettizio di individuazione delle strade lungo le quali è possibile installare apparecchiature automatiche per il rilevamento della velocità senza obbligo di fermo immediato del conducente, previsto dal citato D.L. n. 121 del 2002, art. 4 può includere soltanto le strade del tipo imposto dalla legge mediante rinvio alla classificazione di cui all’art. 3, commi 2 e 3, e non altre, dovendo ritenersi necessaria l’esistenza della caratteristiche minime per la configurazione di una strada come “a scorrimento veloce” per rendere legittimo il posizionamento dell’apparecchio fisso di rilevazione elettronica della velocità (Cass. 20.06.2019 n. 16622 e Cass. 14.02.2019 n. 4451

Ne consegue che, non trattandosi di strada a scorrimento veloce, il Comune non poteva installare apparecchiature automatiche per il rilevamento della velocità”.

servizio, che comprendano spazi per la sosta, con accessi dotati di corsie di decelerazione e di accelerazione.

- **C - Strada extraurbana secondaria**: strada ad unica carreggiata con almeno una corsia per senso di marcia e **banchine**.
- **D - Strada urbana di scorrimento**: strada a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico, ciascuna con almeno due corsie di marcia, ed una eventuale corsia riservata ai mezzi pubblici, **banchina pavimentata a destra** e marciapiedi, con le eventuali intersezioni a raso semaforizzate; per la sosta sono previste apposite aree o fasce laterali esterne alla carreggiata, entrambe con immissioni ed uscite concentrate.

Inoltre il più volte citato art. 4 della L.168/2002 disciplina l'attività di controllo, anche remoto, del traffico, finalizzata all'accertamento degli illeciti di cui all'art.142 e148 C.d.S., legittimando la contestazione differita delle violazioni rilevate con dispositivi ed i mezzi tecnici in argomento **solo quando, sulla base di una valutazione preventiva del Prefetto, il tratto di strada sul quale i dispositivi possono essere collocati, manifesta un alto tasso di incidentalità ed ha una conformazione piano altimetrica, per la quale appare impossibile o particolarmente difficoltosa l'applicazione degli ordinari moduli operativi che prevedono il fermo del veicolo del trasgressore e l'immediata contestazione della violazione accertata.**

In merito a tale ultimo aspetto, va tuttavia opportunamente ricordato come **"nella fattispecie regolata dall'art. 4 d.l. n. 121/2002, è rimessa al prefetto, previa consultazione degli organi di polizia stradale competenti per territorio e su conforme parere dell'ente proprietario, l'individuazione delle strade o di singoli tratti di esse, diverse dalle autostrade o dalle strade extraurbane principali, nelle quali non è possibile il fermo di un veicolo, ai fini della contestazione immediata delle infrazioni, senza recare pregiudizio alla sicurezza della circolazione, alla fluidità del traffico od all'incolumità degli agenti operanti o dei soggetti controllati, e ciò sulla base della valutazione del tasso d'incidentalità nonché delle condizioni strutturali, piano- altimetriche e di traffico"**.

In base all'art. 4 della L.N. 168/2002 e alla direttiva Ministero Interni 2009, art. 3, emergeva che, mentre era sempre consentita la collocazione su autostrade e strade extraurbane di autovelox e dunque la contestazione differita dei verbali di eccesso di velocità, nel caso, invece, di strade urbane di scorrimenti ed extraurbane non principali, occorreva che la contestazione differita mediante l'utilizzo di autovelox trovasse una giustificazione, specificamente richiesta nei cit. art. 3 della Direttiva ministeriale, nell'**elevato tasso di incidentalità**, che il Prefetto ha l'onere di ricavare da

un'attività istruttoria proceduralizzata e che si basa sulla richiesta di informazioni del Comando di Polizia Municipale e dell'ente proprietario.

- 2) **Violazione e falsa applicazione dell'art 142 C.d.S, comma 6 bis** *“Le postazioni di controllo sulla rete stradale per il rilevamento della velocità devono essere preventivamente segnalate e ben visibili, ricorrendo all'impiego di cartelli o di dispositivi di segnalazione luminosi, conformemente alle norme stabilite nel regolamento di esecuzione del presente codice. Le modalità di impiego sono stabilite con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno”* e **violazione e falsa applicazione della “Direttiva Minniti del 21 luglio 2017, prot. n. 300/A/5620/17/144/5/20/3”** che così si era espressa *“Le postazioni di controllo temporanee presidiate dall'agente accertatore sono rese ben visibili grazie alla presenza di personale in uniforme o ricorrendo, ove possibile, all'impiego di autoveicoli di servizio con colori istituzionali ovvero con l'utilizzo di un segnale di indicazione riportante il simbolo dell'organo operante come previsto per le postazioni di rilevamento a distanza, da apporre nelle immediate vicinanze della postazione. È comunque opportuno, ai fini della tutela garantita dall'art. 2700 del codice civile, che nel verbale di inizio attività sia dato conto sia della posizione del segnale di presegnalazione che della postazione. In alternativa le predette informazioni possono essere inserite nel verbale di contestazione della violazione”*.

Si riportano alcune sentenze:

Sentenza del Giudice di Pace di Avezzano 297/2020 *“Relativamente alla visibilità della postazione di accertamento della velocità ... la giurisprudenza di legittimità ha precisato che secondo il dettame dell'art. 142 c. 6 bis C.d.S la postazione di accertamento della velocità deve essere ben visibile e la necessaria visibilità della postazione di controllo per il rilevamento della velocità costituisce una condizione necessaria per la legittimazione dell'accertamento, con conseguente nullità della sanzione in difetto di detto requisito (cfr. Cass. 05/03/2019 n. 6407)”* e la sentenza 322/2021 del Giudice di Pace di Avezzano *“Manca infine in atti la documentazione fotografica circa la **prova dell'effettiva visibilità dell'autovelox**, così come eccepito dal ricorrente, per cui il verbale va ritenuto illegittimo (ex multis, Cass., 6407/2019”*.

Sentenza del Giudice di Pace di Avezzano n. 48/2021 che si riporta *“L'attore si duole della mancata visibilità della postazione di controllo dell'accertamento della velocità. Sotto tale profilo, va rilevato che l'art. 142 c. 6 bis del C.d.S. sancisce che queste devono essere “... preventivamente segnalate e ben visibile”. Tali requisiti essenziali per il regolare accertamento della violazione non hanno carattere alternativo, ma cumulativo; infatti la mancanza di una di tali elementi ha quale conseguenza la nullità del verbale di accertamento. Tale principio è stato sancito dalla giurisprudenza di legittimità che ha precisato che secondo il dettame dell'art. 142 c. 6 bis C.d.S. la postazione di accertamento della velocità deve essere ben visibile e la necessaria visibilità della postazione di controllo per il rilevamento della velocità costituisce una condizione necessaria per la legittimazione dell'accertamento, con conseguente nullità della*

sanzione in difetto di detto requisito (cfr. Cass. 05/03/2019 n. 6407)."

Sentenza del Giudice di Pace di Avezzano, n. 364/2020 "Ebbene nel verbale di accertamento di violazione alle norme del C.d.S. opposto redatto dalla Polizia locale di Balsorano notificato al ricorrente **non vi è traccia alcuna della indicazione circa la collocazione, del "cartello di preavviso" il tutto in relazione alla presenza e al posizionamento dell'apparecchio di rilevamento automatico della velocità**, così come ultimamente ribadito attraverso la Direttiva del Ministero degli Interni n. 300/A5620/17144/5/20/3 del 21.07.2017 ... In altri termini al fine di garantire la legittimità delle postazioni temporanee di controllo della velocità la normativa in materia prevede che "dalla posizione del segnale di preavviso nonché della postazione di rilevamento sia dato conto nel verbale di contestazione che viene notificato al trasgressore, cosa che nel caso di specie, non è avvenuto, determinando così un vizio di forma insanabile".

Sentenza del Giudice di Pace di Avezzano n. 345/2021, così di pari tenore la 376/2021, ha trattato il medesimo caso e le medesime contestazioni "Altra doglianza di rilievo è relativa all'accertamento della velocità avvenuto sulla parte opposta della carreggiata rispetto al senso di marcia dell'auto condotta dal ricorrente. Sotto tale aspetto va evidenziato che la giurisprudenza di legittimità ha ritenuto che, salvo ipotesi di autorizzazione nel decreto prefettizio, la rilevazione della velocità dei veicoli provenienti nel senso di marcia opposto a quello ove esiste il rilevatore non risulta legittima perché **lo strumento di rilevazione non sarebbe stato adeguatamente segnalato** attraverso l'apposizione della segnaletica mobile (cfr. Cass. 22/11/2018 n. 30323)".

Sentenza del Giudice di Pace di Avezzano n.ri 383/2021 e 369/2021 che si riporta "Ebbene, sul punto (postazione non visibile e non regolarmente segnalata ndr) rileva il decidente che l'art. 142, comma 6° bis del C.d.S. dispone che **"le postazioni di controllo sulla rete stradale per il rilevamento della velocità devono essere preventivamente segnalate e ben visibili ..."**. La norma rimette l'individuazione delle modalità di impiego ad un apposito Decreto Ministeriale che è stato emesso in data 15.08.2007, ripreso dalla c.d. Direttiva Minniti del 21.2017.

Rileva ancora il decidente che l'espressione (nella norma suindicata – Art. 142 comma 6 bis del C.d.S.) che le postazioni di controllo devono essere **"ben visibile"** che viene utilizzata dal legislatore, porta a ritenere senza ombra di dubbio alcuno, che il legislatore ha voluto **"rimarcare"** che il controllo della velocità da parte degli Agenti Accertatori deve essere svolto in modalità tali che gli utenti della strada possono ben vedere lungo la strada percorsa la presenza della postazione di controllo gestita dagli Agenti di Polizia intenti ad effettuare il rilevamento della velocità dei veicoli.

Invero, se non è questo l'intento che il legislatore ha dato alla disposizione in commento, sarebbe stata utilizzata l'espressione "visibile" senza che venisse preceduta dall'inciso "ben" visibile

La giurisprudenza di legittimità ha precisato, sul punto, che secondo il dettame dell'art. 142 comma 6 bis C.d.S. la postazione di accertamento della velocità deve essere ben visibile e la necessaria visibilità della postazione di controllo costituisce una condizione necessaria per la legittimazione della velocità, con conseguente nullità della sanzione in difetto di detto requisito (cfr. Cass. Civ. 05.03.2019 n. 6407)".

Sentenza del Giudice di Pace di Guardia Sanframondi (Sent. 210/22, R.G. 59/c/22, Cron.

523/22) “Va rilevato che l’obbligo di preventivamente segnalare e rendere **ben visibile** le postazioni di controllo sulla rete stradale per il rilevamento della velocità, ricorrendo all’impiego di cartelli o di dispositivi di segnalazione luminosi, è stato introdotto a partire dall’entrata in vigore del D.L. 3 agosto 2007, n. 117, art. 3, convertito con modificazioni, con la L. 2 ottobre 2007 n. 160, che ha inserito l’art. 142 C.d.S., comma 6 bis. Quest’ultima norma ha esteso a tutti i tipi e modalità di controllo effettuati con apparecchi fissi o mobili installati sulla sede stradale l’obbligo, a pena di nullità dell’accertamento, di preventiva segnalazione e di **ben visibilità**, in precedenza previsto in base all’art. 4 del citato D.L. solo per i dispositivi di controllo remoto senza la presenza diretta dell’operatore di polizia.

La preventiva segnalazione univoca ed adeguata alla presenza di sistemi di rilevamento della velocità e di **ben visibilità** costituisce **un obbligo specifico ed inderogabile degli organi di polizia stradale** demandati a tale tipo di controllo.

Un’eventuale violazione determinerebbe, perciò, la nullità degli accertamenti, o la normativa rimarrebbe una prescrizione priva di conseguenze. La ratio di tale disposizione risiede nell’obbligo di civile trasparenza gravante sulla P.A., il cui potere sanzionatorio, in materia di circolazione stradale, non è ispirato dall’intento di sorprendere l’automobilista indisciplinato, bensì da quello di tutelare la sicurezza stradale (Cass. Sez. VI, 14/03/14 n. 5997).

In ragione della natura del giudizio di opposizione, in presenza della specifica contestazione della controparte, **sarebbe stato onere della P.A. dar prova della**

perfetta visibilità dell’autovelox (Cassazione Ordinanza n. 680/2011).

Sul punto la difesa della Prefettura nulla ha osservato e non ha contestato la circostanza. Al riguardo rileva il giudicante come in forza dell’art. 115 c.p.c, la mancata contestazione specifica di un fatto determina la **relevatio ab onere probandi** del fatto allegato e incontestato a favore della parte che l’ha allegato.

La visibilità della segnaletica e la buona visibilità dell’autovelox costituiscono valutazioni, come tali sottratte all’onere di querela di falso: e, dinanzi alla specifica contestazione del ricorrente, l’Ente avrebbe dovuto provare tali circostanze, tali da fondare la legittimità dell’accertamento (Cass. civ. Sez. II 24/01/19, ord. n. 20141):

“La legittimità delle sanzioni amministrative irrogate per eccesso di velocità, accertato mediante autovelox, è subordinata alla circostanza che la presenza della postazione fissa di rilevazione della velocità sia stata preventivamente segnalata” (Cass. civ. Sez. VI ord. 6407/19) – in motivazione:

“Invero la norma di cui all’art. 142 CdS co. 6 bis. Specifica che le postazioni di controllo per il rilevamento della velocità devono essere **ben visibili** e la necessaria visibilità della postazione di controllo per il rilevamento della velocità quale condizione di legittimità dell’accertamento, con la conseguente nullità della sanzione in difetto di detto requisito, è stata da ultimo affermata anche da questa Corte (Cass. 15392/2017 non massimata)”.

Si precisa che per stessa ammissione degli agenti accertatori, non viene posizionata da loro alcuna segnaletica di indicazione, infatti nel verbale de quo si riporta “**Si dà atto che del servizio è stata**

data informazione a mezzo cartello fisso", fatta salva quella che identifica il corpo di polizia posizionata sopra l'autovelox **ma di dimensioni inferiori a quelle previste dalla normativa**.

Inoltre si evidenzia la Violazione e falsa applicazione del Decreto Minniti, al punto 7.1 relativo alla presegnalazione delle postazioni di controllo della velocità in particolare "Per le postazioni temporanee possono essere utilizzati segnali collocati in modo permanente sulla strada solo quando la posizione dei dispositivi di rilevamento sia stata oggetto di preventiva pianificazione coordinata" ed il loro impiego in quel tratto di strada non sia occasionale, ma, per la frequenza dei controlli, assuma il carattere di sistematicità".

"Per pianificazione del servizio di attività di controllo con misuratori di velocità si intende quella possibilmente definita in seno alla conferenza provinciale permanente di cui all'art. 11 del D.Lgs. 300/1999 ..."

Limitatamente alle postazioni temporanee di controllo, l'esigenza di informazione preventiva può essere soddisfatta anche attraverso l'impiego di dispositivi luminosi a messaggio variabile, installati su veicoli e collocati ad adeguata distanza dalla postazione stessa, conformemente alle indicazioni fornite dal citato decreto ministeriale 15 agosto 2007".

Per preventiva pianificazione coordinata non si intende il mero invio di un elenco mensile di date, ma quella definita in seno alla conferenza provinciale permanente di cui all'art. 11 del D.Lgs. 300/1999, come modificato dal Decreto Legislativo 21/1/2004 n. 29.

In particolare *"La Conferenza Permanente è presieduta dal Prefetto ed è composta, a livello provinciale, dai responsabili delle strutture periferiche dello Stato, dal Presidente della Provincia, dal rappresentante della Città metropolitana, ove costituita, dal Sindaco del comune capoluogo e dai Sindaci dei comuni eventualmente interessati alle questioni trattate, o loro delegati, nonché da tutti quei soggetti istituzionali la cui partecipazione è ritenuta utile, in relazione agli impegni che si dovranno prendere" ... "Con cadenza semestrale le Conferenze provinciali permanenti approveranno un documento riepilogativo, contenente l'analisi delle rilevazioni effettuate, lo stato della sicurezza stradale e le iniziative adottate. Il documento sarà inviato al Dipartimento della Pubblica Sicurezza e al Dipartimento per gli Affari Interni e Territoriali".*

Di talché non essendosi istituita tale Conferenza, gli agenti accertatori non potevano utilizzare i segnali collocati in modo permanente lungo la strada ma utilizzare appositi segnali di indicazione temporanea con adeguato anticipo (oltre a quello che identifica la posizione dell'autovelox con il simbolo del cappello), cartelli che per loro stessa ammissione non sono stati utilizzati essendosi avvalsi dei "cartelli fissi posizionati sulla SS 690 in entrambe le direzioni al km 39+050 (in direzione Avezzano) ed al km 38+300 (in direzione Sora)".

- 3) **Violazione e falsa applicazione dell'art. 45 C.d.S. comma 6** *“Per la determinazione dell'osservanza dei limiti di velocità sono considerate fonti di prova le risultanze di apparecchiature **debitamente omologate**, anche per il calcolo della velocità media di percorrenza su tratti determinati, nonché le registrazioni del cronotachigrafo e i documenti relativi ai percorsi autostradali, come precisato dal regolamento.”* La norma appare di chiara lettura, laddove prevede la **“debita omologazione”**.

Si allegano numerose Sentenze sull'argomento:

Corte di Cassazione, sez. II Civile, ordinanza n. 12924 del 14/05/2025 *“Nel dettaglio, non è persuasiva la tesi per la quale, in ricorso, non sarebbe stata impugnata l'autonoma ratio decidendi secondo cui essenziale sarebbe la “taratura” e non l’“omologazione”. È evidente, per le ragioni illustrate dalla giurisprudenza di questa Corte, che l'esistenza o meno della taratura annuale dell'apparecchiatura di rilevamento della velocità – che, secondo la rappresentazione dell'ente territoriale, giocherebbe un ruolo decisivo ai fini della legittima verifica del superamento dei limiti di velocità – è cosa diversa e, in rapporto alle difese del soggetto sanzionato, recessiva rispetto alla contemporanea necessità che l'apparecchiatura “autovelox” sia stata (altresì, approvata e) “omologata”.*

Inoltre, al contrario di quanto si sostiene nella memoria, Cass. n. 10505/2024 esamina e disattende il motivo di ricorso del Comune di Treviso in punto di violazione e/o falsa applicazione di norme - artt. 142, comma 6, 45, comma 6, e 201, comma 1 ter, c.d.s., artt. 345, comma 2, e 192, commi 2, 3 e 4, del regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo c.d.s. (d.P.R. n. 495/1992), art. 4, comma 3, d.l. n. 121/2002, d.m. n. 282 del 13/06/2017 – che, secondo la prospettazione del Comune di Modena, la Cassazione non avrebbe considerato e che, pertanto, costituirebbero un “nuovo argomento” per discostarsi dall'accezione della normativa di riferimento prescelta dal (contestato) precedente sezionale.

D'altro canto, è pur vero che, come da ultimo sottolinea il Comune di Modena, la circolare n. 995 del 23 gennaio 2025 del ministero dell'interno, uniformandosi al parere dell'Avvocatura. Generale dello Stato del 18 dicembre del 2024, facendo leva sull'asserita “identità tra le procedure di omologazione e approvazione”, invita gli uffici interessati a predisporre un modello di “memoria” condiviso con la difesa erariale al fine di assicurare l'omogenea difesa dell'amministrazione in giudizio.

Sotto questo profilo, tuttavia, in sintonia con Cass. n. 10505/2024 (v. pag. 6), non si può dimenticare che, naturalmente, non possono avere un'influenza sul piano interpretativo – a fronte di una chiara esegesi basata sulle fonti normative primarie - le circolari ministeriali, che avallano una possibile equipollenza tra omologazione ed approvazione, la quale non trova supporto in fonti primarie.

Ed infatti le circolari ministeriali sono meri atti amministrativi non provvedimentali, che non contengono norme di diritto, bensì disposizioni di indirizzo uniforme interno all'amministrazione da cui promanano (tra le più recenti, Sez. 5, Ordinanza n. 23524 del 02/09/2024, Rv. 672115 - 01);”.

Corte di Cassazione, sez. II Civile, ordinanza n. 20492 del 24/07/2024 *“Tale esplicito riferimento normativo all'obbligatorietà dell'omologazione è in linea con il più generale principio di garanzia in materia di accertamenti rimessi a mezzi tecnici di rilevamento*

automatico: l'omologazione, infatti, consiste in una procedura che – pur essendo amministrativa – ha anche natura necessariamente tecnica; 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 (Cass. Sez. 2, n. 10505 del 18.04.2024)".

Corte di Cassazione, sez. II Civile, ordinanza n. 20913 del 26/07/2024 *"Per le ragioni giuridiche a fondamento del giudizio di fondatezza si rinvia integralmente - ex art. 118 co. 1 ultima parte disp. att. c.p.c. - a Cass. 10505/2024, p. 4-7, paragrafo n. 2. Infatti, tali motivi fanno valere la questione relativa al difetto di omologazione dell'apparecchiatura di rilevamento della velocità già affrontata dalla pronuncia menzionata e risolta nel senso 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. Il controricorrente non offre argomenti per discostarsi da Cass. 10505/2024 (nella memoria depositata in prossimità dell'adunanza camerale, Cass. 10505/2024 è criticata con rilievi che essa ha già respinto)."*

Corte di Cassazione, sez. II Civile, Ordinanza n.10505 del 09/03/2024 *"Premesso che è pacifico che l'apparecchio autovelox utilizzato per l'accertamento a carico del non era omologato, la questione diritto sottoposta all'attenzione del Collegio consiste nello*

stabilire se possa ritenersi, sul piano giuridico, equipollente all'omologazione la sola preventiva approvazione dell'apparecchio (procedimento al quale, invece, lo stesso strumento elettronico era stato – altrettanto incontestatamente – sottoposto nel caso in discorso).

Per affrontare adeguatamente la specifica tematica che viene in rilievo in questa sede è necessario porre, imprescindibilmente, riferimento alle norme legislative di ordine primario (prevalenti su quelle secondarie e di carattere regolamentare-amministrativo), e, sulla base delle stesse, partire da due argomentazioni indiscutibili:

- *la prima è che il complementare ed esplicito art. 192 del regolamento di esecuzione del c.d.s. (d.P.R. n. 495/1992)*
- *il quale disciplina i "controlli ed 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 omologazione (dove la differenza dei conseguenti effetti agli stessi riconducibili).*

Infatti, il 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 (...).

Già da questa disposizione si evince che il procedimento di approvazione costituisce un passaggio propedeutico (ma comunque dotato di propria autonomia) al fine di procedere all'omologazione (costituente, perciò, frutto

di un'attività distinta e consequenziale) dell'apparecchio di rilevazione elettronica della velocità.

Il terzo comma dello stesso articolo sancisce che.

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.

Il comma settimo del medesimo articolo prevede, poi, che:

Su ogni elemento conforme al prototipo omologato o approvato deve essere riportato il numero e la data del decreto ministeriale di omologazione o di approvazione ed il nome del fabbricante.

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, 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 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'omari 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).

Naturalmente non possono avere un'influenza sul piano interpretativo – a fronte di una chiara ermeneusi basata sulle fonti normative primarie – le circolari ministeriali evocate dal ricorrente, le quali sembrerebbero avallare una possibile equipollenza tra omologazione ed approvazione basata, però, su un approccio che, per l'appunto, non trova supporto nelle suddette fonti primarie e che, in quanto tali, non possono derogare da fonti secondarie o da circolari di carattere amministrativo.

Alla stregua di queste ultime l'art. 142, comma 6, c.d.s. andrebbe “letto in connessione con l'art. 45, comma 6, dello stesso c.d.s., ove si pone riferimento esplicito ai mezzi tecnici atti all'accertamento e al rilevamento automatico delle violazioni, per i quali è prevista la procedura dell'approvazione ovvero dell'omologazione, secondo le modalità indicate dall'art. 192 del regolamento di esecuzione e attuazione”.

Senonché, è evidente che il citato art. 45, comma 6, c.d.s. – per quanto già posto in risalto in precedenza – non opera alcuna equiparazione tra approvazione e omologazione. Al contrario, esso 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 ad 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: in claris non fit interpretatio) e altri per i quali è sufficiente la semplice approvazione (perciò, certamente non bastevole, da sola, per far considerare legittimo l'accertamento della velocità veicolare a mezzo autovelox).

Corte di Cassazione, sez. II Civile, Ordinanza n.3335 del 06/02/2024 “Innanzitutto, giova ricordare che questa Corte ha già in passato affermato il principio per cui, poiché, a seguito della declaratoria di illegittimità costituzionale dell'art. 45, comma 6, del CdS (Corte cost. 18 giugno 2015 n. 113), tutte le apparecchiature di misurazione della velocità devono essere sottoposte a verifiche periodiche di funzionalità e di taratura, in caso di contestazioni circa l'affidabilità dell'apparecchio il giudice è tenuto ad accertare se tali verifiche siano state o meno effettuate (Cass. Sez. 2, Sentenza n. 6579 del 06/03/2023; Cass. Sez. 6 - 2, Ordinanza n. 533 del 11/01/2018; Cass. Sez. 2, Sentenza n. 10463 del 3/06/2020; Cass. Sez. 2, 24/09/2018, n. 22499).

Detta prova non può essere fornita con mezzi diversi dalle certificazioni di omologazione e conformità (Cass. Sez. 2, Sentenza n. 9645 del 11/05/2016; cfr. anche Cass. Sez. 2, Ordinanza n. 18022 del 9/07/2018); né la prova dell'esecuzione delle verifiche sulla funzionalità ed affidabilità dell'apparecchio è ricavabile dal verbale di accertamento, il quale “... non riveste fede privilegiata - e quindi non fa fede fino a querela di falso - in ordine all'attestazione, frutto di mera percezione sensoriale, degli agenti circa il corretto funzionamento dell'apparecchiatura, allorché e nell'istante in cui l'eccesso di velocità è rilevato” (Cass. Sez. 6-2, Ordinanza n. 32369 del 13/12/2018).”

Corte di cassazione Sezione II civile Ordinanza 20 settembre 2023, n. 26896 “A seguito di declaratoria di illegittimità costituzionale dell'art.45, comma 6 del D.Lgs n.285 del 1992 (Corte costituzionale 18 giugno 2015 n.113), tutte le apparecchiature elettroniche di misurazione della velocità devono essere sottoposte a verifica periodiche di funzionalità e di taratura: in caso di contestazione circa l'affidabilità dell'apparecchio il giudice è tenuto ad accertare se tali verifiche siano state o meno effettuate (Cass.533/2018; n.35830/2021). E' stato anche chiarito che l'efficacia probatoria dello strumento rilevatore del superamento di tali limiti, che sia omologato e sottoposto a verifiche periodiche ...”.

Corte di cassazione Sezione II civile Ordinanza 14 settembre 2023, n. 26511 “...In materia di violazione delle norme del codice della strada relative ai limiti di velocità, l'efficacia probatoria dello strumento rivelatore del superamento di tali limiti “autovelox”, che sia omologato e sottoposto a verifiche periodiche, opera fino a quando sia accertato, nel caso concreto, sulla base di circostanze allegate dall'opponente e debitamente provate, il difetto di costruzione,

installazione o funzionamento del dispositivo elettronico. Tra le tante pronunce, Cass. 12/07/2018, n. 18354) che, in materia di violazione delle norme del codice della strada relative ai limiti di velocità, l'efficacia probatoria dello strumento rivelatore del superamento di tali limiti ("autovelox"), che sia omologato e sottoposto a verifiche periodiche, opera fino a quando sia accertato, nel caso concreto, sulla base di circostanze allegate dall'opponente e debitamente provate, il difetto di costruzione, installazione o funzionamento del dispositivo elettronico..."

Corte di Cassazione Sezione VI Civile
Ordinanza 17 marzo 2022, n. 8694 "In tema di sanzioni amministrative irrogate a seguito di accertamento della violazione dei limiti di velocità mediante **autovelox**, pertanto, le apparecchiature di misurazione della velocità devono essere periodicamente tarate e verificate, indipendentemente dal fatto che funzionino automaticamente o alla presenza di operatori, ovvero, ancora, tramite sistemi di autodiagnosi; in presenza di contestazione da parte del soggetto sanzionato, peraltro, spetta all'Amministrazione la prova positiva dell'iniziale omologazione e della periodica taratura dello strumento (Cass. n. 14597 del 2021). Le apparecchiature di misurazione della velocità, invero, devono essere periodicamente tarate e verificate nel loro funzionamento e l'effettuazione di tali controlli (che vanno eseguiti a prescindere dal fatto che l'apparecchiatura operi in presenza di operatori o in automatico, senza la presenza degli operatori ovvero, ancora, tramite sistemi di autodiagnosi) dev'essere dimostrata e attestata con apposite certificazioni di omologazione e conformità, non potendo essere provata con altri mezzi di attestazione o dimostrazione del loro corretto funzionamento (Cass. n. 10463 del 2020);

Sentenza del Giudice di Pace di Borgo Valsugana, n. 43 del 20.12.2023_"Nel merito, giova osservare come sia onere dell'amministrazione convenuta provare che la strumentazione atta all'accertamento ed al rilevamento automatico delle violazioni alle norme di circolazione sia stata previamente sottoposta alla prescritta omologazione (Cass. Civ. n. 5122/11; Cass. Civ. n. 1921/19)

Tuttavia tale atto (certificato di omologazione ndr), non prodotto, ... non ha natura di ... decreto di omologazione da parte del Ministero dei Lavori Pubblici, ex art. 192 C.d.S..

Occorre quindi muovere le premesse dall'inquadramento giuridico della fattispecie astratta da ricondurre all'ipotesi di specie, ossia il combinato disposto degli artt. 142, comma 6, C.d.S. e 192, comma 2, Reg. es. C.d.S..

L'art. 142, comma 6, C.d.S., è la norma che statuisce in merito all'accertamento della velocità, prevedendo al comma 6 che : « per la determinazione dell'osservanza dei limiti di velocità sono considerate fonti di prova le risultanze di apparecchiature debitamente omologate, anche per il calcolo della velocità media ...".

L'art. 192, comma 2, Reg. es. C.d.S., descrive, nel dettaglio, tutte le operazioni per l'ottenimento dell'omologazione e dell'approvazione, prevedendo la procedura di omologazione, mentre il comma 3 quella di approvazione.

Tra le due procedure l'elemento discrezionale che emerge è la "rispondenza alle prescrizioni stabilite dal presente regolamento".

Nel caso dell'omologazione, si richiederà di accertare "...la rispondenza e l'efficacia dell'oggetto di cui si richiede l'omologazione alle prescrizioni stabilite dal presente regolamento..."

La norma in parola stabilisce poi che l'omologazione viene rilasciata – su richiesta della ditta produttrice - dall'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale del Ministero dei lavori Pubblici, presso il quale è depositato uno dei prototipi e consiste nell'accertamento della corrispondenza ed efficacia della strumentazione alle prescrizioni stabilite dal regolamento stesso di attuazione al Codice della Strada.

Distinta dall'omologazione è la c.d. approvazione che invece è una procedura descritta dal terzo comma dell'art. 192 C.d.S. del Regolamento di attuazione al Codice della Strada e viene rilasciata per tutti quegli apparecchi per i quali il Regolamento d'attuazione non stabilisce le caratteristiche fondamentali o particolari prescrizioni.

Giova altresì richiamare la sentenza della Corte Costituzionale n° 113/15 che, oltre a dichiarare incostituzionale l'art. 45 nella parte in cui non assoggetta a verifiche periodiche le apparecchiature di rilevamento delle violazioni di velocità o comunque infrazioni, stabilisce che l'uso delle apparecchiature risulta strettamente collegato al valore probatorio delle loro risultanze.

La sentenza in parola, nel richiamare il disposto dell'art. 142, comma 6, C.d.S. il quale statuisce che, per la determinazione dell'osservanza dei limiti di velocità, sono fonti di prova le risultanze di apparecchiature debitamente omologate..., evidenzia come detta soluzione normativa si giustifichi per la peculiarità della fattispecie concreta che, allo stato attuale della tecnologia, rende impossibile o sproporzionalmente oneroso riprodurre l'accertamento dell'eccesso di velocità in caso di sua contestazione.

Nella motivazione si legge: "E' evidente che, al fine di dare effettività ai meccanismi repressivi delle infrazioni ai limiti di velocità, la disposizione realizza in modo non

implausibile e non irragionevole un bilanciamento fra la tutela della sicurezza stradale e quella delle situazioni soggettive dei sottoposti alle verifiche. È vero infatti che la tutela di questi ultimi viene in qualche modo compromessa per effetto della parziale inversione dell'onere della prova, dal momento che è il ricorrente contro l'applicazione della sanzione a dover eventualmente dimostrare- onere di difficile assolvimento a causa dell'irripetibilità dell'accertamento- il cattivo funzionamento dell'apparecchiatura. Tuttavia, detta limitazione trova una ragionevole spiegazione nel carattere di affidabilità che l'omologazione e la taratura dell'autovelox conferiscono alle prestazioni di quest'ultimo".

Alla luce dell'interpretazione fornita dalla Corte Costituzionale, il dettato dell'art. 142, comma 6, C.d.S., mira ad un bilanciamento di interessi pubblici e privati: infatti, da una parte, ci sono la sicurezza della circolazione, la garanzia dell'ordine pubblico e la tutela dell'integrità fisica degli utenti, ma dall'altra non si possono ignorare valori altrettanto importanti come la certezza dei rapporti giuridici ed il diritto di difesa del sanzionato.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con decreto n° 282 del 13 giugno 2017, emanato in attuazione della sentenza della Corte Costituzionale sopra citata, nel definire le procedure finalizzate all'approvazione dei misuratori di velocità, ha asserito invece che non sussista alcuna differenza fra "omologazione" ed "approvazione" di un'apparecchiatura che sarebbero dunque sinonimi.

In particolare, nella comunicazione del MIT n° 372 del 08/10/20, pubblicata il giorno 11/11/20, si afferma che la terminologia usata dal legislatore, avendo come riferimento normativo l'art. 45, comma 6, C.d.S., e l'art. 192, regolamento d'attuazione del C.d.S., porta

inequivocabilmente a sostenere la totale equivalenza delle procedure di omologazione e di approvazione.

Inoltre le argomentazioni sostenute dal Ministero si basano sulla considerazione che la differenza fra procedimento di omologazione e di approvazione debba ricercarsi nel fatto che, per il primo, esistono le relative norme tecniche di riferimento europee/italiane, mentre, per il secondo, manca tale riferimento e che, nel caso specifico dei sistemi di misurazione della velocità, in mancanza di una specifica norma tecnica di riferimento, l'Ufficio ministeriale dall'inizio della propria attività di settore ed ancora attualmente, provvede alla loro approvazione e che quindi tutti i sistemi di misurazione della velocità installati e utilizzati dagli organi di Polizia per l'accertamento delle violazioni, sono soggetti ad "approvazione".

Da ultimo giova osservare che, con circolare n° 8176 del 11/11/20, si è confermata la tesi della totale equivalenza dei procedimenti di approvazione ed omologazione.

Tanto esposto, se è vero che in numerose disposizioni del Codice della Strada, approvazione ed omologazione sono indicate in via alternativa, quasi a sancirne l'equipollenza, tuttavia è l'art. 192 C.d.S. a fornire la chiave di lettura in merito al fatto che l'evidente uso promiscuo dei due termini sia solamente apparente, trattandosi di due procedure diverse fra loro e che giungono a diversi provvedimenti conclusivi.

L'omologazione, infatti, è un procedimento amministrativo che accerta la rispondenza e la conformità dell'apparecchiatura alle prescrizioni del Regolamento del Codice della Strada, esigendo quindi un giudizio tecnico giuridico in ordine alla sussistenza delle condizioni di legittimità delle modalità d'accertamento con riferimento alla normativa vigente; tale verifica di corrispondenza non è invece richiesta nell'ambito della procedura di mera approvazione.

In considerazione di quanto sopra esposto, tenuto conto di quanto statuito dall'art. 142, comma 6, C.d.S., deve ritenersi che, quanto sostenuto dal Ministero, oltre a privare di significato e portata la valenza delle norme dettate in materia, pur confermate ed interpretate dalla Corte Costituzionale, deroghi, secondo i principi in materia di gerarchia delle fonti di legge, ad una disposizione legislativa e si ponga dunque in netto contrasto con l'orientamento consolidatosi negli ultimi anni, in seno alla giurisprudenza maggioritaria, il quale ha ritenuto, invece, che i termini "omologazione" ed "approvazione" non possano ritenersi sinonimi (Tribunale di Roma, sez. XIII, sent. n° 4652 del 16/03/21, Tribunale di Torino, sentenza n° 3420 del 2020).

Pertanto deve ritenersi che tutte le apparecchiature elettroniche di rilevamento della velocità debbano essere sottoposte a procedura di omologazione, disciplinata dall'art. 192 C.d.S., mentre ogni diversa procedura adottata in difformità allo schema legislativamente previsto per tale tipo di apparecchiatura, dovrà ritenersi illegittima stante la sua inidoneità a conferire certezza ai rilevamenti, in considerazione del fatto che il legislatore richiede, per la mera approvazione, una minore precisione mentre nel caso dell'omologazione si richiedono vincoli più forti di rispondenza a determinate caratteristiche e prescrizioni poste, evidentemente, nell'interesse della collettività ed a presidio della garanzia del diritto di difesa.

E poiché nel caso specifico l'amministrazione convenuta non ha fornito prova in giudizio che il dispositivo di rilevamento ... impiegato per l'accertamento del 27/10/22, fosse debitamente omologato con decreto ministeriale e non semplicemente approvato, le risultanze dell'apparecchiatura in parola non possano essere utilizzate ai fini dell'accertamento della

violazione, con conseguente illegittimità del verbale di contestazione ed annullamento dello stesso.”

Sentenza del Giudice di Pace di Belluno, n. 6 del 10.01.2023 “Il verbale impugnato, infatti, fa riferimento al certificato di taratura ma non al decreto di omologazione dell'apparecchio.

Deve intendersi, pertanto che l'apparecchio in questione non sia stato omologato, come richiesto dalla legge, ma, esclusivamente, approvato.

... I più recenti interventi della giurisprudenza di legittimità, tuttavia, non sembrano lasciare spazio a dubbi.

La Corte di Cassazione sez. VI, con la recentissima ordinanza n. 8694 del 17.03.2022, è tornata infatti sull'argomento, precisando testualmente che -in presenza di contestazione da parte del soggetto sanzionato, peraltro, spetta all'Amministrazione **la prova positiva dell'iniziale omologazione** e della periodica taratura dello strumento (Cass. n. 14597 del 2021). Le apparecchiature di misurazione della velocità, invero, devono essere periodicamente tarate e verificate nel loro funzionamento e l'effettuazione di tali controlli (che vanno eseguiti a prescindere dal fatto che l'apparecchiatura operi in presenza di operatori o in automatico, senza la presenza degli operatori ovvero, ancora, tramite sistemi di autodiagnosi) dev'essere dimostrata o attestata con apposite certificazioni di omologazione e conformità, non potendo essere provata con altri mezzi di attestazione o dimostrazione del loro corretto funzionamento (Cass. n. 10463 del 2020).

La Cassazione, in sostanza, non dice che va fornita prova dell'iniziale omologazione o approvazione, ma menziona, esclusivamente, l'omologazione ...

La stessa Cassazione, con ordinanza n. 14597/2021, ha chiarito che ‘in tema di sanzioni amministrative irrogate a seguito di accertamento della

violazione dei limiti di velocità mediante “autovelox”, le apparecchiature di misurazione della velocità devono essere periodicamente tarate e verificate, indipendentemente dal fatto che funzionino automaticamente o alla presenza di operatori ovvero, ancora, tramite sistemi di autodiagnosi; in presenza di contestazione da parte del soggetto sanzionato, peraltro, spetta all'Amministrazione la prova positiva dell'iniziale omologazione e della periodica taratura dello strumento.

E sempre la **Suprema Corte, con pronuncia n. 18354 del 12.07.2018**, aveva già precisato che – in materia di violazione delle norme del codice della strada relative ai limiti di velocità. L'efficacia probatoria dello strumento rivelatore del superamento di tali limiti (“autovelox”), che sia omologato e sottoposto a verifiche periodiche, opera fino a quando sia accertato, nel caso concreto, sulla base di circostanze allegate dall'opponente e debitamente provate, il difetto di costruzione, installazione o funzionamento del dispositivo elettronico-.”

E ancora sempre dalla stessa sentenza ... “a maggior ragione se si ricorda il tenore testuale dell'art. 142 c. 6 c.d.s., laddove recita che -per la determinazione dell'osservanza dei limiti di velocità sono considerate fonti di prova le risultanze di **apparecchiature debitamente omologate**”.

La stessa Corte dei conti, peraltro, con sentenza n. 15042/2011, ha, a suo tempo, stabilito il principio di diritto secondo cui il modello dello strumento deve essere omologato, mentre quello concretamente utilizzato deve essere approvato. ‘La necessità di omologazione dell'apparecchiatura di rilevazione automatica, ai fini della validità del relativo accertamento, va riferita al singolo modello e non al singolo esemplare, come si desume, sul piano logico e letterale, dal D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495, art. 345,

comma 2, cosa come modificato dal D.P.R. 16 settembre 1996, n. 610, art. 197, secondo cui non ciascun esemplare, ma le singole apparecchiature devono essere approvate dal Ministero dei lavori pubblici (Cass. n. 29333 del 2008, ed ivi precedenti richiamati); il termine di validità dell'omologazione da parte dei competenti organi ministeriali attiene non ad un arco di tempo durante il quale l'apparecchiatura può essere validamente utilizzata ed oltre il quale tale utilizzazione non è più legittima' dacché tale operatività, una volta **omologato il modello**, dipende soltanto dalla permanente funzionalità della singola apparecchiatura, ma ad un arco di tempo durante il quale le apparecchiature di quel modello possono continuare ad essere commercializzate dal costruttore".

... infatti, comparando il comma 1 ed il comma 2 del medesimo articolo, si può osservare che, nel primo comma, si fa riferimento, in linea generale, alle 'apparecchiature', che pertanto, ex art. 142 c. 6 c.d.s., devono essere debitamente omologate, mentre il secondo comma fa riferimento alle 'singole apparecchiature', precisando che le stesse devono essere 'approvate'.

Dalla lettura dell'art. 345 reg. es. c.d.s. pertanto, si deriverebbe che **i modelli devono essere omologati, mentre le singole apparecchiature devono essere approvate.**

In sostanza, si può certamente convenire sul fatto che 'omologazione e approvazione costituiscono l'esito di procedimenti diversi' ma non in ordine all'idea che sia possibile, indifferentemente, 'avvalersi dell'uno o dell'altro ai fini del controllo in merito al rispetto dei limiti di velocità'. Perlomeno sulla base del complesso normativo attuale.

Sostenere, infatti, che 'il Regolamento di Esecuzione consente l'utilizzo di apparecchiature oggetto di approvazione da parte del Ministero dei Lavori

Pubblici', significa non tenere conto del fatto che il secondo comma dell'art. 345 reg. es. c.d.s. fa espresso riferimento alle 'singole apparecchiature' e non ai modelli delle stesse che, **sulla base dell'attuale normativa, devono necessariamente essere omologate**: ciò, contrariamente a quanto affermato dal Direttore Generale del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti nel parere in data 11.11.2020, secondo cui le procedure di omologazione e di approvazione di tutti i dispositivi di regolazione e controllo della circolazione stradale (autovelox, telecamere Ztl, photored, ecc.) sarebbero sostanzialmente 'equivalenti' e, quindi, che sarebbe sufficiente la sola procedura di approvazione per conferire validità all'efficacia degli stessi.

Tra le disposizioni in materia, infatti, importante prioritaria assume il già richiamato art. 142 c.6 c.d.s., secondo il quale 'per la determinazione dell'osservanza dei limiti di velocità sono considerate fonti di prova le risultanze di apparecchiature **debitamente omologate**, nonché le registrazioni del cronotachigrafo e i documenti relativi ai percorsi autostradali, come precisato dal regolamento. Si parla, dunque, esclusivamente di omologazione e sembra che la stessa sia da riferirsi propriamente agli autovelox, posto che, per cronotachigrafi e risultanze dei percorsi autostradali, si fa una esplicita, diversa, menzione. E si rimanda al regolamento.

La distinzione tra approvazione ed omologazione è ravvisabile, inoltre, nell'art. 192 reg. att. C.d.s., c.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 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'.

Dunque si tratta di due procedimenti distinti, anche se la norma non specifica in modo esplicito le singole ipotesi in cui sia richiesto l'uno o l'altro; certo è che non possono essere considerati la stessa cosa, posto che, altrimenti, non vi sarebbe stata ragione di due differenti menzioni.

Va altresì richiamato il secondo comma dell'art. 192 reg. att. C.d.s., il quale prevede 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. 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'.

In tale contesto non si fa riferimento anche all'approvazione, ma si parla, esclusivamente, di omologazione e, soprattutto, di **omologazione di**

prototipi, laddove l'art. 345 c.2 c.d.s. parla di **approvazione di singole apparecchiature**.

Se, poi, le prescrizioni tecniche cui fare riferimento ai fini dell'omologazione non sono state stabilite dal regolamento e quindi, in sostanza, non ci sono, non si può certo, solo per tale ragione, legittimamente sostenere che sia da considerarsi sufficiente una semplice approvazione (che, stanti i richiami sopra effettuati, dovrebbe valere per le singole apparecchiature) conferendo alla stessa valore generale.

Vertendosi, infatti, in materia di apparecchiature per le quali è richiesta una elevata precisione, qualora manchino prescrizioni tecniche di riferimento per procedere all'omologazione dei prototipi delle stesse (richiesta, va ribadito, dalla legge, art. 142 c. 6 c.d.s) viene meno la fondamentale garanzia per la correttezza e certezza degli accertamenti.

Ritenendo sufficiente una mera approvazione, quindi, si verrebbe di fatto a neutralizzare quello che è da ritenersi l'intento originario del legislatore.

Le prescrizioni tecniche di riferimento, che consentono di omologare gli apparecchi di rilevamento automatico della velocità, devono essere necessariamente presenti, posto che, diversamente, verrebbe lasciato alla volontà e, soprattutto, all'autonomia decisionale di singoli soggetti, esentati dal dover seguire qualsivoglia protocollo tecnico predeterminato dallo Stato, l'approvazione o meno degli apparecchi medesimi.

Prima dell'approvazione delle singole apparecchiature di misurazione elettronica delle velocità. Pertanto, deve ritenersi necessaria l'omologazione dei modelli delle stesse.

Pertanto, se tali prescrizioni tecniche di riferimento mancano, risultando le stesse essenziali a garanzia dell'affidabilità degli apparecchi, dovranno essere individuate e formalizzate espressamente

dall'Amministrazione di riferimento, pena la non legittimità dell'accertamento. Non può la giurisprudenza, infatti, supplire, in via interpretativa, al mancato intervento, in materia, da parte delle autorità competenti.

... non appare corretto disapplicare l'art. 142 c.6 c.d.s. solo perché il Ministero competente non ha stabilito caratteristiche fondamentali e prescrizioni degli autovelox, posto che le stesse devono ritenersi poste nell'interesse pubblico, ossia a garanzia della correttezza dell'accertamento.

Altresì si ribadisce che, in virtù di quanto sopra evidenziato, risulta quantomeno inopportuno lasciare all'autonoma decisione di singoli soggetti scelte approvative (collegate, peraltro, anche ad interessi imprenditoriali privati) slegate da qualsiasi protocollo tecnico fissato preventivamente dallo Stato.

... In sostanza, stando a quanto previsto dalla normativa in materia, l'omologazione ministeriale autorizza la riproduzione in serie del prototipo di un apparecchio appositamente testato in laboratorio.

... La semplice approvazione, invece, risulta essere un procedimento di tipo semplificato, non richiedendo la comparazione del prototipo con caratteristiche ritenute fondamentali o da particolari prescrizioni previste dal regolamento.

... Il maggior rilievo dell'omologazione risiede nel fatto, quindi, che si tratta di una procedura avente natura squisitamente tecnica finalizzata a garantire la perfetta funzionalità e la precisione dello strumento da utilizzare, rapportandola a precisi parametri di riferimento che, nel caso dell'approvazione, non sono nemmeno ipotizzati, con le conseguenti minori garanzie, per la correttezza degli accertamenti, di cui sopra.

Lo stesso art. 45 c. 6 c.d.s. prevede 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 **od 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'.

Pertanto, a seconda delle ipotesi, si deve procedere ad omologazione oppure ad approvazione e, al fine della verifica dell'osservanza dei limiti di velocità, ex art. 142 c. 6 c.d.s., debbano considerarsi fonti di prova esclusivamente le risultanze di apparecchi **debitamente omologati** dal Ministero dello Sviluppo Economico ('... per la determinazione dell'osservanza dei limiti di velocità sono considerate fonti di prova le risultanze di apparecchiature debitamente omologate').

Poiché, in sostanza, l'omologazione serve a conferire valore legale di prova alle fotografie scattate e alla velocità rilevata dall'autovelox, dovrà necessariamente il Ministero fissare dei parametri tecnici di riferimento, in assenza dei quali la mera approvazione non può essere ritenuta sufficiente.

La stessa Corte Costituzionale, con sentenza n. 113/2015, ha statuito che è necessario che i prototipi degli apparecchi utilizzati per la misurazione elettronica della velocità (soggetti alla l. n. 273/1991) abbiano ottenuto la '**debita omologazione**', ex art. 142 c.6 c.d.s., del modello da parte del Ministero dello Sviluppo Economico (e non del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti).

Il decreto di omologazione, quale atto tecnico spettante al M.I.S.E., deve poi essere pubblicato sulla G.U.

Inoltre, stando all'interpretazione fornita dalla Corte di Cassazione con la citata sentenza n. 15042/11, gli apparecchi dovrebbero poi (successivamente all'omologazione del prototipo), ex art. 345 c. 2 reg. att. C.d.s., essere provvisti anche di certificato di approvazione rilasciato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

... In sintesi, vertendosi in materia di apparecchi che consentono il rilevamento automatico della velocità in assenza di contestazione immediata, si deve ritenere prevalente l'esigenza di garantire che i prototipi degli stessi, prima di essere commercializzati e posti concretamente in uso, siano stati sottoposti a precise verifiche tecniche e ad esami di laboratorio che ne attestino precisione ed affidabilità, a mezzo della comparazione con precisi parametri che, in eventuale assenza di direttive europee, devono essere necessariamente fissati dal Ministero competente, al fine di non lasciare alle decisioni di singoli scelte che possono avere importanti valenze economiche, inerendo interessi commerciali privati riconducibili alle singole aziende produttrici."

Sentenza del Giudice di Pace di Alessandria, n.ri 246 e 263 del 28.07.2022 *"L'opposizione basata sostanzialmente sulla carenza di omologazione*

A tal riguardo l'art. 142 comma 6 CDS (che dispone: "per la determinazione dell'osservanza dei limiti di velocità sono considerate fonti di prova le risultanze di apparecchiature debitamente omologate") non può lasciare incertezze circa l'imprescindibilità dell'avvenuta omologazione dell'apparecchio di rilevamento della velocità.

Da ciò consegue che, gli accertamenti della velocità, avvenuti tramite le predette apparecchiature, possono

acquistare efficacia probatoria privilegiata ai sensi del D.Lgs. n. 285 del 1992, art. 142, solo quando siano state effettuate le relative procedure di omologazione e di controllo periodico, previste dalla legge.

Posto che, in tema di sanzioni amministrative irrogate a seguito di accertamento delle violazioni dei limiti di velocità, la Suprema Corte ha più volte espresso il principio secondo cui "l'allegazione della omologazione e taratura del sistema di verifica ed accertamento della velocità costituisce indefettibili onere a carico della P.A." (Così Cass. C. Sez. II, 13.630/21), dall'istruttoria ed in particolare da tutti i documenti agli atti, è emerso che il richiamato certificato di avvenuta "omologazione" dell'apparecchiatura utilizzata (nel caso di specie) non è stato prodotto in giudizio ...

Pertanto, anche alla luce dell'ulteriore principio espresso dalla Suprema Corte Sen II n. 14.597/21 secondo cui "... Spetta all'amministrazione la prova positiva dell'iniziale omologazione e della periodica taratura dello strumento" sul punto, pare ragionevole ritenere che l'iter procedurale sanzionatorio in questione debba ritenersi illegittimi.

Sentenza del Giudice di Pace di Oriolo, n. 22 del 24.03.2022 *"Ed invero, va rilevata la mancanza di prova in ordine alla effettiva omologazione dell'apparecchiatura utilizzata dall'organo accertatore per il rilevamento elettronico della velocità", risultandone la sola approvazione da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.*

È appena il caso di osservare che, nel sistema delineato dal vigente codice della strada, la procedura di omologazione è procedura distinta da quella di approvazione, atteso che, se pur all'art. 192, comma 1, Reg. Es. C.d.S. sembra sia stabilita una equiparazione, mediante la congiunzione disgiuntiva

“o”, tra omologazione e approvazione dei prototipi di segnali, dispositivi, apparecchiature, mezzi tecnici per la disciplina di controllo e la regolazione del traffico, mezzi tecnici per l'accertamento e il rilevamento automatico delle violazioni alle norme della circolazione, nonché di materiali, attrezzi o quant'altro previsto a tale scopo, di competenza del Ministero dei lavori pubblici, al comma 2 del medesimo articolo viene, invece, previsto 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”.

Appare evidente che l'omologazione costituisce una procedura più stringente, riservata non solo alla verifica delle prescritte caratteristiche tecniche dell'oggetto, bensì anche alla verifica della efficacia dello stesso, da acclarare anche mediante prove e avvalendosi, quando ritenuto necessario, del parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, che inducono a rapportare tale specifica procedura alle apparecchiature la cui precisione è essenziale per l'accertamento e il rilevamento automatico delle violazioni alle norme di circolazione.

Conferma di quanto sopra rilevato proviene dalla lettura dell'art. 142, comma 6, C.d.S., a mente del quale “per la determinazione dell'osservanza dei limiti di velocità sono considerate fonti di prova le risultanze di apparecchiature debitamente omologate (e, pertanto, osserva il giudicante, non semplicemente approvate), anche per il calcolo della

velocità media di percorrenza sui tratti determinati (...).”.

Per quanto osservato, non potendosi utilizzare nei confronti di parte ricorrente le risultanze dei rilevamenti della velocità effettuati con l'ausilio di strumentazione tecnica non conforme a legge, risulta necessitata l'applicazione della regola di giudizio dei cui all'art. 7, comma 10, D. Lgs. 150/2011, secondo cui “il giudice accoglie l'opposizione quando non vi sono prove sufficienti della responsabilità dell'opponente”.

Sentenza del Giudice di Pace di Pescara, n. 1152 del 14.09.2021 “Orbene, la procedura di omologazione è diversa da quella dell'approvazione, come precisato dall'art. 192 del C.d.S.

Infatti, l'omologazione consiste nell'accertamento della rispondenza dell'efficacia dell'oggetto alle prescrizioni stabilite dal suddetto regolamento e viene affidata all'ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale del Ministero dei Lavori Pubblici e viene operata dal MISE mentre la seconda ricorre qualora la richiesta sia relativa a elementi per il quali il regolamento non statuisce le caratteristiche fondamentali o particolari prescrizioni e l'approvazione viene adottata con determinazione dirigenziale del MIT.

Le due procedure sono diverse e solo all'art. 142, comma 6, del C.d.S. è specificato che i dispositivi di rilevamento della velocità devono essere debitamente omologati ...

Le procedure di approvazione ed omologazione non sono affatto equipollenti e non risultano avere la medesima finalità.”

Sentenza del Giudice di Pace di Treviso, n. 400 del 24.05.2021, “Il Giudice, tra i vari motivi dedotti, ritiene assorbente la censura relativa alla mancata

omologazione dell'apparecchiatura utilizzata per l'accertamento in automatico.

La norma principale di riferimento è l'art. 142 C.d.S., la quale, al comma 7, prevede "per la determinazione dell'osservanza dei limiti di velocità sono considerate fonti di prova le risultanze di apparecchiature debitamente omologate, anche per il calcolo della velocità media di percorrenza su tratti determinati, nonché le registrazioni del cronotachigrafo e i documenti relativi di percorso autostradali, come precisato dal Regolamento".

Tale norma prevede, quindi, la debita omologazione riferita a tutte le apparecchiature.

Diversamente è per il decreto dirigenziale ove si fa riferimento alla sola approvazione, consistente in una "dichiarazione" che non certifica affatto le qualità tecniche ed i riferimenti normativi previsti dall'art. 192 comma 2 e 7 Reg. C.d.S. che andrebbero, invece, verificati attraverso prove tecniche e di comparazione.

La stessa Corte Costituzionale con la sentenza n. 113/2015 nelle sue argomentazioni, anche se relativa alla necessità della taratura, cita più volte l'art. 142 del C.d.S. proprio sulla circostanza che l'omologazione conferisce affidabilità alla prestazione dell'autovelox. In tal modo, gli interessi pubblici e privati, quali la sicurezza della circolazione, la garanzia dell'ordine pubblico, la preservazione dell'integrità fisica degli individui, trovano il giusto equilibrio con i valori altrettanto importanti quali la certezza dei rapporti giuridici ed il diritto di difesa del sanzionato.

Nello specifico, l'omologazione ministeriale rappresenta l'atto ministeriale attraverso cui il Ministero consente la riproduzione in serie del prototipo (appunto omologato) di un prodotto testato in laboratorio ministeriale.

L'atto di omologazione – e non la mera approvazione – è dunque necessario per la riproduzione del prototipo testato e per la sua immissione sul mercato.

A tal proposito, l'art.192 co.7 del regolamento del C.d.S. sancisce che "su ogni elemento conforme al prototipo omologato o approvato deve essere riportato il numero e la data del Decreto Ministeriale di omologazione o di approvazione e il nome del fabbricante".

Ne consegue che il suddetto articolo riveste fondamentale importanza al fine di tenere distinte, per espressa previsione legislativa, la procedura per il conseguimento dell'omologazione da quella per l'approvazione definite rispettivamente al comma 2) e comma 3).

Pertanto, nell'ipotesi in cui il regolamento del C.d.S. stabilisca caratteristiche fondamentali o particolari prescrizioni per dette apparecchiature, sarà possibile omologare le stesse, mentre quest'ultime saranno solo approvate, se possibile, utilizzando la procedura dettata dalla norma stessa per l'omologazione.

In virtù del predetto quadro normativo di sintesi, i due termini non sono affatto sinonimi ma sottendono procedure distinte, ognuna con una propria ratio operativa, stabilita dalla norma regolamentare stessa quale fonte primaria (cfr. G.d.P. di Lodi sent n.57/21, G.d.P. di Milano sent. n. 6169/20, G.d.P. di Treviso sent. n. 443/20)

D'altronde, la Determina dirigenziale non è equiparabile al Decreto Ministeriale di omologazione pubblicato in Gazzetta Ufficiale, come previsto dal già citato art. 192 co. 7 del C.d.S., mentre rimane immutabile il dettato legislativo per il quale per la determinazione dell'osservanza dei limiti di velocità sono considerate fonti di prova solo le risultanze di apparecchiature "debitamente omologate".

Quindi, alla luce di quanto sopra, l'apparecchiatura utilizzata per l'accertamento in automatico non risulta omologata e pertanto assorbita ogni altra eccezione, il ricorso trova accoglimento".

Sentenze del Giudice di Pace di Belluno, n. 119 del 04.05.2021, e n.ri 157 e 158 del 08.06.2021, *"In data 11.11.2020, sul sito del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, è stato pubblicato ... un parere del Direttore Generale secondo cui le procedure di omologazione e di approvazione di tutti i dispositivi di regolazione e controllo della circolazione stradale (autovelox, telecamere Ztl, photored, ecc.) sarebbero sostanzialmente "equivalenti" e, quindi, che sarebbe sufficiente la sola procedura di approvazione per conferire validità all'efficacia degli stessi.*

In materia va innanzi tutto richiamato l'art. 142 c.6. c.d.s., secondo il quale "... omissis ...

La distinzione tra approvazione ed omologazione è pertanto agevolmente individuabile nell'art. 192 reg. att. c.d.s., il cui primo comma recita "ogni volta che nel Codice ..."

È chiaro, quindi, trattasi di due procedimenti distinti, anche se la norma non specifica in modo chiaro le singole ipotesi in cui sia richiesto l'uno o l'altro; certo è che non possono essere considerati la stessa cosa, posto che, altrimenti, non vi sarebbe stata ragione di due differenti menzioni.

A sostegno di tali rilievi, va richiamato il secondo comma dell'art. 192 reg. att. c.d.s., il quale prevede che "L'Ispettorato generale per la circolazione ...". Qui non si parla anche di approvazione, ma, esclusivamente di omologazione.

Ma a consentire di tracciare una linea di demarcazione contribuisce, pur senza dilungarsi in precisazioni, il terzo comma del medesimo articolo, secondo cui "Quando trattasi di richiesta ...".

Dal terzo comma si può quindi comprendere che l'approvazione è un procedimento più semplice, laddove l'omologazione riguarda quegli apparecchi per i quali il regolamento abbia stabilito le caratteristiche fondamentali o particolari prescrizioni.

... In sostanza, stando a quanto previsto dalla normativa in materia, l'omologazione ministeriale autorizza la riproduzione in serie del prototipo di un apparecchio appositamente testato in laboratorio. Fermo restando che, come si dirà oltre, la competenza non risulta essere più oggi del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, che ha sostituito il Ministero dei Lavori Pubblici, ma del Ministero dello Sviluppo Economico. La semplice approvazione, invece, risulta essere un procedimento di tipo semplificato, non richiedendo la comparazione del prototipo con caratteristiche ritenute fondamentali o da particolari prescrizioni previste dal regolamento.

Stando alla lettura delle norme citate, in assenza di precisazioni riguardanti le singole tipologie di apparecchi (non si discute, infatti, solo di autovelox) il presupposto necessario per la riproduzione del prototipo testato e per la sua immissione sul mercato può essere l'omologazione, oppure la semplice approvazione.

E le due procedure non possono essere confuse solo perché l'art. 192 comma 7 reg. att. c.d.s prevede che "su ogni elemento conforme al prototipo omologato o approvato deve essere riportato il numero e la data del Decreto Ministeriale di omologazione o di approvazione e il nome del fabbricante".

In linea generale, dunque, si ricorrerà all'omologazione qualora sia necessario attestare che il prototipo di un determinato apparecchio (autovelox o altro) risponda alle caratteristiche richieste dal regolamento, mentre sarà sufficiente l'approvazione qualora il regolamento

non indichi caratteristiche o prescrizioni particolari cui attenersi.

La maggiore importanza dell'omologazione risiede nel fatto, quindi, che si tratta non solo di un atto amministrativo, ma di una procedura avente natura squisitamente tecnica finalizzata a garantire la perfetta funzionalità e la precisione dello strumento da utilizzare.

Lo stesso art. 45 c. 6 c.d.s. prevede 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 od homologazione 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 homologazione e di approvazione".

Pertanto, a seconda dei casi, si deve procedere ad homologazione oppure ad approvazione.

In ogni caso, non può essere posto in dubbio che, al fine della verifica dell'osservanza dei limiti di velocità, ex art 142 c.6. c.d.s, debbano considerarsi fonti di prova esclusivamente le risultanze di apparecchiature debitamente homologati dal Ministero dello Sviluppo Economico ("... per la determinazione dell'osservanza dei limiti di velocità sono considerate fonti di prova le risultanze di apparecchiature debitamente homologate ...").

L'omologazione è un procedimento, oggi eseguito dal Ministero dello Sviluppo Economico, avente lo scopo di verificare l'efficacia e il corretto funzionamento degli autovelox e la loro rispondenza a determinate

caratteristiche tecniche. Serve, in sostanza, a conferire valore legale di prova alle fotografie scattate a alla velocità rilevata.

La Corte di Cassazione, con sentenza n. 15042/11, ha a suo tempo stabilito il principio di diritto secondo cui il modello dello strumento deve essere homologato, mentre quello concretamente utilizzato deve essere approvato. "La necessità di homologazione dell'apparecchiatura di rilevazione automatica, ai fini della validità del relativo accertamento, va riferita al singolo modello e non al singolo esemplare, come si desume, sul piano logico e letterale, dal D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495, art. 345, comma 2, cosa come modificato dal D.P.R. 16 settembre 1996, n. 610, art. 197, secondo cui non ciascun esemplare, ma le singole apparecchiature devono essere approvate dal Ministero dei lavori pubblici (Cass., n. 29333 del 2008, ed ivi precedenti richiamati); il termine di validità dell'omologazione da parte dei competenti organi ministeriali attiene non ad un arco di tempo durante il quale l'apparecchiatura può essere validamente utilizzata ed oltre il quale tale utilizzazione non è più legittima -dacché tale operatività, una volta homologato il modello, dipende soltanto dalla permanente funzionalità della singola apparecchiatura – ma ad un arco di tempo durante il quale le apparecchiature di quel modello possono continuare ad essere commercializzate dal costruttore".

E la stessa Corte Costituzionale, con sentenza n. 113/2015, ha sancito che è necessario che i prototipi degli apparecchi utilizzati per la misurazione elettronica della velocità (soggetti alla l.n. 273/1991) abbiano ottenuto la "debita homologazione", ex art. 142/6 c.d.s, del modello da parte del Ministero dello Sviluppo Economico (e non del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti).

Il decreto di homologazione, quale atto tecnico spettante al M.I.S.E., deve poi essere pubblicato sulla G.U.

Stando, quindi, all'interpretazione fornita dalla Corte di Cassazione con la suddetta citata sentenza n. 15042/11, gli apparecchi dovrebbero poi (successivamente all'omologazione del prototipo), ex art. 345 c.2 reg. att. c.d.s., essere provvisti anche di certificato di approvazione rilasciato dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti.

Questo, dunque, in linea di principio e nel rispetto della normativa in materia, anche valutata alla luce delle menzionate pronunce. Che poi le cose, in concreto, vadano in molti casi diversamente e che i Ministeri interessati forniscano interpretazioni piuttosto distanti dalla ricostruzione effettuata, non stupisce, essendo gli stessi, va ricordato, parte in causa; ulteriori considerazioni esulerebbero dalla trattazione richiesta dal presente procedimento e risulterebbero ultronee.

... In ogni caso approvazione ed omologazione, per le ragioni spiegate, non possono essere intese come la stessa cosa e, discutendosi di apparecchi che consentono il rilevamento automatico della velocità in assenza di contestazione immediata, si deve ritenere prevalente l'esigenza di garantire che i prototipi degli stessi, prima di essere commercializzati e posti concretamente in uso, siano stati sottoposti a precise verifiche tecniche e ad esami di laboratorio che ne attestino precisione ed affidabilità. Verifiche ed esami che sono il presupposto della procedura di omologazione da parte del M.I.S.E., così come sopra individuata. A questa, poi, se previsto, potrà seguire l'approvazione da parte del M.I.T.."

Sentenza del Giudice di Pace di Milano, n 1865 del 18.03.2021 *"In tema di apparecchiature di rilevamento automatico della velocità, i termini di omologazione e approvazione non possono ritenersi sinonimi, in quanto fanno riferimento, non tanto e non solo, a procedure distinte, quanto piuttosto a una ratio differente: a dronte di una compromissione*

del diritto di difesa data dal rilevamento della velocità in modalità automatica e a contestazione differita, le apparecchiature di rilevamento della velocità devono essere sottoposte a vincoli stringenti, di rispondenza a determinate caratteristiche e prescrizioni.

La chiave di lettura, a tal fine, va individuata nell'art. 192 Reg. C.d.S.

In particolare, come sancito dal comma 2 di tale disposizione, l'omologazione va fatta al fine di verificare la rispondenza e l'efficacia di un determinato apparecchio alle prescrizioni stabilite nel predetto regolamento.

Il comma 3, invece, si occupa dell'approvazione, specificando che essa riguarda la richiesta relativa a elementi per i quali il regolamento non stabilisce le caratteristiche fondamentali o particolari prescrizioni ...

*L'omologazione riguarda le apparecchiature utilizzate per accertare la velocità su strada, come gli **autovelox**, per le quali non è sufficiente l'approvazione.*

Le apparecchiature che invece non hanno le caratteristiche richieste dal regolamento di attuazione del codice della strada per l'omologazione possono essere solo approvate, ma non vanno bene per la misurazione della velocità di cui si occupa l'articolo 142 del codice della strada, bensì per altre infrazioni."

Sentenza del Giudice di Pace di Treviso, n. 184 del 04.03.2021 e n. 384 del 22.06.2021,

Dei molteplici motivi di gravame sollevati da parte opponente va ritenuta assorbente la censura relativa alla mancata omologazione dell'apparecchiatura utilizzata per l'accertamento di cui al verbale prodromico all'ordinanza impugnata. Deduce invero il ricorrente che detta apparecchiatura non risulta essere stata debitamente omologata dal Ministero dello

Sviluppo Economico ma solo approvata dal MIT mediante determina dirigenziale.

Ed in effetti parte resistente, su cui pacificamente incombe l'onere della prova (art. 6 c.11 D.Lgs 150/11) non ha provveduto a depositare adeguata documentazione atta a supportare la pretesa punitiva.

Ed invero ... l'apparecchio utilizzato per l'accertamento de quo non risulta essere stato mai omologato, contrariamente a quanto disposto dall'art. 142 c.d.s. che al comma 6 espressamente prescrive che "per la determinazione dell'osservanza del limite di velocità sono considerate fonti di prova le risultanze di apparecchiature debitamente omologate, anche per il calcolo della velocità media di percorrenza su tratti determinati, nonché le registrazioni del cronotachigrafo e i documenti relativi di percorso autostradali, come precisato dal Regolamento".

Quest'ultimo chiarisce poi che "le singole apparecchiature devono essere approvate dal MIT".

Sul punto va osservato che la diversità tra le due tipologie di provvedimenti è "su ogni elemento conforme al prototipo omologato o approvato deve essere riportato il numero e la data del Decreto Ministeriale di omologazione o di approvazione e il nome del fabbricante" fornisce la chiave di lettura in merito al fatto che l'uso promiscuo e alternativo dei termini omologazione/approvazione è solamente apparente trattandosi – di fatto – di due procedure completamente diverse che giungono, infatti, a differenti provvedimenti conclusivi.

Segnatamente: l'omologazione è un procedimento amministrativo che accerta la rispondenza e la conformità dell'apparecchio alle prescrizioni del Regolamento del Codice della Strada, esigendo quindi un giudizio tecnico giuridico in ordine alla sussistenza delle condizioni di legittimità delle modalità di

accertamento con riferimento alla normativa vigente. Detta valutazione non è invece postulata nell'ambito della procedura di approvazione (cfr Trib. di Roma sent. n. 4652/2021).

Consegue allora che i due termini non sono affatto sinonimi ma sottendono procedure distinte, ognuna con una propria ratio operativa, stabilita dalla norma regolamentare stessa quale fonte primaria (cfr G.d.P. di Lodi sent. n. 57/21; G.d.P. di Milano sent. n. 6169/2020; G.d.P. di Treviso sent. n. 443/2020).

D'altronde, la determina dirigenziale non è equiparabile al Decreto Ministeriale di omologazione pubblicato in Gazzetta Ufficiale, come previsto dal citato art. 192 c. 7 c.d.s., mentre rimane immutabile il dettato legislativo per il quale la per determinazione dell'osservanza dei limiti di velocità sono considerate fonti di prova solo le risultanze di apparecchiature "debitamente omologate".

Sentenza del Giudice di Pace di Milano, n. 18 del 10.02.2021 *"Ad un'indagine più approfondita, è proprio l'art. 192 Reg. CdS a fornire la chiave di lettura in merito al fatto che l'uso promiscuo ed alternativo dei termini omologazione/approvazione è solamente apparente, trattandosi di due procedure completamente diverse che giungono a differenti provvedimenti conclusivi ...*

Infatti, se si ha riguardo ai commi 2 e 3 del predetto articolo, ci si accorgerà che il comma 2 prevede la procedura di omologazione, mentre il comma 3 quella di approvazione. Tra le due procedure l'elemento discrezionale che emerge è la rispondenza alle prescrizioni stabilite dal presente regolamento; tant'è vero che, nel caso dell'omologazione, si richiederà di accertare la rispondenza e la efficacia dell'oggetto di cui si richiede l'omologazione alle prescrizioni stabilite dal presente regolamento,

mentre, nel caso dell'approvazione, dovrà trattarsi di richiesta relativa ad elementi per il quali il presente regolamento non stabilisce le caratteristiche fondamentali o particolari prescrizioni, ed in tal caso il Ministero dei Lavori pubblici approva il prototipo seguendo, per quanto possibile, la procedura prevista dal comma 2 ...

Prova di ciò è data dall'art. 193 CdS, il quale prevede alternativamente le procedure (ed i conseguenti decreti che ne deriveranno" (**Sentenza del Giudice di Pace di Milano n.18 del 10/02/2021**).

In considerazione dell'onere probatorio sarebbe l'amministrazione a dover dimostrare che l'apparecchiatura utilizzata sia provvista di omologazione e non di approvazione (in tema di onere della prova, *ex multis*, Cass. civ. Ord. n. 13630/21 e 11869/20) "Infatti, come già affermato da Cass. 26 maggio 1999, n. 5095, incombe all'Amministrazione "l'onere (nella concreta fattispecie non risultante svolto) di dimostrare compiutamente l'esistenza dei fatti costitutivi dell'illecito". Al riguardo) deve riaffermarsi il principio secondo cui l'allegazione della omologazione e taratura del sistema di verifica ed accertamento della velocità costituisce indefettibile onere a carico della P.A.."

E continua "Per completezza espositiva, va detto, infine, che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, **a fortiori** e ad ulteriore riprova della consapevolezza che la maggior parte delle apparecchiature utilizzate oggi per la rilevazione della velocità risultano prive di omologazione, benché richiesta dal CdS, con un Decreto del 13 giugno 2017, 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 ...

In conclusione, vi è, quindi, una distinzione chiara e netta tra l'omologazione e l'approvazione dei dispositivi elettronici, non tanto sulla procedura ... quanto sulla finalità perseguita: nel caso dell'approvazione, il Legislatore ha richiesto vincoli meno stringenti per accertamenti che richiedono una minor precisione; nel caso dell'omologazione, vincoli più forti di rispondenza a determinate caratteristiche e prescrizioni, poste, evidentemente, nell'interesse della collettività, a presidio della garanzia del diritto di difesa.

Pertanto, la sua mancanza si traduce in un **vulnus** alle garanzie dei cittadini che subiscono gli accertamenti ...

Alla luce di quanto premesso, ne deriva che le risultanze dell'apparecchiatura utilizzata, non essendo stata la stessa debitamente omologata, non possono essere utilizzate ai fini della contestazione della violazione".

Sentenza del Giudice di Pace di Lodi, n. 57 del 27.01.2021 "È fondato il motivo con cui il ricorrente lamenta la mancata omologazione dell'apparecchio utilizzato per la rilevazione della velocità.

Va evidenziato che approvazione e omologazione sono due requisiti diversi degli apparecchi per la rilevazione della velocità e diverse sono le procedure per ottenerle.

L'art. 192 Regolamento C.d.S. è estremamente chiaro nel distinguere i due requisiti dell'approvazione e dell'omologazione. L'omologazione prevede la verifica della corrispondenza e della conformità dell'apparecchiatura alle prescrizioni del regolamento del codice della strada; tale verifica di corrispondenza, invece, non è richiesta per l'approvazione.

Va però evidenziato che l'art. 142 prevede che la rilevazione della velocità venga effettuata con apparecchiature debitamente omologate per cui la mera approvazione non è sufficiente”.

Sentenza del Giudice di Pace di Milano, n. 106 del 07.01.2021_“... Trattandosi di un accertamento irripetibile, lo stesso legislatore, al comma 6 del citato art. 142 del Codice della Strada, così ha disposto: “Per la determinazione debitamente omologate ...”

... la Cassazione n. 15042/11 ha stabilito il principio di diritto che il modello dello strumento deve essere omologato mentre quello concretamente utilizzato deve essere approvato, avendo la stessa Corte di Cassazione chiarito che “...la necessità di omologazione dell'apparecchiatura di rilevazione automatica, ai fini della validità del relativo accertamento, va riferita al singolo modello e non al singolo esemplare”

Inoltre, la stessa Corte Costituzionale, nella sentenza n. 113/2015, ha stabilito che “L'art. 142, comma 6, del d.lgs n. 285 Tuttavia, detta limitazione trova una ragionevole spiegazione nel carattere di affidabilità che l'omologazione e la taratura dell'autovelox conferiscono alle prestazioni di quest'ultimo ...”

Due, quindi, sono le premesse fondamentali della Corte Costituzionale: la contestazione della violazione di cui all'art. 142 avviene a seguito di rilevazione effettuata attraverso apparecchi/strumenti elettronici (indispensabili per garantire la sicurezza stradale) e detta contestazione costituisce un accertamento irripetibile (e quindi deve essere costituzionalmente garantito a difesa del cittadino) ma il contemperamento di entrambi i principi costituzionali ugualmente meritevoli di tutela si ottiene esclusivamente esigendo che gli strumenti impiegati per tali accertamenti irripetibili (che assurgono, poi, in base alla norma in esame, a fonti di prova) siano immessi in strada solo

all'esito di rigorose procedura che ne attestino la validità funzionale che è rispettata solo attraverso la procedura di omologazione.

E, quindi, non solo l'articolo di legge in esame ma anche la Corte Costituzionale prevede che solo la procedura dell'omologazione (e non approvazione), unitamente ai controlli periodici di funzionamento e taratura, garantisca l'affidabilità della rilevazione delle infrazioni.

La Corte di Cassazione con la sentenza n. 22499/2018 ha chiarito che “ Ne consegue che, come già stabilito da questa Corte, tutti gli autovelox devono essere periodicamente tarati e verificati nel loro funzionamento e l'effettuazione di tali controlli deve essere dimostrata o attestata con certificazioni di omologazione e conformità e non può essere provata con altri mezzi (cfr. Cass. 11.05.2016, n. 9645)...”

*Inoltre, una recente sentenza della Suprema Corte pronunciata in materia di alcoltest – ma che ben può essere estesa per analogia alla fattispecie che ci occupa – ha sancito la nullità del verbale laddove sia omessa l'attestazione della regolare omologazione e taratura dello strumento: “Alla stregua di un'interpretazione costituzionalmente orientata ed ispirata ai principi del vigente codice della strada, in tema di apparecchi per l'esecuzione dell'alcoltest grava sulla p.a. l'onere di provare il corretto e puntuale assolvimento degli obblighi di preventiva verifica della regolare sottoposizione del dispositivi da adoperare agli adempimenti prescritti dalla legge in materia, ossia quello della regolare **omologazione** e calibratura (ovvero taratura) cui si correla **l'obbligo della necessaria attestazione della loro verifica nel verbale di contestazione**” (Cass. Civ. n. 1921/2019).*

Prima di tutto, a sommosso parere di questo giudicante, l'emissione del Decreto Ministeriale di omologazione

(come ribadito dalla Corte Costituzionale nella citata sentenza n. 113/2015 e dalla legge 273/1991), quale atto tecnico, spetta esclusivamente al Ministero dello Sviluppo Economico e non al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, poiché gli autovelox sono strumenti di misura e come tali soggetti alla legge 273/1991 e, in ogni caso, deve essere pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale (come stabilito dall'articolo 73 della Costituzione e dalla legge 400/1988 per la loro validità e attività).

Secondariamente, i due termini non sono sinonimi, sebbene lo sembrino nel linguaggio corrente: infatti, nemmeno il legislatore (ai commi 2 e 3 dell'art. 345 del D.P.R. 495/1992) li utilizza allo stesso modo, perché rappresentativi di due procedure ben distinte e, peraltro, lo stesso Codice della Strada, ai fini dell'accertamento automatico delle infrazioni, richiede espressamente l'utilizzo di apparecchiature "debitamente omologate" e non meramente "approvate".

Per fare chiarezza, linguisticamente, omologazione è la convalida ufficiale di atti o fatti (mediante prove tecniche di laboratorio) sottoposti ad una norma o ad una disciplina determinata mentre approvazione è un atto amministrativo che può avere caratteristiche e scopi diversi (per esempio, un controllo preventivo che riguarda la legittimità e anche l'opportunità e la convenienza di un atto emesso da un organo o un ente subordinato).

Giuridicamente, con il termine approvazione si intende la dichiarazione, emessa dal competente ufficio ministeriale, di idoneità ad un'apparecchiatura, riferita ad un progetto di realizzazione sia di un nuovo manufatto o ad un progetto di trasformazione di altro già esistente mentre il termine di omologazione si intende la dichiarazione, emessa dal competente ufficio ministeriale, di idoneità all'esercizio riferita ad

un'apparecchiatura già realizzata, finita e potenzialmente funzionante. Può essere data sia su apparecchiature già approvate che su apparecchiature mai approvate.

È il differente grado di ritualità ed operazioni tecniche, come pure la differente competenza istituzionale degli uffici a ciò preposti che, dunque, tracciano il discrimine tra le due modalità.

Per cui, le apparecchiature approvate non sono legittimate a produrre prove relative all'accertamento della velocità.

Tale differenziazione emerge con lapidaria chiarezza dal combinato disposto degli artt. 45 del Codice della Strada (al suo comma 6 ove precisa le modalità di omologazione o approvazione e al suo comma 9 ove sanziona con severe pene pecuniarie chi abusivamente fabbrica, commercializza o utilizza dispositivi o apparecchiature di cui al superiore comma 6 "non omologati o comunque differenti dai prototipi omologato o approvati), dell'art. 192 del regolamento al Codice della Strada (ai suoi commi 2 e 2 ove differenzia le procedure, dettando la disciplina per l'adozione dell'omologazione e richiamando la stessa disciplina anche in relazione all'approvazione ma, in questo caso, "solo per quanto possibile"), dell'art. 345 del regolamento del Codice della Strada (che stabilisce prescrizioni per quanto concerne gli apparecchi di misurazione della velocità e, perciò, rappresenta la norma di riferimento per la procedura di omologazione) e l'art. 142/6° comma del Codice della Strada (che prevede, chiaramente, che l'unica procedura prevista per le apparecchiature utilizzate per la misurazione della velocità è quella dell'omologazione) (sentenza G.d.P. di Alessandria n. 521/2019).

Ad abundantiam, giurisprudenza recente di questo ufficio del Giudice di Pace (sentenza del Giudice di Pace

di Milano n. 11135/2018) ... e, ancora più recentemente, nella sentenza n. 6169/2020, altro Giudice di Pace, addirittura cambiando il proprio precedente orientamento ... ancora ad abundantiam e a confermare ulteriormente la necessità di distinguere tra i due termini e l'importanza della omologazione (e non dell'approvazione), tre recenti ordinanze della Corte di Cassazione ... ordinanza n. 11776/2020 del 18 giugno 2020 ... ordinanza n. 11869 del 16 giugno 2020 .. ordinanza n. 10646/2020 del 3 giugno 2020.

Sentenza del Giudice di Milano, n. 6169 del 10.12.2020, “Assume, principalmente, l'opponente l'illegittimità dell'accertamento stante la sola approvazione da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti e la mancanza di omologazione ...

... la norma che si occupa della velocità è l'art. 142 C.d.S. che, al comma 6, così dispone “omissis”

La norma appare, quindi, chiara subordinando l'efficacia probatoria delle “risultanze di apparecchiature” all'omologa e rimandando al regolamento.

Ed ancora: l'art. 45 C.d.S., intitolato “uniformità della segnaletica, dei mezzi di regolazione e controllo ed omologazione”, per quel che qui interessa, rimanda al regolamento per gli aspetti esclusivamente tecnici relativi alle modalità di omologazione o approvazione, così disponendo al comma 6: “omissis”...

... Come osservato dal Tribunale di Alessandria, in persona del Dott. Moltrasio, in una recente sentenza pubblicata in data 09.10.2020 ... “i due aspetti (n.d.r. omologazione ed approvazione) differiscono nel lessico comune, ed il regolamento lo specifica, per le finalità proprie in materia di circolazione stradale, all'art. 192 dove viene dato conto delle modalità procedurali che debbono essere seguite per l'omologazione e per

l'approvazione con la precisazione che, si dovrà dar corso all'omologazione in tutti i casi in cui sia necessario attestare che il prototipo di un apparecchio risponde alle caratteristiche richieste dal regolamento, mentre sarà sufficiente l'approvazione del prototipo, allorquando il regolamento non indichi le caratteristiche fondamentali o particolari prescrizioni”.

Così, infatti, recita l'art. 192 del regolamento – al quale l'art. 45 C.d.S. rinvia – indi norma di fondamentale importanza quanto descrive la procedura per il conseguimento dell'omologazione e dell'approvazione:

- 1) Ogni volta che nel codice
- 2) L'ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale del Ministero dei lavori pubblici accerta, anche mediante prove, e avvalendosi, quanto ritenuto necessario, del parere del Consiglio superiore dei lavori Pubblici, la rispondenza e la efficacia dell'oggetto di cui si richiede l'omologazione alla prescrizioni stabilite dal presente regolamento e ne omologa il prototipo, quando gli accertamenti abbiano dato esito favorevole. ...
- 3) Quando trattasi di richiesta relativa ad elementi per il quale 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”.

L'art. 192 in esame prosegue, poi, nel regolamentare ulteriori aspetti dell'omologazione e dell'approvazione, ma ciò che è fondamentale rilevare è che dalla disamina di detta norma si evinca come la procedura di omologazione e di approvazione, passate in rassegna dai commi 2 e 3, siano differenti fra loro e giungano a differenti provvedimenti conclusivi.

Come, infatti, osservato dal G.d.P. di questo ufficio, dott.ssa. Rossella Barbaro, nella sentenza n. 11135/2018, le cui motivazioni sono pienamente condivise, “se si ha riguardo ai commi 2 e 3 del predetto articolo, ci si accorgerà che il comma 2 prevede la procedura di omologazione, mentre il comma 3 quella di approvazione. Tra le due procedure l'elemento discrezionale che emerge è la rispondenza alle prescrizioni stabilite dal presente regolamento; tant'è vero che, nel caso di omologazione, si richiederà di accertare la rispondenza e la efficacia dell'oggetto di cui si richiede l'omologazione alla prescrizioni stabilite dal presente regolamento, mentre nel caso dell'approvazione, dovrà trattarsi di richiesta relativa ad elementi per i quali il presente regolamento non stabilisce le caratteristiche fondamentali o particolari prescrizioni, ed in tal caso il Ministero dei Lavori pubblici approva il prototipo seguendo, per quanto possibile, la procedura prevista dal comma 2. Dunque, da quanto detto, emerge che solo nell'ipotesi in cui il regolamento del CdS stabilisca caratteristiche fondamentali o particolari prescrizioni per dette apparecchiature sarà possibile omologare le stesse, viceversa queste ultime saranno solo approvate, se possibile, utilizzando la procedura dettata dal codice stesso (al comma precedente) per l'omologazione”.

Reputa, pertanto, questo giudicante (e con ciò modificando il proprio precedente orientamento) che i due termini non siano affatto sinonimi, riferendosi non tanto e non solo a procedura distinte, quanto piuttosto ad una ratio differente: a fronte di una compromissione del diritto di difesa data dal rilevamento della velocità in modalità automatica ed a contestazione differita, le apparecchiature di rilevamento della velocità devono essere sottoposte a vincoli stringenti, di rispondenza a determinate caratteristiche e prescrizioni.”

Sentenza del Giudice di Pace di Treviso, n. 443 del 08.09.2020, “Ritiene questo giudice che il ricorso

sia fondato quanto al motivo della mancanza di regolare omologazione, come richiesto dall'art. 142 c.6 CdS: nel caso in esame è presente in atti solo un decreto dirigenziale che si limita ad approvare l'esemplare dell'apparecchio utilizzato per il rilievo delle infrazioni. Non può più accogliersi (come si faceva in passato sulla base del Decreto Min. Trasporti del 13.06.2017 per ragioni transitorie e comunque in illegittima deroga ad una disposizione legislative ossia di rango superiore) l'interpretazione di parte opposta che vorrebbe che i termini di approvazione ed omologazione siano da considerarsi sinonimo, in quanto l'omologazione richiede che le apparecchiature utilizzate per il rilievo delle infrazioni debbano presentare “caratteristiche fondamentali o particolari prescrizioni” ci cui al regolamento CdS, mentre per altre minori infrazioni sarebbe sufficiente la sola approvazione. L'art. 142 CdS mira infatti ad un bilanciamento di interessi pubblici e privati estremamente rilevanti: da un lato la sicurezza della circolazione, la garanzia dell'ordine pubblico, la preservazione dell'integrità fisica degli individui, e la conservazione dei beni, dall'altro valori altrettanto importanti come la certezza dei rapporti giuridici ed il diritto di difesa del sanzionato, che deve fondarsi sull'affidabilità dell'omologazione e della taratura dell'apparecchio utilizzato per il rilievo delle infrazioni al limite di velocità, pena l'inutilizzabilità ai fini della contestazione delle violazioni.”

Sentenza del Giudice di Pace Arezzo del 20.01.2020, “L'art 142, comma 6, C.D.S. prevede che “per la determinazione dell'osservanza dei limiti di velocità sono considerate fonti di prova le risultanze di apparecchiature debitamente omologate”.

L'art. 192, comma 1, Reg. Esec. C.D.S. prevede che “ogni volta che nel codice e nel presente Regolamento è prevista l'omologazione o l'approvazione di ... apparecchiature [eccetera] ... l'interessato deve

presentare domanda” al Ministero dei Lavori Pubblici (ora Ministero dei Trasporti) volta ad ottenere la suddetta omologazione o approvazione, corredando la sua istanza di tutta la documentazione prevista nel medesimo comma.

Il successivo comma 2 dello stesso art. 192 Reg. Esec. C.D.S. prevede che il Ministero debba verificare “la rispondenza e l’efficacia dell’oggetti di cui si richiede l’omologazione alle prescrizioni stabilite nel presente Regolamento, e ne omologa il prototipo quanto gli accertamenti abbiano dato esito favorevole”.

Il successivo comma 3 dello stesso art. 192 Reg. Esec. C.D.S. prevede che “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 [quindi ora il M.I.T.] approva il prototipo seguendo, per quanto possibile, la procedura prevista dal comma 2”.

L’art. 192 Reg. Esec. C.D.S. fa esplicito riferimento, nella sua rubrica, all’art. 45 C.D.S.

Tale norma si occupa – come indicato dalla sua rubrica – della “Uniformità della segnaletica, dei mezzi di regolazione e controllo ed omologazioni”.

Il comma 6 di detto articolo prevede 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, e i materiali che, per la loro fabbricazione e diffusione, sono soggetti all’approvazione od omologazione da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, previo accertamento delle caratteristiche geometriche, fotometriche, funzionali, di idoneità e di quanto altro necessario”.

Discende dunque da tale breve disamina che il Codice della Strada e il suo Regolamento di Esecuzione prevedono sia l’omologazione di uno strumento che la sua approvazione.

L’omologazione può essere intesa, estrapolandone il concetto dal testo dell’art. 192, 2° comma, Reg. Esec. C.D.S., come la rispondenza di uno strumento alle prescrizioni stabilite dal Regolamento.

L’approvazione può essere intesa, estrapolandone anche qui il concetto dal testo dell’art. 192 Reg. Esec. C.D.S., ma questa volta dal successivo comma 3, come un nulla-osta concesso da Ministero ad uno strumento relativamente al quale non sono stabilite “le caratteristiche fondamentali o particolari prescrizioni”.

... Depongono in tal senso sia il chiaro disposto letterale dell’art. 142, comma 6, C.D.S. che considera fonte di prova le risultanze delle apparecchiature omologate (anzi, l’espressione usata – “debitamente omologata” appare essere rafforzata del concetto, tramite l’avverbio in questione), sia il testo ... dell’art. 45, comma 6, C.D.S.: è chiaro infatti che nel momento in cui si stabilisce che il Regolamento precisa quali siano le apparecchiature soggette ad omologazione previo accertamento delle loro caratteristiche “fotometriche, funzionali, di idoneità”, è assai difficile poter sostenere che gli autovelox siano esclusi da tale categoria di apparecchiature.

Cosicché si ritorna al disposto dell’art. 192, comma 2, Reg. Esec. C.D.S.

E che l’autovelox debba essere debitamente omologato lo si ricava anche da quanto statuito dalla Corte Costituzionale nella sua sentenza n. 113/2015; relativa all’obbligo di taratura periodica degli strumenti autovelox.

Al punto 6.2 di detta sentenza si legge quanto segue: “l’art. 142, comma 6, del d.lgs. n. 285 del 1992 prevede

infatti che «per la determinazione dell'osservanza dei limiti di velocità sono considerate fonti di prova le risultanze di apparecchiature debitamente omologate, [...] nonché le registrazioni del cronotachigrafo e i documenti relativi ai percorsi autostradali, come precisato dal regolamento». Detta soluzione normativa si giustifica per la peculiarità della fattispecie concreta che – allo stato attuale della tecnologia – rende impossibile o sproporzionatamente oneroso riprodurre l'accertamento dell'accesso di velocità in caso di sua contestazione. È evidente che, al fine di dare effettività ai meccanismi repressivi delle infrazioni ai limiti di velocità, la disposizione relativa in modo non implausibile e non irragionevole un bilanciamento tra la tutela della sicurezza stradale e quella delle situazioni soggetti dei sottoposti alle verifiche. È vero infatti che la tutela di questi ultimi viene in qualche modo compressa per effetto della parziale inversione dell'onere della prova, dal momento che è il ricorrente contro l'applicazione della sanzione a dover eventualmente dimostrare – onere di difficile assolvimento a causa della irripetibilità dell'accertamento – il cattivo funzionamento dell'apparecchiatura. Tuttavia, della limitazione trova una ragionevole spiegazione nel carattere di affidabilità che l'omologazione e la taratura dell'autovelox **conferiscono** alle prestazioni di quest'ultimo”

Non potendo essere causale che la Corte abbia parlato di omologazione e taratura e che abbia usato il verbo al plurale (“conferiscono”), ne discende che la generale e notoria affidabilità tecnica propria di tali pur sofisticati strumenti dev'essere garantita, a tutela del cittadino, sia (“a monte”, si potrebbe dire) dalla loro omologazione sia (“a valle”) dalla loro successiva e periodica taratura.”

Sentenza del Giudice di Pace di Padova, n. 775 del 26.06.2019 “La noma che definisce le condizioni di

legittimità dell'accertamento della velocità è l'art. 142 CdS, che al comma 6 prevede che “Per la determinazione dell'osservanza dei limiti di velocità sono considerate fonti di prova le risultanze di apparecchiature debitamente omologate”.

La disposizione de quo quindi esige quale condizione per la legittimità degli accertamenti effettuati mediante apparecchiature di rilevazione automatica della velocità la sussistenza di una “debita” (ovvero valida ed efficace) omologazione, non contemplando quindi la possibilità di ritenere sufficiente la mera approvazione.

È ben vero che in numerose disposizioni il Codice della Strada indica in via alternativa omologazione ed approvazione quasi a sancirne l'equipollenza – si vedano al riguardo l'art. 345 del reg., l'art. 201 comma 1 ter, l'art. 45 e l'art. 193 comma 4 del c.d.s. – peraltro, tale equiparazione risulta essere ad un più approfondito esame solo apparente stante la diversità di procedura e di contenuto logico del provvedimento.

Tale diversità ed irriducibilità delle due tipologie di provvedimenti è chiaramente precisata dall'art. 192 del regolamento del c.d.s.: tale norma – intitolata appunto “Omologazione ed approvazione” – al comma 2 descrive la procedura di omologazione, mentre al successivo comma 3 si occupa dell'approvazione.

Il comma 2 così prevede: “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”.

Il comma 3 invece prevede: “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".

Balza quindi con evidenza all'occhio dell'interprete che l'omologazione è provvedimento amministrativo che accerta la rispondenza e al conformità alle prescrizioni del regolamento del codice della strada, esigendo quindi un giudizio tecnico giuridico in ordine alla sussistenza delle condizioni di legittimità delle modalità dell'accertamento con riferimento alla normativa vigente. Detta valutazione non è invece postulata nell'ambito della procedura di mera approvazione.

Emerge quindi che laddove il regolamento al codice della strada stabilisca le caratteristiche fondamentali ovvero particolari prescrizioni per le apparecchiature di rilevazione delle violazioni al codice della strada sarà possibile e doveroso ricorrere alla procedura di omologazione in luogo di quella di approvazione.

Si deve quindi concludere affermando il principio che omologazione ed approvazione non sono affatto sinonimi: trattasi di procedure distinte che sfociano in distinti procedimenti amministrativi.

Ciò posto, nell'ambito della procedura di accertamento delle violazioni ai limiti di velocità, va ribadita l'efficacia precettiva dell'art. 142 comma 6 del CdS, norma che si riferisce inequivocabilmente ad apparecchiature "debitamente omologate", ovvero che abbiano conseguito il provvedimento di omologazione al termine di una valutazione di conformità e rispondenza alla normativa del regolamento del Codice della Strada.

Nell'ambito del procedimento amministrativo sanzionatorio, quindi, l'utilizzo di apparecchiature di accertamento non omologate ma esclusivamente approvate costituisce un vizio di legittimità per

violazione di legge che può inficiare la validità dell'accertamento effettuato.

... conseguentemente, il relativo accertamento risulta inficiato da vizio di violazione di legge che non può che condurre all'annullamento del verbale oggetto di opposizione."

Sentenza del Giudice di Pace di Milano dell'11.02.2019_

"... va detto che la norma che si occupa dell'accertamento della velocità (nel nostro caso, trattasi di misurazione istantanea e non media) è l'art. 142 CdS, il quale al comma 6, prevede: per la determinazione dell'osservanza dei limiti di velocità sono considerate fonti di prova le risultanze di apparecchiatura debitamente omologate ... La norma appare di chiara lettura, laddove prevede la "debita omologazione".

... la confusione (tra approvazione e omologazione n.d.r.), non è tanto creata dalla norma (art. 142 CdS), poiché la stessa è inequivoca nel richiedere l'omologazione, quanto dal fatto che il legislatore del CdS, pur prevedendo le due diverse fattispecie (omologazione ed approvazione), a volta ed apparentemente, sembra usarle promiscuamente, ingenerando con ciò una certa confusione esagetica.

... ad un'indagine più approfondita, è proprio l'art. 192 Reg. CdS a fornire la chiave di lettura in merito al fatto che l'uso promiscuo ed alternativo dei termini omologazione/approvazione è solamente apparente, trattandosi di due procedure completamente diverse che giungono a differenti provvedimenti conclusivi. Infatti, se si ha riguardo ai commi 2 e 3 del predetto articolo, ci si accorgerà che il comma 2 prevede la procedura di omologazione, mentre il comma 3 quella di approvazione. Tra le due procedure l'elemento discrezionale che emerge è la rispondenza alle prescrizioni stabilite dal presente regolamento; tant'è vero che, nel

caso dell'omologazione, si richiederà di accertare la rispondenza e la efficacia dell'oggetto di cui si richiede l'omologazione alle prescrizioni stabilite dal presente regolamento, mentre, nel caso dell'approvazione, dovrà trattarsi di richiesta relativa ad elementi per i quali il presente regolamento non stabilisce le caratteristiche fondamentali o particolari prescrizioni, ed in tal caso il Ministero dei Lavori Pubblici approva il prototipo seguendo, per quanto possibile, la procedura prevista dal comma 2. Dunque, da quanto detto, emerge che solo nell'ipotesi in cui il regolamento al CdS stabilisca caratteristiche fondamentali o particolari prescrizioni per dette apparecchiature sarà possibile omologare le stesse, viceversa, queste ultime saranno solo approvate, se possibile, utilizzando la procedura dettata dal codice stesso (al comma precedente) per l'omologazione.

Da tale riflessione deriva che il Legislatore, apparentemente schizofrenico, ha previsto, in realtà, due diverse procedure, a diverse condizioni e con una ratio ben precisa e suscettibile di distinguere diverse situazioni. E qui si torna al comma 6 dell'art. 142 CdS, il quale si riferisce inequivocabilmente ad apparecchiature debitamente omologate, ovvero apparecchiature che devono presentare (per poter essere legittimamente utilizzate) caratteristiche fondamentali o particolari prescrizioni di cui al Regolamento al CdS, poiché, qualora tali caratteristiche non avessero, potrebbero solo essere approvate, ma non andrebbero bene per la misurazione della velocità di cui si occupa l'art. 142 CdS, bensì per altre infrazione. Prova di ciò (e della sanità mentale del Legislatore) è data dall'art. 193 CdS, il quale prevede alternativamente le procedure (ed i conseguenti decreti che ne deriveranno) ...

Peraltro, l'art. 25 comma 1 lett. a) della Legge 120/10, ad ulteriore conferma ce non si tratta di un errore, ha inserito la medesima dicitura di "apparecchiature

debitamente omologate" anche al comma 1 dell'art. 142 CdS in relazione ai tratti autostradali.

Alla luce di quanto detto, benché non avente efficacia normativa, va sconfessata anche l'interpretazione data dal Ministero dell'Interno con la Circolare 9/2007 Prot. N. M/2413/12 (citata dal resistente Comune), la quale, senza alcun riscontro normativo a supporto, afferma, tra l'altro, contraddittoriamente: circa la asserita differenza tra approvazione ed omologazione, essa non sussiste; infatti nell'art. 192 del dpr n. 495/1992 (regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada) i due termini sono usati come sinonimi. Tutti i dispositivi, le apparecchiature, i mezzi tecnici per il controllo e la regolazione del traffico, nonché l'accertamento e il rilevamento automatico delle infrazioni, sono soggetti ad approvazione da parte del ministero dei trasporti; si può parlare di omologazione qualora, nella procedura di approvazione, si faccia riferimento a norme unificate o a precise direttive europee.

Come dire, sono la stessa cosa... salvo, comunque, dopo averla negata, tracciare una differenza tra omologazione ed approvazione.

In ogni caso, ad ulteriore conferma della distinzione tra diverse tipologie di accertamento effettuata dal Legislatore, la circolare aveva ad oggetto non un apparecchio per misurare la velocità, bensì per rilevare le infrazioni semaforiche, ove il CdS non richiede le apparecchiature "debitamente omologate", come avviene, invece, per l'art. 142 comma 6 CdS.

Per completezza espositiva, va detto che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a fortiori e ad ulteriore riprova della consapevolezza che la maggior parte delle apparecchiature utilizzate oggi per la

rilevazione della velocità risultano prive di omologazione, benché richiesta dal CdS, con un **Decreto del 13 giugno 2017, 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, ndr).* Tale decreto, tuttavia, non può corroborare l'interpretazione data dal Comune, sia perché **sarebbe un atto illegittimo, che tenta di derogare, mediante una fonte non normativa, ad un decreto ministeriale, una fonte normativa, quella ove lo stesso Legislatore ha richiesto espressamente, e con forza (debitamente), la sola omologazione (art. 142 comma 6 CdS9, e, come tale, sarebbe disapplicabile ex art. 5 L. 2248/1865 All. E.**

In conclusione, si è acclarato che vi è una distinzione chiara e netta tra l'omologazione e l'approvazione dei dispositivi elettronici, non tanto sulla procedura (poiché il comma 3 dell'art. 192 CdS richiama il comma 2), quanto sulla finalità perseguita: nel caso dell'approvazione, il Legislatore ha richiesto vincoli meno stringenti per accertamenti che richiedono una minor precisione; nel caso dell'omologazione, vincoli più di rispondenza a determinate caratteristiche e prescrizioni, poste, evidentemente, nell'interesse della collettività, a presidio della garanzia del diritto di difesa. Pertanto, la sua mancanza si traduce in un vulnus alle garanzie dei cittadini che subiscono gli accertamenti.

Ad colorandum, la Corte Costituzione, con la sentenza n. 113/15 (in relazione alla dovutezza della taratura) ben delinea la comparazione di interessi tra le esigenze di sicurezza stradale e le inalienabili garanzie poste a

vantaggio del cittadino controllato e, sebbene lo faccia in relazione alla taratura, il ragionamento viene articolato non solo con riferimento allo stesso art. 142 comma 6 CdS (più volte citato in questa motivazione), ma secondo canoni di razionalità pratica e formale, come definiti dalla Consulta, perfettamente applicabili all'omologazione.

Così la Corte: l'art. 142, comma 6, del d.lgs n. 285 del 1992 prevede infatti che «Per la determinazione dell'osservanza dei limiti di velocità sono considerate fonti di prova le risultanze di apparecchiature debitamente omologate, [...] nonché le registrazioni del cronotachigrafo e i documenti relativi ai percorsi autostradali, come precisato dal regolamento». Detta soluzione normativa si giustifica per la peculiarità della fattispecie concreta che, allo stato attuale della tecnologia, rende impossibile o sproporzionatamente oneroso riprodurre l'accertamento dell'eccesso di velocità in caso di sua contestazione. È evidente che, al fine di dare effettività ai meccanismi repressivi delle infrazioni ai limiti di velocità, la disposizione realizza in modo non implausibile e non irragionevole un bilanciamento tra la tutela della sicurezza stradale e quella delle situazioni soggettive dei sottoposti alle verifiche. È vero infatti che la tutela di questi ultimi viene in qualche modo compressa per effetto della parziale inversione dell'onere della prova, dal momento che il ricorrente contro l'applicazione della sanzione a dover eventualmente dimostrare, onere di difficile assolvimento a causa della irripetibilità, dell'accertamento, il cattivo funzionamento dell'apparecchiatura. Tuttavia, detta limitazione trova una ragionevole spiegazione nel carattere di affidabilità che l'omologazione e la taratura dell'autovelox conferiscono alle prestazioni di quest'ultimo.

In definitiva il bilanciamento realizzato dall'art. 142 del codice della strada ha per oggetto, da un lato, interessi

pubblici e privati estremamente rilevanti quali la sicurezza della circolazione, la garanzia dell'ordine pubblico, la preservazione dell'integrità fisica degli individui, la conservazione dei beni e, dell'altro, valori altrettanto importanti quali la certezza dei rapporti giuridici ed il diritto di difesa del sanzionato. Detto bilanciamento si concreta attraverso una sorta di presunzione, fondata sull'affidabilità dell'omologazione e della taratura dell'autovelox, che consente di non ritenere pregiudicata oltre un limite ragionevole la certezza della rilevazione e dei sottesi rapporti giuridici. Proprio la custodia e la conservazione di tale affidabilità costituisce il punto di estrema tensione entro il quale la certezza dei rapporti giuridici e il diritto di difesa del sanzionato non perdono la loro ineliminabile ragion d'essere.

Il ragionevole affidamento che deriva dalla custodia e dalla permanenza della funzionalità delle apparecchiature, garantita quest'ultima da verifiche periodiche conformi alle relative specifiche tecniche, degrada tuttavia in assoluta incertezza quando queste ultime non vengono effettuate.

Il bilanciamento dei valori in gioco realizzato in modo non implausibile nel vigente art. 142, comma 6, del codice della strada trasforma così nella irragionevolezza,

La già citata **Sentenza n. 113/2015 della Corte Costituzionale**: nelle sue argomentazioni, seppur riferite alla necessità della taratura, la Consulta cita più volte l'art. 142 C.d.S. "proprio in relazione alla circostanza che l'omologazione conferisce affidabilità alla prestazione dell'autovelox" e la **Sentenza della Cass. civ. n. 22499/2018** "Nel mutato quadro normativo, derivante dalla pronuncia additiva del giudice delle legge, a detti principi deve darsi continuità, con la precisazione che attualmente anche i controlli periodici di funzionamento e taratura (così come l'omologazione), costituiscono condizioni imprescindibili affinché gli accertamenti tramite le dette apparecchiature possano acquistare efficacia probatoria privilegiata ai sensi dell'art. 142, d.lgs 285/1992".

La Consulta, richiamando l'art. 142 comma 6 CdS (a proposito delle apparecchiature debitamente omologate) abbia ritenuto che la limitazione dei diritti dei cittadini, ad ottenere la contestazione immediata dell'illecito, "trova una ragionevole spiegazione nel carattere di affidabilità che

nel momento in cui il diritto vivente formatosi sull'art. 45, comma 6, del medesimo codice consente alle amministrazioni preposte agli accertamenti di evitare ogni successiva taratura e verifica.

Alla luce di quanto premesso, ne deriva che le risultanze dell'apparecchiatura utilizzata, non essendo stata la stessa debitamente omologata, non possono essere utilizzate ai fini della contestazione della violazione."

Sentenza del Giudice di Pace di Padova, n. 1731 del 22.11.2018, "... ogni nuovo modello dell'apparecchiatura necessita di nuova omologazione, trattandosi di macchinario non perfettamente corrispondente a quello di generazione precedente, di talché è indispensabile procedere ad un nuovo accertamento di conformità dell'apparecchio ai principi normativi del CdS.

... Nel caso di specie, quindi, gli accertamenti risultano essere stati effettuati da apparecchiatura priva di valida omologazione: difetta quindi una condizione di legittimità del procedimento di accertamento della violazione, ovvero l'accertata conformità dell'apparecchiatura alle disposizioni del cds, che si riverbera come vizio dell'intera procedura amministrativa sanzionatoria"

l'omologazione e la taratura dell'autovelox conferiscono alle prestazioni di quest'ultimo" (Cfr Corte Costituzionale sent. n. 113/15).

Del resto, come affermato dalla **Suprema Corte (Ord. n. 11776/20)**, *"in caso di contestazioni circa l'affidabilità dell'apparecchio il giudice è tenuto ad accertare se tali verifiche siano state o meno effettuate"* (cfr. Cass. 533/2018; id 32369/2018) e tra esse, non c'è dubbio, rientra anche il controllo in merito al fatto che l'apparecchiatura sia **stata regolarmente omologata**.

Sostanziale è la differenza tra l'omologazione e l'approvazione.

Agli atti, nonostante la dichiarazione degli Agenti sull'esistenza di un decreto di omologazione del Ministero Infrastrutture e Trasporti n. 103683 del 30/12/2010, qui rinvenibile https://www.mit.gov.it/nfsmitgov/files/media/normativa/2016-02/Decreto_Dirigenziale_protocollo_103683_30-12-2010_all_1.pdf è incontestabile che lo stesso è in realtà un decreto "di **approvazione**", *"VISTO il decreto ministeriale n.20923,in data 2 marzo 2007,con il quale è stata confermata la validità dell'approvazione del dispositivo rilevatore di velocità denominato "Velomatic 512" ... " VISTO il D.D. n.112246,in data 10 dicembre 2007,con il quale è stata estesa l'approvazione del dispositivo rilevatore di velocità denominato "Velomatic 512" ... "VISTO il decreto ministeriale n. 35388,in data 8 aprile 2009, con il quale è stata estesa l' approvazione del dispositivo rilevatore di velocità denominato "Velomatic 512", della società Eltraff S.r.l" ... "VISTA la richiesta in data 11 novembre 2010, integrata il 25. novembre 2010, presentata dalla ditta Eltraff, tesa ad ottenere l'estensione di approvazione del misuratore di velocità denominato "Velomatic 512" ... "D E C R E T A Art.1 - È estesa l'approvazione del dispositivo rilevatore di velocità denominato "Velomatic 512", della società Eltraff S.r.l."*.

- 4) **Violazione e falsa applicazione dell'Art. 142 C.d.S. comma 1** *"Ai fini della sicurezza della circolazione e della tutela della vita umana la velocità massima non può superare i 130 km/h per le autostrade, i 110 km/h per le strade extraurbane principali, i 90 km/h per le strade extraurbane secondarie e per le strade extraurbane locali ... "* e comma 2 *"Entro i limiti massimi suddetti, gli enti proprietari della strada possono fissare, provvedendo anche alla relativa segnalazione, limiti di velocità minimi e limiti di velocità massimi, diversi da quelli fissati al comma 1, in determinate strade e tratti di strada quando l'applicazione al caso concreto dei criteri indicati nel comma 1 renda opportuna la determinazione di limiti diversi, seguendo le direttive che saranno impartite dal Ministro dei lavori pubblici. Gli enti proprietari della strada hanno l'obbligo di adeguare tempestivamente i limiti di velocità al venir meno delle cause che hanno indotto a disporre limiti particolari ..."*.

Si cita recente giurisprudenza “... appare conforme all’orientamento di questa Corte, secondo cui **la sussistenza in capo agli automobilisti di un dovere di comportamento di carattere derogatorio rispetto ai principi generali in materia di circolazione stradale presuppone il perfezionamento di una fattispecie complessa, rappresentata dal provvedimento della competente autorità impositivo dell’obbligo** (o del divieto) e dalla pubblicazione di detto obbligo attraverso la corrispondente segnaletica predeterminata dalla legge, con la conseguenza che il provvedimento in questione non può ritenersi implicito nell’installazione del segnale nel luogo della contravvenzione, atteso che l’obbligatorietà della prescrizione contenuta nel segnale rimane condizionata dal riscontro della sussistenza del provvedimento in esecuzione del quale esso è stato apposto (Cass. 3939 del 2016; Cass. n. 3660 del 2009)” Cfr Cassazione 336412/21.

Se l’ente proprietario della strada stabilisce un limite di velocità inferiore a quello generale previsto dal Codice stradale, deve adottare un atto – definito “**ordinanza**” – nel quale viene illustrato quali siano i motivi che richiedono l’abbassamento del limite di velocità. La mancanza di una esauriente motivazione può determinare l’annullabilità del verbale impugnato.

Tuttavia l’ordinanza in questione, la n.33 del 2019 inviata per conoscenza anche al Comune di Balsorano, come visibile chiaramente nell’introduzione della stessa, fatte le opportune premesse riporta “Che, in relazione alla costante attività di monitoraggio sulle condizioni di circolazione e sicurezza del traffico lungo la viabilità statale di competenza, l’Area Tecnica Esercizio Compartimentale, ha evidenziato la necessità di procedere ad un adeguamento della regolamentazione del traffico veicolare lungo la S.S. 690 “Avezzano - Sora” tra il km 6+250 e il km 6+700, tra il km 8+700 e il km 19+015, tra il km 21+200 e il km 33+150, **tra il km 34+400 e il km 38+200**” e considerazioni “che, per quanto indicato in premessa, la competente Area Tecnica Esercizio di questo Compartimento ha rilevato, in relazione alle mutate condizioni del traffico, la necessità per motivi di sicurezza dell’utenza stradale, di modificare gli attuali limiti di velocità esistenti lungo la S.S. 690” ha ordinato “limite massimo di velocità di 70Km/h su SS 690 AVEZZANO SORA **dal km 34+400 al km 38+200** su corsia di marcia a partire dalle ore 00:00 del 29/04/2019; interesserà tutti gli utenti”, **di fatto escludendo la tratta successiva.**

La postazione degli agenti, come riporta lo stesso verbale, è al km 38+600 posizionato in direzione Sora, quindi oltre il limite massimo imposto dalla stessa ordinanza (fino **al km 38+200**), di talché il limite in quel tratto non può essere di 70 km/h ma in relazione alla tipologia della medesima strada ovvero strada a carreggiata unica di VI° tipo con intervallo di velocità compreso tra gli 80 e i 100 Km/h ovvero In ossequio all’art. 142 del C.d.S. “limiti ordinari per categorie di strade” che al comma 1 prevede per le strade extraurbane secondarie il limite di 90Km/h.

Infatti le ordinanze hanno essenzialmente lo scopo di **legittimare la collocazione dei segnali** e per fissare termini di decorrenza del provvedimento connesso, anche in funzione dell’art. 37 del citato

Codice che, al comma 3, prevede il ricorso contro i provvedimenti e le ordinanze che dispongono o autorizzano la collocazione di segnaletica entro un termine che decorre proprio dallo stesso provvedimento.”

Sentenza del Giudice di Pace di Avezzano 48/2021 in riferimento al limite di velocità, si riporta “A fondamento della propria tesi, l’attore ha prodotto l’ordinanza del 16/04/2019 emanata dall’A.N.A.S., quale proprietaria della strada e legittimata a stabilire obblighi, divieti e limitazioni, ex art. 6 C.d.S.. Dalla citata documentazione si evince che l’A.N.A.S. ha precisato che il tratto della S.S: 690 direzione Avezzano-Sora dal km 34+400 al km 38+200 è sottoposto al limite di velocità di km/h 70. Ne consegue

che il km 38+640, precedente a quello indicato dall’A.N.A.S. dove era stata posizionale l’apparecchiatura del rilevamento della velocità, risulta essere sottoposto alla velocità ordinaria di km/h 90. Ne consegue che la violazione contestata può essere derubricata dal comma 9 al comma 8 dell’art. 142 C.d.S.”.

Di pari tenore la Sentenza del Giudice di Pace di Avezzano n.393/2021.

Tra l’altro si rileva anche l’illegittimità dei cartelli indicanti il limite massimo di velocità in quanto non rispondente alle limitazioni imposte nella relativa ordinanza.

Non è quindi sufficiente la mera esistenza del cartello stradale, ma occorre invece la prova, da parte dell’amministrazione o dell’ente proprietario della strada, che questo sia stato apposto legittimamente, e cioè in base ad un legittimo provvedimento dell’organo competente a disciplinare, in quella zona, la circolazione ovvero sia stato correttamente rimosso quando mancano i presupposti di legittimità. Ciò non è avvenuto nel caso di specie.

Ad oggi è in vigore la sola ordinanza 33/2019 dell’Anas la quale non individua, tra i tratti soggetti al regime derogatorio dell’art. 142 comma 2 C.d.S., il tratto tra il km 38+200 e il km 39+350 tratta Avezzano-Sora, tratto di competenza compartimentale, che resta quindi soggetto al limite ordinario. Inoltre nell’ordinanza in questione, le precedenti, non vengono estrapolate ma semplicemente richiamate. Tuttavia è bene precisare che l’ordinanza 33/2019 è motivata da esigenze di traffico veicolare mentre le precedenti sono del tutto scollegate in quanto giustificate dalla necessità di procedere ai lavori di manutenzione straordinaria del manto stradale, lavori comunque completati ben prima dell’emanazione dell’ultima ordinanza valida 33/2019 e non più richiamabili a giustificazione alcuna.

Tra l’altro preme sottolineare:

- che fin dall'avvio del servizio **non si è mai proceduto alla contestazione immediata** invero si è sempre proceduto alla contestazione differita **pur in assenza di autorizzazione prefettizia**;
- che la richiesta inviata dal Comune all'ente gestore e alla Prefettura identifica un **autovelox di tipo mobile** ovvero quello che dinamicamente è collocato a bordo di un'autovettura in movimento che non prevede la contestazione differita, **mentre si è proceduto ad utilizzare un autovelox temporaneo al km 38+640 senza alcuna autorizzazione prefettizia**. La normativa è chiara sulle diverse modalità di utilizzo dell'autovelox (mobile, temporaneo o fisso) di talché la modalità mobile non può che essere quella all'interno dell'autovettura civetta. Si precisa che l'autovelox scelto "Velomatic 512" può essere posizionato anche all'interno dell'autovettura come si evince dalla scheda tecnica (modalità d'uso "mobile") o utilizzabile nelle postazioni temporanee (collocato su treppiede) o in postazioni fisse.
- che dal riscontro della stessa prefettura si conferma la modalità di svolgimento del servizio *"Comunicazione dell'attivazione del servizio di controllo della velocità mediante l'autovelox, in via sperimentale **mediante postazione mobile**, sul tratto di strada ..."*. Tale asserzione non ha prodotto alcun'autorizzazione visto che si sarebbe dovuto trattare di postazione mobile mentre è stata utilizzata una postazione temporanea che necessita di tale autorizzazione.
- che la corretta tipologia utilizzata è rinvenibile dal medesimo verbale *"**Postazione di controllo temporanea**"*. Quindi è chiaro che la mancata autorizzazione prefettizia è giustificata dalla diversa prospettazione del servizio de quo come rinvenibile nella richiesta inviata dall'ufficio tecnico alla Prefettura dell'Aquila e all'Anas compartimentale *"Considerato che la rilevazione delle infrazioni dei limiti di velocità avverrà, **senza contestazione immediata**, tramite il posizionamento di apparecchiature **elettroniche mobili da parte di operatori della sopracitata ditta**"*.
- che la sentenza della Cassazione Penale n.22158 del 22/02/2012 ha stabilito che **non è consentito ai Comuni ed agli enti locali di utilizzare gli Autovelox quale strumento volto alla remunerazione economica e alla soddisfazione delle casse degli enti locali**, piuttosto che alla prevenzione degli eccessi di velocità e dei conseguenti pericoli per gli utenti della strada. Per la Suprema Corte dunque, gli autovelox nascosti non rappresentano uno strumento utile a far moderare la velocità agli automobilisti, ma un mezzo illecito per risanare le casse comunali: **sono dunque illegittime le contravvenzioni elevate con dispositivi occultati più o meno evidentemente agli automobilisti al fine di elevare il più elevato numero di sanzioni possibile**.

