

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 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."*

NEL DETTAGLIO

- 1) **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 homologazione 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 homologazione 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 homologazione. 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 delle 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 rivelatore 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 europeo/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 homologazione, 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 homologazione 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 homologazione** 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 assorbe 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 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 dei casi, si deve procedere ad omologazione 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 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 ...”).

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 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”.

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 omologazione”, 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 omologazione, 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 homologazione 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 homologazione/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 homologazione, 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 ...

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 homologazione 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, richieda 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 discrimen 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 omologati 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 norma 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 CdS, 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 Costituzionale, 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, 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

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 leggi, 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".

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"

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 **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**.

Per tali motivi, la scrivente chiede l'accoglimento del ricorso **con ogni conseguente provvedimento**.

Data / /

Firma



Si allega:

- verbale;
- patente
- dichiarazione trasgressore