

OSSERVAZIONI DI CARATTERE TECNICO/GIURIDICO SU

Í SCHEMA DDL PER REVISIONE CDSÍ 25/09/2023

PREMESSA:

Da un primo esame, così come è articolato lo schema del DDL, riconoscerebbe l'attuale mancanza di Omologazione degli apparati di rilevamento velocità, quindi usati illecitamente, creando una serie di contenziosi incredibili poiché i cittadini, ad onor del vero, si sentirebbero legittimati a richiedere il rimborso di quanto pagato illegittimamente.

NEL MERITO DELL'ART. 6 commi vari:

Molti organi di stampa, commentando lo schema di disegno di legge recanti interventi in materia di sicurezza stradale, hanno evidenziato che secondo il Ministro Salvini con tale nuovo provvedimento legislativo ci sarà uno stop agli autovelox truffa.

Rispondendo ad un'interrogazione alla Camera dei deputati, il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti ha auspicato una nuova regolamentazione degli autovelox per evitare gli usi impropri.

Orbene, il testo letterale dello schema del DDL lascia invece intendere tutt'altro, in particolare, raffrontando il testo dell'art. 142 c. 6 vigente con le modifiche proposte.

Tale norma prevede attualmente che *Per la determinazione dell'osservanza dei limiti di velocità sono considerate fonti di prova le risultanze di apparecchiature debitamente omologate*.¹ nonostante il dato letterale lasci poco spazio ai dubbi, nel corso degli anni è considerato che nessuno degli apparati utilizzati sembra essere stato mai oggetto di omologazione - gli enti utilizzatori di questi rilevatori automatici di velocità hanno spinto una corrente dottrinarie (in parte raccolta anche dalla giurisprudenza, oggi minoritaria) secondo cui la semplice approvazione fosse sufficiente per loro utilizzo ai fini sanzionatori.

In realtà, tale interpretazione degli enti può essere confutata raffrontando la norma in esame con il disposto dell'art. 192, reg. att. C.d.S.¹ che prevede le due (distinti e diverse) procedure per omologazione e approvazione.

¹ **Art. 192. (Omologazione ed approvazione)**

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

La sovrapposizione dei termini approvazione ed omologazione, superficialmente alternativi, è infatti soltanto apparente.

I commi 2 e 3 dell'art. 192 reg. att. c.d.s. prevedono infatti due diverse e ben distinte procedure:

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

La sovrapposizione dei termini approvazione ed omologazione, superficialmente alternativi, è infatti soltanto apparente.

I commi 2 e 3 dell'art. 192 reg. att. c.d.s. prevedono infatti due diverse e ben distinte procedure:

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

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

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

4. Nei casi di omologazione o di approvazione di prototipi, il ministero dei Lavori pubblici autorizza il richiedente alla produzione e commercializzazione del prodotto. Con provvedimento espresso è comunicata al richiedente la eventuale reiterazione dell'istanza.

5. La omologazione o la approvazione di prototipi è valida solo a nome del richiedente e non è trasmissibile a soggetti diversi.

6. Per la fabbricazione di elementi non conformi ai prototipi riconosciuti ammissibili dal ministero dei Lavori pubblici, ai sensi del presente articolo, si applica la sanzione di cui all'articolo 45, comma 9, del Codice. Può essere disposta, inoltre, la revoca del decreto di omologazione o di approvazione del prototipo.

7. 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.

8. Il fabbricante assume la responsabilità del prodotto commercializzato sulla conformità al prototipo depositato e si impegna a far effettuare i controlli di conformità che sono disposti dall'ispettorato generale per circolazione e la sicurezza stradale.

- comma 2: *l'ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale del ministero dei Lavori pubblici accerta, anche mediante prove, e avvalendosi, quando ritenuto necessario, del parere del Consiglio superiore dei Lavori pubblici, la rispondenza e la efficacia dell'oggetto di cui si richiede l'omologazione alle prescrizioni stabilite dal presente regolamento, e ne omologa il prototipo quando gli accertamenti abbiano dato esito favorevole. L'interessato è tenuto a fornire le ulteriori notizie e certificazioni che possono essere richieste nel corso dell'istruttoria amministrativa di omologazione e acconsente a che uno dei prototipi resti depositato presso l'ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale.*
- comma 3: *Quando trattasi di richiesta relativa ad elementi per i quali il presente regolamento non stabilisce le caratteristiche fondamentali o particolari prescrizioni, il ministero dei Lavori pubblici approva il prototipo seguendo, per quanto possibile, la procedura prevista dal comma 2.*

Ad una attenta lettura emergono *ictu oculi* gli elementi distintivi, cioè *la rispondenza e la efficacia dell'oggetto di cui si richiede l'omologazione alle prescrizioni stabilite dal presente regolamento; rispondenza all'esito del quale - quando gli accertamenti abbiano dato esito favorevole - si ottiene l'omologazione del prototipo* (prevista dal comma 2) ed il caso in cui *trattasi di richiesta relativa ad elementi per i quali il presente regolamento non stabilisce le caratteristiche fondamentali o particolari prescrizioni* (prevista al comma 3) caso in cui si può ottenere la sola approvazione ma non l'omologazione.

Ne discende che le apparecchiature potranno essere omologate solamente quando il regolamento di attuazione del c.d.s. ne stabilisce le *caratteristiche fondamentali o particolari prescrizioni* (e vi sia la corrispondenza di queste con il prototipo) mentre, nel caso inverso potranno essere solamente approvate.

Non può che essere questa interpretazione del dato normativo.

Del resto, se così non fosse, non si capirebbe per quale ragione - giuridica e tecnica - il legislatore abbia previsto due diverse e distinte procedure!!!

Quando la norma si riferisce *ad apparecchiature debitamente omologate* (utilizzando addirittura il rafforzativo *debitamente*) si riferisce ad apparecchiature che, per poter essere legittimamente utilizzate a fini sanzionatori per violazione dei limiti di velocità, devono presentare le *caratteristiche fondamentali o particolari prescrizioni* di cui al regolamento di attuazione perché, in caso diverso, in mancanza delle stesse *caratteristiche fondamentali o particolari prescrizioni* potrebbero essere

solo approvate e conseguentemente, utilizzate per scopi diversi dai fini sanzionatori per violazione dei limiti di velocità (tra gli altri, a puro titolo di esempio, quelli utilizzati per le rilevazioni fotografiche del passaggio con luce rossa ai semafori).

Da ultimo, tale ricostruzione logico - giuridico trova conforto nella nota **sentenza 113/2015 della Corte Costituzionale**, la quale - nel dichiarare incostituzionale l'art. 45, comma 6 del c.d.s. in riferimento all'art. 3 della Costituzione, nella parte in cui non prevede che tutte le apparecchiature impiegate nell'accertamento delle violazioni dei limiti di velocità siano sottoposte a verifiche periodiche di funzionalità e taratura - afferma (paragrafo 6.2, 2° cpv.) che la soluzione normativa prevista dall'art. 142, comma 6, del d.lgs. n. 285 del 1992 (*Per la determinazione dell'osservanza dei limiti di velocità sono considerate fonti di prova le risultanze di apparecchiature debitamente omologate*) 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, arrivando a precisare che tale norma realizza un bilanciamento tra la tutela della sicurezza stradale e quella dei soggetti sottoposti alle verifiche (la tutela dei quali è in qualche modo compressa per effetto della parziale inversione dell'onere della prova) che trova il suo fondamento nel carattere di affidabilità che l'omologazione e la taratura dell'autovelox conferiscono alle prestazioni di quest'ultimo; **non risulta allo scrivente che nel corpo della sentenza i Giudici della Consulta abbiano mai utilizzato il termine approvazione**.

Al fine di evitare gli usi impropri e gli autovelox truffa, quindi, sarebbe stato più che sufficiente che il DDL, all'art. 142, comma 1, secondo periodo, dopo le parole debitamente omologate avesse inserito le seguenti non solamente approvate.