

Omologazione e approvazione non coincidono: la replica alla nota del MIT

Desta perplessità e stupore il parere reso dalla Direzione Generale per la sicurezza stradale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, nella persona del Direttore Generale Dott. Ing. Giovanni Lanati, pubblicato sul sito del MIT in data 11/11/2020.

Secondo convinzione personale e istituzionale espressa dal Dr. Ing. Lanati le procedure di omologazione e di approvazione di tutti i dispositivi e i sistemi di regolazione e controllo della circolazione stradale (autovelox, telecamere Ztl, photored, ecc.) sarebbero “*equivalenti*”.

Secondo il Direttore Generale basterebbe, dunque, la sola procedura di approvazione per validare l’efficacia dei dispositivi ai fini dell’accertamento delle infrazioni stradali ! Ciò affermato in netto e manifesto contrasto con orientamento consolidato formatosi in materia di cui alle **sentenze della Corte di Cassazione Civile n. 29334 del 2008, Corte di Cassazione Civile n. 15042/2001, Corte di Cassazione n. 21267/2014**, oltre che pedissequa sentenze n. 1731/2018 del Giudice di pace di Padova e la 48554/2019 del Giudice di pace di Milano).

Noti agli studenti del primo anno di giurisprudenza i principi costituzionalmente garantiti della separazione dei poteri, della funzione nomofilattica della Corte di Cassazione, della gerarchia delle fonti di diritto, ed ulteriori significative sfumature lessicali che, a quanto pare, sembrano essere sfuggite all’attenzione del Dirigente.

Le motivazioni addotte nel “parere” reso dal Dr. Ing. Lanati non possono certo travolgere i principi cardine che reggono il nostro ordinamento giuridico e istituzionale, mediante pubblicazione di un comunicato del MIT che si aggrappa, in *ultima ratio* e con evidente forzatura del diritto, su errate speculazioni lessicali in alcun modo condivisibili, per non ammettere l’enorme lacuna ad oggi presente nel sistema e relative conseguenze. Non è il modo corretto di affrontare e risolvere la questione.

È quanto riferisce in estrema sintesi il consulente tecnico Giorgio Marcon, Referente nazionale del Comitato Tecnico Scientifico del Centro Tutela Legale, che spesso affianca, in qualità di perito di parte, gli utenti che impugnano le sanzioni irrogate da autovelox e altri dispositivi di rilevamento delle infrazioni stradali.

Contrariamente a quanto asserisce il MIT – sostiene Marcon - le apparecchiature risultano solamente approvate, non anche omologate, non essendo funzionali ed efficaci ai fini dell’accertamento. Richiamato l’articolo 142 comma 6 del Codice della Strada, “*per la determinazione dell’osservanza dei limiti di velocità sono considerate fonti di prova le risultanze di **apparecchiature debitamente omologate***”. La norma non dice “*omologato o approvato*” e nemmeno omologato il solo prototipo! Tutte le apparecchiature devono dunque essere omologate! E **l’articolo 192 comma 2** del regolamento d’attuazione del CdS, in merito alla richiesta di omologazione o approvazione dei dispositivi ricorda che “*l’Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale del ministero dei Lavori pubblici accerta [...] 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*”. Non e/o la approvazione.

Nello specifico l’omologazione ministeriale rappresenta l’unico atto ministeriale e procedurale attraverso il quale il Ministero consente la riproduzione in serie del

prototipo omologato di un prodotto testato in un laboratorio ministeriale. Ha validità pari a 5 anni ed è estendibile con rinnovo quinquennale.

L'atto di omologazione – 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 comma 7 del regolamento CdS 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”*. Orbene, al giorno d'oggi non risulta essere mai stato pubblicato alcun decreto relativo all'omologazione degli autovelox e di nessun altro strumento sanzionatorio, nemmeno la segnaletica stradale. Ne deriva, pertanto, che agli esiti dei rilievi effettuati sul fatto sanzionato non possa attribuirsi alcuna valenza giuridica!

Gli organi di Polizia che utilizzano gli strumenti sanzionatori, sottolinea sempre Marcon, dovrebbero, prima del loro utilizzo, verificare che il D.M. di omologazione sia stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale, se realmente siano state effettuate tutte le verifiche annuali e la calibrazione come prestabilito dalle norme italiane, europee e internazionali, che siano state effettuate le dovute manutenzioni (da non confondere con l'autodiagnosi ogni anno) e che prima dell'utilizzo sia stato verificato il corretto funzionamento: il tutto ai fini della verifica in ordine alla permanente funzionalità dello strumento.

Ma questo Decreto Ministeriale di omologazione non esiste e non ci sono neppure i decreti di approvazione, a voler essere precisi. Di conseguenza nessun strumento di misura, impianto semaforico e segnaletica stradale può essere commercializzato, né installato, né utilizzato.

Giova tra l'altro ricordare che l'omologazione non è solo un atto amministrativo, ma è anche un atto tecnico complesso atto a garantire che uno strumento, come l'autovelox, sia corretto e preciso nel suo risultato ottenuto.

Le società produttrici delle apparecchiature come autovelox, photored, ecc. non dispongono del D.M. di omologazione, inesistente, avendo finora ottenuto soltanto una mera Determina Dirigenziale firmata dal dirigente del MIT che non certifica il rispetto dei requisiti tecnici circa l'attendibilità funzionale dello strumento al fine di ottenere l'omologazione. Tali requisiti tecnici andrebbero infatti verificati solo attraverso prove tecniche e di comparazione di cui il ministero non può occuparsi direttamente essendo pure, così ci risulta, sprovvisto del laboratorio per effettuare tali prove.

In definitiva la Determina Dirigenziale non è e non va confusa con il Decreto Ministeriale di omologazione pubblicato in Gazzetta Ufficiale come previsto dal citato art. 192 comma 7 CdS. Né può, ovviamente, ‘scavalcarlo’.

Crediamo di aver espresso con sufficiente chiarezza in cosa consista l'omologazione dei dispositivi e dei sistemi di regolazione e controllo della circolazione stradale, e perché tutti gli strumenti in uso ne sarebbero praticamente privi. Possiamo quindi tornare al punto iniziale, ossia al confuso ‘parere’ del MIT dello scorso 11/11/2020 che, considerando artatamente equivalenti le procedure di omologazione e di approvazione, ha inteso negare che possano esserci criticità di questo tipo.

Le affermazioni rese dal Dr. Ing. Lanati nella sua funzione istituzionale sono, a ben vedere, di una gravità sconcertante per l'assoluta carenza di fondamento in diritto e per l'evidente tentativo di voler aggirare, utilizzando in modo inopportuno e superficiale

impossibili equiparazioni lessicali, portata e valenza delle norme dettate in materia, pur convalidate e correttamente interpretate dalla Corte di Cassazione.

Marcon ritiene e sostiene errata questa 'equiparazione', trattandosi di due terminologie diverse: un dispositivo, uno strumento o un materiale può essere nel suo complesso sia omologato che approvato in quanto le procedure seguono strade diverse (magari poi giungono allo stesso obiettivo ma sono diverse). In un'automobile, per esempio, le singole parti che la compongono, come i fari, gli pneumatici o le cinture di sicurezza, devono essere omologate da un ente pubblico. Ma le alette parasole, le maniglie e lo sportellino porta oggetti non sono omologati ma semplicemente approvati dal costruttore, in quanto non devono soddisfare requisiti di legge. Pertanto quando l'art. 45 comma 6, citato dal MIT nella sua nota, riporta che i dispositivi per l'accertamento e il rilevamento automatico delle violazioni alle norme di circolazione "sono soggetti all'approvazione od omologazione" si riferisce proprio a una distinzione di questo tipo. Resta dunque assodato, ex art. 142 comma 6 C.d.S., che per la determinazione dell'osservanza dei limiti di velocità sono considerate fonti di prova solo le risultanze di apparecchiature '*debitamente omologate*'.

Va infine considerato un altro fondamentale aspetto: tutte le omologazioni degli strumenti di misura (come etilometro, autovelox, photored, semafori, ecc.) sono delegate ed attribuite, in forza di leggi imperative dello Stato Italiano e delle recepite direttive europee, in capo al MISE (Ministero Sviluppo Economico) e non anche del MIT, come avvenuto con il cronotachigrafo che fa parte dello stesso art. 142 C.d.S.

Sul punto, è pure intervenuta la Cassazione con la sentenza n. 22158/2012 e la Corte dei Conti, condannando la PA per aver utilizzato strumenti non omologati o approvati e non in regola con le Norme del C.d.S..

Non è dunque dato comprendere come possano essere sfuggite all'attenzione del Dr. Ing. Lanati, nel rivestito ruolo istituzionale garantista e di riferimento, tutte queste articolate componenti tecniche e normative, anche a valenza europea, sancite imposte e recepite a indubbia garanzia e tutela della sicurezza stradale e degli utenti, come più volte inteso chiarire dalla Suprema Corte di Cassazione.

MARCON GIORGIO

Via degli Alpini, 75 - Tel. 0422/771335
31040 GIAVERA DEL MONTELLO (TV)
C.F. MRC GRG 56A17 A471K