

La questione degli Autovelox ed Etilometri illegali, in quanto sprovvisti dei Decreti di Omologazione previsti dal Codice della Strada (C.d.S.).

- Autovelox ed Etilometri quali strumenti di misura sono soggetti alle norme della Metrologia legale
- Il Codice della Strada ed il Regolamento di esecuzione
- La vexata quaestio tra Approvazione e Omologazione
- Gli interventi della Suprema Corte di Cassazione
- Elementi di carattere penale scaturenti dalle mancate Omologazioni

Ho già affrontato la questione della natura degli Autovelox ed Etilometri, relativamente al fatto che è pacifico trattarsi di strumenti di misura, pertanto soggetti all'osservanza dei canoni della Metrologia legale in quanto destinati all'accertamento della velocità degli autoveicoli ed al tasso alcolemico dei conducenti: ovvero impiegati per **scopi legali**.

Con l'emanazione della direttiva comunitaria 2004/22/CE del 31.03.2004 relativa agli Strumenti di Misura - meglio conosciuta come direttiva MID (Measuring Instruments Directive) -, recepita con D.Lgs. 02.02.2007, n. 22, in vigore dal 18.03.2007, poi novellata dalla direttiva 2014/32/UE del 26.02.2014, attuata a mezzo del D.Lgs. 19.05.2011, n. 84, è stato introdotto nel vigente ordinamento, il principio dei **"controlli metrologici legali"**, **i controlli per motivi di interesse pubblico, sanità pubblica, sicurezza pubblica, ordine pubblico, protezione dell'ambiente, imposizione di tasse e diritti, tutela dei consumatori e lealtà delle transazioni commerciali, intesi a verificare che uno strumento di misura sia in grado di svolgere le funzioni cui è destinato (art.4, comma c) della direttiva MID.**

La notevole novazione introdotta dalla direttiva MID, non è pertanto incentrata sullo strumento di misura ex se, quanto alla sua specifica destinazione d'uso; essa è divisa in 2 Allegati: l'Allegato I che dispone i Requisiti essenziali degli strumenti di misura (dettagliati all'art.1 della MID) e quelli disposti per i 10 Allegati specifici.

Essendo fuor di dubbio che, sia gli Autovelox che gli Etilometri sono strumenti e/o sistemi di misura finalizzati agli **"scopi legali"** declinati nella direttiva MID, in quanto destinati ai controlli per **motivi di interesse pubblico, sicurezza pubblica, protezione dell'ambiente**, sono pertanto soggetti all'osservanza dei vigenti canoni della Metrologia legale applicabili: tali scopi sono proprio quelli declinati nei Principi generali di cui all'art.1 del D.Lgs. 10.09.1992, n. 285, ovvero quelli del Codice della Strada, d'ora in poi indicato come (C.d.S.).

Per definizione di ordinamento giuridico, non essendo tali categorie di strumenti contemplate in alcuno dei 10 allegati specifici della MID, essi dovranno essere approvati e legalizzati secondo i vigenti canoni metrologico legali della normativa interna nazionale.

Al riguardo, lo stesso MIMIT, all'indirizzo Web: <https://www.mimit.gov.it/it/metrologia/sistema-di-garanzia-della-qualita-82896365>, fornisce una dettagliata e precisa procedura, ivi compreso il fac-simile di domanda di ammissione alla Verificazione metrica ed alla legalizzazione, da presentarsi ai sensi dei più volte citati artt. 6 e 7 del R.D. 226/1902: verrebbe così risolto tutto il "bailamme" esistente mediante la semplice applicazione di disposizioni normative e procedure già esistenti.

Fatta tale doverosa precisazione, passo allo scottante tema relativo alla situazione in cui versano le apparecchiature impiegate per l'accertamento delle violazioni in tema di controllo della velocità degli automezzi su strada, attuato a mezzo dei c.d. Autovelox fissi o mobili, nonché al tasso alcolemico dei

conducenti, oltre altri tipi di strumenti per il controllo del rispetto della semaforica, i c.d. Photored e controlli degli accessi ai tratti di strada sottoposti a particolari vincoli: c.d. accessi Z.T.L.

All'art. 1, comma 1 del C.d.S. è sancito quale Principio generale che: ***“La sicurezza e la tutela della salute delle persone nonché la tutela dell'ambiente, nella circolazione stradale, rientrano tra le finalità primarie di ordine sociale ed economico perseguite dallo Stato”***, non senza evidenziare che i suddetti valori sono pure oggetto di **tutela di rango costituzionale**.

Al comma 3 è disposto: ***Al fine di ridurre il numero e gli effetti degli incidenti stradali ed in relazione agli obiettivi ed agli indirizzi della Commissione europea, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti definisce il Piano nazionale per la sicurezza stradale.***

Duole purtroppo riferire che diversi Comuni italiani, in quanto obbligati alla redazione del **Piano urbano del traffico** o P.U.T., previsto dalle disposizioni di cui all'art. 36 del C.d.S. e s.m.i., risultano inadempienti alla loro adozione, seppur il comma 10 del succitato articolo prevede che: ***“I comuni e gli enti inadempienti sono invitati, su segnalazione del prefetto, dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti a provvedere entro un termine assegnato, trascorso il quale il Ministero provvede alla esecuzione d'ufficio del piano e alla sua realizzazione”***.

Sulle strade extraurbane, escluse superstrade o autostrade, i Comuni possono sistemare postazioni fisse dopo aver chiesto l'autorizzazione al Prefetto, che la concede qualora l'autovelox venga messo in tratti di strada pericolosa dove sia impossibile adottare misure più efficaci; pertanto i Prefetti avranno un ruolo determinante nella collocazione degli autovelox. **Essi potranno autorizzare i dispositivi solo in aree con un alto tasso di incidentalità o dove è documentata l'impossibilità della contestazione immediata per le condizioni strutturali della strada.**

Il vigente C.d.S. ha disposto all'art. 45, comma 6, 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 ed 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”***.

Con il D.P.R. 16.12.1992, n. 495 è stato emanato il ***“Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada”***. All'art. 192 del Regolamento, di notevole importanza i primi 3 commi, ove è così disposto:

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 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".

Dall'analisi dei suddetti commi è pertanto possibile ricavare, con criterio logico-giuridico, la differenza sostanziale tra il termine Approvazione e Omologazione.

Per **Approvazione** deve intendersi la procedura prevista che fa riferimento a elementi che non necessitano di specifiche caratteristiche, ovvero per i quali il Regolamento non stabilisce particolari requisiti (art. 192 comma 2^a). Da un punto di vista formale, l'Approvazione che dovrebbe avere la forma di un **D.M.** è in concreto costituita invece da una Determina Dirigenziale.

Per **Omologazione** deve intendersi la procedura che consente la produzione seriale del prototipo di strumento omologato di un esemplare, rappresentativo della produzione, il quale, a seguito di prove e test condotti in laboratori qualificati, **dimostra la conformità alle relative norme tecniche di riferimento, sia nazionali che comunitarie, pertinenti alle specifiche funzioni svolte dallo strumento o dal sistema di cui è parte**. Da un punto di vista formale, l'omologazione si concretizza in un vero e proprio **D.M. d'Omologazione** nel quale è descritta l'apparecchiatura cui si riferisce, unitamente all'indicazione del termine temporale di validità, la cui emissione avviene a seguito dell'accertamento dei requisiti richiesti da un **provvedimento di carattere generale che ne dispone le caratteristiche tecniche, modalità d'impiego e le peculiarità specifiche: allo stato, ancora si è in attesa di essere emanato**.

Al riguardo illuminante è la recente Ordinanza della Corte di Cassazione n.10505, pubblicata il 18.04.2024 nella quale, nelle premesse del dispositivo così recita:

*"E', 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, (e non al M.I.T. n.d.r.), nel mentre l'approvazione consiste in un procedimento che non richiede la comparazione del prototipo con caratteristiche ritenute fondamentali o 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'ormai univoca giurisprudenza di questa Corte: cfr., da ultimo, Cass. n. 14597/2021)".*

"Oltretutto, anche recentemente, è stato precisato che in caso di contestazioni circa l'affidabilità dell'apparecchio di misurazione della velocità, il giudice è tenuto ad accertare se tali verifiche siano state o meno effettuate, puntualizzandosi - si badi - che detta prova non può essere fornita con mezzi diversi dalle certificazioni di omologazione e conformità, né la prova dell'esecuzione delle verifiche sulla

funzionalità e sulla stessa affidabilità dello strumento di rilevazione elettronica è ricavabile dal verbale di accertamento (cfr. Cass. n. 3335/2024)”.

Alla suddetta Ordinanza se ne sono seguite altre, tutte aventi come motivazione, **l’affermazione della necessaria Omologazione per gli strumenti impiegati per l’accertamento delle infrazioni in materia di supero della velocità consentita, non disgiunta dal fatto che i provvedimenti omologativi siano di competenza del MISE (oggi MIMIT):** cfr. Cass. n. 20492/2024 – Cass. n. 20913/2024. Ultroneo poi, il conseguente annullamento dei Verbali di contestazione degli illeciti amministrativi elevati nei confronti dei presunti contravventori per vizio di legittimità: ogni dispositivo o sistema impiegato per l’accertamento della violazione al C.d.S., **difettava del debito provvedimento di Omologazione.**

E’ appena il caso di evidenziare che, in tema di autovelox, il M.I.T. con D.M. 13.6.2017 n. 282 M.I.T., all’art.1 è stato così 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 alla approvazione del prototipo ai sensi dell’art. 192, comma 3, del decreto sopra richiamato”.*

Per altro verso, con Circolare MIT, prot.U0008176 del 11.11.2020, a firma del Direttore Generale della **Direzione Generale per la Sicurezza Stradale – Div. II**, veniva affermata la **“Equivalenza sostanziale tra le procedure di omologazione e quelle di approvazione dei dispositivi e sistemi di regolazione e controllo della circolazione stradale e conseguente equivalenza della validità dei sistemi approvati e omologati per il loro utilizzo ai fini sanzionatori”** (All. 1).

E’ di tutta evidenza che, con la mera Circolare Min.le appena citata, sia stato dato l’avvio ad una serie di condotte illecite che integrano condotte penalmente rilevanti, quali il **“Falso ideologico” - ex art. 479 c.p.** - in quanto **idoneo all’induzione in errore** i destinatari del suddetto pronunciamento operato con C.M. ovvero:

- **Tutti gli enti proprietari e gestori di strade e autostrade;**
- **Tutti i produttori e utilizzatori di dispositivi e sistemi di regolazione e controllo della circolazione stradale;**
- **Il Ministero dell’Interno - Direzione Centrale per la Polizia Stradale, Ferroviaria, delle Comunicazioni, e per i Reparti Speciali;**
- **Servizio Polizia Stradale**

circa l’equivalenza sostanziale tra le procedure di omologazione e quelle di approvazione dei dispositivi e sistemi di regolazione e controllo della circolazione stradale: il Direttore Generale – alto Funzionario di livello apicale del M.I.T., alla diretta dipendenza del Ministro - **era ed è ben conscio del fatto che al tempo, e sino a tutt’oggi, il M.I.T. non aveva ancora emanato i criteri per l’omologazione dei suddetti dispositivi –** così come il D.P.R. 16.12.1992, n. 495, quale Regolamento attuativo del C.d.S. prevedeva – e pertanto in base **ad un errore assolutamente inescusabile** ha pareggiato l’Approvazione con l’istituto dell’Omologazione: fatto che ha consentito la produzioni di strumenti e/o Sistemi di accertamento per le infrazioni al C.d.S. sprovvisti della debita Omologazione – come ha **ripetutamente sentenziato la Corte di Cassazione nelle succitate Ordinanze.**

Tali strumenti pertanto sono stati illegittimamente prodotti e messi in commercio, integrandosi pertanto gli elementi di reato di cui **all’art. 515 c.p. – Frode nell’esercizio del Commercio** - per aver fornito alle PP.AA. strumenti non legali – in quanto sprovvisti di omologazione -: **pertanto inidonei ad essere impiegati per l’utilizzo cui i medesimi erano destinati ad essere utilizzati.**

Di qui scaturirebbe anche l’ipotesi di reato di cui **all’art. 640 c.p. – Truffa – con l’aggravante di cui al comma 2°** in quanto trattasi di strumenti e/o sistemi per l’accertamento delle infrazioni al C.d.S. ceduti in proprietà

e/o comodato d'uso, in danno allo Stato – Ministero degli Interni - o di un altro ente pubblico quali i Comuni – Corpo di Polizia Locale: **i quali si sono visti annullare i Verbali di Contestazione di illecito amministrativo per l'effetto delle sopraelencate Ordinanze della Corte di Cassazione, sulla base dell'incontestabile e accertata inesistenza del provvedimento di Omologazione delle apparecchiature in parola.**

Quanto al danno, oltre a quello patito dallo Stato ed Enti locali per le ipotesi di reato sopra richiamate, è doveroso evidenziare quello patito dai “presunti contravventori” che hanno “oblato” Verbali illegittimi per asseriti superiori di velocità e/o supero del tasso alcolemico, in quanto determinati da apparecchiature **“Autovelox ed Etilometri illegali: poichè sprovvisti della debita omologazione”.**

A parte l'evidente “*contradictio in terminis*” presente nella formulazione contenuta all'oggetto della C.M. di cui sopra, è di tutta evidenza che una Circolare, quale atto “*interna corporis*” ha effetti giuridici limitati a soggetti interni all'Amministrazione che l'ha emanata ed ai quali è destinata, **non può certo sortire effetti nei confronti di soggetti esterni, né ovviamente porsi in contrasto con norme di rango superiore, quali quelle dettate dal C.d.S. e dal D.P.R. 16.12.1992, n. 495 quale Regolamento di esecuzione dello stesso.**

Le sopra citate Ordinanze della Corte di Cassazione, che ben possono elevarsi ad orientamento costante del supremo grado di Giurisdizione nel vigente ordinamento, hanno tutte evidenziato la dovuta netta distinzione degli istituti **dell'Approvazione ministeriale rispetto a quello dell'Omologazione:** con evidenti effetti ablativi delle distorcimenti affermazioni svolte nella suddetta C.M. del MIT dell'11.11.2020.

E' utile qui richiamare l'attenzione del lettore sull'affermazione della **titolarità dell'Omologazione degli strumenti in parola in capo al MISE (oggi MIMIT), e non al MIT,** giusto quanto affermato nelle motivazioni dell'Ordinanza n. 10506 del 18.04.2024 della Suprema Corte di Cassazione che ha così inteso ribadire che la classificazione di genere dei dispositivi e sistemi in parola è, e non può che diversamente essere che quella di “**strumenti di misura**”: precipuamente **utilizzati per i c.d. scopi legali.**

Trattandosi quindi di strumenti o di sistemi di misurazione, essi senz'altro soggetto alle disposizioni metrologiche legali già vigenti dall'emanazione del T.U. 7088/1890.

Pertanto, nel caso degli Autovelox, tale tipologia di strumento, doveva essere necessariamente di tipo legale – ossia conforme alle disposizioni di legge al tempo vigenti – in quanto destinato ad essere validamente utilizzato dalla P.A. per erogare sanzioni in caso d'accertata violazione dei limiti di velocità imposti e rilevati su un determinato tratto di strada, **atteso il principio giuridico generale per il quale, se al fine di accertare la commissione di un illecito è necessario l'utilizzo di uno strumento di misura, lo stesso deve essere di tipo legale.**

Il Codice della strada, approvato con D. Lgs. 30.04.1992, n. 285, disponeva all'art. 45, comma 6: “*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 ed 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*”.

Con successivo D.Lgs. 10.09.1993, n. 360, all'art.20, è stato così disposto: “*All'articolo 45, comma 6, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è apportata la seguente modificazione:*

a) le parole: “*ed omologazione*” sono sostituite dalle seguenti: “**od omologazione**”.

Ciò determina, da subito, una discrasia con la formulazione finale del testo originario precedente dello stesso articolo 45, comma 6, ove la disposizione finale recita “**Nello stesso regolamento sono precisate altresì le modalità di omologazione e di approvazione**”.

Quel che lascia fortemente perplessi è il fatto che, per la prima volta, è stata devoluta alla competenza del Ministero delle Infrastrutture e trasporti l'approvazione od omologazione di tali categorie di strumenti di misura e non già al Mi.SE come sarebbe stato giuridicamente coerente: **trattandosi di strumenti di misura.**

In concreto poi, a legislazione vigente, quando alla formulazione di provvedimenti amministrativi quali quelli dell'approvazione od omologazione degli Autovelox e/o etilometri **concorre** la competenza di più Amministrazioni, per ragioni di speditezza e di agilità di un procedimento amministrativo, sarebbe stato utile indire la c.d. **Conferenza di Servizi**: cosa che, nel caso di specie, non è stata indetta.

Lo sconcertante quadro che si ritrae da tale situazione è che le norme che si sarebbero dovute emanare, ovvero la procedura per conseguire l'omologazione attraverso l'emanazione dei relativi DD.MM. e quelle per l'emanazione dell'Approvazione, a distanza di ben 32 anni dall'entrata in vigore del C.d.S. e del Regolamento di esecuzione non sono state ancora emanate!

Conseguenza diretta ed immediata di tale stato di fatto è che tutti gli Autovelox, gli Etilometri ed altre apparecchiature utilizzate per l'accertamento delle violazioni al C.d.S., in mancanza dei **Decreti di Omologazione** richiesti dalla normativa testé richiamata, risultano privi dei requisiti di legalità atti a consentirne **la commercializzazione e l'utilizzo per gli scopi cui sono destinati.**

Non essendone consentito il relativo utilizzo per scopi legali, le misurazioni e gli accertamenti tutti attuati con l'ausilio di apparecchiature non omologate risulterebbero pertanto affette in radice, da **nullità assoluta**, risultando illegittima e infondata, sotto il profilo probatorio, l'attività accertativa strumentale svolta dalla P.A. che se ne avvale ai fini repressivi e sanzionatori.

Le implicazioni conseguenti a tale stato di cose sono d'indubbio ed intollerabile riverberazione sul piano economico e sociale, emergendo una situazione che vede, ad opera della P.A., indebita irrogazione di sanzioni pecuniarie, non disgiunte da provvedimenti di carattere penale in quanto incidenti sulla libertà di circolazione e personale delle persone, in quanto scaturenti da accertamenti non sorretti da alcuna valida e opponibile fonte di prova: è il caso di utilizzo di etilometri che esitano valori alcolemici pari o superiori a quelli per i quali **la legge prevede una pena detentiva.**

Coerentemente a quanto sin qui esposto, sussistono, ad oggi, diversi provvedimenti adottati in sede giudiziaria che vedono l'accoglimento di ricorsi avverso verbali di contravvenzione emanati a sensi dell'art. 142, 6° c. C.d.S. e l'assoluzione piena in sede penale, per quei procedimenti attivati ex art. 186 C.d.S, perché **il fatto non sussiste.**

Di una sconcertante gravità, la situazione attuale riguardante gli Etilometri, per i quali è necessaria specifica e peculiare esposizione dei fatti, ed il cui illegale utilizzo incide non solo nella sfera patrimoniale della persona, sino ai casi di **privazione della libertà personale** nell'ipotesi in cui i valori dello stato alcolemico esitati dall'Etilometro, superino quelli fissati dalla norma in materia vigenti.

Ai sensi dell'art. 379 del D.P.R. 16.12.1992, n. 495 – Regolamento d'esecuzione per l'applicazione del C.d.S. – veniva emanato il D.M. 22.05.1990, n. 196 e s.m.i. – quale **Regolamento recante individuazione degli strumenti e delle procedure per l'accertamento dello stato di ebbrezza.**

All'art. 1, comma 1, del suddetto provvedimento è disposto: *"L'accertamento dello stato di ebbrezza con strumenti, ai sensi dell'art. 132, comma quarto, del Decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, sostituito dall'art. 17 della legge 18 marzo 1988, n. 111, si effettua mediante l'analisi dell'aria alveolare espirata: qualora in base al valore della concentrazione di alcool nell'aria alveolare espirata la concentrazione alcoolemica corrisponda o superi 0,8 grammi per litro (g/l), il soggetto viene ritenuto in stato di ebbrezza"*.

All'art. 2, comma 1, è disposto: *"1. L'apparecchio mediante il quale viene effettuata la misura della concentrazione alcolica nell'aria espirata è denominato etilometro può misurare globalmente, oltre quella dell'alcool etilico, anche la concentrazione di alcool metilico e di alcool isopropilico. Esso, oltre a visualizzare i risultati delle misurazioni e dei controlli propri dell'apparecchio stesso, deve anche, mediante apposita stampante, fornire la corrispondente prova documentale"*. Al comma 3 è disposto: *Gli etilometri devono rispondere ai requisiti stabiliti dall'allegato tecnico al presente decreto requisiti che possono essere aggiornati con provvedimento del Ministro dei trasporti d'intesa con il Ministro della sanità.*

Dall'esame del suddetto allegato tecnico si evince che le operazioni di prova dell'etilometro sono superiori a **n. 560 attività di controllo**: ciascuna delle quali deve emettere uno scontrino della stampante di cui è munito, atto a comprovare il "regolare funzionamento" dello strumento in occasione di ciascuna delle prove cui è stato sottoposto.

Vero è che, stante la previsione di cui al precedente comma 3 è detto *"... requisiti che possono essere aggiornati con provvedimento del Ministro dei trasporti d'intesa con il Ministro della sanità"*; ovviamente un D.M. può essere aggiornato, ma non certo **ad opera di una mera Circolare, bensì con altro provvedimento di pari rango: ovvero con un altro D.M.**

Nel caso di specie, si deve invece constatare che con la **C.M. N. 87/91 – Prot. n. 1848/4180-0 - D.C. IV n. A033 del 6/6/1991**, emanata dal il Ministro dei Trasporti d'intesa con il Ministro della Sanità, vengono stabilite **nuove Norme e procedure delle verifiche e prove da effettuare prima dell'immissione in uso e periodicamente degli etilometri art. 3, comma 2° del decreto interministeriale 22 maggio 1990, n. 196.**

In concreto i controlli vengono ridotti da oltre i **560, a 70**, oltre i controlli a scelta del laboratorio sulla base del 2% degli apparecchi di uno stesso lotto. I controlli da eseguirsi hanno pertanto subito una percentuale dell'**87,5% in meno di quelli previsti dal D.M.196/90**. E' indiscutibile che una rilevante riduzione dei controlli riverbera i suoi effetti sulle prestazioni degli apparecchi in questione, non disgiunta dalla correlata affidabilità metrologica.

Nella suddetta C.M. è altresì disposto che *"Le prove primitive e periodiche verranno effettuate dal Centro Superiore Ricerche e Prove Autoveicoli e Dispositivi (C.S.R.P.A.D.) di Roma e dai Centri Prova Autoveicoli della Motorizzazione Civile all'uopo attrezzati"*.

Con la Legge **273/1991** è stato istituito il **Servizio Italiano di Taratura (SIT)**: in applicazione dell'art. 4 della legge 23 luglio 2009, n. 99, ed a seguito del D.M. 22.12.2009, del M.I.S.E., di concerto con i Ministri dell'interno, delle politiche agricole e forestali, dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, delle infrastrutture e dei trasporti, del lavoro e delle politiche sociali, della salute, dell'istruzione, dell'università e della ricerca, della difesa, **ACCREDIA è stata designata quale unico organismo nazionale autorizzato a svolgere attività di accreditamento.**

ACCREDIA – quale Ente Unico di Accreditamento - è **l'Ente designato dal governo italiano ad attestare la competenza e l'imparzialità degli organismi e dei laboratori che verificano la conformità dei beni e dei servizi alle norme**. Ogni Paese europeo ha il proprio Ente Unico di accreditamento, che opera in linea con quanto stabilito dal Regolamento CE 765/2008 e dalla norma tecnica internazionale **ISO/IEC 17011**.

L'accreditamento attesta la competenza e l'imparzialità degli organismi di certificazione, ispezione, verifica e validazione, e dei laboratori di prova e taratura, e ne assicura l'idoneità a valutare la conformità di beni e servizi alle prescrizioni stabilite **dalle norme volontarie e obbligatorie: c.d. norme cogenti**.

Le attività dei laboratori di taratura e Prove sono regolate dalla Norma **UNI CEI EN ISO/IEC 17025** che fissa i **Requisiti generali per la competenza dei laboratori di prova e di taratura**: l'attività di un laboratorio di taratura, quale quella esercitata dal **C.S.R.P.A.D.**, consiste appunto nella esecuzione di **tarature e prove**.

La taratura è un'operazione metrologica consistente nella comparazione tra un **misurando** (lo strumento di cui voglio calcolare l'entità dell'errore) con uno **campione**. L'esame comparativo tra i 2 suddetti strumenti fornisce l'entità dell' **errore** di cui è affetto il misurando.

Le tarature assicurano nel tempo la riferibilità metrologica ai campioni nazionali o internazionali di strumenti e campioni e sono eseguite attraverso l'utilizzo di adeguata strumentazione e da parte di personale tecnicamente competente. L'ambito di attività di ogni laboratorio di taratura è definito, per ogni settore metrologico, dalle grandezze fisiche e dagli strumenti nonché dai campi di misura.

All'art. 3, comma 1 è disposto: *“Gli etilometri sono soggetti alla **omologazione del tipo che viene rilasciata dal Ministero dei trasporti** - Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, a domanda del costruttore o di suo mandatario ed a seguito dell'esito favorevole delle **verifiche e prove** effettuate dal Centro superiore ricerche e prove autoveicoli e dispositivi di Roma (C.S.R.P.A.D.)”.*

Rilevante è il fatto che il provvedimento ribadisce **l'obbligo di omologazione** per siffatta tipologia di strumenti: allo stato, **non essendo mai state decretate le norme per l'omologazione da parte del M.I.T.**, ne consegue che **nessun Etilometro è provvisto della relativa omologazione**; ciò contrasta con quanto previsto dalle disposizioni vigenti. Il loro impiego ai fini dell'accertamento del grado alcolemico è pertanto inficiato in radice, **con l'effetto di renderne illegittimi e non utilizzabili ai fini legali i risultati derivanti dal loro impiego.**

Ciò integra anche gli elementi di reato di cui **all'art. 479 c.p. in quanto “Falso ideologico”**: “Il reato di falso ideologico si consuma nel momento in cui il pubblico ufficiale, indotto in errore, attesta falsamente fatti non corrispondenti al vero, a prescindere dall'effettiva utilizzazione dell'atto o dalla titolarità dei beni coinvolti (Trib. di Vicenza - Sent. 278/2024).

Al successivo comma 2 è disposto: *“I singoli apparecchi prima della loro immissione in uso e periodicamente, **devono essere sottoposti a verifiche e prove secondo norme e procedure stabilite dal Ministero dei trasporti** - Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione d'intesa con il Ministero della sanità”.*

E' fatto grave che, Il soggetto che effettua le verifiche periodiche sugli etilometri, ovvero il Centro Superiore Ricerche e Prove Autoveicoli e Dispositivi (C.S.R.P.A.D.), **non sia stato accreditato e non fornisce alcuna garanzia della riferibilità né degli strumenti utilizzati e neppure delle misure che esegue: si valuti pertanto** se beni giuridici quali la libertà personale, la salute, la sicurezza delle persone e dell'ambiente possono essere in tali condizioni adeguatamente tutelate attraverso strumenti – gli etilometri – la cui affidabilità, precisione ed accuratezza delle misure vengono garantite in spregio alle condizioni di operatività come sopra dettagliato.

Ciò è tanto più grave in quanto, **nelle premesse di cui al già citato D.M. del M.I.T. del 13.6.2017, n. 282, vi sono le seguenti affermazioni:**

*“Vista la sentenza della Corte costituzionale n. 113, depositata il 18 giugno 2015, **che ha dichiarato incostituzionale**, in riferimento all'art. 3 della Costituzione, l'art. 45, comma 6, del decreto legislativo n. 285 del 1992, **nella parte in cui non prevede che tutte le apparecchiature impiegate per l'accertamento delle violazioni ai limiti di velocità siano sottoposte a verifiche periodiche di funzionalità e di taratura”;***

*“Vista la legge 11 agosto 1991, n. 273, recante **«Istituzione del sistema nazionale di taratura, che definisce gli istituti metrologici primari, i campioni nazionali ed i centri di taratura»**”;*

“Visto il decreto del Ministro dello sviluppo economico, di concerto con i Ministri dell'interno, delle politiche agricole e forestali, dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, delle infrastrutture e dei trasporti, del lavoro e delle politiche sociali, della salute, dell'istruzione, dell'università e della ricerca, della difesa, 22

dicembre 2009, con il quale ACCREDIA è stata designata quale unico organismo nazionale autorizzato a svolgere attività di accreditamento, in applicazione dell'art. 4 della legge 23 luglio 2009, n. 99”;

All'Allegato del già citato D.M. 13.6.2017 è disposto al Capo 2), dal titolo **Verifiche iniziali e Periodiche**, il comma 2.2 dispone che:

Le verifiche iniziali e periodiche di taratura devono essere eseguite, con emissione di certificato di taratura, da soggetti che operano in conformità ai requisiti della norma UNI CEI EN ISO/IEC 17025:2005 (e future revisioni) come laboratori di taratura, accreditati da ACCREDIA o da altri organismi di Accreditamento firmatari a livello internazionale degli accordi di mutuo riconoscimento. IL C.S.R.P.A.D. non è soggetto titolare di Accreditamento rilasciato da Accredia.

Pertanto, i rapporti di prova e di taratura periodica emessi dal C.S.R.P.A.D. – rilasciati con la denominazione di **“Certificati di Omologazione”** - sono gravati dal fatto di essere emessi in violazioni delle norme previste dai succitati dispositivi normativi sopra elencati, integrandosi pertanto le fattispecie di reato di cui all'art. **476 c.p.** per **Falsità materiale commessa dal pubblico ufficiale in atti pubblici**, nonché per quella di cui all'art. **479 c.p.** per **Falsità ideologica commessa dal pubblico ufficiale in atti pubblici**.

Dall'entrata in vigore del vigente C.d.S., in tutto questo tempo sono state indette gare per l'acquisto delle suddette strumentazioni ad opera delle PP.AA., nei cui bandi era prevista la fornitura delle stesse alla condizione che fossero conformi alle norme vigenti, cioè **di tipo legale** e pertanto **impiegabili per le operazioni di accertamento degli illeciti cui erano destinate a provarne l'elemento oggettivo**. E, quand'anche una tale previsione non fosse stata specificatamente prevista, **l'imperatività delle norme applicabili ex lege**, avrebbe imposto alle imprese fornitrici l'obbligo di fornire strumentazione conforme alle disposizioni in materia vigenti.

Viene pertanto in considerazione, a carico delle Imprese fornitrici della strumentazione illegale, la fattispecie di cui all'art. **355 c.p.** **“Inadempimento di contratti di pubbliche forniture”** ivi compresa l'aggravante di cui al comma 3° e quella di cui all'art. **356 c.p.** **“Frode nelle pubbliche forniture”**.

Spacciare l'**Approvazione** di uno strumento di misura e/o sistema di misurazione, con la sua **Omologazione**, facendo leva su una Circolare Ministeriale – quale quella prot.U0008176 del 11.11.2020 a firma del Direttore generale del M.I.T. – costituendo l'**omologazione** degli strumenti, la **condizione dirimente** per la loro fabbricazione, il commercio, l'uso, l'assoggettamento alla verifica primitiva e periodica, integra in modo tutt'altro che temerario, **il fumus di una connessione di tipo teleologica tra le diverse figure di reato citate nel presente atto**.

E' utile specificare che la **connessione teleologica si realizza tutte le volte in cui si commette un reato al fine di eseguirne un altro, oppure al fine di assicurare a sé stessi o ad altri il prodotto, il prezzo o il profitto di un altro reato - c.d. nesso paratattico -, oppure ancora al fine di occultarne un altro, ovvero l'impunità da altro reato**.

In via conclusiva, si sottolinea che, in violazioni ed abusi rilevanti per la legge penale, preoccupante è il fatto che i beni giuridici elencati all'art. 1 del Codice della Strada, ovvero: **“La sicurezza e la tutela della salute delle persone nonché la tutela dell'ambiente, nella circolazione stradale, rientranti tra le finalità primarie di ordine sociale ed economico perseguite dallo Stato”**, hanno patito di un vulnus gravissimo per condotte omissive e/o commissive che hanno sterilizzato in modo intollerabile per il ns. Paese, valori fondamentali per i quali il Codice della Strada era stato concepito.

Di alto pregio giuridico le recenti Ordinanze emesse dalla Suprema Corte di Cassazione, in forza delle quali è stata affermata la **differenza giuridica e sostanziale dell'istituto dell'Approvazione rispetto a quello dell'Omologazione**, unitamente all'affermazione ai fini della formazione dei suddetti atti, della **competenza del Ministero dello Sviluppo Economico, ora MIMIT**.

In uno Stato di diritto quale il nostro, **condotte di tale riprovevolezza, meritano l'adeguata risposta penale a carico dei responsabili, per la reiterazione delle stesse, conseguite in forza dell'odiosa connessione dei reati che sono stati evidenziati, caratterizzati pure dal vincolo della continuazione e consumati sull'intero territorio nazionale.**

Cesate, 20 ottobre 2024

Referente Nazionale Metrologia legale del
Comitato Tecnico Scientifico del
Centro Tutela Legale e di Migliore Tutela
Cav. Claudio Capozza

