



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE

Direzione generale per la sicurezza stradale

e l'autotrasporto

Divisione 2

Allo Studio Legale Didona & Partners
avvpasqualedidona@como.pecavvocati.it

E, p.c. Al Ministero delle Imprese e del made in Italy
dgtec.mimit.gov.it

All' Ufficio di Gabinetto
ufficio.gabinetto@pec.mit.gov.it

All' Ufficio legislativo
ufficio.legislativo@pec.mit.gov.it

Oggetto: Diffida Ci.ti.esse Srl – Pretesa responsabilità del MIT per mancata emanazione del decreto ex art. 192 Reg. CdS e presunti danni da inutilizzabilità degli apparecchi approvati

1. Premessa

La società Ci.ti.esse Srl ha notificato al MIT, per il tramite di codesto Studio Legale, una diffida con cui lamenta che la presunta mancata emanazione del decreto ministeriale, previsto dall'art. 192 del Regolamento di esecuzione del Codice della strada, avrebbe causato l'impossibilità di omologare i propri dispositivi di misurazione della velocità, determinando:

- una "sostanziale inutilizzabilità" degli autovelox approvati;
- un grave danno economico;
- una responsabilità extracontrattuale del MIT ex art. 2043 c.c.

L'argomentazione della società non è condivisibile, né sotto il profilo normativo né sotto il profilo fattuale: la ricostruzione prospettata non riflette l'assetto giuridico vigente, l'operato storico del MIT, né le condizioni per configurare una responsabilità per fatto illecito della Pubblica Amministrazione.

A tal proposito, con riferimento alle censure sollevate, si evidenzia quanto segue.

➤ Presunta "inerzia" del MIT nell'emanazione del decreto ex art. 192 del Regolamento

La contestazione di un comportamento omissivo è priva di fondamento. L'art. 192 del Regolamento di esecuzione del Codice della Strada (DPR 495/1992) prevede, fra l'altro, che i dispositivi per il rilevamento automatico delle violazioni alle norme di circolazione, possano essere omologati o approvati (1).

Le due procedure sono configurate in via alternativa: non sussiste un obbligo legale di omologazione per tutte le apparecchiature, né un obbligo di adottare norme tecniche ulteriori rispetto alle esistenti.



dg.ssa-div2@pec.mit.gov.it
div2.dgssa@mit.gov.it



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE

Direzione generale per la sicurezza stradale

e l'autotrasporto

Divisione 2

La scelta di ricorrere, sin dagli anni 90, alla procedura di approvazione costituisce esercizio pienamente legittimo della discrezionalità tecnica attribuita a questa Amministrazione. Tale prassi amministrativa è stata successivamente consolidata dal D.M. 282/2017, che disciplina i requisiti dei dispositivi destinati al controllo della velocità e conferma l'operatività delle approvazioni ministeriali in assenza di specifiche norme di omologazione (2).

Nessun comportamento "omissivo" può dunque essere imputato all'Amministrazione poiché l'ordinamento non impone la necessaria emanazione del decreto tecnico richiesto dalla società, né configura un dovere inderogabile in tal senso.

➤ **Equiparazione funzionale tra approvazione e omologazione**

La società sostiene che l'approvazione non sia equiparabile all'omologazione e che l'assenza di quest'ultima renda inutilizzabili gli strumenti approvati. Tale impostazione è smentita dal quadro normativo e dalla prassi istituzionale.

L'istruttoria condotta per l'approvazione e per l'omologazione è sostanzialmente identica quanto a verifiche, controlli, prove di laboratorio e riscontri tecnici sul prototipo. Cambia il *nomen iuris* del provvedimento, non la sostanza dell'esame tecnico-funzionale.

L'equivalenza funzionale tra le due procedure è stata:

- riconosciuta dal MIT con costante prassi amministrativa;
- ribadita dalla circolare del Ministero dell'Interno del 23 gennaio 2025, che conferma la piena legittimità dell'utilizzo dei dispositivi approvati per il rilevamento automatizzato (3);
- confermata dall'Avvocatura Generale dello Stato nella nota prot. 789741 del 18 dicembre 2024, che richiama l'alternatività degli istituti e l'idoneità dell'approvazione a soddisfare i requisiti richiesti dall'art. 192(4). L'Avvocatura, infatti, ha riconosciuto valida e legittima la distinzione funzionale e l'equiparazione precisando nella nota *de qua come* " (*omissis....*) *risulta decisivo rappresentare la piena omogeneità tra le due procedure, di omologazione e di approvazione, sostanziando la prospettazione con elementi, in particolare documentali, che non sono stati esaminati dalla Corte, in quanto non depositati nei relativi giudizi. Difatti, le procedure in esame, sostanzialmente identiche quanto a modalità e risultati, divergono esclusivamente, ai sensi dell'art. 192, commi 2 e 3, del regolamento di esecuzione e attuazione del cod. strada, per un dato meramente formale, ossia che il citato regolamento abbia codificato, o meno, le caratteristiche fondamentali ovvero particolari prescrizioni in relazione ai detti strumenti di rilevazione della velocità*".

Non è dunque sostenibile che l'Amministrazione abbia "*indotto in errore*" gli operatori, avendo la stessa sempre agito con la massima trasparenza e coerenza, adottando e pubblicando atti chiari, univoci e perfettamente allineati al quadro normativo di riferimento.

➤ **Pronunce della Corte di Cassazione richiamate dalla società**

Ci.ti.esse invoca alcune ordinanze della Cassazione (tra cui la n. 10505/2024 ed altre affini) che privilegiano una lettura formalistica dell'art. 142 C.d.S. Tuttavia, si tratta di pronunce che non si sono ripetute con costanza nel tempo e dalle quali non è possibile ricavare una linea interpretativa



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE

Direzione generale per la sicurezza stradale

e l'autotrasporto

Divisione 2

univoca sul rapporto tra omologazione e approvazione. Al contrario, numerose decisioni di merito si sono espresse in senso opposto. Ne consegue che non può parlarsi di un indirizzo consolidato, né tantomeno vincolante. Va aggiunto, inoltre, che tali pronunce non considerano il più ampio quadro normativo successivo alla formulazione originaria del Codice della strada, il quale prevede espressamente la possibilità di utilizzare dispositivi “approvati” per i rilievi automatici (5).

La giurisprudenza, com'è noto, non è uniforme e presenta orientamenti differenti. Proprio per questo non può ritenersi corretto sostenere che l'Amministrazione sia la causa diretta della scelta – meramente prudenziale – adottata da alcuni enti locali di sospendere l'utilizzo di apparecchi già approvati. Si tratta, infatti, di decisioni autonome, assunte alla luce dei diversi indirizzi giurisprudenziali, e non di conseguenza obbligata o imposta dall'operato dell'Amministrazione.

Entrando nel merito dell'Ordinanza n. 10505/2024, emerge come la Suprema Corte fondi il proprio convincimento su una lettura strettamente letterale del combinato disposto dei commi 1 e 6 dell'art. 142 C.d.S. In particolare, vengono richiamati:

- il comma 1, che consente l'accertamento delle violazioni mediante dispositivi “*debitamente omologati*”;
- il comma 6, che attribuisce valore probatorio alle risultanze delle “*apparecchiature debitamente omologate*”.

Secondo la Corte, l'uso esclusivo del termine “*omologazione*” costituirebbe un indice inequivoco della volontà del legislatore di distinguere tale procedura dall'“*approvazione*”, nonostante quanto previsto dal Regolamento predetto e dalla consolidata prassi amministrativa.

Muovendo da tale premessa, l'Ordinanza sviluppa un percorso argomentativo strutturato in tre passaggi:

1. il Codice della Strada, in quanto fonte primaria, prevale sul Regolamento (artt. 1 e 4 Preleggi);
2. l'art. 192 Reg. C.d.S. non potrebbe ampliare la portata dell'art. 142 C.d.S., che fa riferimento esclusivamente all'omologazione;
3. ogni eventuale antinomia deve essere risolta a favore della norma primaria, con conseguente disapplicazione dell'interpretazione ministeriale che equipara approvazione e omologazione.

Questa impostazione, tuttavia, ancorata a un criterio di interpretazione meramente letterale, non considera una serie di elementi rilevanti.

La Corte, con l'Ordinanza *de qua*, nel pronunciarsi, non ha tenuto conto del disposto dall'articolo 4 del DL 121/2002, convertito con legge 168/2002, e dall'articolo 201, comma 1-ter CdS, nel quale, gli ultimi due periodi sono stati aggiunti con la legge 120/2010. Entrambe le disposizioni normative richiamano la possibilità di utilizzare dispositivi “omologati o approvati” per il rilevamento della velocità nella modalità operativa che prevede la “postazione fissa” senza la presenza dell'organo accertatore. Le medesime, peraltro, sono state emanate successivamente al D.lgs. 285/1992 (Codice della strada) e come fonte di legge sono di pari grado rispetto a quest'ultimo. Quindi quanto previsto dai commi 1 e 6 dell'art. 142 del citato Codice, appare superato alla luce anche di quanto previsto dall'articolo 15 delle Preleggi.



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE

Direzione generale per la sicurezza stradale
e l'autotrasporto
Divisione 2

Tanto premesso si ritiene che, quanto disposto dal comma 6 sopra citato, che contempla l'utilizzo dei soli dispositivi di controllo omologati, sia stato superato dalle disposizioni normative in questione che prevedono l'utilizzo di dispositivi "omologati" o "approvati", per il rilevamento della velocità ex art. 142 del Codice della strada.

In conclusione, la ricostruzione effettuata dalla Corte non appare coerente con l'attuale assetto normativo. Infatti, l'art. 192, commi 2 e 3, D.P.R. 495/1992:

- non prevede una sequenza necessaria tra approvazione e omologazione;
- utilizza la congiunzione "o", configurando due procedimenti alternativi;
- consente l'utilizzo della sola approvazione nelle more della definizione delle norme tecniche.

Ne deriva che l'approvazione non è subordinata all'omologazione, non esiste obbligo di attivare entrambe le procedure e la scelta dipende dal quadro tecnico-normativo applicabile. A ciò si aggiunga, come già evidenziato, che atti ministeriali e prassi costante, attestano la piena omogeneità tecnico-amministrativa delle due procedure; e che la stessa Avvocatura dello Stato (nota CS 24083-2024) le definisce "*pienamente omogenee*", distinguendole unicamente sul piano formale.

➤ **Mancanza del nesso causale e sull'insussistenza di una responsabilità ex art. 2043 c.c.**

La società pretende di imputare al MIT la riduzione dei propri ricavi commerciali. Tale pretesa è giuridicamente irrilevante, poiché:

1. non vi è alcun fatto illecito: il MIT ha applicato la legge, esercitando competenze tecniche e normative secondo una prassi ultraventennale;
2. non vi è danno ingiusto, posto che la contrazione commerciale dipende da valutazioni autonome degli enti locali e da oscillazioni giurisprudenziali, non da un provvedimento illegittimo del MIT;
3. non esiste nesso causale, essendo del tutto indimostrabile che l'emanazione di un ipotetico decreto tecnico, avrebbe determinato l'omologazione dei dispositivi della società e prevenuto qualsiasi forma di flessione commerciale.

Come affermato dal Consiglio di Stato, la responsabilità per illecito omissivo sussiste solo in presenza di un obbligo puntuale, specifico e non discrezionale di provvedere (6), obbligo che qui non ricorre.

L'attività normativa e regolatoria, specie quando implica scelte tecniche complesse, non è fonte di responsabilità civile salvo casi eccezionali estranei al presente scenario.

Alla luce di quanto sopra esposto, si ritiene che la diffida di Ci.ti.esse Srl debba essere respinta integralmente, in quanto:

- non sussiste alcun obbligo omesso da parte del MIT;
- l'approvazione costituisce titolo abilitativo pienamente idoneo ai sensi dell'art. 192 Reg. CdS;



dg.ssa-div2@pec.mit.gov.it
div2.dgssa@mit.gov.it



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE

Direzione generale per la sicurezza stradale

e l'autotrasporto

Divisione 2

- l'Amministrazione non può essere ritenuta responsabile di scelte commerciali o prudenziali degli enti locali;
- mancano tutti i presupposti per una responsabilità ex art. 2043 c.c..

L'Amministrazione continuerà a svolgere le proprie funzioni in piena coerenza con la normativa vigente e con la riforma attualmente in corso. Inoltre, il fatto stesso che si stia già provvedendo alla predisposizione di un decreto di omologazione per i dispositivi di rilevamento della velocità previsti dall'articolo 142 del Codice della Strada — seguendo le procedure e i tempi tecnici e giuridici necessari — esclude che possano esserle attribuite responsabilità per dolo, colpa o, a maggior ragione, per gravi omissioni.

Il Direttore generale
dott. ing. Fausto Fedele

Il Direttore della divisione 2
Dott. ing. Valentino Iurato

NOTE

[1] Art. 192, D.P.R. 495/1992: "L'omologazione o l'approvazione è effettuata...".

[2] D.M. 13 giugno 2017, n. 282, recante "Approvazione delle norme funzionali relative ai dispositivi per l'accertamento delle violazioni dei limiti di velocità".

[3] Ministero dell'Interno, Circolare 23 gennaio 2025, prot. 300/A/xxxx.

[4] Nota Avvocatura Generale dello Stato, prot. 789741 del 18.12.2024, trasmessa al MIT.

[5] Si veda, ad esempio, art. 4 L. 168/2002; art. 25 L. 120/2010.

[6] Cons. Stato, sez. IV, n. 5803/2025.



dg.ssa-div2@pec.mit.gov.it
div2.dgssa@mit.gov.it