



REPUBBLICA ITALIANA
IN NOME DEL POPOLO ITALIANO
IL GIUDICE DI PACE DI BELLUNO
HA PRONUNCIATO LA SEGUENTE

SENTENZA

nel procedimento R.G. 740/2021 ex art. 22 l. 689/81 promosso da
ZAMBIANCO STEFANO, con domicilio eletto presso il studio
in **Montebelluna (TV)**

contro

COMUNE DI QUERO VAS, in persona del sindaco pro tempore dott.

GIACOMINI rappresentato e difeso dall'avv. **GIACOMINI** ed elettivamente
domiciliato presso lo studio dello stesso in Montebelluna (TV).

SVOLGIMENTO DEL PROCESSO

Con ricorso pervenuto in cancelleria in data 8.6.2021, l'avv. **GIACOMINI**,
in proprio, impugnava chiedendone l'annullamento, previo accertamento e
declaratoria di invalidità e con vittoria di spese di lite, il verbale di
contestazione della Polizia Locale di Quero n. AX 13 in data 24.3.2021,
relativo a violazione dell'art. 142 c. 7 c.d.s.

Il ricorrente eccepiva:

- insussistenza della condotta materiale. Mancanza di prova dell'asserita
condotta materiale. Illegalità dell'apparecchiatura per mancanza di prova
vertente la garanzia di perfetta funzionalità della stessa, per assenza di:
omologazione, approvazione e taratura. Conseguente illegittimità del
provvedimento amministrativo.

SENT. N° 220/2021
del 14/09/2021
R. G. N° 740/2021
REP. ///
CRON. 1278/2021

IL GIUDICE DI PACE
DI BELLUNO
GIACOMINI

la violazione dell'art. 142 c. 6 c.d.s. e art. 192 reg. att. c.d.s. e la mancanza di omologazione del rilevatore di velocità.

Il Comune di Quero contestava gli assunti di parte ricorrente, evidenziandone l'infondatezza e chiedendo la reiezione del ricorso con la convalida del provvedimento impugnato ed integrale rifusione delle spese di lite.

MOTIVI DELLA DECISIONE

Ancora una volta ci si trova di fronte ad una sanzione irrogata per eccesso di velocità con un apparecchio, utilizzato in postazione fissa Velocar Red & Speed - Evo - R, non omologato ma semplicemente "approvato dal M.I.T. n. 4708 dell'1/08/2016".

In questo caso il conducente del veicolo sanzionato superava di non oltre 10 Km/h la velocità consentita.

Va ribadito, preliminarmente, che, al di là dei tentativi oggi utilizzati al fine di equiparare omologazione ed approvazione (in considerazione del fatto che le aziende costruttrici degli apparecchi di misurazione della velocità hanno scelto di percorrere la strada dell'approvazione, ritenendola evidentemente sufficiente), si deve ritenere che il primo presuppone specifiche norme tecniche di riferimento, tanto nazionali quanto europee le quali, invece, mancano per il secondo. Dunque, le due procedure sono differenti e spettano ad autorità diverse.

Va ricordato come in data 11.11.2020, sul sito del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, è stato pubblicato, relativamente al tema che, prioritariamente, interessa nel presente procedimento (e qualificato come secondo motivo di impugnazione), un parere a firma 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.

IL GIUDICE DI PACE
Avv. Servizio Schioppa

In materia va innanzi tutto richiamato l'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 nello stesso, dunque, di omologazione e si rimanda al regolamento.

La distinzione tra approvazione ed omologazione è peraltro agevolmente individuabile nell'art. 192 reg. att. c.d.s., il cui primo comma recita: *"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"*.

E' chiaro, quindi, trattarsi 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. Spetterebbe al legislatore chiarire il punto, sotto il profilo tecnico, con riferimento alle diverse tipologie di apparecchi.

STUDIO DI GIURISPRUDENZA
DIPACE
Studio Schioppa

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 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.

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 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"*.

Dal terzo comma si può, pertanto, comprendere che l'approvazione è un procedimento più semplice, laddove l'omologazione riguarda, invece, quegli apparecchi per i quali il regolamento abbia stabilito le caratteristiche fondamentali o particolari prescrizioni.

I restanti commi dell'articolo in questione recitano:

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.

GIUDICE DI PACE
P. Schioppa

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.

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 un 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".

IL CODICE DI RACCOMANDA
Min. Fabbr. Sviluppo

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 delle ipotesi, 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 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..."*).

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 e 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 - dacchè 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.

CECILE DI PACE
Schiappa

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 in fondo gli stessi, direttamente coinvolti.

La questione in oggetto, comunque, fino a quando, da parte del legislatore non si deciderà di fare definitiva chiarezza, è destinata a rimanere controversa, soprattutto in ragione di una normativa che risulta farraginosa e che si presta, come tale, ad interpretazioni differenti.

Il problema, del resto, non è di oggi, posto che, anni fa, lo stesso Ministero dell'Interno, intervenendo relativamente agli apparecchi per il controllo delle intersezioni semaforiche, da un lato sosteneva che *“Circa la asserita differenza tra approvazione ed omologazione, essa non sussiste; infatti, nell'art. 192 del d.p.r. 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;”*.

Salvo poi aggiungere, tuttavia, che *“si può parlare di omologazione qualora, nella procedura di approvazione, si faccia riferimento a norme unificate o a precise direttive europee”* (Circolare n. 9. Prot. N. M/2413/12 del 22.3.2007).

Interpretazione, questa, ancora differente da quelle che oggi si contrappongono. 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

IL GIUDICE DI PACE
Avv. *[firma]*
S. *[firma]*

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.

Tanto premesso, poiché il verbale impugnato fa riferimento, esclusivamente, all'approvazione del M.I.T. n. 4708 dell'1.8.2016, lo stesso non può essere convalidato; tale ragione di accoglimento del ricorso deve ritenersi assorbente rispetto agli altri motivi di impugnazione.

Trattandosi di questione vertente una materia soggetta ad interpretazioni contrastanti, si dispone l'integrale compensazione, tra le parti, delle spese di lite.

P.Q.M.

il Giudice di Pace di Belluno, definitivamente pronunciando nel procedimento ex art. 22/l. 689/81 promosso da

contro

COMUNE DI QUERO VAS

annulla il provvedimento impugnato, spese compensate.

Belluno, 14 settembre 2021

IL FUNZIONARIO GIUDIZIARIO
Dott. Luisa De Valler

Il Giudice di Pace
Avv. Fabrizio Schioppa



Depositato in cancelleria il
Il Funzionario
dott. Luisa De Valler

21 SET 2021