



## UFFICIO GIUDICE DI PACE DI BELLUNO

SEZIONE 1 VIA Jacopo Tasso, 19 - <http://gdp.giustizia.it>

### Si comunica a:

Avv. FABIO CAPRARO  
VIA SANTA MARGHERITA 41 - FAX  
0422/56276  
31100 TREVISO  
TV

---

Avv. MARCO GOBBATO  
CORSO MAZZINI 84/1  
31044 MONTEBELLUNA  
TV

### Comunicazione di cancelleria

### Comunicazione di Deposito Sentenza

Procedimento Numero: **1106/2020** - **OPPOSIZIONE A SANZIONE AMMINISTRATIVA**  
*Opposizione ord. ingiunzione ex artt. 22 L689/1981 (violazione codice della strada)*

Giudice: **SCHIOPPA FABRIZIO**

Depositata Sentenza Numero: **119/2021** in data: **04/05/2021**

### Parti nel procedimento

*Ricorrente Principale*

**COMUNE DI QUERO VAS**

Difeso da:

FABIO CAPRARO

*Resistente Principale*

**COMUNE DI QUERO VAS**

Difeso da:

MARCO GOBBATO

vedi P.Q.M. allegato

Belluno 04/05/2021

IL CANCELLIERE

*[Firma]*  
CANCELLIERE  
UFFICIO GIUDICE DI PACE DI BELLUNO



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

SENT. N°	<u>119/2021</u>
del	<u>27-01-2021</u>
R. G. N°	<u>1106/2020</u>
REP.	<u>  /  </u>
CRON.	<u>651/2021</u>

**SENTENZA**

nel procedimento R.G. 1106/2020 ex art. 22 l. 689/81 promosso da  
**XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX** in persona del legale  
rappresentante pro tempore **XXXXXXXXXXXX**, rappresentata e difesa dall'avv.  
Fabio Capraro ed elettivamente domiciliata presso lo studio dello stesso in  
Treviso, via S. Margherita n. 41

contro

**COMUNE DI QUERO**, in persona del sindaco pro tempore dott. Bruno  
Zanolla, rappresentato e difeso dall'avv. Marco Gobato ed elettivamente  
domiciliato presso lo studio dello stesso in Montebelluna (TV), Corso Mazzini  
n. 84/1

*[Handwritten signature]*  
GIUDICE DI PACE  
Schio

**SVOLGIMENTO DEL PROCESSO**

Con ricorso pervenuto in cancelleria in data 5.11.2020, **XXXXXXXXXXXX**  
**XXXXXXXXXXXX** impugnava per i seguenti motivi, chiedendone la sospensione  
nonché l'annullamento e con vittoria di spese di lite, i verbali di contestazione  
della Polizia Locale di Quero n. AX1351/2020 del 7.8.2020, relativo a  
violazione dell'art. 142 c. 7 c.d.s. e n. AX707/2020 del 28.7.2020, relativo a  
violazione dell'art. 142 c. 8 c.d.s.:

- 1) insussistenza della condotta materiale – assenza di prova;
- 2) assenza di omologazione dell'apparecchio da parte del Ministero dello sviluppo economico;



*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, nonchè 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.

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."* Qui non si parla anche di approvazione, ma, 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*

Stampa illeggibile con firma

*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 quindi comprendere che l'approvazione è un procedimento più semplice, laddove l'omologazione riguarda 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.*

*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

11/01/2014 10:00:00  
A

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”*.

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 dei casi, 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*

A handwritten signature in black ink is visible on the right side of the page. To its right, there is a faint, rectangular stamp, likely an official seal or date stamp, though the text within it is illegible.


*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. 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 gli stessi, va ricordato, parte in causa; ulteriori considerazioni esulerebbero dalla trattazione richiesta dal presente procedimento e risulterebbero ultronee. La questione in oggetto, comunque, fino a quando il legislatore non deciderà di fare definitiva chiarezza, è comunque 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*

A handwritten signature in black ink is visible on the right side of the page. Above the signature, there is a faint, circular stamp, likely an official seal or date stamp, though the details are not clearly legible.

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 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 i verbali impugnati fanno riferimento, esclusivamente, all'approvazione del M.I.T. n. 4708 dell'1.8.2016, gli stessi non possono essere convalidati; 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

Il Giudice di Pace  
di Belluno




contro

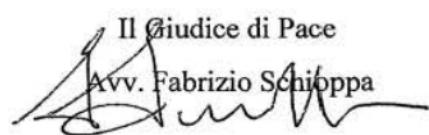
**COMUNE DI QUERO**

annulla i provvedimenti impugnati, compensando integralmente, tra le parti, le  
spese di lite.


Belluno, 27 aprile 2021

  
IL FUNZIONARIO GIUDIZIARIO  
Dott. Quinto De Vallier

Il Giudice di Pace  
Avv. Fabrizio Schioppa



Deposito in cancelleria il  
7 Funzioni  
Dott. Quinto De Vallier



- 4 MAG 2021