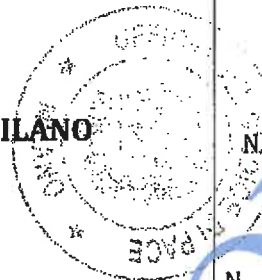




UFFICIO DEL GIUDICE DI PACE DI MILANO
Sezione seconda

REPUBBLICA ITALIANA
IN NOME DEL POPOLO ITALIANO



SENTENZA	
N.	5454
ANNO 2021	
RUOLO GENERALE	
N.	
REPERTORIO	
N.	
DEPOSITATA IL	
18/8/21	

Il Giudice di Pace di Milano, nella persona della Dott.ssa Antonietta De Vito, ha pronunciato la seguente

SENTENZA

Nel procedimento di opposizione avverso ordinanza- ingiunzione di pagamento ex art. 6 D.

Lgs. n. 150/2011 promosso da:

(C.F.:

), nato il

residente in Milano, :

elettivamente domiciliato in Alessandria, alla Via

Cremona n. 6, presso

come da delega allegata al ricorso;

- RICORRENTE-

CONTRO:

PREFETTURA DI MILANO, in persona del Prefetto *pro tempore*, rappresentata e difesa per delega generale, da funzionario delegato del Corpo di Polizia Locale di Milano, come da espressa delega Prot. n. 118/MC/2011 del 31.12.2015 Area 3, allegata e domiciliata presso l'Ufficio ricorsi all'autorità giudiziaria- Galleria Ciro Fontana n. 3; **- RESISTENTE-**

sulle seguenti conclusioni formulate dalle parti:

Per parte ricorrente:

"Nel merito: accertato e dichiarato che le violazioni oggetto del verbale sopra indicato è stata erroneamente ascritta al motoveicolo del ricorrente e, comunque: dichiarare la nullità e/o annullabilità e/o illegittimità dei verbali contestati redatti dalla Polizia Municipale di Milano e per l'effetto delle pretese sanzionatorie elevate nei suoi confronti, nonchè di ogni altro atto ad esso inerente e/o conseguente. Nella denegata ipotesi di rigetto del presente ricorso, si chiede non vengano applicate le maggiori sanzioni di legge e si ingiunga il pagamento nel minimo edittale. Con vittoria di spese, diritti ed onorari. In via istruttoria..."

Per parte resistente:

“rigettare il ricorso, confermando l’ordinanza prefettizia; considerata la copiosa documentazione prodotta dall’Amministrazione scrivente, Voglia l’Ill.mo Giudice condannare il ricorrente al rimborso delle spese sostenute dal Comune di Milano, come da nota spese allegata”.

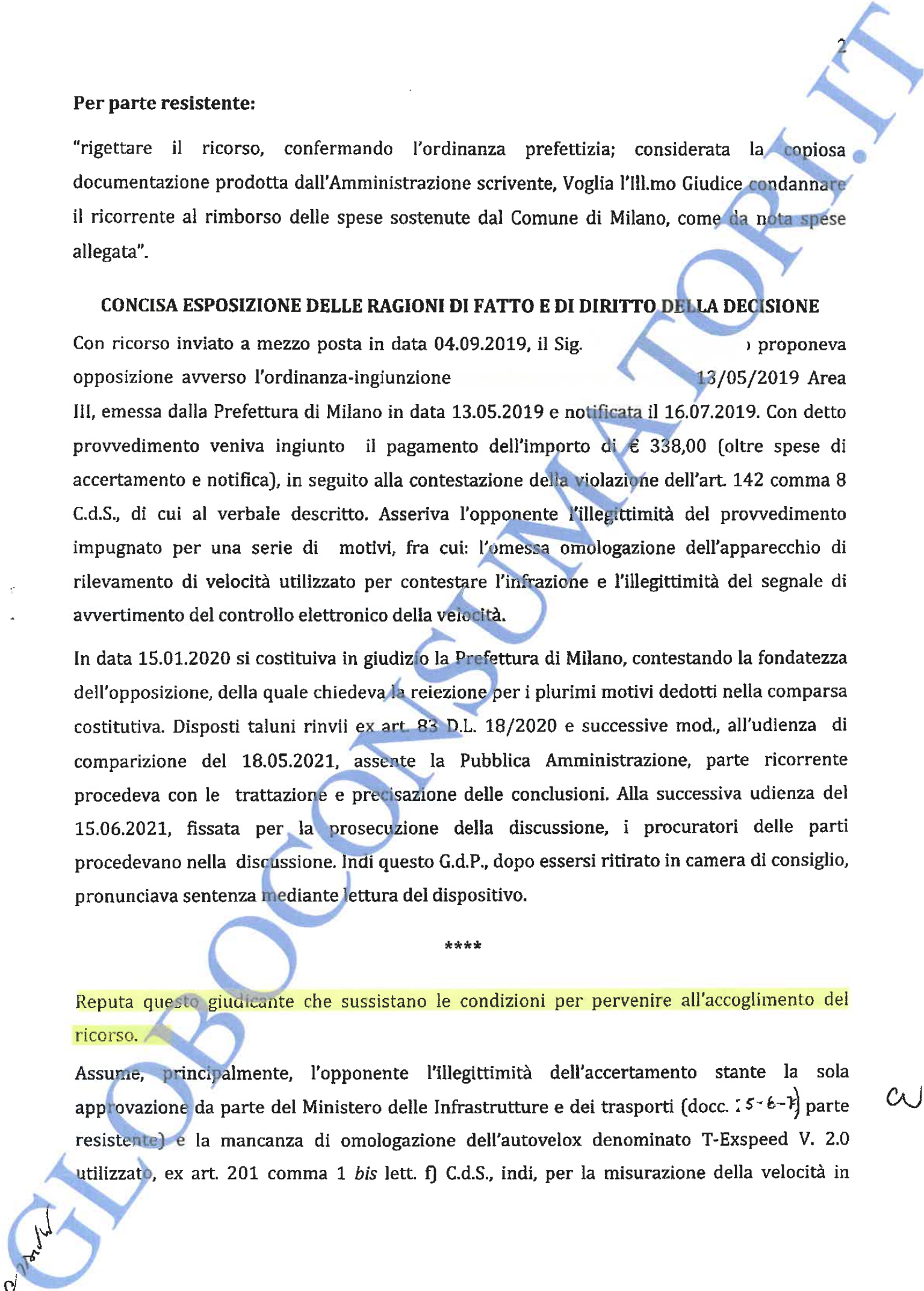
CONCISA ESPOSIZIONE DELLE RAGIONI DI FATTO E DI DIRITTO DELLA DECISIONE

Con ricorso inviato a mezzo posta in data 04.09.2019, il Sig. _____) proponeva opposizione avverso l’ordinanza-ingiunzione _____ 13/05/2019 Area III, emessa dalla Prefettura di Milano in data 13.05.2019 e notificata il 16.07.2019. Con detto provvedimento veniva ingiunto il pagamento dell’importo di € 338,00 (oltre spese di accertamento e notifica), in seguito alla contestazione della violazione dell’art. 142 comma 8 C.d.S., di cui al verbale descritto. Asseriva l’opponente l’illegittimità del provvedimento impugnato per una serie di motivi, fra cui: l’omessa omologazione dell’apparecchio di rilevamento di velocità utilizzato per contestare l’infrazione e l’illegittimità del segnale di avvertimento del controllo elettronico della velocità.

In data 15.01.2020 si costituiva in giudizio la Prefettura di Milano, contestando la fondatezza dell’opposizione, della quale chiedeva la reiezione per i plurimi motivi dedotti nella comparsa costitutiva. Disposti taluni rinvii ex art. 83 D.L. 18/2020 e successive mod., all’udienza di comparizione del 18.05.2021, assente la Pubblica Amministrazione, parte ricorrente procedeva con le trattazioni e precisazione delle conclusioni. Alla successiva udienza del 15.06.2021, fissata per la prosecuzione della discussione, i procuratori delle parti procedevano nella discussione. Indi questo G.d.P., dopo essersi ritirato in camera di consiglio, pronunciava sentenza mediante lettura del dispositivo.

Reputa questo giudice che sussistano le condizioni per pervenire all’accoglimento del ricorso.

Assume, principalmente, l’opponente l’illegittimità dell’accertamento stante la sola approvazione da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti (docc. : 5-6-7) parte resistente) e la mancanza di omologazione dell’autovelox denominato T-Exspeed V. 2.0 utilizzato, ex art. 201 comma 1 bis lett. f) C.d.S., indi, per la misurazione della velocità in



Handwritten signature/initials in the bottom left corner.

Handwritten mark 'w' in the bottom right corner.

modalità automatica, con l'esonero della contestazione immediata.

Questo G.d.P. ha già avuto modo di esaminare, in materia di accertamento automatico delle violazioni del limite di velocità, la controversa questione dell'omologazione e/o approvazione dell'apparecchio di rilevazione della velocità.

Considerata la pressochè identità del tema da esaminare, si riproporranno le argomentazioni già svolte, anche nella consapevolezza del contrastante orientamento del giudice di appello.

Va, sin da subito, osservato come l'art. 4 comma 3 del D.L. 2002 n. 121, convertito con modifiche nella L. n. 168/2002, cui rimanda il predetto art. 201 comma 1 bis lett. f) C.d.S., dispone che *"se vengono utilizzati dispositivi che consentono di accertare in modo automatico la violazione, senza la presenza o il diretto intervento degli agenti preposti, gli stessi devono essere approvati o omologati ai sensi dell'art. 45 comma 6, del decreto legislativo 30 aprile 1992 n. 285"*.

La ratio è chiara e molto ben delineata dalla sentenza della Corte Costituzionale n. 113/2015: la compromissione del diritto di difesa del cittadino viene bilanciato dal carattere di affidabilità che l'omologazione e la taratura dell'autovelox conferiscono al medesimo.

Occorre, però, fare un passo indietro ed evidenziare che la norma che si occupa della velocità è l'art. 142 C.d.S. che, al comma 6, così dispone: *"per la determinazione dell'osservanza dei limiti di velocità sono considerate fonte di prova le risultanze di apparecchiature debitamente omologate, nonché le registrazioni del cronotachigrafo e i documenti relativi ai percorsi autostradali, come precisato dal regolamento"*.

La norma appare, quindi, chiara subordinando l'efficacia probatoria delle *"risultanze di apparecchiature"* all'omologa e rimandando al regolamento.

Ed ancora: l'art. 45 C.d.S., intitolato *"uniformità della segnaletica, dei mezzi di regolazione e controllo ed omologazione"*, per quel che qui interessa, rimanda al regolamento per gli aspetti esclusivamente tecnici relativi alle modalità di omologazione o approvazione, così disponendo al comma 6: *"nel regolamento sono precisati i segnali, 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 dei lavori pubblici, previo accertamento delle caratteristiche geometriche, fotometriche, funzionali, di idoneità e di quanto necessario. Nello stesso regolamento sono*

precisate altresì le modalità di omologazione e di approvazione”.

In tema specifico di apparecchiature e mezzi di accertamento dell’osservanza dei limiti di velocità l’art. 345 del regolamento dopo aver indicato che dette apparecchiature *“devono essere costruite in modo da raggiungere detto scopo fissando la velocità del veicolo in un dato momento in modo chiaro ed accertabile”* al comma 2) prescrive che dette apparecchiature devono essere *“approvate dal ministero dei lavori pubblici”*.

Come osservato dal Tribunale di Alessandria, in persona del Dott. Moltrasio, in una recente sentenza pubblicata in data 09.10.2020, *“qui la norma si riferisce appunto alle singole apparecchiature utilizzate in concreto per la rilevazione della velocità che, pertanto, non debbono essere sottoposte all’omologazione, bensì all’approvazione”*. Prosegue, poi, il giudice alessandrino: *“ i due aspetti (n.d.r.. omologazione ed approvazione) differiscono nel lessico comune, ed il regolamento lo specifica, per le finalità proprie in materia di circolazione stradale, all’art. 192 dove viene dato conto delle modalità procedurali che debbono essere seguite per l’omologazione e per l’approvazione, con la precisazione che, si dovrà dar corso all’omologazione in tutti i casi in cui sia necessario attestare che il prototipo di un apparecchio risponde alle caratteristiche richieste dal regolamento, mentre sarà sufficiente l’approvazione del prototipo, allorché il regolamento non indichi le caratteristiche fondamentali o particolari prescrizioni”*.

Così, infatti, recita l’art. 192 del regolamento - al quale l’art. 45 C.d.S. rinvia- indi norma di fondamentale importanza in quanto descrive la procedura per il conseguimento dell’omologazione e dell’approvazione:

- 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 o l’efficienza dell’oggetto di cui si chiede l’omologazione o l’approvazione e presentando almeno due prototipi dello*

emw

stesso...

- 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 il quale 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".*

L'art. 192 in esame prosegue, poi, nel regolamentare ulteriori aspetti dell'omologazione e dell'approvazione, ma ciò che è fondamentale rilevare è che dalla disamina di detta norma si evinca come le procedure di omologazione e di approvazione, passate in rassegna dai commi 2 e 3, siano differenti fra loro e giungano a differenti provvedimenti conclusivi.

Come, infatti, osservato dal G.d.P. di questo ufficio, dott.ssa Rossella Barbaro, nella sentenza n. 11135/2018, le cui motivazioni sono pienamente condivise, " se si ha riguardo ai commi 2 e 3 del predetto articolo, ci si accorgerà che il comma 2 prevede la procedura di omologazione, mentre il comma 3 quella di approvazione. Tra le due procedure l'elemento discrezionale che emerge è la rispondenza alle prescrizioni stabilite dal presente regolamento; tant'è vero che, nel caso di omologazione, si richiederà di accertare la rispondenza e la efficacia dell'oggetto di cui si richiede l'omologazione alle prescrizioni stabilite dal presente regolamento, mentre nel caso dell'approvazione, dovrà trattarsi di richiesta relativa ad elementi per i quali il presente regolamento non stabilisce le caratteristiche fondamentali o particolari prescrizioni, ed in tal caso il Ministero dei Lavori pubblici approva il prototipo seguendo, per quanto possibile, la procedura prevista dal comma 2. Dunque, da quanto detto, emerge che solo nell'ipotesi in cui il regolamento del CdS stabilisca caratteristiche fondamentali o particolari prescrizioni per dette apparecchiature sarà possibile omologare le stesse, viceversa queste ultime saranno solo approvate, se possibile, utilizzando la procedura dettata dal codice stesso (al comma

precedente) per l'omologazione".

Reputa, pertanto, questo giudicante che i due termini non siano affatto sinonimi, riferendosi non tanto e non solo a procedure distinte, quanto piuttosto ad una *ratio* differente: a fronte di una compromissione del diritto di difesa data dal rilevamento della velocità in modalità automatica ed a contestazione differita, le apparecchiature di rilevamento della velocità devono essere sottoposte a vincoli stringenti, di rispondenza a determinate caratteristiche e prescrizioni.

Ebbene, anche il Tribunale di Milano, con la sentenza n. 1913/2021 riconosce la diversità dei procedimenti di omologazione ed approvazione, seppur giungendo ad opposta conclusione.

Invero, questo giudicante reputa che se i due procedimenti fossero dovuto condurre al medesimo risultato, non vi sarebbe stata ragione alcuna per tenerli distinti; come già detto *supra*, trattasi di due procedure ben distinte, riguardando l'omologazione quegli apparecchi per i quali il regolamento ha stabilito le caratteristiche fondamentali o particolari prescrizioni. L'omologazione, pertanto, risulta essere il risultato di una procedura avente natura tecnica, finalizzata a garantire la perfetta funzionalità e la precisione dello strumento da utilizzare.

Significativamente così ha affermato la Suprema Corte, nella sentenza n. 21267 del 2014: "... *Osserva, in primo luogo il Collegio che la necessità dell'omologazione dell'apparecchiatura di rilevazione automatica, ai fini della validità del relativo accertamento, deve essere 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, rt. 345, comma 2, 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 (v., da ultimo, Cass. 27 ottobre 2010 n. 21983). Ciò posto, si rileva che 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- donde tale operatività, una volta omologato il modello, dipende soltanto dalla permanente funzionalità della singola apparecchiatura- ma ad un intervallo temporale durante il quale le apparecchiature di quel modello possono continuare ad essere commercializzate dal costruttore".*

E la stessa Corte Costituzionale nella nota sentenza n. 113 del 2015, dopo aver richiamato il disposto dell'art. 142 comma 6 C.d.s. in forza del quale "*per la determinazione dell'osservanza dei limiti di velocità sono considerate fonti di prova le risultanze di apparecchiature debitamente omologate [...] nonchè le registrazioni del cronotachigrafo e i documenti relativi ai*

percorsi autostradali, come precisato dal regolamento”, ha motivato la ratio della previsione normativa, così affermando: “ detta soluzione normativa si giustifica per la peculiarità della fattispecie concreta che -allo stato della attuale tecnologia- rende impossibile o sproporzionatamente oneroso riprodurre l'accertamento dell'eccesso di velocità in caso di sua contestazione. E' evidente che, al fine di dare effettività ai meccanismi repressivi delle infrazioni dei limiti di velocità, la disposizione realizza in modo non implausibile e non irragionevole un bilanciamento tra la tutela della sicurezza stradale e quella delle situazioni soggettive dei sottoposti alle verifiche. E' vero infatti che la tutela di questi ultimi viene in qualche modo compromessa per effetto della parziale inversione dell'onere della prova, dal momento che è il ricorrente contro l'applicazione della sanzione a dover eventualmente dimostrare – onere di difficile assolvimento a causa dell'irripetibilità dell'accertamento – il cattivo funzionamento dell'apparecchiatura. Tuttavia, detta limitazione trova una ragionevole spiegazione nel carattere di affidabilità che l'omologazione e la taratura dell'autovelox conferiscono alle prestazioni di quest'ultimo”.

Richiamate tutte le argomentazioni svolte ed osservato come nel caso in esame, pacifico e non contestato che trattasi di accertamento della velocità effettuato con apparecchiatura T-Exspeed V. 2.0 utilizzata, ex art. 201 bis lett. f) C.d.S., sottoposta a procedura di approvazione (come documentato dalla Pubblica Amministrazione con il deposito dei relativi decreti sub docc. 6-7-8) e non già omologazione, si conclude per l'accoglimento del ricorso.

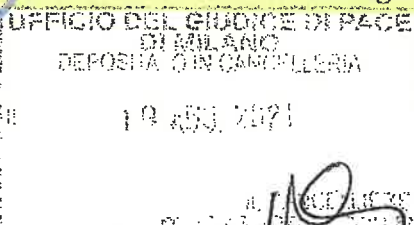
Si reputano sussistere giustificati motivi, dati dai contrasti giurisprudenziali in materia, per disporre l'integrale compensazione delle spese di lite tra le parti.

P. Q. M.

Il GIUDICE DI PACE DI MILANO, definitivamente pronunciando nella causa tra le parti in premessa, R.G. 55113/2019, visto l'art. 6 D. Lgs. n. 150/2011, ogni contraria istanza, domanda disattesa, così provvede:

- ritenuti fondati i motivi di cui al ricorso, accoglie l'opposizione e per l'effetto annulla l'ordinanza-ingiunzione M_IT_PR_MIUTG 00196711 del 13/05/2019;
- sussistono giusti motivi per disporre l'integrale compensazione delle spese di lite tra le parti.

Così deciso in Milano, in Camera di Consiglio, il giorno 15.06.2021



Il Giudice di Pace
Dott.ssa Antonietta De Vito

antonieta

